

Prognozarea dezvoltării urbanistice a municipiului Chișinău

Chișinău - 2019

Dezvoltat de un grup de specialiști sub îndrumarea lui V.M. Lupașcu

Cuprins		4
CAPITOLUL I	<u>Chișinău în sistemul regional de relocare și politica de urbanism.</u>	8
	I.1 Structura teritorială de relocare a Moldovei	8
	I.2 Chișinău - ca centru al sistemului de aglomerare	14
	I.3 Planul general al orașului ca document	23

Introducere

	fundamental de dezvoltare urbană a Chișinăului	
	I.4 Etapele istorice ale dezvoltării urbane a Chișinăului	26
CAPITOLUL II	<u>Sisteme de transport care formează structura de planificare a orașului</u>	42
	II.1 Drumurile ca element esențial al dezvoltării infrastructurii Chișinăului	42
	II. 2 Căile ferate și rutele de transport ale Chișinăului	54
	II. 3 Traficul fluvial potențial	74
CAPITOLUL III	<u>Zonarea funcțională și gestionarea terenurilor</u>	86
	III.1 Structura de planificare ca bază pentru organizarea funcțională a teritoriului	86
	III.2 Înziruirea și spațiile acvatice din Chișinău	94
	III.3 Tendințele construcțiilor de parcuri și spațiilor verzi	99
	III.4 Parcurile istorice din Chișinău	110
	III.5 Formarea spațiilor pietonale și amenajarea teritoriului	128
CAPITOLUL IV	<u>Reabilitarea părții istorice a Chișinăului</u>	133
	IV.1 Condițiile pentru reconstrucția și revitalizarea centrului istoric	133
	IV.2 Conținutul studiilor care preced proiectelor	135
	IV.3 Renovarea mediului istoric al orașului	139
	IV.4 Formarea integrității mediului urban Chișinău	152
Concluzii		166
Bibliografie		175

CAPITOLUL I

Chișinău în sistemul regional de relocare și politica de urbanism

I.1 Structura teritorială de relocare a Moldovei

Printre problemele cheie ale dezvoltării regionale se numără îmbunătățirea structurii teritoriale de producție și relocare a Republicii Moldova.

Forme de relocare - orașele, satele, combinațiile lor locale, regionale și interregionale aparțin unei clase speciale de sisteme socio-economice, care pot fi desemnate ca sisteme de urbanism. Prin relocare aici este necesar să înțelegem distribuția populației în teritoriu și formele

de organizare spațială a acesteia sub forma unui sistem de locuri populate [1]. Organizarea funcțional-spațială a formularelor de relocare se realizează pe baza unor activități specifice de dezvoltare urbană - planificarea, plasarea ordonată și interconectată a funcțiilor, ca urmare a formării unui complex de dezvoltare urbană cu interacțiune strânsă a elementelor socio-economice și naturale. În consecință, formele de așezare pot fi desemnate ca sisteme, care se caracterizează prin prezența unei structuri de planificare [2].

Astăzi, toată lumea înțelege că planificarea urbană este o știință interdisciplinară, iar studiul proceselor de relocare necesită rolul specific al fiecăreia dintre discipline. În legătură cu sarcinile de analiză și proiectare urbanistică, așezarea, în conformitate cu mai mulți oameni de știință, ar trebui să fie formată pe baza geografiei și a planificării urbane. Mai mult decât atât, nu se poate lua în considerare rolul economiei, demografiei, sociologiei, precum și al altor discipline implicate în formarea teoriei așezării [3].

Studierea sistemelor spațiale, diferite domenii de cunoștințe se orientează direct către industria lor, iar planificarea urbană ar trebui să rezolve împreună problemele de previziuni socio-economice, climatice și infrastructurale.

La baza diferențierii funcțional-tipologice a obiectelor și teritoriilor la toate nivelurile se află diferența de forme reale de activitate, cerințe specifice pentru organizarea spațială a acestora.

Moldova face parte din astfel de regiuni ale Europei, care se caracterizează printr-o dezvoltare relativ ridicată a teritoriului [4]. Pe teritoriul acestui nivel de dezvoltare economică, predomină tipul de dezvoltare industrial-agricol.

Cele mai semnificative probleme pentru Republica Moldova sunt legate de distribuția neuniformă a producției istoric dezvoltată și, în același timp, a populației. În mod firesc, potențialul științific, tehnic, economic și de producție este concentrat într-un oraș mare din Chișinău. Deși structura ierarhică a rețelei existente de orașe din republică este caracterizată printr-o structură completă, adică capitala (orașul mare), patru orașe mari (Bălți, Tiraspol, Bender și Cahul), o rețea largă de orașe de dimensiuni medii (Râbnita, Orhei, Soroca, Ungheni, Comrat etc.), precum și orașe mici (Rezina, Rîșcani, Șoldănești, Vulcănești, Nisporeni etc.). Unul dintre cele mai importante procese care caracterizează stadiul modern de relocare este interacțiunea din ce în ce mai activă a întregii rețele de orașe cu așezările rurale [5].

Nevoia urgentă de a gestiona dezvoltarea teritoriului orașului Chișinău devine din ce în ce mai clară. Din păcate, reglementarea

dezvoltării urbane nu are loc întotdeauna în mod adecvat și interesele diferitelor sectoare ale societății nu sunt abordate în mod adecvat. Reglementarea orașului este eficientă numai dacă se realizează ținând cont de legi obiective care determină relația dintre dezvoltarea diferitelor părți ale teritoriului, interacțiunea diferitelor activități legate de utilizarea acestuia.

Organizarea funcțională și spațială a relocării se realizează pe baza activităților de dezvoltare urbană - planificare, odată cu apariția diverselor complexe urbane. În consecință, formele de așezare pot fi desemnate ca sisteme, care se caracterizează prin prezența unei structuri de planificare. Sistemul regional de locuri populate din republică este format pe baza următoarelor criterii [6]:

- compactitatea teritoriului, dacă orașul Chișinău va îndeplini în viitor funcțiile unui centru regional de relocare;
- prezența potențialului economic capabil de autosuficiență economică a regiunii în condiții moderne;
- prezența conexiunilor de transport stabile ale orașului regional - centrul cu centrele orașelor a sistemelor mici de așezare (Bălți, Tiraspol, Cahul, Orhei etc.);
- echilibrul demografic al populației, în indicatori specifici comparabili cu alte regiuni ale țării;
- oportunități turistice potențiale în limitele teritoriului în cauză;
- posibilitatea creării unor sisteme optime de servicii publice.

În condiții de astăzi, impactul asupra așezărilor care gravitează spre ele ca centre de sprijin socio-economic este limitat, datorită producției și infrastructurii sociale subdezvoltate.

Pe baza propunerilor Ministerului responsabil al Republicii Moldova, principalele măsuri pentru sprijinirea dezvoltării regionale sunt:

- optimizarea factorilor economici și, mai ales, a investițiilor și a politicii fiscale, pentru a reduce dezechilibrul nivelurilor de dezvoltare între centru și periferie;
- consolidarea potențialului financiar, instituțional și uman;- asigurarea autorităților administrației publice cu utilizarea maximă a resurselor locale pentru a crește nivelul de amenajare a teritoriului;
- implementarea treptată a programelor și proiectelor de dezvoltare națională și regională;
- asigurarea localităților din republică cu documentație cu definirea priorităților de bază, ținând cont de semnificația lor ierarhică în sistemul de relocare.

Politica urbanistică este o componentă a politicii generale a autorităților de stat și a guvernării locale pe probleme de organizare și amenajare spațială a teritoriului ca mediu material pentru cetățeni [7].

Politica unificată de dezvoltare urbană a statului ar trebui să urmeze deciziile privind dezvoltarea și funcționarea orașelor în sistemele de grup ale zonelor populate, să asigure distribuția optimă a resurselor alocate de stat pentru dezvoltarea urbană.

Una dintre cele mai importante probleme ale formării și punerii în aplicare a politicilor de urbanism sunt problemele organizatorice, prin soluționarea cărora, reglementarea activităților de dezvoltare urbană, care se desfășoară în Moldova, se realizează în conformitate cu cerințele Legii privind elementele de bază ale planificării urbane și gestionării teritoriului nr. 835 din 17.05.1996. În Moldova, s-au dezvoltat istoric următoarele structuri organizatorice principale, activitățile cărora practic asigură formarea și implementarea politicilor de urbanism:

- organele puterii de stat și auto-guvernare locale autorizate să formuleze și să pună în aplicare politicile de planificare urbană (Ministerul Economiei și Infrastructurii, precum și alte ministere relevante);
- organizații care desfășoară activități de cercetare și proiectare cuprinzătoare privind organizarea spațială a amenajării teritoriului prin activități de planificare urbană (Urban-proiect, Chișinău-proiect etc.);
- organizații care efectuează lucrări de sondaj, ale căror rezultate sunt utilizate la efectuarea cercetărilor pe teme legate de problemele organizării spațiale a amenajării teritoriului prin activități de planificare urbană și la elaborarea documentației de urbanism a proiectului („Incercom”, „Ingeocad”, etc.);
- mass-media care îndeplinesc funcții educaționale în problemele politicii de dezvoltare urbană (televiziune, radio, presă);
- organizații care contribuie la menținerea calității cerute a implementării deciziilor de proiectare prin controlul arhitectural și al construcțiilor (inspecția construcțiilor, inspecția de mediu etc.).

Trebuie să înțelegem că planificarea urbană nu trebuie privită ca o alternativă la piață, ci mai degrabă ca un mecanism care în sine afectează și facilitează operațiunile pieței. Pornind de la aceasta, rezultă că planificatorii ar trebui să înțeleagă mai pe deplin mecanismul unei economii de piață și să-l folosească în locul relațiilor anterioare.

Astăzi, în cadrul formării și dezvoltării unei economii de piață, este imposibilă construirea unei strategii de dezvoltare urbană competentă, bazându-se doar pe cadrul de reglementare existent, deja în mod vizibil depășit, și pe metodele tradiționale de compoziție și planificare pentru

formarea teritoriilor urbane. Prin urmare, pașii serioși pentru aplicarea Eurocodurilor sunt aplicați astăzi de către Ministerul relevant.

Doar atunci când strategia de dezvoltare urbană a teritoriilor merge în paralel cu strategia de dezvoltare socio-economică a Chișinăului, este posibil să se dezvolte proiecte care au cu adevărat perspectiva de a fi implementate și să răspundă nevoilor publice nu numai astăzi, ci și viitorul apropiat.

În opinia noastră, prognozarile urbane ar trebui să se bazeze pe programe de dezvoltare urbană. Ele pot fi formate pe baza acelor probleme de dezvoltare urbană care trebuie rezolvate într-o perioadă de până la 10 ani, adică. se potrivesc „cu orizontul timpuriu al planului pe termen lung” [8].

Proiectul programului de dezvoltare urbană vizat ca document planificat (planificat) ar trebui să fie format din material grafic, o notă explicativă, care să reflecte următoarele aspecte:

- un set de obiective și sarcini rezolvate prin acest program;
- caracteristica și semnificația acesteia cu consecințele (directe sau indirecte) pentru implementarea acesteia;
- structura programului;
- un set de măsuri pentru a asigura atingerea obiectivelor programului;
- dezvoltări științifice, tehnice și de proiectare;- organizațiile și departamentele implicate în dezvoltarea programului;
- resursele economice și materiale necesare implementării programului;
- formele de management și control asupra implementării programului, precum și momentul executării acestuia.

Anume de la aceste poziții vom porni în studierea și prognozarea dezvoltării urbane a Chișinăului.

Planificarea pe termen lung a organizării producției și comerțului este asociată cu determinarea eficacității concentrării și cooperării diferitelor domenii de activitate, ceea ce afectează direct structura așezării. Scara rațională a complexelor industrial-comerciale și industriale emergente va determina în continuare tipologia și dimensiunea municipiului.

Evaluarea eficienței socio-economice trebuie comparată cu caracteristicile de mediu - impactul total asupra mediului întregului complex comercial și industrial. Unul dintre aspectele optimizării naționale este limitarea presiunii asupra naturii, formarea industriilor „fără deșeuri”, precum și plasarea rațională a acestora în complexul natural și în sistemul obiectelor de dezvoltare urbană.

În prezent, indicatorii cantitativi ai dezvoltării teritoriului în cadrul așezărilor, justificați prin cerințe funcționale și sanitare, consolidează în

mod normativ consumul de teren urban. În același timp, ar trebui investigată dezvoltarea teritoriului la nivel macro. Obiectivul lor principal este formarea de sisteme echilibrate de mediu care asigură condiții favorabile pentru dezvoltarea producției și comerțului, pentru viața directă a populației și pentru reproducerea resurselor naturale. Devine actuală dezvoltarea standardelor consumului teritoriului pe scara regiunilor ecologice, a sistemelor locale de relocare și a orașelor individuale din municipiu. Se pare că indicatorul densității populației la nivel de planificare regională va ajuta la reglementarea creșterii orașelor și la formarea întregului sistem de așezare în ansamblu [9].

Intensitatea dezvoltării teritoriului, în formarea sistemelor de relocare, în opinia noastră, poate aplica conceptul lui K. Doksinadis [10], axat în principal pe construcția unui model dinamic de dezvoltare cantitativă a teritoriului. Anume, Doksinadis subliniază necesitatea stabilirii, pe termen lung, un echilibru al teritoriilor construite și libere de dezvoltarea teritoriilor.

Pe baza postulatelor de mai sus, putem concluziona că structura de așezare teritorială, studiată din perspectiva dezvoltării urbane, va determina echilibrul necesar al mediului urban.

În viitor, aceste principii ar trebui să fie luate în considerare la elaborarea unui plan general pentru dezvoltarea orașului.

I.2 Chișinău - ca centru al sistemului de aglomerație

În procesul de dezvoltare, Chișinăul exercită un efect polarizant din ce în ce mai puternic asupra orașelor medii și mici din împrejurimi, așezările rurale. Acest lucru se datorează în primul rând dorinței de a găsi un loc de muncă într-un oraș mare, cum este Chișinău, capitala Republicii (Figura 1), precum și de a intra în stilul de viață urban, metropolitan.



Imaginea 1 – Harta Republicii Moldova cu capitala Chișinău.

Una dintre principalele caracteristici metodologice ale cercetării și prognozării viitoarei căi de dezvoltare a Chișinăului pe baza planificării urbane, este necesitatea luării în considerare a acestuia în condițiile dezvoltării sistemelor de așezare emergente.

Una dintre cele mai importante sarcini ale etapei moderne de reconstrucție a așezării regionale a Moldovei este rolul tot mai mare al Chișinăului în sistemul unificat de zone populate ca centru al unui sistem larg [11]. De asemenea, funcția dominantă este statutul de capitală a statului european, în care joacă rolul de bază al cadrului urban. În procesul de urbanizare, îndeplinește, ca oraș multifuncțional, rolul unui centru de știință, educație, industrie, management și cultură.

Această formă de concentrare a populației trebuie, de asemenea, considerată ca un sistem de aglomerare format în jurul unui oraș mare (aglomerație mono-centrică).

În aglomerări * eficiența utilizării forței de muncă și a resurselor materiale este crescută. Este orașul de bază care devine capitala Republicii.

Structura teritorială a municipalității include direct orașul Chișinău în sine cu cinci sectoare - Botanica, Buiucani, Centru, Rîșcani și Ciocana, precum și 34 de regiuni, dintre care 6 orașe (Codru, Durlești,

Sângera, Vadul-lui-Vodă și Vatra și de asemenea 28 de sate și comune (Imaginea 2).



Imaginea 2 - Limitele teritoriale ale municipiului

* Aglomerare - (din lat. *Aglomer*-a ataşa, a acumula)

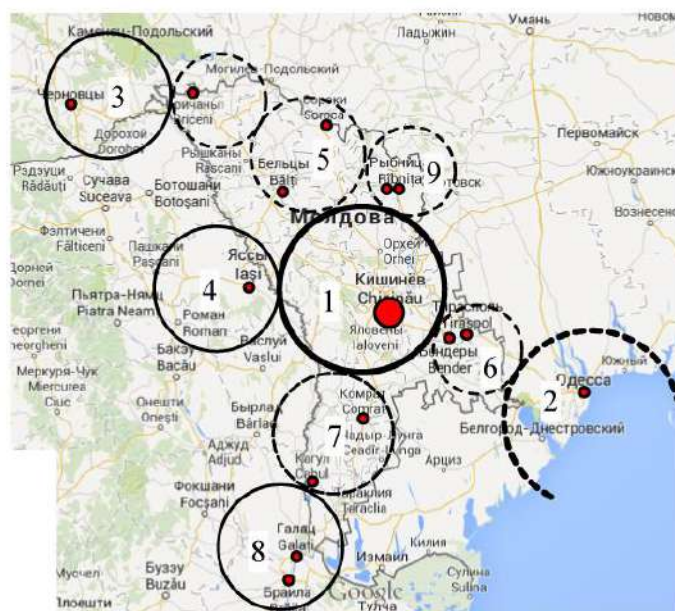
Sensul conceptului - „aglomerare urbană” constă dintr-un grup compact de aşezări, precum şi integrarea potenţialului economic, demografic, infrastructural, financiar, recreativ, spaţial, socio-cultural al zonelor populate urbane şi rurale din zona de activitate economică şi socială a unui oraş mare (nucleu de aglomeraţie)). Aceasta este una dintre cele mai importante etape ale unui mediu extrem de urban.

Agglomerarea de la Chişinău este cea mai activă din Republica Moldova, datorită resurselor sale administrative, populaţiei, concentrării capitalului financiar şi investiţional, a celor mai mari volume de locuinţe, construcţii industriale, socio-culturale, comerciale, inclusiv reconstrucţia clădirilor existente.

Ca urmare a urbanizării apar diverse forme și aglomerații. În imediata apropiere a Chișinăului se află aglomerațiile Tiraspol-Bender, Odessa și Iași (Imaginea 3).

Și dacă astăzi, aglomerația Tiraspol-Bender nu primește o dezvoltare serioasă și, în același timp, are legături cu toate celelalte aglomerări, atunci în dezvoltarea unei așezări prospective este necesar să se ia în considerare aglomerațiile Odessa și Iași sub forma unei structuri ierarhice. O structură ierarhică este o structură formată dintr-o țară, un grup de regiuni sau regiuni economice, un grup de regiuni administrative, un oraș, o așezare rurală.

Republica Moldova are patru sub-zone economice. Și Chișinăul se află în al doilea spațiu economic, acționând ca centru (Imaginea 4), [12].



1. Кишиневская агломерация (около 1 000 000 чел.)
2. Одесская агломерация (около 1 300 000 чел.)
3. Черновицкая агломерация (около 450 000 чел.)
4. Ясская агломерация (около 800 000 чел.)
5. Бельцко-Сорокская агломерация (около 300 000 чел.)
6. Тираспольско-Бендерская агломерация (около 450 000 чел.)
7. Кагульская агломерация (около 200 000 чел.)
8. Галацко-Браильская агломерация (около 600 000 чел.)
9. Рыбницко-Резинская агломерация (около 300 000 чел.)

Imaginea 3 - Sistemele de aglomerare din sud-vestul Europei

Necesitatea formării regiunilor de dezvoltare, sub-zonelor economice, ca elemente ale planificării spațiale, este cauzată de nivelul scăzut al sistemelor existente de sprijin de viață de înaltă calitate pentru

întreaga rețea de zone populate. În prezent, orașele mari și foarte mari pot îndeplini pe deplin funcțiile sistemelor de asistență pentru viață în grup. Sunt considerați ca „poli de creștere” pentru conturarea dezvoltării economice și sociale a așezărilor în zona de influență a acestora.

Vorbind despre dimensiunea perspectivă potențială a orașului și conceptul dezvoltării sale ca centru de aglomerație, este necesar să se țină seama de scara estimată a dezvoltării socio-economice, în primul rând a Chișinăului, precum și de disponibilitatea populației active în producție.

Primele concepte de relocare sunt puncte de vedere pronunțate extrem și de natură dualistă, - pe de o parte, extremist urbanistic, pe de altă parte – non-urbanistic extrem. Conceptele urbane vizează eficientizarea „proceselor haotice de creștere urbană, bazate pe recunoașterea și înțelegerea constructivă a acestor procese”. Non-urbanistic - pentru „diseminarea dezvoltării urbane prin plasarea zonelor rezidențiale în afara orașului în sine” [13].

Pe baza acestor concepte, putem concluziona că în stadiul actual Chișinăul urmează un sistem urban mixt. Adică, teritoriile în limitele orașului sunt construite activ, precum și dezvoltarea teritoriilor suburbane (dezvoltarea de cabane de vară), precum și a orașelor mici și mijlocii situate în imediata apropiere a metropolei - Chișinău, precum și a așezărilor incluse în structura teritorială a municipiului.

În conformitate cu activitățile de formare a orașelor și de deservire a orașelor, populația orașului este împărțită în grupuri: de formare a orașelor, inclusiv lucrătorii întreprinderilor, instituțiilor și organizațiilor cu semnificație urbanistică (producție industrială, construcție, știință, management, învățământ superior) și de deservire a orașului, constând din întreprinderi care lucrează și instituții de serviciu public ale populației acestui oraș (educație, sănătate, comerț, gospodărie și locuințe și servicii comunale) [14].

Se știe că, pe baza factorilor care formează orașul, orașul dobândește o specificație de bază. Desigur, capitala Chișinăului este primară și atunci ar trebui să fim considerați de noi ca un centru industrial, științific, structural. În studiul nostru, vom încerca să arătăm că Chișinăul poate și trebuie să devină un centru important de transport, unde rolul factorului care formează orașul va crește semnificativ.



Imaginea 4 - Harta subzonelor economice din Republica Moldova

Trebuie menționat că anterior factorul de formare a orașului în dezvoltarea Chișinăului ar putea fi denumit dezvoltarea unui potențial științific și de producție puternic. Acest lucru s-a datorat amplasării și construcției instituțiilor de cercetare, fabricilor, uzinelor etc. în oraș.

Astăzi, orașul ar trebui, de asemenea, să se confrunte cu sarcina de a deveni un oraș care vizează dezvoltarea unei baze de formare a orașului și, pe baza sa, să dezvolte o funcție de deservire a orașului în viitor.

Pentru a determina locul și rolul Chișinăului în sistemul de așezare, este necesar să se ia în considerare o serie întreagă de factori, adică. o analiză cuprinzătoare a formării și dezvoltării acestui organism urban.

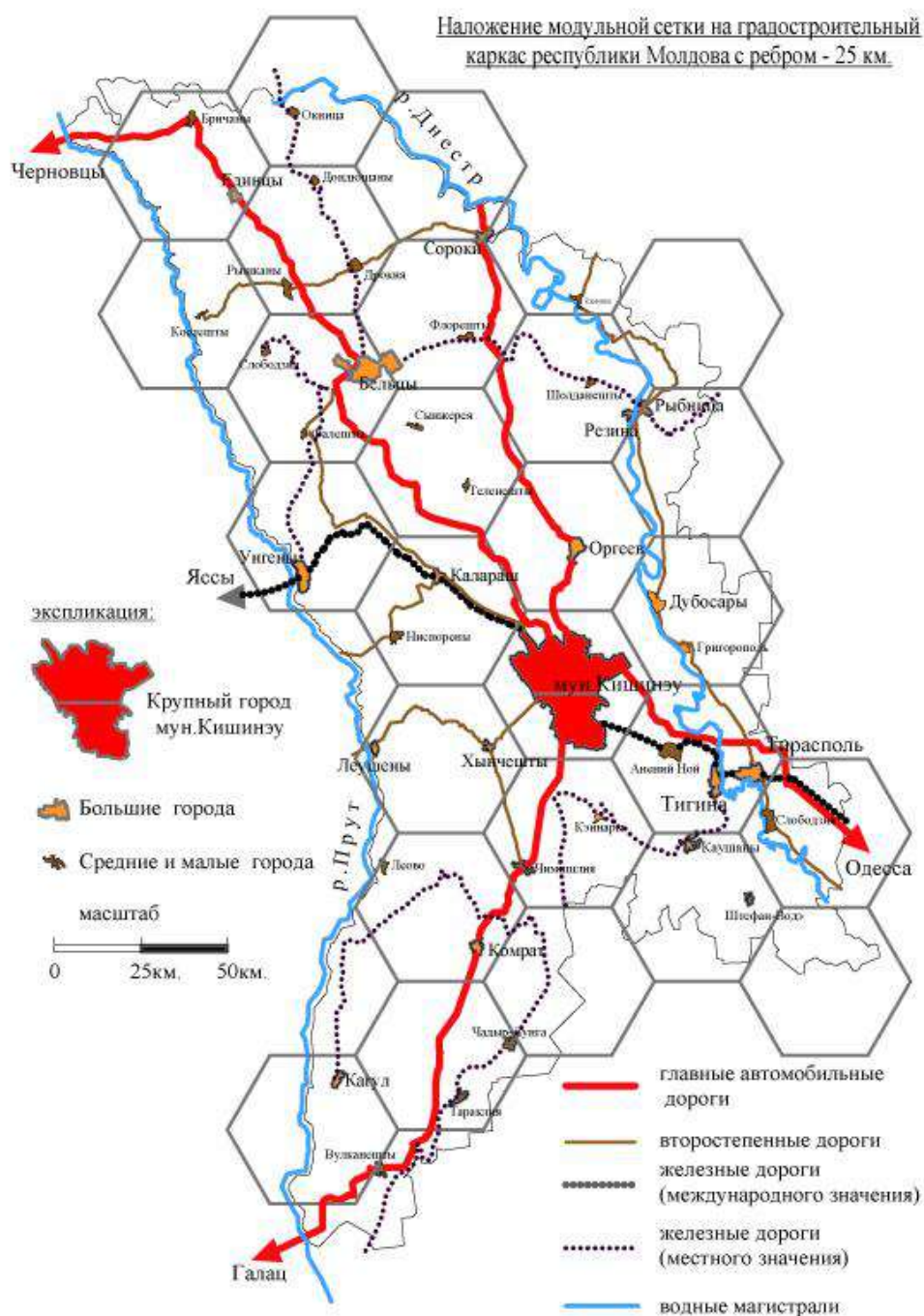
Prin analiză cuprinzătoare ne referim la luarea în considerare reciprocă, pe de o parte, a factorilor externi legați de funcționarea și amplasarea teritorială a orașului în sistemul de localizare și tipologia urbanistică a acestuia, iar pe de altă parte, factorii interni, care afectează direct zonarea funcțională a teritoriului, precum și arhitecturală -structura de planificare. Legarea cerințelor externe și interne pentru planificarea urbană înseamnă, în esență, dezvoltarea unei abordări structurale de sistem a planificării Chișinăului [15].

Una dintre cele mai importante sarcini ale etapei actuale de reconstrucție a așezării regionale a Moldovei este rolul tot mai mare al Chișinăului în sistemul unificat de zone populate ca centru al unui sistem larg. Și acest lucru se datorează în primul rând funcției sale de capitală a unui stat european, în care joacă rolul dominant de cadru (Imaginea 5).

Cadrul este conceput ca bază a unei rețele comune de populație de locuri într-un singur sistem de relocare a republicii. Cadrul este format dintr-o rețea a celor mai mari și foarte mari orașe, centre ale sub-zonelor economice bazate pe o rețea de zone populate din categorii inferioare (orașe medii și mici, sate, comune), unite de o rețea națională de autostrăzi de transport și comunicații.

În zona de geografie adiacentă planificării urbane, conceptul cadrului de așezare datează din ideile unui om de știință de seamă N.N. Baranovski. Fraza de captură: „Orașele plus rețeaua de transport este cadrul economic al teritoriului”, servit ca cea mai importantă teză care definește linia strategică de cercetare privind organizarea și așezarea teritorială.

Crearea unui cadru pentru planificarea dezvoltării este o problemă cheie în prognoza urbană și necesită o înțelegere conceptuală a principalelor probleme ale dezvoltării orașului.



Imaginea 5 – Cadrul de relocare al Republicii Moldova

Cadrul pentru planificarea dezvoltării ar trebui să reprezinte o schemă puternică și promițătoare în care integritatea dezvoltării orașului să fie vizibilă.

Pe acest principiu se desfășoară cercetarea noastră, care ne permite să creăm un cadru la nivel republican, și mai departe la nivel de planificare a Chișinăului.

Cadrul formează nu doar un sistem unic de aşezare, ci şi o structură de planificare, în special cel mai mare oraş, Chişinău, situat chiar în vârful ierarhiei şi care acţionează ca centrul „aglomerării”, deoarece cu aşezările vecine, se apropie de o populaţie de 1 milion de oameni. În structura de planificare, trebuie să ne străduim de „deschiderea” structurii sale (pentru posibilitatea creşterii suplimentare), dar, în acelaşi timp, oraşul însuşi are deja propriile sale frontiere administrative („linia de oraş”), şi municipale.

În ciuda faptului că considerăm Chişinăul ca un element separat al spaţiului, având în vedere izolarea sa relativă, acesta nu este încă un organism „autosuficient”.

Este necesar să se țină seama de legăturile strânse cu alte componente ale sistemului, care formează o formaţiune spaţială mai mare - aglomeraţia de la Chişinău. În acest caz, nu este necesar să se limiteze numai la limitele administrative ale municipalităţii şi trebuie luate în considerare toate formaţiunile de aşezare situate la o distanţă de 10-20 km (Străşeni, Ialoveni etc.). În mod convenţional, acest lucru poate fi găsit într-o grilă modulară suprapusă pe un cadru urbanistic cu o celulă hexagonală şi o margine de 25 km. Această celulă, cu toate componentele sale, va fi centrul cadrului şi în această întreagă celulă Chişinăul ar trebui să fie considerat la nivel urban. Acest sistem de aglomerare (aproximativ 1 milion de oameni), în opinia noastră, este acel organism de aşezare care este centrul întregului sistem regional de zone populate. Cu interconexiunile şi structurile acestei aglomerări trebuie să începem o analiză a dezvoltării urbane a Chişinăului, apoi să construim propuneri pentru dezvoltarea ulterioară a municipalităţii.

În prezenţa aglomerării, oraşul nu îşi pierde semnificaţia independentă. În acest sens, este perceput ca nucleul aglomerării, care astăzi include deja oraşele Durleşti, Sângera, Cricova, Codru şi altele.

De aceea, structura de planificare a Chişinăului este policentrică, unde împreună cu centrul principal legat de partea centrală a oraşului - nucleul său istoric, există mai multe centre de importanţă în oraş. Aceste centre sunt aduse în zonele periferice ale oraşului (Ciocana, Buiucanii de sus etc.), fiind atât centrele acestor zone, cât şi o parte din centrul oraşului.

Fără îndoială, acestea sunt un ordin de mărime mai mic decât centrul principal al oraşului şi chiar luate împreună nu îl depăşesc. Există o circumstanţă mai importantă. Între ei, aceste centre periferice nu sunt, de asemenea, echivalente. Cea mai mare dintre ele iese în evidenţă, care devine a doua după cea principală. În ceea ce priveşte cadrul de planificare, aceste centre sunt, în primul rând, vârfurile sale - vârfurile de

concentrare ale activității urbane. Marginile principale ale cadrului leagă aceste vârfuri, oferă ieșiri externe la cele mai importante obiecte de aglomerare - orașe vecine, aeroport, zone de agrement.

Conform ideilor noastre, cel mai corect ar fi să începem cu construirea unui model generalizat al cadrului de planificare al Chișinăului. Definiți zonele și direcțiile de planificare și identificați căile ferate și autostrăzile situate în raport cu aceste direcții și partea centrală.

Anume, pe baza acestor postulate, vom continua în studiul și planificarea urbană a Chișinăului, precum și vom construi modele promițătoare ale dezvoltării sale.

I.3 Planul principal al orașului ca document fundamental de dezvoltare urbană a Chișinăului

În timp ce la nivelul schemei de relocare regională, așa cum am menționat deja, problemele de dezvoltare teritorială sunt dezvoltate pe baza intereselor naționale, la nivelul planificării raionale și al planului general al municipalității, trebuie analizate problemele organizării teritoriale a părților structurale ale spațiului urban, problemele complexe ale planificării urbane și ale mediului. . La nivelul planului general al orașului, aceste lucrări vor fi realizate nu atât printr-un studiu științific și prognostic, cât și prin caracteristicile de proiectare și planificare.

Pe baza celor de mai sus, împreună cu propuneri de prognoză, în viitor, ne vom baza pe fragmente specifice ale mediului urban, care au specific de planificare.

Planul principal al orașului este principalul document de urbanism care definește în interesul populației și al statului condițiile pentru formarea mijloacelor de trai, direcția și granițele dezvoltării teritoriilor de așezare, zonarea funcțională a teritoriilor, dezvoltarea transporturilor, ingineriei și infrastructurii sociale. Cerințe de urbanism pentru conservarea, reconstrucția și renovarea obiectelor de patrimoniu istoric și cultural, precum și propuneri pentru îmbunătățirea situației de mediu și socio-igienice din localitate.

Planul general este un garant al respectării drepturilor persoanelor fizice și juridice atunci când se iau decizii de către autoritățile locale cu privire la rezervarea terenurilor, la confiscarea, inclusiv prin răscumpărare, a terenurilor pentru nevoi municipale, la transferul de terenuri de la o categorie la alta.

Sarcina principală a planului general modern este de a determina calea transformării prin moștenire a teritoriului, precum și organizarea rațional-spațială a municipiului Chișinău, asigurând dezvoltarea sa socio-

economică demnă în raport cu dezvoltarea unui sistem de decontare a grupurilor și pe baza creării unui mediu integrat și a activității de afaceri.

Elaborarea planului general al municipalității ar trebui să se bazeze pe o nouă viziune a planului general ca document de prognozare care să permită creșterea investițiilor, precum și a teritoriilor de rezervă ale Chișinăului. În acest caz, este necesar să ne îndepărtăm complet de dezvoltarea spontană a municipalității și de dezvoltarea haotică a orașului de către așa-numitele interferențe „aleatorii” în clădirile existente. Ea poate fi realizată numai atunci când ansamblurile arhitecturale și artistice sunt într-adevăr completate și devin mai bune nu numai din punct de vedere estetic, ci și funcțional.

Totul trebuie luat în considerare în dezvoltarea integrată, cu formarea construcției ansamblului. Prognoza stă la baza nu numai pentru organizarea și formarea ansamblurilor arhitecturale și urbane, ci și pentru producție și programe comerciale, socio-economice și de mediu, reprezentând măsuri pentru potențialul socio-cultural, economic, industrial și comercial. Aceste măsuri vor conduce la noi caracteristici de management de mediu dezvoltate pe baza unei analize cuprinzătoare a celor mai importanți factori (situația demografică, potențialul științific, tehnic și industrial-comercial, infrastructura socială și starea resurselor naturale).

O analiză cuprinzătoare a teritoriului este percepută ca o evaluare comparativă a planificării secțiunilor individuale ale întregului teritoriu al raionului în funcție de factori naturali și antropici, în ceea ce privește oportunitatea acestor secțiuni pentru găzduirea principalelor tipuri de activități economice (construcții, recreere publică, amenajarea parcurilor etc.).

Complexitatea luării deciziilor spațiale pe scară largă necesită implicarea multor specialiști, precum și, într-o formă sau alta, participarea publicului.

Este recunoscut faptul că o participare mai largă a publicului este mai eficientă cu cât scara soluției spațiale în cauză este mai mică.

În opinia noastră, conceptul de dezvoltare a planului director al Chișinăului ar trebui să se bazeze pe aglomerația de la Chișinău creată. Aceasta ar trebui să conducă la o schimbare a spațiului urban al Capitalei, precum și la o schimbare a zonării funcționale, bazată pe schema propusă pentru dezvoltarea fluxurilor de trafic, despre care vom discuta mai sus, deoarece transportul este una dintre principalele probleme ale Chișinăului.

În municipalitate nu există practic nici o zi fără blocaje de trafic, nu există suficiente parcări și locuri de parcare, trotuarele, contrar ideilor,

sunt utilizate pentru parcare mașinilor, iar acest lucru se realizează cu permisiunea autorităților municipale, nu există un concept pentru dezvoltarea zonelor pietonale etc. Partea centrală a orașului este supraîncărcată cu clădiri administrative și de birouri, ceea ce creează o povară suplimentară asupra fluxurilor de trafic.

Ar trebui să se dezvolte o rețea de drumuri stradale eficiente pentru a reduce încărcarea traficului din centrul orașului și pentru a crea un tip de centru administrativ și de afaceri bazat pe tranzit pe baza șoselei de centură propuse.

Este necesară introducerea conceptului unui plan general, care este mult mai larg decât planul principal, atât în procesul de compilare a documentației, cât și în acoperirea teritoriului. Acest document ar trebui să ia în considerare dezvoltarea orașului în structura întregii aglomerații și în unele aspecte ale întregii republici în ansamblu, precum și în contextul contactului cu aglomerațiile regionale.

În plus, planul general poate oferi dezvoltarea strategică a municipității, iar pe baza acesteia propuneri pentru dezvoltarea arhitecturală și spațială a Chișinăului și a mediului urban nou creat, cu formarea unei noi structuri de planificare. Mai mult, formarea în continuare a structurii de planificare a Chișinăului ar trebui să prevadă posibilitatea dezvoltării continue a acesteia, fără a aduce atingere cartierelor și zonelor create anterior de oraș și, mai ales, centrul istoric al acestuia.

I.4 Etapele istorice ale dezvoltării urbane a Chișinăului

Există multe versiuni și presupuneri despre originea numelui orașului în procesul dezvoltării și dezvoltării sale urbane. La fel ca despre toponimele Chișinăului.

Unii cercetători au considerat că numele „Chișinău” (Chișinăul) este de origine tătară. În opinia lor, provine din cuvintele „chesen” (capelă, criptă, mănăstire) și „aul” (fermă), adică „Cheshen aul” - o fermă mănăstirească. Există, de asemenea, o opinie că numele orașului provine de la cuvântul maghiar „Kisjeno” sau „Keszen”, „Kiszinel” [16]. A. Zashchuk a sugerat că denumirea „Chișinău” ar proveni din cuvintele moldovenești „Kyshla Noue” (fermă nouă) [17]. Unii savanți sugerează că numele orașului provine de la cuvântul ucrainean „gută” (buzunar) [18].

P.G. Dmitriev și D.M. Dragnev au ajuns la concluzia că cuvântul „Chișinău” a fost folosit de multă vreme în Moldova pentru a se referi la o sursă (izvor). Documentele medievale din Moldova menționează mai

multe surse (izvoare), numite „Chișinău”. De exemplu, Chișinău-Kriș, lângă Oradea (România). Pe râul Byk - „Chervlen Chișinău” ”[19]. Documentele din prima jumătate a secolului al XV-lea menționează în mod repetat și o sursă numită „Akbashev Chișinău”, pe malurile râului Byk, pe teritoriul orașului modern. Din păcate, nu există o opinie în unanimitate cu privire la momentul apariției Chișinăului, iar unii istorici cred că în scrisoarea domnitorului moldovean Alexandru Dobry din 25 aprilie 1420 există o mențiune indirectă a Chișinăului aparținând țărilor monahale. Există, de asemenea, informații documentate conform cărora „Akbashev Chișinău” se află lângă râul Bîc, în partea opusă a acestuia [20].

Deși, după cum s-a menționat deja, în literatura științifică sovietică era normal să avem în vedere anul primei mențiuni din 1466. Dar acest lucru nu este în întregime adevărat, deoarece chiar în 1436, după cum s-a menționat, există dovezi exacte că exista o așezare aici. De asemenea, autorul a desemnat anul respectiv ca anul formării localității în revista BASARABIA [21], deși, după cum vedem, această dată putea avea loc și mai devreme.

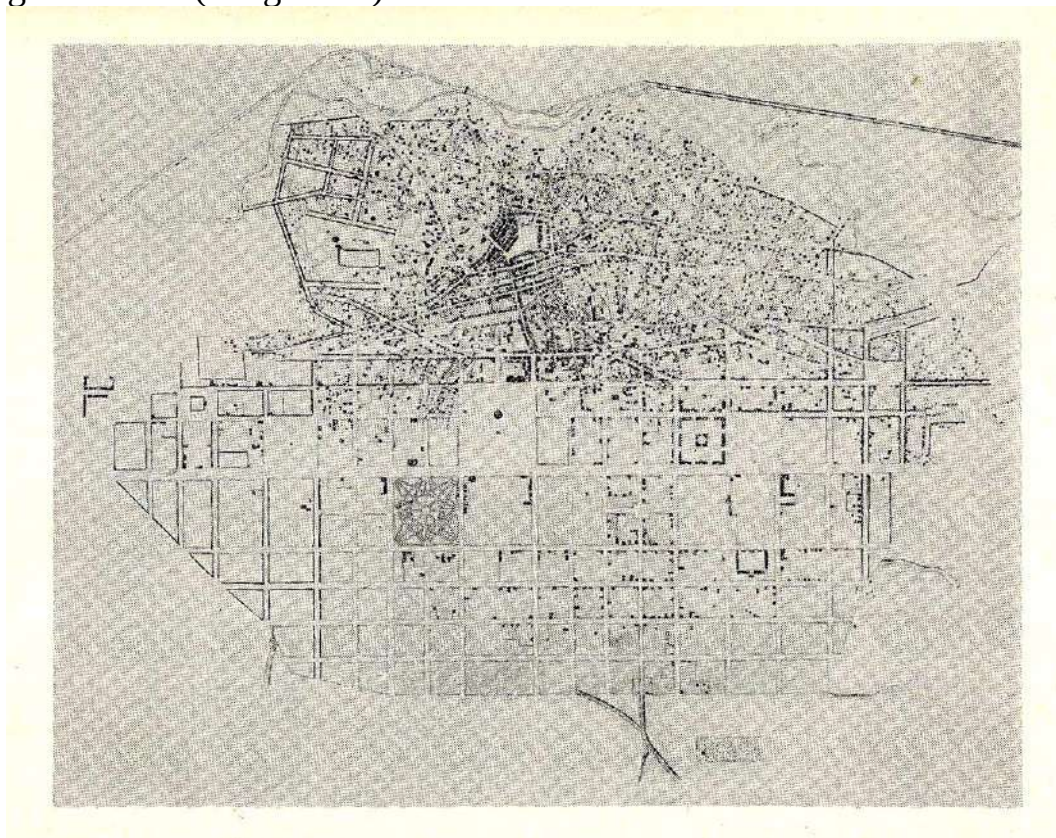
Deci, dacă nu 1420, cel puțin 1436 ar trebui să fie considerate anii primei mențiuni documentare a Chișinăului. Autorul a considerat această dată drept bază, apoi a fost adoptată la nivel de stat.

În plus, în Izvestia, din 12 ianuarie 1995, în articolul „Moscova crede că are doar 850 de ani”, autorul Ruslan Armeev a menționat foarte precis că săpăturile arheologice, care astăzi sunt destul de intense în nucleul central al Moscovei, ne permit să concludem că obiectele caracteristice din Evul Mediu timpuriu găsite în orizontul pre-continental le permit arheologilor să constate că „Muscovenii s-au stabilit pe malul drept al Neglinkai cu mult înainte de prima mențiune a Moscovei în analele (1147), ceea ce înseamnă că vechea Moscova este mult mai veche decât vârsta ei. ” Este foarte posibil ca Chișinăul să se aștepte să fie mai vechi decât vârsta sa dacă această problemă este abordată în mod serios și minuțios nu numai de arhitecți, urbaniști, ci și de istorici și, în special, de arheologi.

Înainte de a vorbi despre dezvoltarea urbană ulterioară a orașului, este necesar să urmărim conceptul de dezvoltare urbană istorică a Chișinăului, apoi pe o bază de corelație pentru a propune o tendință de dezvoltare nu numai în partea centrală a orașului, ci și în ansamblul municipalității.

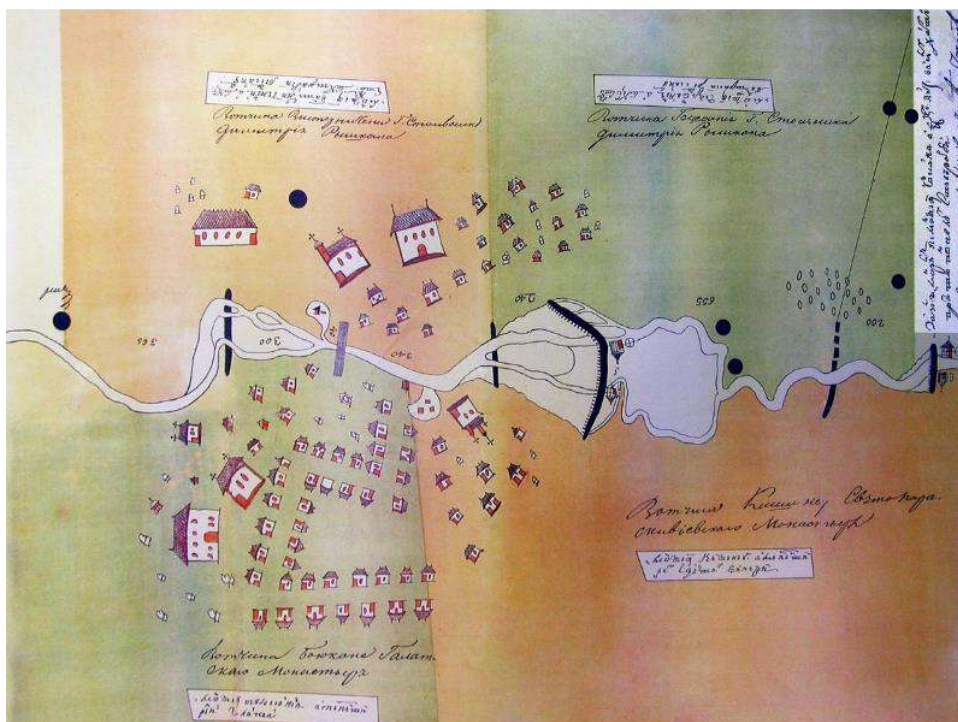
Dezvoltarea Chișinăului conform sistemului de planificare regulată a început în 1813. Aceste lucrări privind dezvoltarea și amenajarea Chișinăului au fost supravegheate de la Sankt Petersburg, de către

arhitectul-șef al Imperiului Rus, arhitectul urban și planificatorul Wolfgant Goeste (imaginea 6).



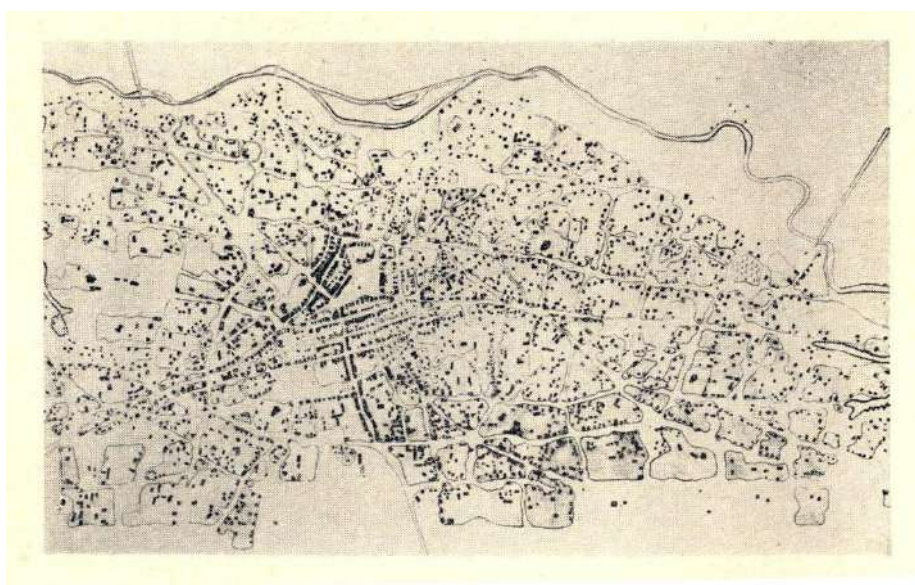
Imaginea 6 - Planul general al Chișinăului. Planificator de arhitectură V. Goeste

Dar exista un plan al Chișinăului 1800 (figura 7), care arată structura străzilor și drumurilor, a clădirilor rezidențiale, a bisericilor și a Catedralei, baraje și poduri peste râul Bâc.



Imaginea 7 – Planul general al Chișinăului, anul 1800.

Această structură de planificare poate fi descrisă ca liberă, legată de teren și caracteristică multor orașe din Europa medievală. Structura arhitecturală și de amenajare a Chișinăului medieval a fost prezentată de arh. V. Smirnov (imaginea 8), [22].



Imaginea 8 - Structura arhitecturală și de planificare a Chișinăului medieval

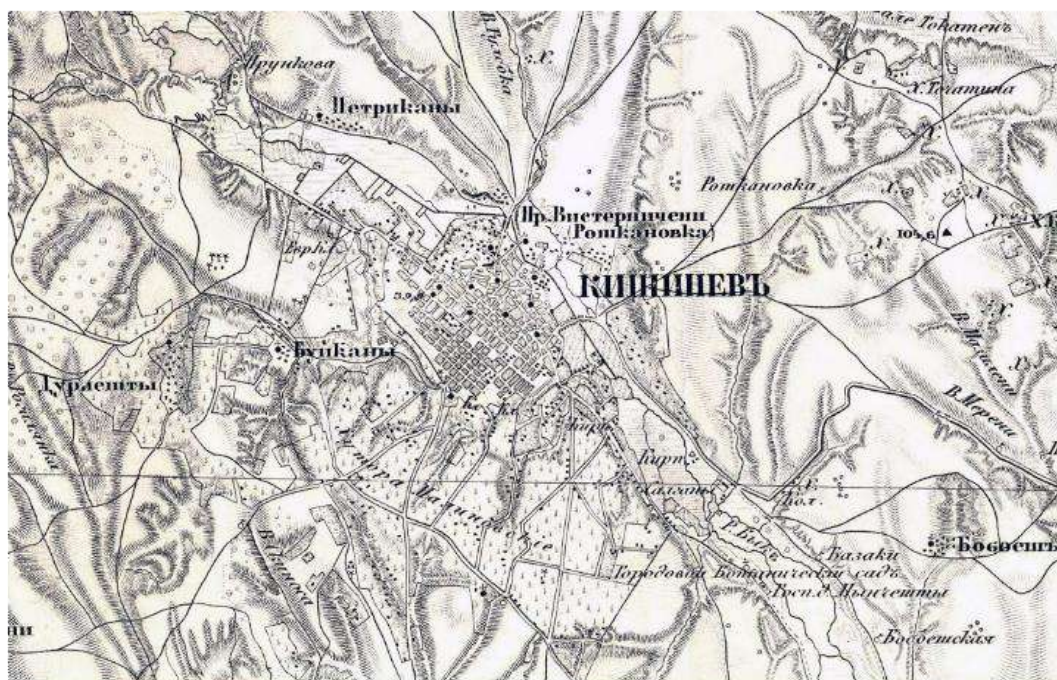
Cartierele din Chișinăul vechi au fost moșiile Buiucani, Hrușka, Vovinceni, Visterniceni, Gălbăcica, Muncești, Schinoasa și altele, care au apărut în secolele XV-XVI. în. (Imaginea 9).

Istoria Chișinăului este strâns legată de soarta acestor așezări, care la mijlocul secolului al XIX-lea deveniseră suburbiile sale, iar astăzi s-au contopit cu Chișinăul și sunt părțile sale constitutive.

Este foarte dificil de urmărit dezvoltarea Chișinăului și a satelor învecinate până la mijlocul secolului al XVII-lea, deoarece informațiile păstrate sunt rare și împrăștiate.

În secolul XV-mijlocul secolului al XVII-lea, care corespunde primei etape în dezvoltarea Chișinăului, Moldova a fost un stat feudal. Baza politicii sale economice constituia agricultura, iar cea mai bună parte a pământului a aparținut domnilor feudali seculari și spirituali (suveranul, boierii, mănăstirile).

Din aceasta putem trage concluzia că, la acea vreme, Chișinăul aparținea țărilor alese și aparținea exclusiv unor oameni influenți. De aici provine funcția sa centrală în raport cu alte așezări din apropiere, care au permis ulterior Chișinăului să treacă de la categoria așezărilor rurale la o așezare, apoi un oraș, o municipalitate și, în sfârșit, o capitală.



Imaginea 9 – Vechile suburbii ale Chișinăului

La acea vreme, Iași, Suceava, Cernăuți, Hotin, Soroca, Cetatea Albă) erau considerate cele mai dezvoltate centre economice și politice ale țării). Interfluviul Nistrului și Prutului, în partea centrală a căruia se află Chișinăul, era cel mai puțin populat la acea vreme, dar între timp, anume intersecția drumurilor în aceste direcții, precum și drumurile de pe meleagurile Dunării spre Carpați și Europa de Vest, care trebuiau să se intersecteze exact undeva în partea centrală, zona inter-fluvială. Chișinăul devine treptat unul dintre astfel de puncte deoarece au fost destul de puțini, după cum am observat deja, factori favorabili creșterii sale.

Și dacă în secolul al XVI-lea Chișinăul era încă considerat o așezare rurală, lucru menționat în scrisoarea din 25 aprilie 1576 [23], atunci în 1770 se afla pe harta generalului Bavra (imaginea 10). Chișinăul este deja prezentat ca un oraș care a fost distrus în timpul ostilităților războiului ruso-turc. Locotenentul major secund von Raan observă că aproape toate clădirile de piatră ale orașului au fost distruse și au rămas doar 6 sau 7 biserici.



Imaginea 10 – Harta generalului Bavra

Râul Bâc a facilitat transportul de mărfuri și comunicarea cu centrele comerciale de pe Nistru și Marea Neagră [24]. Pe râul Bâc s-au construit mori de apă, s-au amenajat plase pentru pescuit, vitele au fost păscute în câmpia inundată a râului și s-a recoltat fân [25] (imaginile 11,12,13),

adică conform uneia sau altei caracteristici de așezare a producției, o anumită dezvoltare funcțională a orașului.

Dacă ținem cont că dealurile din jur au fost acoperite cu pădure, necesare pentru construcția de locuințe, clădiri de fermă, baraje pe râu, precum și la adâncimi mici, materialele necesare construcției - piatră de coajă (cărămidă), nisip și argilă - atunci putem concluziona că resursele necesare dezvoltării industriei construcțiilor din Chișinău au fost abundente și acest lucru a contribuit, desigur, și la dezvoltarea acesteia.



Imaginea 11 – Moara cu aburi de pe râul Bâc



Imaginea 12 – Moara de apă de pe râul Bâc



Imaginea 13 - Inundațiile de primăvară de pe râul Bâc

Este necesar de ținut cont de faptul că, în zonele deluroase și împădurite, populației i-a fost mai ușor să se ascundă de atacurile inamice, să reziste la presiuni și violență. De-a lungul timpului, valoarea terenurilor fertile din jurul Chișinăului a crescut, în special a celor curățate din pădurea versanților sudici ai dealurilor, pe care erau împărțite livezi și podgorii. Treptat, legăturile dintre Chișinău și satele învecinate s-au consolidat cu orașele din apropiere: Orhei, Bender, Lăpușna. Apropos, Chișinău, la acea vreme, situat în raionul Lăpușna, era subordonat în primul rând orașului

administrativ-teritorial Lăpușna. Acest oraș a fost și el demult, deși satul cu același nume a supraviețuit pe locul existenței sale. Aici, probabil, ar trebui să subliniem și nevoia de cercetare istorică și arheologică a acestei așezări, care este atât de importantă pentru dezvoltarea ulterioară a Chișinăului. Există, de asemenea, presupuneri bazate pe fapte istorice conform cărora Chișinăul a fost menționat ca o așezare urbană în 1661-1662, când guvernatorul, Eustrafie Dabija, a anexat Visternicenii la Chișinău și așezarea a primit statutul de „oraș”. Mai târziu, în 1671, Domnul Gheorghe Duca a adăugat Gițenii. Din acest moment, Chișinăul devine un adevărat oraș cu piețe și drumuri în multe direcții - sud, nord, est și nord. [26]

În același timp, s-a acordat puțină atenție studiului organizării urbanistice a așezării, studiului originilor, specificului arhitecturii Chișinăului și analizei sale comparative, a tendințelor și conceptelor dezvoltării arhitecturii naționale din acea perioadă în întregul principat al Moldovei.

Alegerea locației Chișinăului a fost un factor semnificativ în existența sa. Acest loc a fost ales pe baza așezării mănăstirii instituite anterior, Akbashev Chișinău în 1436, deși astăzi pot fi efectuate cercetări suplimentare în arhivele României, Ungariei, Austriei, Poloniei și Rusiei, care ar evidenția în plus acest aspect.

Se crede că ar fi mai corect, din punctul de vedere al dezvoltării nu numai istoriografice, ci și a dezvoltării urbane (așezare), să creadă că așezarea s-a format, așa cum s-a menționat, în 1436.

Locația Chișinăului a fost aleasă cel mai probabil nu numai datorită unor factori naturali și geografici excepțional favorabili (râul Bâc, dealurile rulante etc.), dar și la intersecția rutelor comerciale existente până la acel moment. Una dintre ele poate fi considerată apa, deoarece din Marea Neagră până la Nistru, spre vest, există conexiuni destul de intense, iar de când râul Bâc, la acea vreme, devine navigabil, iar gura sa se afla la doar 12 km de la actualul Chișinău, calea navigabilă poate fi considerată una dintre principalele rute comerciale ale vremii respective. Rutele terestre erau drumurile. Trebuie menționat că locul pentru oraș corespundea și legăturilor convenabile cu cartierul (în primul rând cu Codri), precum și cu alte așezări din apropiere (Buiucani, Durlești, etc.), pentru deservirea cărora a și apărut ulterior orașul Chișinău.

Este foarte posibil ca la acea vreme să fi fost deja câteva festivități pe locul Chișinăului și să existe un comerț cu produse alimentare și bunuri. Dacă la acel moment nu existau chiar drumuri complete, nevoia de a le construi odată cu dezvoltarea comerțului a devenit evidentă, deoarece numai comunicațiile ar putea contribui la interconectările

convenabile interne și externe ale așezărilor. Și, cel mai probabil, nu au existat, deoarece conform estimărilor nu numai ale istoricilor, dar și ale specialiștilor din alte domenii ale cunoașterii (geografi, biologi, sociologi etc.). Basarabia, sau mai bine zis inter-fluviul moldovenesc (Prut-Nistru), la acea vreme, era o pădure continuă, cu intersecții mici așezate și pământ arabil necesar pentru aceasta. Deși aceste concepte, datorită arheologilor, în primul rând, precum și cercetătorilor din domenii paralele de cunoaștere, schimbă semnificativ ideea istorică a Chișinăului.

Trecutul urban al Chișinăului s-a adâncit semnificativ. S-a dovedit că Chișinăul a devenit un oraș în Principatul Moldovei în anii 60 ai secolului al XVII-lea, dar nu în 1812, așa cum susține istoriografia sovietică. De la sfârșitul secolului al XVII-lea și până la sfârșitul secolului 18, a ars de șapte ori din diverse motive, aproape complet.

Trebuie menționat că amplasarea Chișinăului a fost satisfăcătoare atât din punct de vedere geopolitic, cât și din punct de vedere geografic. Microclimatul unei anumite regiuni a fost foarte convenabil pentru activitățile de așezare (temperatura medie a aerului, umiditatea, vânturile predominante etc.), este puțin probabil să difere semnificativ de caracteristicile statistice medii pe termen lung).

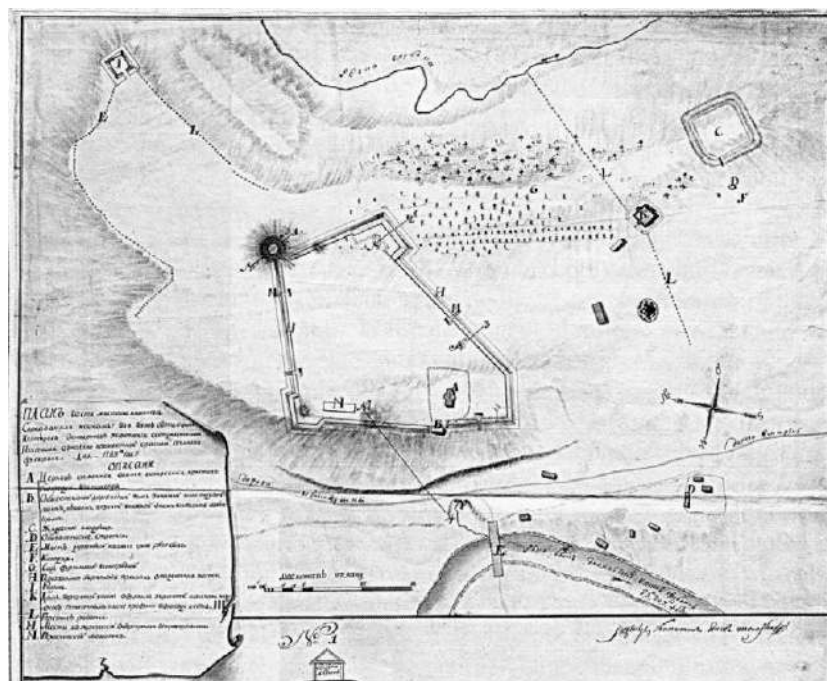
Cu siguranță, rolul promițător al Chișinăului nu numai în plan economic, ci și în organizarea de stat a regiunii a avut o importanță considerabilă.

În sfârșit, unul dintre cele mai importante principii ale formării și dezvoltării orașului a fost principiul posibilității de a îngreuna accesul inamicilor respectiv utilizarea intersecțiilor - terenul, structura acestuia și barierele naturale (râul Bâc), precum și capacitatea de a construi relativ ușor structuri artificiale. Una dintre astfel de structuri ar trebui numită cetatea Chișinău, situată pe dealul Rîșcani (Golbăciha) (imaginea 14), [28].

Aici, nu numai dealurile Mezarakiev pot fi luate în considerare, ci și dealul Gălbăcini, precum și dealul Puskin și altele. La mijlocul anilor 80 ai secolului trecut, autorul articolului "Snova Puskina gorka" a propus inițial efectuarea cercetărilor arheologice și apoi ridicarea unor construcții noi, care la acea vreme trebuia să fie Complexul de locuințe pentru tineri (CLT) Această opinie a fost auzită și timp de mai mulți ani teritoriul nu a fost considerat pentru o dezvoltare complexă. Apoi, cu toate acestea, nu au avut loc schimbări în favoarea „conservării, teritoriilor”. Acest lucru s-a întâmplat în anii 90 ai secolului XX.

Unul dintre savanții și călătorii turci din Evul Mediu - celebra Evliya Kelebi, care a vizitat Chișinăul în anii 60 ai secolului al XVII-lea,

scrie că Chișinăul este „foarte bine întreținut”, „cartierele sunt foarte frumoase” și că orășenii au un gust rafinat.



Imaginea 14 - Planul cetății Chișinău (conform lui V. Lupașka. „Aspecte urbanistico - arhitecturale ale dezvoltării orașului Chișinău (secol, XVII-XIX).”, „Analele Brăila 1993, nr. 1, p. 483-493

Astăzi aceste săpături arheologice, efectuate sub conducerea profesorului Mark Tcaciuc pe dealul Pușkin, confirmă observațiile lui Celebi în urmă cu 350 de ani și observă că viața în oraș a fost destul de plină de evenimente, iar gustul orășenilor a fost „destul de rafinat”. Vesela din care mâncau era destul de frumoasă după standardele oricărei epoci. Totul este surprinzător aici - o varietate de decor și forme, o gamă largă - de la cupe la căni, de la castroane de diferite forme și dimensiuni până la sfeșnice ceramice nobile. Abundența de obiecte din porțelan. Monedele formau o categorie aparte într-un rând separat: maghiar, polonez, suedez, turc și, desigur, moldovean. Aceasta indică o cifră de afaceri comercială și economică destul de dezvoltată între nordul, sudul, estul și vestul Europei cu Chișinăul, în special, și Moldova în ansamblu. De asemenea, arheologii conduși de Mark Tkachuk au descoperit un alt aspect al Chișinăului medieval - producția de sticlă. Aceasta vorbește nu numai despre dezvoltarea comercială, ci și despre dezvoltarea industrială a Chișinăului medieval.

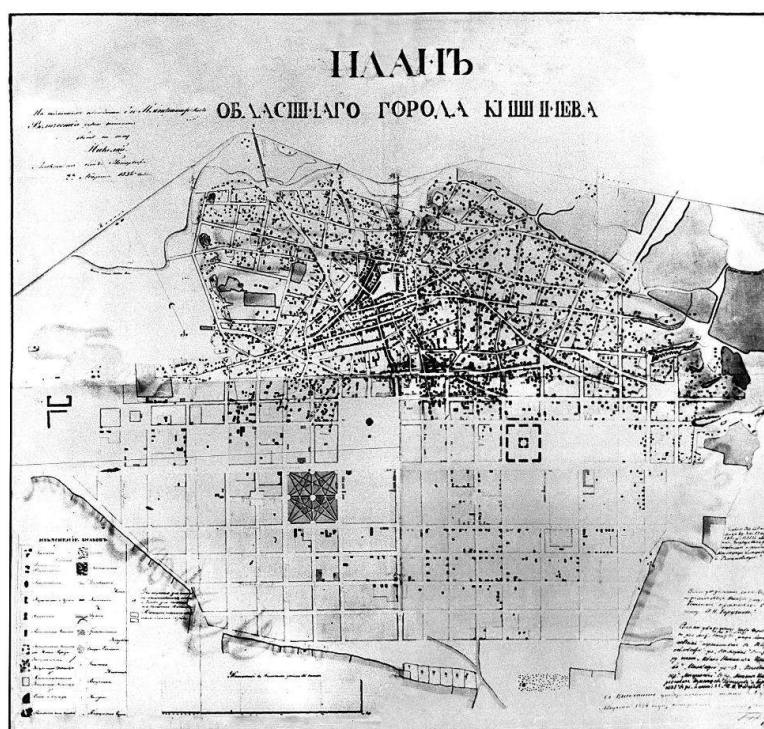
De asemenea, exploratorul turc Celebi observă că orașul avea 17 biserici. Mai târziu, în secolul al XIX-lea, când Basarabia a fost cucerită de către

trupele rusești în 1786, aflăm din secundele majore ale lui Von Raan că mai rămăseseră 6 sau 7. În orice caz, totul indică prezența unei așezări urbane cu o parohie creștină destul de mare. Adică, chiar înainte de cucerirea Chișinăului de către Rusia, acesta a fost un oraș destul de prosper. Apoi, după conflagrație și distrugere, un concept a fost dezvoltat pentru dezvoltarea sa ulterioară.

În planul principal, aprobat în 1834 (autori Gening și Eitner), există informații că și Fiodorov a fost prezent, prin urmare, el este adesea numit planul Fiodorov (Imaginea 15), s-a folosit structura clasică de planificare. Acesta distingea clar centrul orașului, piața principală (acum piața Marii Adunări Naționale), strada principală (acum Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt), precum și piața centrală (piața Catedralei). Toate acestea au fost nucleul de planificare în jurul căruia s-a format orașul. Planul principal din 1834 a devenit de fapt conceptual, deoarece pe acest principiu s-a dezvoltat orașul până în 1949.

Grila dreptunghiulară a străzilor largi, structura clasică de planificare a devenit dominantă în dezvoltarea ulterioară a orașului. Lungimea blocurilor centrale era prevăzută de la 60-80 m la 100-120 m, iar străzile situate perpendicular pe cele mai lungi străzi erau orientate de la sud la nord.

Dacă vorbim despre originea unei astfel de structuri de planificare, este necesar să remarcăm arhitectul și planificatorul urban grec Hippodamus, care este considerat fondatorul planificării urbane. Conform acestui principiu, s-au creat proiectele Mileti și Giraia (sec. V î.Hr.), cu un aspect regulat, care a fost ulterior folosit în planificarea urbană în diferite orașe și țări.



Imaginea 15 – Planul general al orașului Chișinău, anul 1834.

Dar, în secolul al XIX-lea, s-a calculat pe termen lung dezvoltarea unor planuri generale sau complete pentru dezvoltarea zonelor urbane. Această practică a fost comună atât în Europa cât și în Statele Unite, când creșterea urbană a accelerat semnificativ. Tocmai acestei perioade poate fi atribuit orașul Chișinău, care a început să se dezvolte cu adevărat rapid de la mijlocul secolului al XIX-lea, și, de asemenea, în această perioadă a avut loc o creștere demografică a populației orașului, în principal din cauza migrației mecanice.

- 1812 - 7 000 locuitori
- 1835 – 34 000 locuitori
- 1856 – 65 000 locuitori
- 1861 – 93 000 locuitori
- la sfârșitul secolului al XIX-lea - 120.000 etc. până în prezent [29].

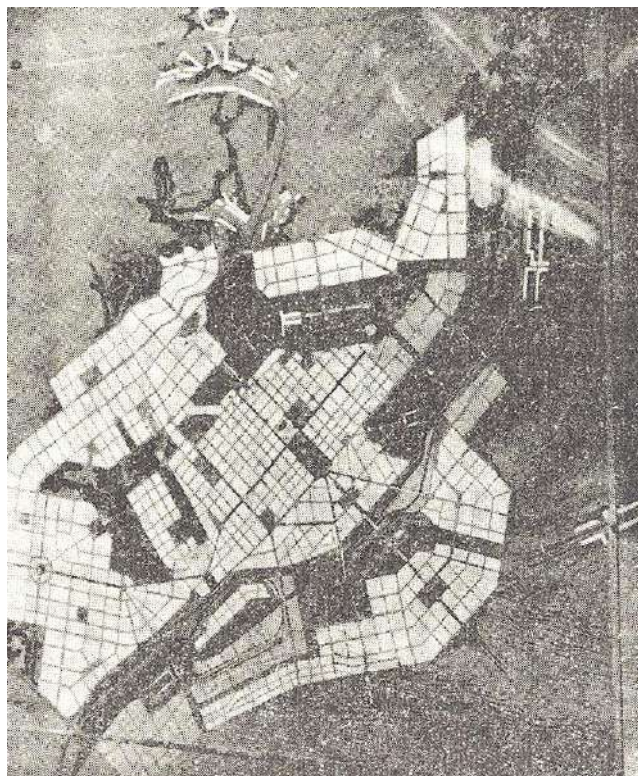
După al doilea război mondial, orașul a fost distrus foarte tare - până la 75% din fondul total construit (imaginea 16).



Imaginea 16 – Chișinăul distrus, anul 1945.

Începând cu anul 1947, au început lucrările de restaurare a Chișinăului. Concepționistul nostru, celebrul arhitect Alexei Șciusev, a propus conceptual o modalitate de reconstrucție a orașului. Pe acest principiu a fost elaborat și aprobat un plan general pentru dezvoltarea orașului (R. Kurtz, V. Ragulin) în 1951.

Ideea inovatoare a fost să renunțe la noul plan dreptunghiular al străzilor centrale, cu noi tendințe - continuarea dezvoltării orașului în funcție de tendința „trei raze”. Prima, „raza centrală”, mergea de-a lungul bulevardului Molodeji (acum bulevardul G. Vieru), „raza stângă” - spre Sculeni (acum Petru Rareș) și a treia - spre str. Muncești. Toate cele trei direcții aveau să se unească pe râul Bâc, care după reconstrucția și construcția podurilor s-ar transforma într-un râu cu drepturi depline, cu un terasament de granit. Centrul compozițional al orașului prevedea axa Arcului de Triumf, Parcul Catedralei și bulevardul nou creat până la râul Bâc. (Imaginea 17).



Imaginea 17 - Planul general al orașului Chișinău, propus de arh. Șciusev 1945-1947.

Datorită acestor artere de transport, precum și a trei noi poduri peste râul Bâc, ar fi fost posibilă dezvoltarea orașului în direcția estică, vestică și centrală. Pe viitor, pe aceste linii au apărut noi zone rezidențiale, bazate pe așezări stabilite istoric - Rîșcani, Poșta Veche, Ciocana nouă, Budești. Deși, după cum știți, istoricitatea teritoriului nu a fost luată în considerare și un strat cultural semnificativ a fost distrus. Astăzi, aproximativ 100.000 de oameni trăiesc în fiecare dintre ei.

În noua dezvoltare pe teritoriile libere (toate zonele enumerate), ideile de urbanism ar trebui să fie exprimate cu maximă claritate - o organizare clară de micro-raioane și cartiere, autostrăzi majore și minore - bulevardul Moscovei, str. Florilor, str. M. Sadoveanu, str. Vadul-lui-Vodă ș.a. Cel mai important aspect la proiectarea de noi zone a fost furnizarea de școli și instituții preșcolare, transport public, garaje și parcuri. Toate acestea prevedeau organizarea compoziției spațiale a clădirilor, oferind cele mai bune condiții de iluminat, ventilație și amenajare. Perioada din anii 50 până la sfârșitul anilor 80 poate fi descrisă ca fiind construcția rapidă a unor noi zone rezidențiale pe baza tuturor normelor și regulilor impuse. Trebuie subliniat faptul că formarea și dezvoltarea lor nu ar fi fost posibilă dacă nu ar fi fost create complexe industriale puternice ale capitalei.

O mare atenție este acordată înverzirii străzilor și spațiilor din ogrăzi. Spațiile verzi au devenit o parte integrantă atât a clădirilor de stradă, cât și a curților.

În același timp, s-au remarcat și deficiențe [30] că „... apele reziduale fără tratament sunt evacuate în râul Bâc și în rezervoarele orașului, ceea ce creează condiții anti sanitare ...”, „Construcția celor mai mari clădiri din 1946-1947. se desfășoară numai pe autostrada principală a orașului (acum Ștefan cel Mare) și foarte lent. Și până în 1951-1952 strada are un aspect neterminat. Dar cel mai important, cărămidă ca material excelent pentru perete, care poate fi prelucrat cu ușurință, clădirile rezidențiale și publice, în special pe autostrada principală a orașului, nu sunt satisfăcătoare în arhitectura lor. Clădirile aflate în construcție nu se leagă reciproc în arhitectura lor și, prin urmare, atunci când se construiesc străzi din oraș, nu se formează ansambluri arhitecturale integrale”[31]. Iată caracteristicile clădirii din bul. Ștefan cel Mare (fost Lenin) a fost dată de experți ai autorităților centrale, profesioniști din cele mai bune organizații de design din țară.

Acum există o oportunitate nu numai să se reconsidere viziunea arhitecturală și scara de dezvoltare a străzii principale din Chișinău, ci și să se îmbunătățească semnificativ plasticitatea arhitecturală a clădirilor. Trebuie să ținem cont și de faptul că renovarea acestei autostrăzi centrale nu a avut loc în conformitate cu principiile reconstrucției și regenerării, ci conform altor canoane bine cunoscute. Vom demola și vom construi ceea ce corespunde epocii Stalin. Prin urmare, fața arhitecturală a centrului nu conține de fapt acele ansambluri arhitecturale și plastice din secolul al XIX-lea care ar putea conduce Chișinăul până la un oraș istoric.

Printre planurile principale semnificative ale orașului trebuie menționat cel din 1989, în care conceptul de dezvoltare a structurii de planificare a orașului a fost revizuit serios. El a fost introdus treptat, liber, liniar, dreptunghiular, apoi mixt, a fost introdus cu scopul creării unei structuri inelare. Același concept a fost confirmat și în schema din 2007, care include trei inele de transport. În opinia noastră, Chișinău ar trebui să se dezvolte pe această cale tocmai pe viitor. Singurul lucru care se poate schimba este configurația drumurilor ocolitoare - adică inelul de transport „extern” poate apărea într-o formă ușor diferită, dar trebuie prevăzut în mod obligatoriu.

Inelul interior, central - str. Albișoara, Mihai Viteazul, bul. Negruzzi și str. Mateevici, în mod natural, ar trebui să rămână, dar în alți parametri. Parametrii trebuie specificați pentru proiectarea tehnică reală.

Inelul din mijloc preconizat pe str. Grenoble-Miorița, Cuza-Vodă, Mircea-cel-Bătrîn, Sadoveanu, Studenților și mai departe de Poșta veche, Buiucani și Telecentru ar trebui să fie efectuate, dar pentru aceasta este necesară construcția drumurilor undeva, reconstrucția lor altundeva și în alte locuri crearea de noi autostrăzi. Prin urmare, pentru oraș - aceasta este sarcina principală - completarea celui de-al doilea inel, în parametrii necesari.

CAPITOLUL II

Sistemele de transport care formează structura de planificare a orașului

II. 1 Drumurile ca element esențial al dezvoltării infrastructurii Chișinăului

Dezvoltarea cuprinzătoare a orașului este asigurată, după cum am menționat deja, prin planul principal pentru dezvoltarea orașului (perspectivă 25-30 de ani), împreună cu schemele și modelele de transport integrate dezvoltate.

Ținând cont de obiectivele care vor fi stabilite în dezvoltarea întregii infrastructuri de transport pentru viitorul prevăzut, este necesar să se efectueze o analiză urbanistică a posibilităților și a potențialului urbanistic atât al orașului-municipalității, cât și al întregului sistem de așezări incluse în municipalitate, precum și în aglomerația de la Chișinău.

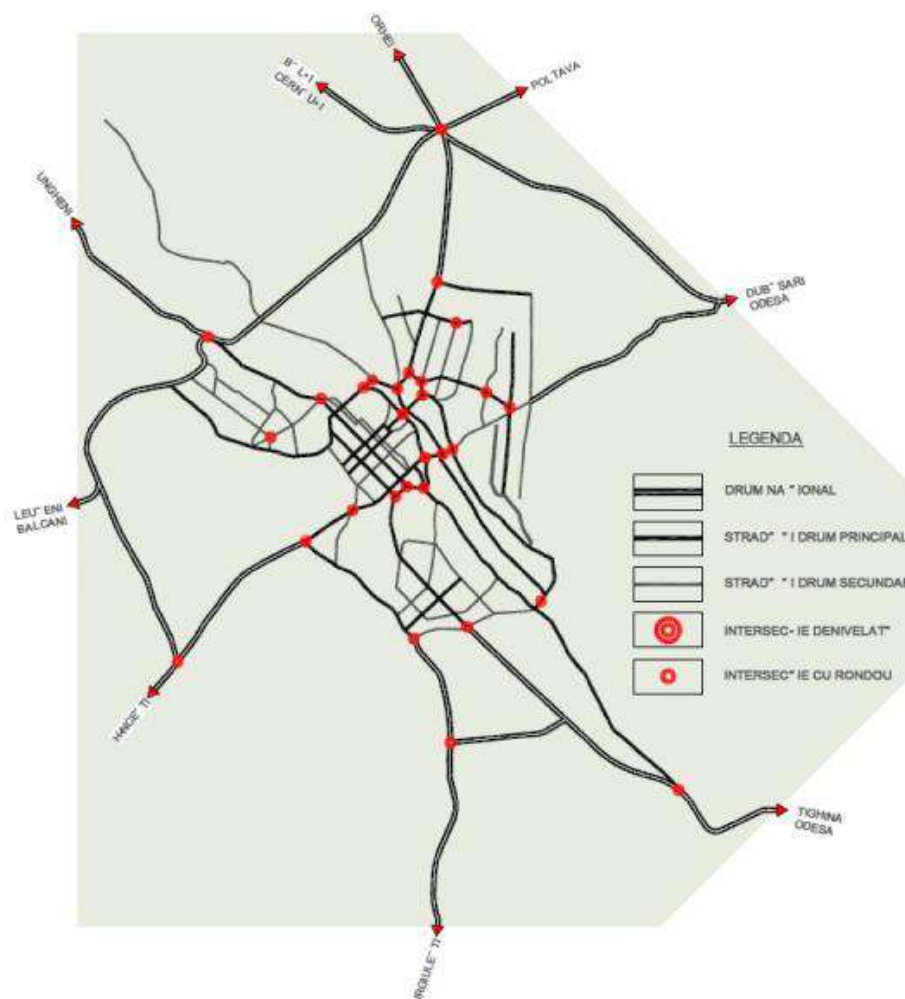
În mod firesc, este necesar să se descifreze inițial străzile și drumurile de mare viteză, apoi străzile cu semnificație la nivelul întregii orașe, care vor forma cadrul de planificare al orașului.

În cazul nostru, este necesar să distingem drumurile ocolitoare, precum și drumurile din oraș, care formează împreună infrastructura de transport în cadrul căreia s-au format și dezvoltat elemente ale mediului urban: micro-raioane, zone rezidențiale, centre din oraș și raioane, zone industriale și de producție, servicii medicale, facilități sportive, recreere etc.

Infrastructura de transport urban este inextricabil legată de comunicațiile de transport extern, fiind continuarea lor logică în structura de planificare.

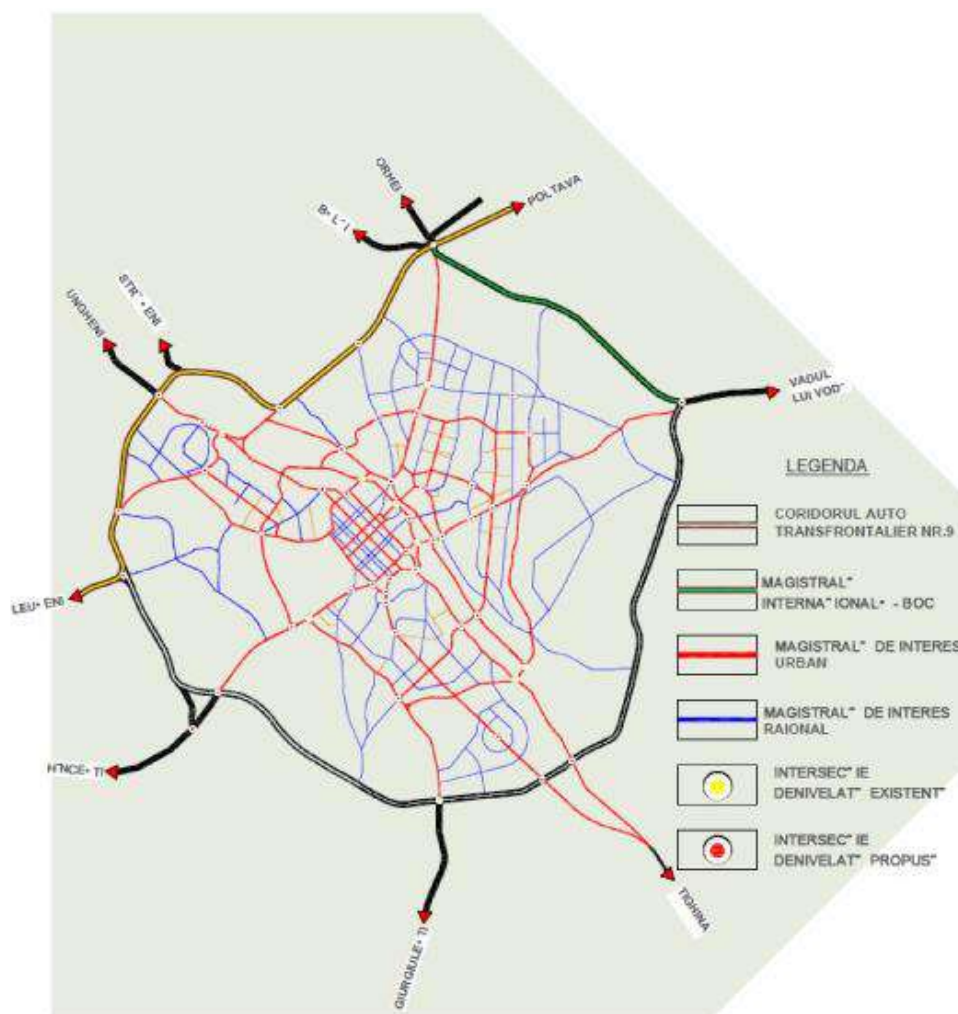
Structura de planificare este una dintre principalele caracteristici ale organizării spațiale a orașului modern, reflectând amplasarea și interconectarea zonelor industriale, rezidențiale, comunale, administrative, de transport și alte zone funcționale. Dezvoltarea structurii de planificare este asociată cu mai mulți factori, dar în primul rând cu creșterea demografică a acesteia, cu aplicarea în funcțiile socio-ambientale ale orașului, precum și cu diferențierea diferitelor zone ale orașului și a comunicațiilor de transport dezvoltate.

În etapa actuală, transportul și, odată cu el, structura de planificare, pot fi caracterizate drept liniare, având tendința spre mixt și, în unele cazuri, spre radiații. Intensificarea dezvoltării teritoriului sub aspect socio-funcțional și tehnic a condus în esență la formarea unui oraș liniar și, în continuarea acestuia, a sistemelor de așezare liniară bazate pe comunicații dezvoltate (râul Bâc, comunicații rutiere auto, cale ferată / autostradă, aeroport) (Imaginea 18).



**Imaginea 18 – or. Chișinău. Schema de străzi și drumuri (situația actuală.
Sistem care iese dintr-un oraș liniar)**

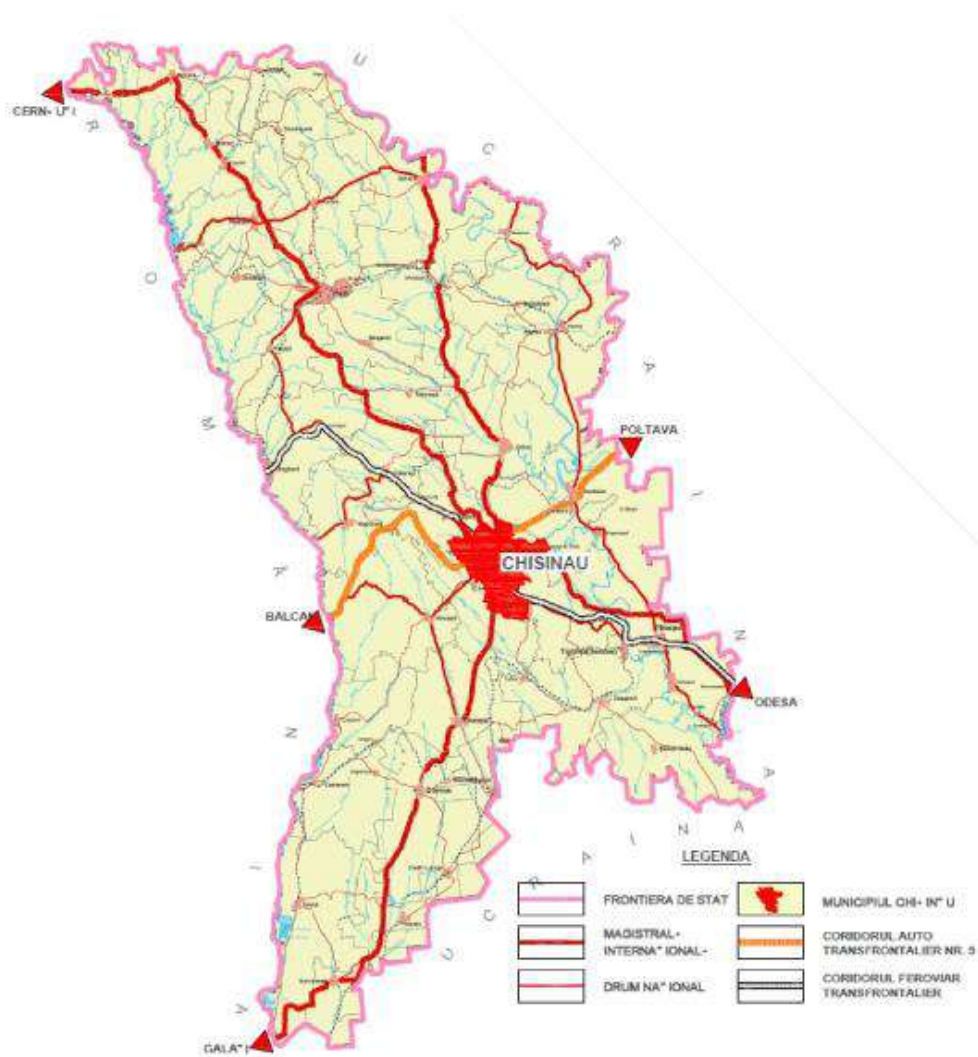
Propunerile planului director, executate în 1989 și ajustate în 2007, au marcat dorința transformării treptate a modelului de planificare a orașului într-un sistem circular radial. (Imaginea 19, material Urbanproiect).



Imaginea 19 – orașul Chișinău. Schema străzilor și drumurilor din sistemul circular

De asemenea, trebuie menționat că structura de transport a orașului este formată istoric. În primul rând, bazat pe condițiile peisajului natural, interconectări cu alte regiuni ale țării și orașelor. Pe aceste principii s-a dezvoltat Chișinăul. În fiecare etapă de dezvoltare, sunt identificate diverse concepte arhitecturale și de planificare. Orașul s-a format, printre altele, datorită relațiilor comerciale și de transport. În direcțiile din regiunea Mării Negre (Odessa); Iași (direcția carpatică); Regiunea Dunării (Brăila, Galați), estică - cu Kiev, precum și direcția nordică (statele baltice și Polonia). Datorită dezvoltării relațiilor comerciale cu aceste orașe și țări, Chișinăul, situat la intersecția acestor rute, a fost dezvoltat în Evul Mediu târziu [32], [33].

Apoi, aceste legături istorice au format o rețea de transport rutier modern care leagă capitala Republicii, precum și o șosea promițătoare care trece prin drumurile europene M1, M2, M3, M4 (Imaginea 20).



Imaginea 20 - Rețeaua modernă de transport rutier din Republica Moldova

Propunerile planului general, executate în 1989 și ajustate în 2007, au marcat dorința transformării treptate a modelului de planificare a orașului într-un sistem circular. (Imaginea 19, material Urbanproiect).

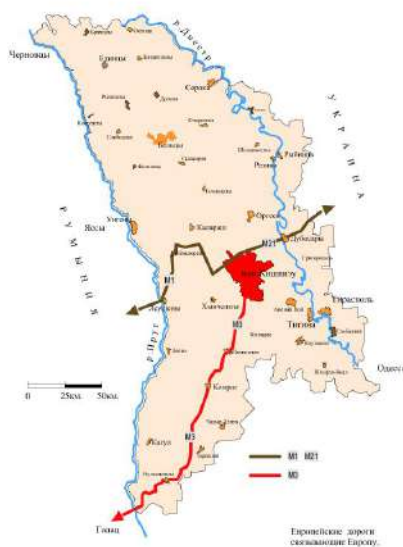
Toate sunt prezentate prin clasificare.:

E 583 (Roman-Iași-Balți-Mogo-Podolisk-Jitomir);

E 584 (Poltava-Kirovograd-Chișinău-Galați-Slobozia);

E 56 (Viena-Suceava-Iași-Chișinău-Odesa-Rostov Don);

E 581 (Mărasesti-Techici-Albița-Chișinău-Odesa). (Рисунки 21a, 22b, 23c, 24d, 25e,).



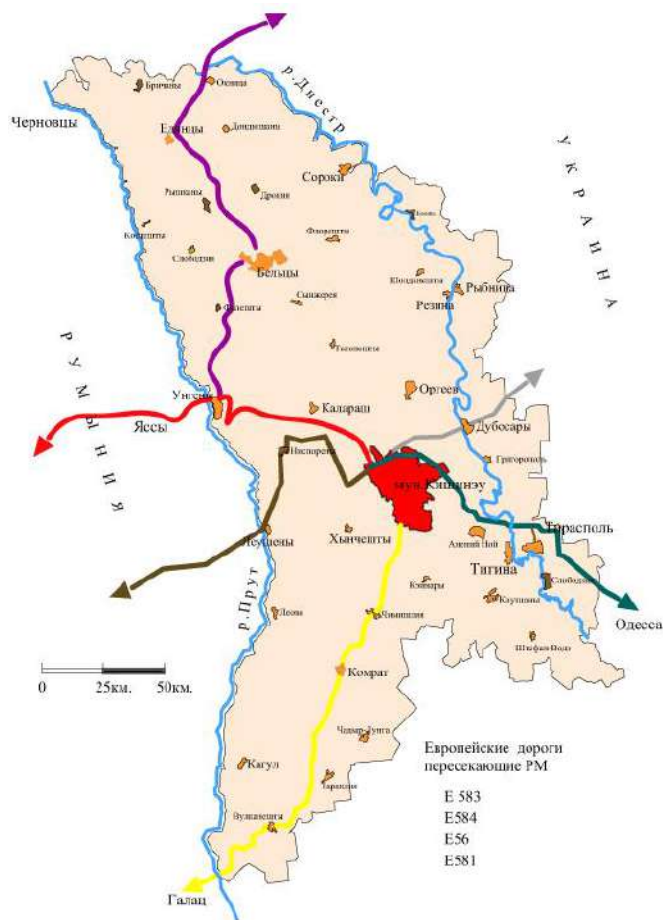
Imag.21a Drumurile europene legate cu Europa, Caucaz și Asia



Imag.22b Drumul circular Marea Neagră



Imagina 23c, 24d - Coridoarele paneuropene care traversează Republica Moldova.



Imaginea 25e - Drumurile europene care traversează RM

Astăzi, autostrăzile care leagă Chișinăul de diferite regiuni ale Europei sunt examinate și testate. Aceasta include coridorul de transport Europa - Caucaz - Asia și coridorul pan-european IX, coridorul VII, precum și axa centrală de transport a căii ferate transeuropene.

Din păcate, structura de transport a orașului are nevoie de ajustări serioase. Acest lucru se datorează, în primul rând, incapacității de a susține numărul estimat de autovehicule, împreună cu parcare, organizarea de schimburi pe mai multe niveluri și lipsa unui sistem conceptual de străzi pietonale și alei ale orașului.

Desigur, standardele de urbanism ar trebui să joace un rol dominant în soluționarea problemelor de transport, dar, în același timp, administrarea pricepută va oferi un impuls suplimentar organizării traficului rațional.

Trebuie menționat că pentru anul 2006 la Chișinău au fost înregistrate aproximativ 156.000 de unități de transport. Până în 2012-200 000, în etapa actuală, aproximativ 250 000 de vehicule.

Ținând cont de structura străzilor, în special în partea centrală a orașului, putem concluziona că astăzi încărcătura pe rețeaua de drumuri a fost mai mult decât dublată. Dacă se menține acest ritm, încărcătura poate atinge o etapă critică, care în viitor poate duce la probleme de mediu și mai grave, care sunt încă destul de mari în prezent.

Analiza datelor statistice arată că numărul de vehicule de transport personal a crescut de 2,03 ori în 2006 față de 1997. O creștere accentuată a vehiculelor din Chișinău duce la o prăbușire a traficului. Prin urmare, este necesar, în primul rând, să rezolvăm problema creșterii parametrilor străzilor și drumurilor (extinderea acestora), precum și a restricționării intrării vehiculelor personale în zonele centrale ale Chișinăului. În 2010, orașul avea doar 35.000 de locuri de parcare, ceea ce este de 10 ori mai puțin decât se impune. „Deficitul” este deosebit de sensibil pentru pietonii care sunt nevoiți zilnic să se strecoare printre mașinile care stau pe trotuare (Imaginea 26).

Așa-numitele „trotuare” ar trebui să fie îngrijite și separat.



Imaginea 26 - Transportul auto pe trotuarele Chișinăului

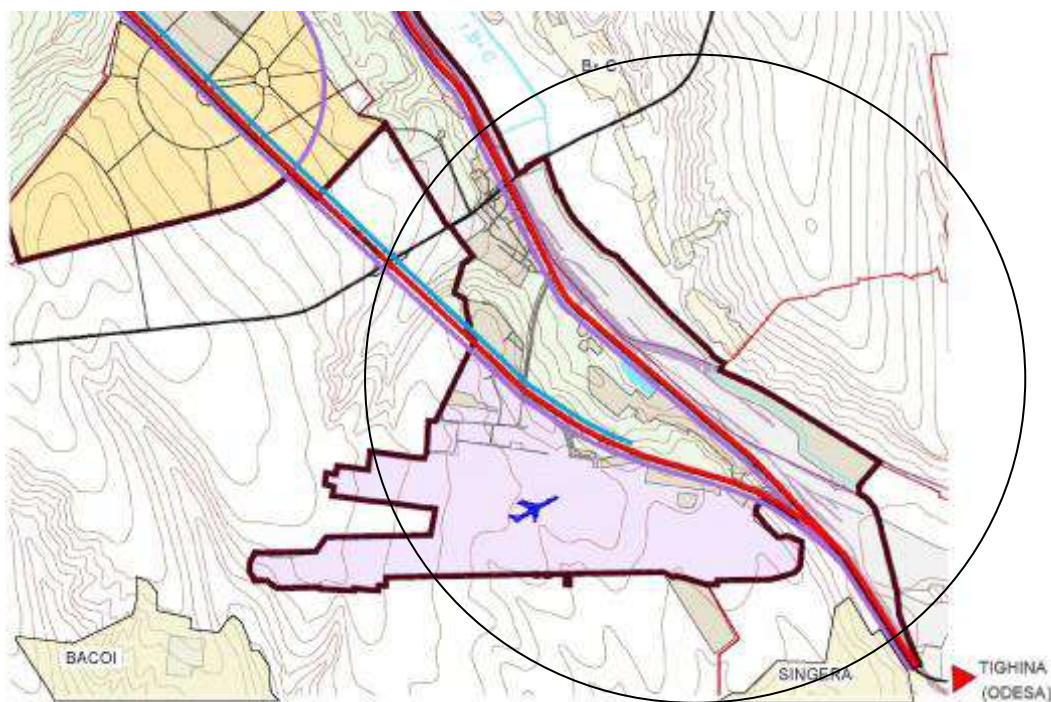
Starea lor actuală nu provoacă nicio dorință pentru pietoni de a merge pe ele. Doar nevoia urgentă de a le muta îi obligă să se deplaseze

prin aceste spații denivelate, zdrențuite, care astăzi se numesc „trotuare”.
Imaginea 27)



Imaginea 27 - Starea actuală a trotuarelor din Chișinău

Una dintre cele mai importante probleme ale orașului este dezvoltarea zonelor de transport extern. În primul rând, zonele aeroportului (Imaginea 28).



Imaginea 28 - Locația zonei aeroportului Chișinău

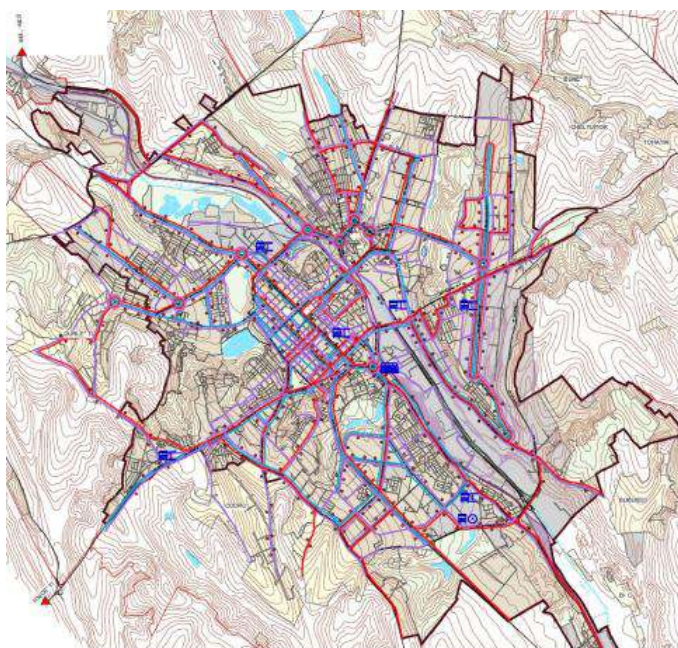
Astăzi, portul aerian al capitalei a devenit deja aglomerat și se află în expansiune și reconstrucție serioasă (imaginea 28). Toate acțiunile

întreprinse acum cu privire la modernizarea aeroportului trebuie să fie susținute și să nu se oprească aici.



Imaginea 29 - Extinderea zonei aeroportului Chișinău (propunere de proiect, teză sub conducerea lui V. Lupașcu)

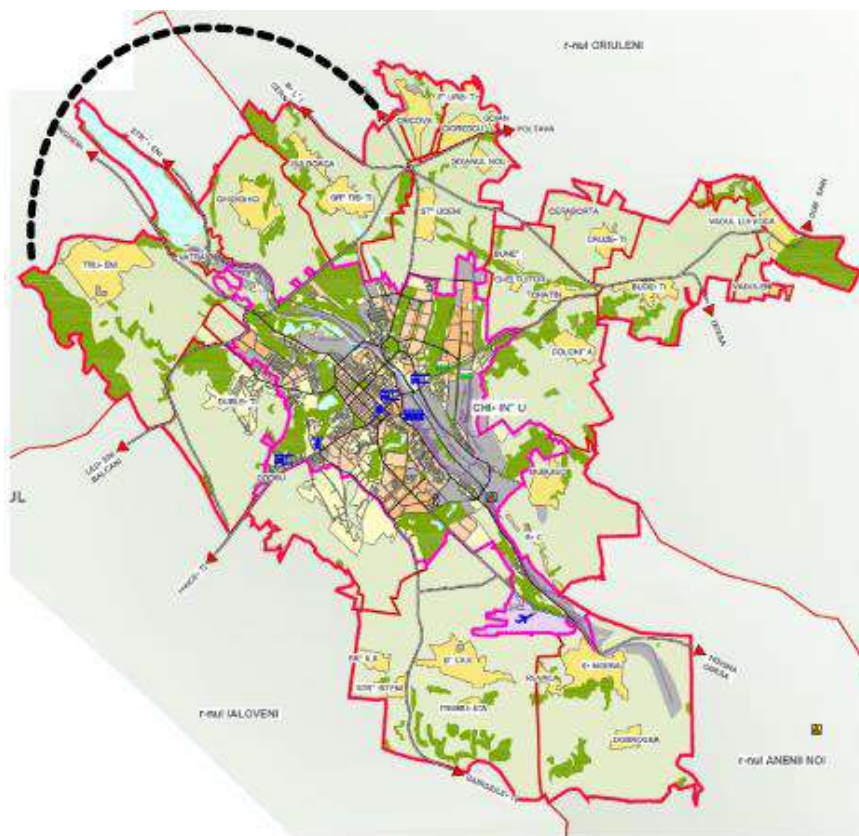
Trebuie subliniat faptul că acest element al transportului extern este unul dintre factorii determinanți în dezvoltarea infrastructurii de transport în ansamblu, deoarece principalele fluxuri turistice vor fi direcționate prin porțile aeriene ale orașului. O legătură clară de transport cu centrul, precum și cu sectoarele sale, ne va permite să stabilim relația structurală cu alte zone ale transportului extern (stații de autobuz, căi ferate, gări etc.)(Imaginea 30).



Imaginea 30 - Zonele de transport extern (stații de autobuz, gară) Chișinău (situația actuală)

Atunci când se ia în considerare orașul în sistemul de relocare a republicii, sunt clar vizibile deficiențele asociațiilor structurale, absența conexiunilor raționale între grupuri de sisteme de locuri populate, precum și orientarea slabă a conceptului general de dezvoltare a transportului din Chișinău.

Problemele nesoluționate duc la absența unei singure idei conceptuale pentru dezvoltarea arterelor de transport din Chișinău, la risipirea banilor și la rezolvarea problemelor pe jumătate (Imaginea 31).



Imaginea 31 - Schema de dezvoltare a șoselei de centură care înconjoară rezervorul de apă

Acest lucru este asociat cu necesitatea organizării unei autostrăzi de transport inelar care să combine toate rutele de transport ale orașului. În plus, acesta va servi cu siguranță ca o rută de transport de ocolire al municipalității. Toate încercările care au avut loc până acum nu au reușit să răspundă sarcinii și au soluționat parțial această întrebare, adică s-a încercat să organizeze un fel de conexiune de transport segmentată. Este

posibil ca construcția de inele anunțată să rezolve această problemă în viitorul apropiat.

În contextul dezvoltării continue a relației dintre Chișinău și alte așezări și regiuni, cerințele pentru infrastructura de transport, pentru interacțiunea elementelor sale în hub-urile de transport cresc.

Cele mai importante elemente ale sistemului de transport al orașului sunt stațiile (aeronave, auto, feroviare). Eficiența utilizării diferitelor tipuri de transport, nivelul serviciilor de transport pentru populație, depinde în mare măsură de plasarea rațională a acestora în structura orașului.

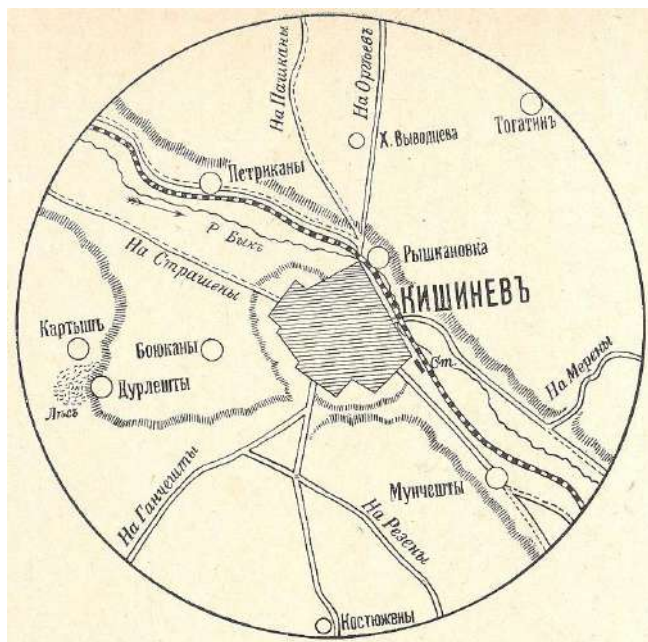
II. 2 Căile ferate și rutele de transport ale Chișinăului

Dezvoltarea infrastructurii de transport a orașului are un efect pozitiv asupra dezvoltării sale urbane, asupra nivelului de îmbunătățire și a vieții generale a orașului.

Unul dintre cele mai importante tipuri de infrastructură de transport este transportul feroviar, care a fost dezvoltat în regiunea noastră în secolul al XIX-lea. Rețeaua feroviară a început să se dezvolte rapid. Pentru Chișinău, acest tip de transport a devenit important și în secolul al XIX-lea, deoarece el a legat Chișinăul de alte orașe și țări.

Doar către anul 1869, Chișinăul capătă statutul de oraș cu legătură feroviară [34].

Anul acesta Chișinăul a devenit stația terminală a liniei de cale ferată Razdelnaya - Bender - Chișinău. (Imaginea 32). Această sucursală feroviară a permis o comunicare intensă cu multe orașe.



Imaginea 32 - Harta feroviară a oraşului Chişinău din secolul

XIX.

Dar principalul factor a apărut în 1875, când ramura a fost continuată în direcţia Ungheni-Iaşi (România), apoi în direcţia Novoseliţa (Ucraina). Astfel, s-a creat legătura Chişinăului cu ţările străine.

Trebuie menţionat că linia de cale ferată era tangenţială cu oraşul în sine, fiind în zona periferică de-a lungul râului Bâc. Deşi până în a doua jumătate a secolului XIX, Chişinăul a crescut semnificativ. Teritoriul său era format din partea centrală, care includea oraşul „vechi” sau „inferior”, deoarece, de asemenea, au numit oraşul „nou” sau „superior”, precum şi suburbiile: Buiucani, Malina MARE şi Malina Mică, Crivaia Dolina, Schinoasa, Tabăcheria, Rîşcani [35].

Dezvoltarea căii ferate s-a primit chiar în oraş. Deci, în 1888, Consiliul Local Chişinău a decis să construiască un tramvai (calea ferată de cai) şi să fie exploatată aşa numita ”konka” [36].

Primul tramvai, în general, şi predecesorul direct al tramvaiului electric, în special, a fost Konka: o cale ferată de oraş, ale cărei vagoane erau conduse de animale de tracţiune, cel mai adesea unul sau doi cai (Imaginile 33, 34,).

Primele konki din lume au apărut în SUA, la New York în 1835 [37]). Cu toate acestea, căile ferate trase de cai au devenit cu adevărat de succes numai după ce Alphonse Loubat [38] a inventat şinele cu o canelură pentru flanşele roţilor, care au fost instalate în patul rutier, în 1852.

Putem concluziona că tehnologiile mondiale avansate au fost introduse rapid în circulaţia economică şi tehnică din Chişinău. Pe parcursul anului, a fost construită o linie de tramvai cu o lungime de 6 verste pe Aleksandrov (acum Ştefan cel Mare) şi parţial pe alte străzi centrale [39], (Imagini 35, 36).



Imaginea 33 - „Konka” Chișinăului pe strada Alexandrov, sec. al XIX-lea.



Imaginea 34 - Tramvaiul konka din Chișinău



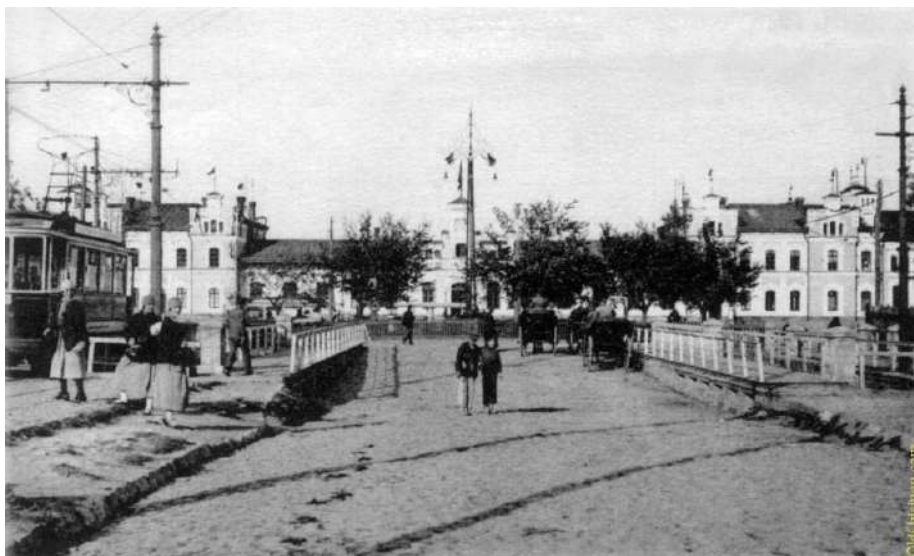
Imaginea 35 - Linia de tramvai în centrul orașului - începutul secolului XX.



Imaginea 36 - Linia de tramvai de pe strada Pușkin, anii 30 ai secolului XX.

Șinele au fost importate de la Uzina Feroviară din Bryansk, cinci vagoane deschise au fost achiziționate la Varșovia și șapte închise la Odessa [36].

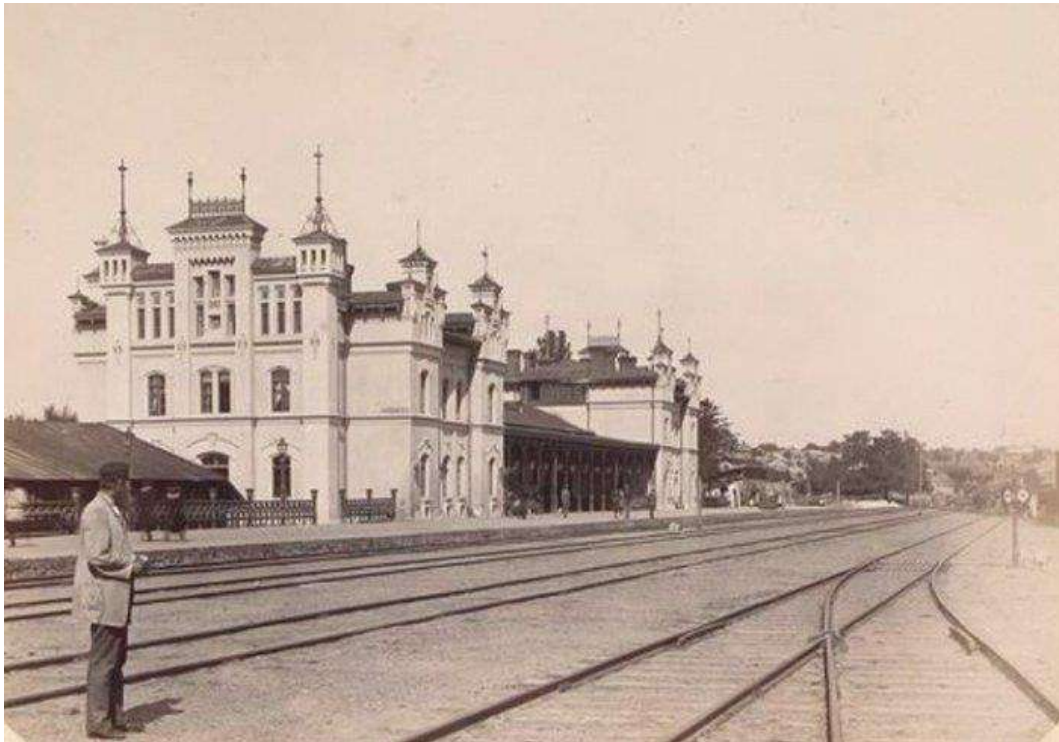
În 1897, Consiliul Local a aprobat proiectul pentru construcția celei de-a doua etape a căii ferate trase de cai care face legătura între centrul orașului și gara (Imaginea 37, 38, 39).



Imaginea 37 - Piața stației. Aici se întoarce un tramvai. Un râu curgea pe diagonala pieței [40]



Imaginea 38 - Piața stației. Stația de tramvai terminus



Imaginea 39 - Gara feroviară Chișinău. Vedere de pe căile ferate. Anii 30 ai secolului XX.

Până în 1910, lungimea liniilor de tramvai era de 12,5 km. Pe atunci, mașinile de tramvai erau încă conduse de tracțiune de cai [41], (Imaginea 40).



Imaginea 40 - Tramvaiul de cai a existat până în 1910.

În 1910, consiliul municipal a adoptat o rezoluție privind transferul tramvaiului la tracțiune electrică. În anul următor, o companie belgiană a semnat un acord de concesiune, iar în 1913 tramvaiul de la Chișinău a fost trecut la tracțiune electrică (imaginile 41, 42, 43). În același timp, a fost construită o nouă linie de tramvai de pe strada Pușkin până la Sculeni și o a doua cale a fost amplasată pe strada Aleksandrov [42].



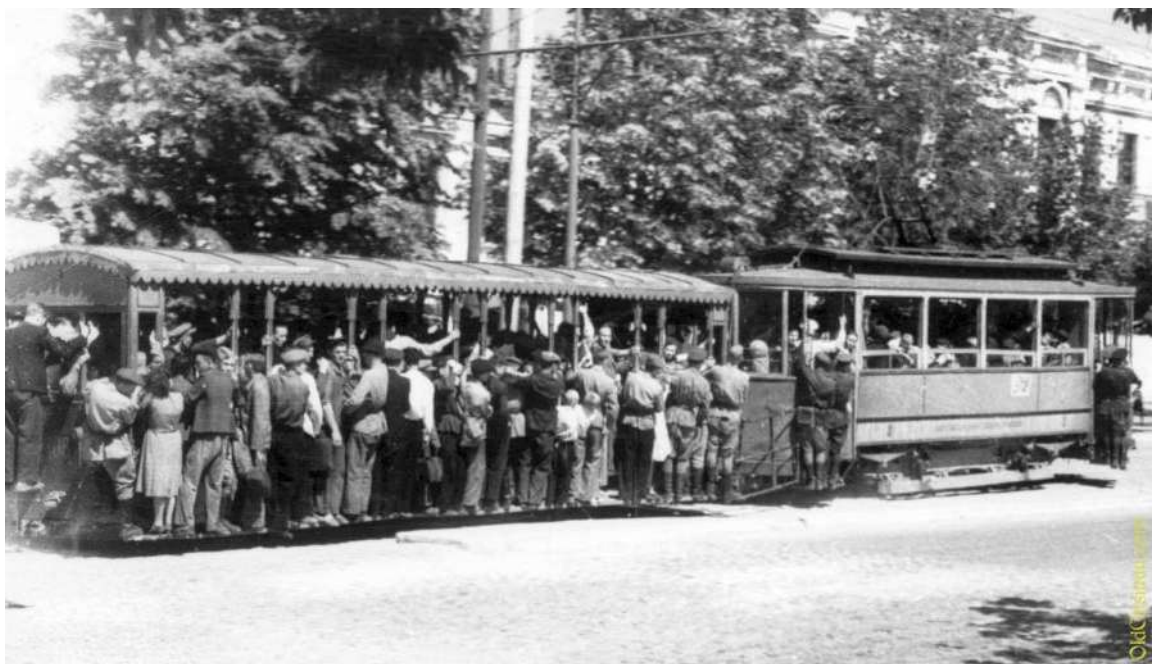
Imaginea 41 - Deschiderea celei de-a doua piste a tramvaiului Chișinău pe strada Alexandrov

În plus, trebuie menționat că, la 1910, aproximativ o treime din străzile Chișinăului erau așezate cu pietre de pavaj [43], ceea ce a favorizat dezvoltarea traficului de tramvai.

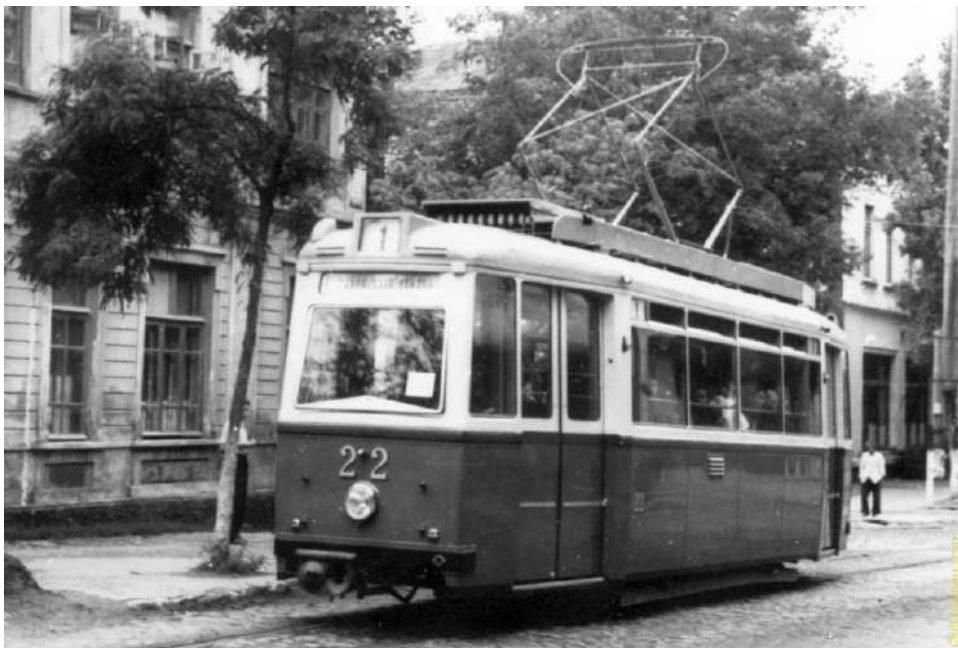
În Chișinău, până în anii 60 ai secolului XX, a fost creat un nou sistem de tramvai: tramvaiul a devenit de fapt principală formă de transport urban (Imaginile 44, 45, 46).



Imaginea 42 - Tramvai electric



Imaginea 43 - Vagoane de tramvai electric, deschise



Imaginea 44 - Noile tramvaiuri din Chișinău. Anii 60 ai secolului XX (Din arhiva „Muzeului tramvaiului, Chișinău”)



Imaginea 45 - Tramvai pe strada Pușkin, anii 50-60 ai secolului XX.



Imaginea 46 - Tramvaiul Chișinăului în anii 50 ai secolului XX. (Din arhiva „Muzeului tramvaiului, Chișinău)

În unele locuri din Chișinău, a fost utilizată o rețea de tramvai care era direct conectată la calea ferată. Din păcate, fragmentele de rețea nu au fost păstrate, la fel ca și rețeaua de tramvai în sine. Deși în Chișinău s-a păstrat o konka deschisă și, cel mai important, există un muzeu al tramvaielor (imaginea 47, 48), din păcate, nu există tramvaiul în sine. Prin urmare, se propune ca Chișinăul să fi cumpărat odată șapte tramvaie în Odessa, să continue această practică și să cumpere unul dintre tramvaiele vechi din municipalitatea Odessa, cu amplasarea ulterioară a acestuia în Muzeul Tramvaiului Chișinău. Acest lucru va ajuta să devină unul dintre cele mai importante obiective istorice ale orașului.



Imaginea 47, 48 – Tramvaiul Konka și fragmentul fațadei muzeului tramvaiului de pe str. Columna

Apoi a fost înlocuit cu un troleibuz, dar la sfârșitul anilor 1980, a apărut din nou definiția pentru planul de dezvoltare a orașului - un tramvai, dar deja unul de mare viteză. Se presupunea că va lega cele trei zone de reședință din Rîșcani - Ciocana Nouă și Botanica. Din păcate, acest nou tip de transport feroviar nu a fost destinat să fie pus în aplicare. Dar dezvoltarea traficului feroviar necesită noi linii, noi structuri, tehnologii etc., deoarece practica mondială arată rentabilitatea și eficiența acestui tip de transport.

În ceea ce privește dezvoltarea transportului feroviar, trebuie adăugat faptul că se propune aplicarea standardului european pe pista existentă (așa-numitul ecartament rus -1520 mm), care este utilizat în țara noastră pentru căile ferate noi, așa-numitul ecartament european - 1435 mm). Acest mod de dezvoltare a transportului feroviar va arăta cu adevărat acțiuni de sincronizare a traficului feroviar atât din vestul și estul Europei. Acesta poate fi cel mai important element în transformarea țării într-o regiune de transport feroviar majoră a Europei, iar Chișinăul - devenind una dintre cele mai importante intersecții feroviare din Europa de Est.

Pe baza acestui lucru, am avut sarcina de a analiza situația actuală a rețelei feroviare din Chișinău.

În prezent, principalul nod de sortare a căilor ferate din țară se află la Chișinău, deși ar trebui, după părerea noastră, să fie într-o stare mai

dezvoltată. Chișinăul este traversat atât de pasageri, cât și de marfă industrială. Toate acestea se fac prin centrul orașului.

În contextul dezvoltării continue a relației dintre oraș și alte așezări și regiuni ale țării, cerințele pentru infrastructura de transport, pentru interacțiunea elementelor sale în hub-urile de transport cresc.

Căile ferate existente din Moldova nu au cel mai mare raport de eficiență atât pentru conectarea liniilor de pe teritoriul Moldovei, cât și pentru tranzit (Imaginea 49).

Deci, în 1987, autorul a remarcat necesitatea dezvoltării în continuare a transportului feroviar în Republica Moldova [44].

Astăzi, liniile de cale ferată din oraș sunt situate exact la fel ca în secolul XIX, adică liniar. Este incontestabil faptul că astfel nu se dezvoltă rețeaua de infrastructură de transport a municipalității.

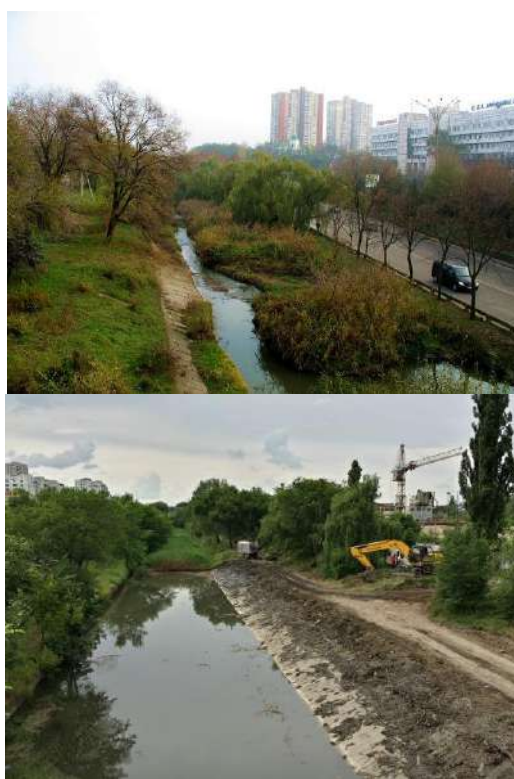


Imaginea 49 - Schema feroviară existentă din Moldova

Cele mai importante elemente ale sistemului de transport al orașului sunt stațiile de cale ferată, în principal cele feroviare. Din păcate, astăzi există o singură stație și în partea centrală a orașului. Eficiența utilizării diferitelor tipuri de transport, nivelul serviciilor de transport pentru

populație, depinde în mare măsură de plasarea rațională a stațiilor în structura orașului. Odată cu dezvoltarea orașului în direcția diagonală - nord-vest, precum și a celorlalte direcții propuse, nu există stații în intersecții de perspectivă.

Datorită faptului că râul Bâc curge și de-a lungul axei feroviare, acesta ar trebui considerat ca o linie paralelă a căii ferate, iar prin aceasta este o subestimare a transportului. Râul Bâc și teritoriile adiacente acestuia au un potențial mare de utilizare, dar sunt într-o neglijare teribilă (Imaginea 50), depășite și mlăștinoase, necesită o muncă puternică și eficientă pentru curățarea și îmbunătățirea zonelor înconjurătoare, în special adâncirea albiei râului (Imaginea 51).



Imaginea 50, 51 – Râul Bâc. Măsuri de curățare și aprofundare

Acest lucru ar face posibilă utilizarea arterei naturale a apei nu numai ca nișă ecologică în spațiul urban, ci și ca axă de transport, trecând transportul pe apă (tramvaiul de apă) de-a lungul acesteia (Imaginea 52). Ținând cont că lungimea prin Chișinău este de aproximativ 20 km, putem concluziona despre ce fel de eficiență a mișcării este vorba.

De asemenea, autorul propune crearea nu numai a unui automobil, ci și a unui inel feroviar în sud-estul municipiului Chișinău pentru transportul de pasageri și marfă industrială, cu excepția deplasărilor prin centrul

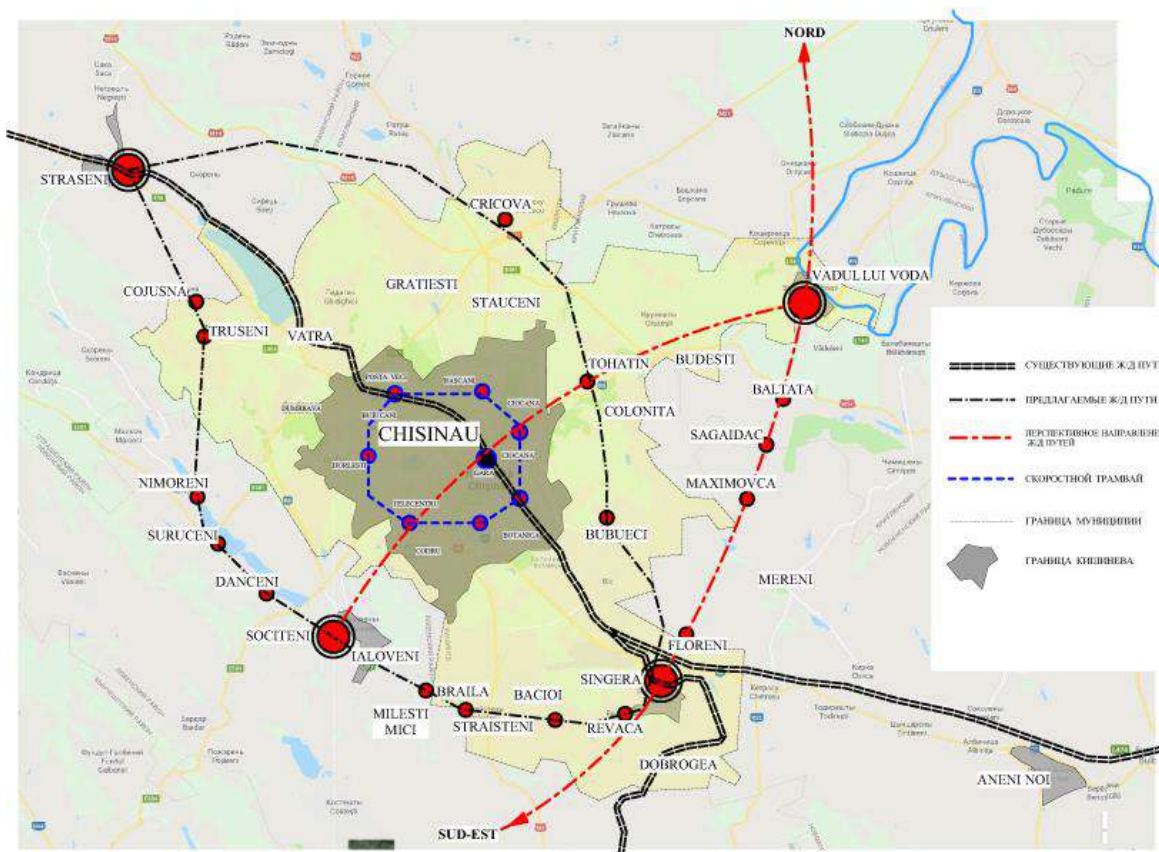
Chișinăului. Traseul va avea 41 km lungime, în loc de 29 km în oraș. Sensul giratoriu va permite, de asemenea, crearea de noi stații, ceea ce va fi benefic pentru dezvoltarea în continuare a întregii infrastructuri de transport și sociale în ansamblu.



Imaginea 52 – Tramvaiul pe apă

Se propune crearea unui nod suplimentar de transport în nord-vestul mun. Chișinău în apropierea lacului de acumulare Ghidighici, precum și orașul Sângera, care va permite:- în primul rând, este foarte rațional să se organizeze joncțiunea rețelei feroviare, drumului circular și crearea conexiunilor de transport rutier optime- în al doilea rând, construcția acestor conexiuni va accelera includerea rezervorului Ghidighici în municipalitate, care la rândul său va contribui la dezvoltarea zonei de agrement și la dezvoltarea mai accelerată a infrastructurii în ansamblu.

Orașul este în continuă dezvoltare și creștere, iar această porțiune este situată la o distanță de 2,54 km de granițele municipalității. Dezvoltarea Sângerei ca conexiune feroviară va face posibilă utilizarea directă a rețelei feroviare, apoi conectarea acesteia cu Vadul lui Vodă, apoi cu centrul și nordul țării (Imaginea 53). Trebuie remarcat faptul că Sângera în trecut (1930-1940) a fost considerată și construită tocmai ca o stație suplimentară care conectează centrul cu sudul țării.



Imaginea 53 - Schema propusă de transport feroviar cu puncte de conexiune (schema Chișinăului)

Trebuie menționat că în trecut Sângera a reprezentat o gară, care lega filiera existentă cu direcția sudică a Republicii (Imaginea 54).

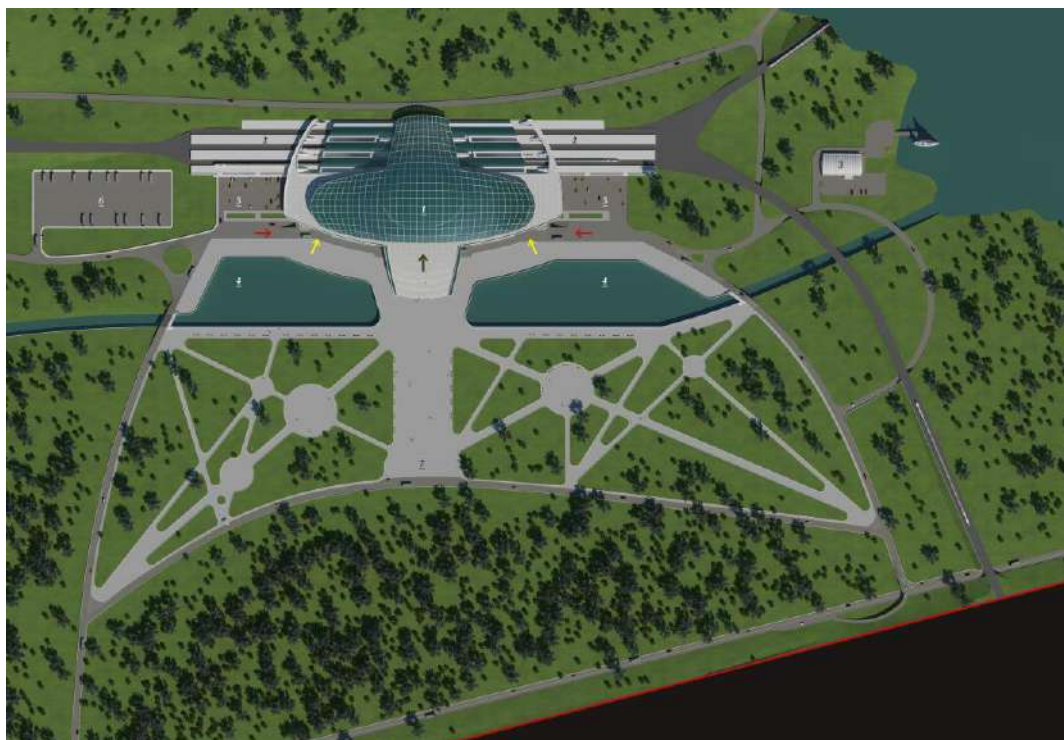
Reconstrucția pistelor va permite crearea unei linii în viitor: sud-centru-nord. Pe lângă reconstrucția liniei de cale ferată din Sângera, ar trebui reanimate tunelurile feroviare situate în imediata apropiere a Chișinăului. Anterior, a fost Tunelul Dobrogea - cel mai lung din Moldova (689 m).



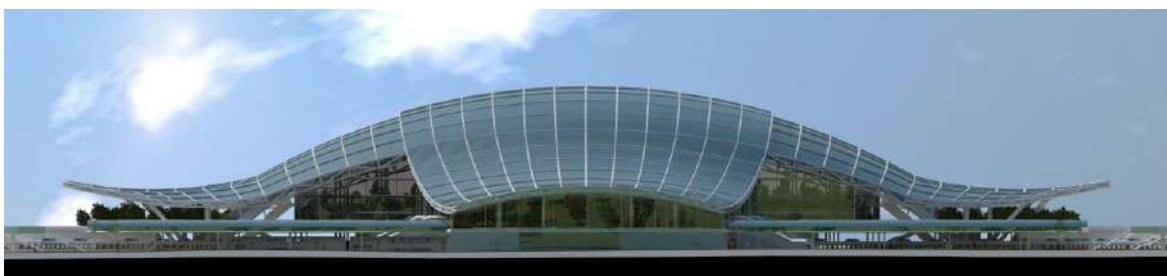
Imaginea 54 - Starea actuală a liniei feroviare din Sângeră

Motivul construcției tunelelor a fost că trenurile de la acea vreme nu erau suficient de puternice pentru a depăși dealurile înalte. Se știe că acest tunel a fost proiectat în Marea Britanie și construit sub îndrumarea inginerilor britanici. Din păcate, deja în 1944, tunelul a fost distrus, deși chiar și acum pot exista discuții despre reconstrucția acestuia. La fel ca tunelul Mateuc (construit între 1891 și 1893), perforat în grosimea rocii cu o lungime de 157 metri.

În ceea ce privește crearea unei conexiuni de transport în zona rezervorului hidraulic (raionul Strășeni), se propune crearea unei astfel de stații, care va face parte din complexul stației (gară de pasageri, gară auto și stație de apă pentru pasageri). Cu toate clădirile interconectate funcțional și compozițional în centrul de transport propus (Imaginile 55, 56, 57).



Imaginea 55 - Planul general al unei singure conexiuni de transport



Imaginea 56 - Fațada conexiunii unice de transport propuse



Imaginea 57 - Vedere în perspectivă a stației (Teză de diplomă, realizată sub conducerea lui V.Lupașcu)

Se propune crearea unei căi ferate Chișinău - Vadul lui Vodă - Orhei și alte direcții: Orhei-Mărculești, ceea ce va crește factorul de eficiență a drumului, deoarece distanța este redusă de aproape trei ori, crearea de noi stații și direcții, precum și legătura pistei cu proiectul existent al căilor ferate de la Mărculești-Soroca. Orhei-Varencău-Rezina, care va contribui la crearea unor rute de tranzit mai favorabile pentru statele vecine pe teritoriul Moldovei și, cel mai important, pentru a asigura o interconectare convenabilă între toate așezările Republicii între ele, ceea ce va duce la final la servicii mai bune pentru cetățenii Republicii Moldova (imaginea 58).

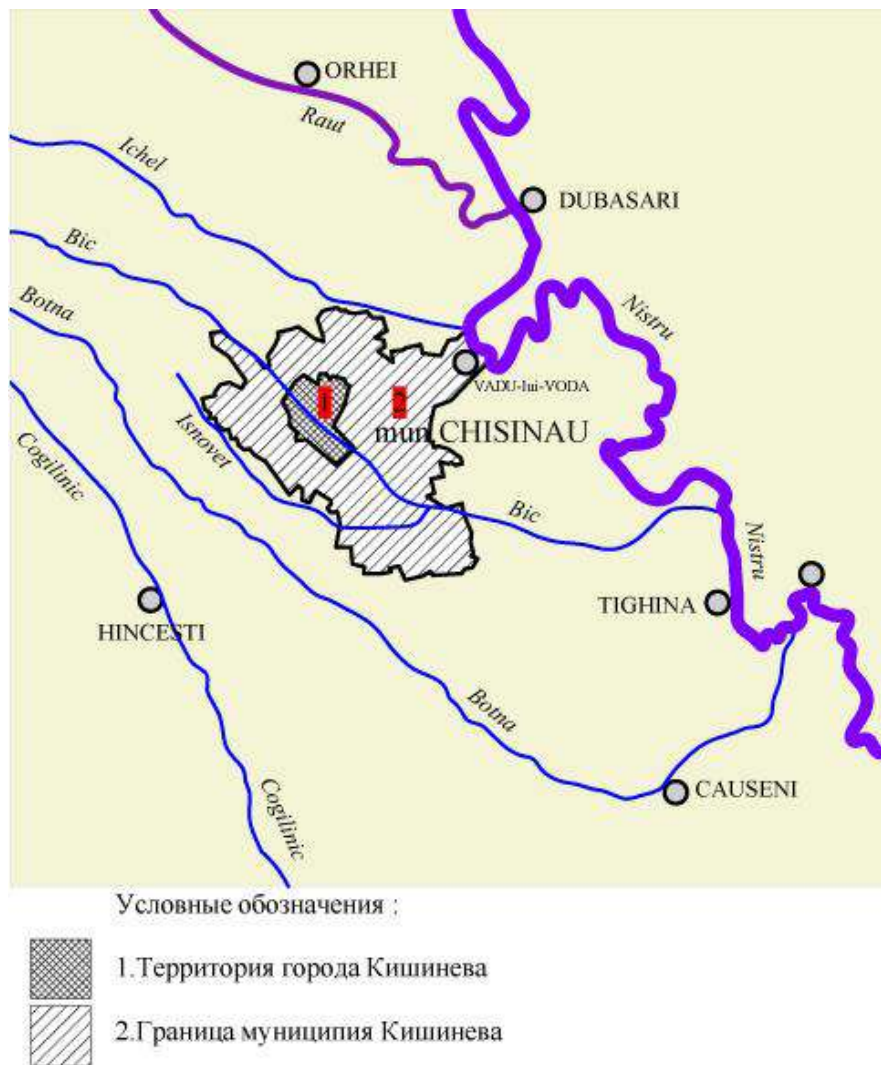


Imaginea 58 - Schema propusă a căii ferate din Republica Moldova

Dezvoltarea căilor ferate este încă o prioritate în întreaga lume (SUA, China, Franța etc.). Considerăm că în Moldova, acest mod de transport ar trebui să fie ales și ca prioritate, deoarece este necesară creșterea densității rețelei feroviare din republică. Acest lucru va permite Chișinăului să asigure o importanță mai mare în sistemul organizatoric de trafic, care va afecta în final dezvoltarea urbană a orașului, va scăpa de traficul excesiv de mașini și de mașini private.

II. 3 Potențialul trafic fluvial

Dezvoltarea infrastructurii de transport a oraşului este afectată şi de factori naturali. Unul dintre ei este râul şi, în primul rând, râul principal al ţării - Nistrul, devenind de fapt graniţa estică a municipalităţii. Putem considera aceasta, ca o posibilă cale navigabilă a Chişinăului, împreună cu râul Bâc, menţionat anterior. Ar trebui să se ia în considerare r. Ichel şi r. Işnoveţ, care formează potenţialul fluvial al municipalităţii (imaginea 59).



Imaginea 59 - Schema potenţialului fluvial al municipiului Chişinău

Într-o anumită măsură, anume aceste restricţii naturale ar trebui să joace un rol decisiv în formarea structurii arhitecturale şi de planificare, pe care o vom studia în viitor.

În același timp, este necesar să se ia în considerare întreaga rețea de ape fluviale existente din Republica Moldova, cu o justificare suplimentară a necesității interconectării râurilor din Chișinău (Vadului-Vodă) cu alte puncte fluviale ale Moldovei, apoi cu acces la Marea Neagră. Desigur, există probleme și o serie de factori care îngreunează imaginarea Chișinăului ca un oraș port. Aceasta este distanța arterei de apă din orașul Chișinău, un nod fluvial care nu exista înainte, etc. Cu toate acestea, poate exista o justificare, bazată în principal pe considerarea resurselor fluviale ale țării, precum și pe apropierea râului de un oraș mare. Acest potențial trebuie luat în considerare și utilizat.

Două căi navigabile interioare (râurile Nistru și Prut) curg prin teritoriul Republicii Moldova, care, în conformitate cu Acordul european privind căile navigabile interioare de importanță internațională (AGN), sunt clasificate drept căi navigabile de importanță internațională:

- râul Prut, de la gură până la orașul Ungheni (407, 0 km);
- râul Nistru de la portul Belgorod-Nistru (Ucraina) până la portul Bender (228 km), inclusiv două porturi moldovenești de importanță internațională, indicate:

- 1) Portul Giurgiulești (133 km), ca complex portuar pe Dunăre;
- 2) portul Bender (228,0 km) pe râul Nistru (imaginea 60).



Imaginea 60 - Porturile fluviale din Republica Moldova

În martie 2008, Guvernul Republicii Moldova a aprobat conceptul de dezvoltare a transportului de apă, care definește criteriile principale pentru dezvoltarea acestuia, precum și obiectivele și metodele de reglementare a statului în acest domeniu. [45].

Râul Nistru este astăzi navigabil numai în anumite zone, datorită adâncimii și neîndeplinirii lucrărilor hidraulice de canal pentru a menține adâncimi garantate pentru a asigura siguranța navigației. Adâncimea se datorează deplasării problemelor de exploatare a râului cu Ucraina, care folosește în mod sistematic cursul superior al râului în scopuri hidrotehnice, fără a coordona corect aceste proiecte cu Republica Moldova. În această privință, transportul pe apă este operat cu o productivitate foarte scăzută față de anii 80 ai secolului trecut, când

marfa și pasagerii au fost transportați pe râul Nistru din portul Bender și portul Olănești până la portul Belgorod-Nistru, după care transportul de marfă au fost navele maritime transportate pe mare.

În prezent, în Republica Moldova există două porturi fluviale angajate în transportul de pasageri pe Nistru:

- portul râului Bender (cursul de sud);
- portul râului Râbnița (cursul de nord).

După cum puteți vedea, nu există o locație centrală a portului pe râul Nistru. Și ar trebui subliniat faptul că nu există în special pe malul său drept. Acesta este tocmai rolul pe care îl poate lua portul fluviului Vadul-lui-Vodă.

Porturile fluviale existente sunt un complex de structuri care, în general, nu îndeplinesc cerințele ridicate de siguranță pentru organizarea transportului de pasageri și sunt atât fizice, cât și moral- învechite. Prin urmare, este important nu numai reconstruirea lor, ci și proiectarea unui nou port care să corespundă tuturor standardelor internaționale.

Potențialul lui Vadul-lui-Vodă este imens. În Nistru există multe peisaje pitorești care pot atrage atât turiști străini, cât și cetățeni ai republicii. Fiind aproape de capitala Moldovei, această zonă de agrement este accesibilă și atractivă chiar și pentru o odihnă de scurtă durată.

Dezvoltarea transportului pe apă interioară va asigura formarea acestuia ca o industrie de transport stabilă și funcțională. Companiile de călătorie și de transport maritim vor avea baza pentru îmbunătățirea în continuare a calității serviciilor furnizate. Performanța acestora va crește și va fi necesară implementarea intereselor prioritare ale dezvoltării economiei Republicii Moldova, precum și a priorităților industriei transportului pe apă interioară.

Creșterea cererii la servicii de transport pe căile navigabile interioare se va produce în primul rând datorită companiilor de transport maritim eficiente, ceea ce va crea condiții pentru o concurență loială la nivelul transportului național și internațional de apă. Îmbunătățirea eficienței și rentabilității companiilor de transport maritim, a porturilor și a altor entități implicate în transportul de apă interioară va crește potențialul industriei și va contribui la procesul de actualizare a mijloacelor fixe.

Implementarea acestui proiect va permite:

- a) asigurarea fluxului de investiții în organizarea turismului pe teritoriul Vadul-lui-Vodă (municipiul Chișinău);
- b) creșterea nivelului de securitate în furnizarea serviciilor în domeniul transporturilor pe căile navigabile interioare;
- c) deschiderea de noi destinații pentru rutele turistice;

- d) creșterea eficienței gestionării și coordonării rutelor de apă;
- e) îmbunătățirea calității serviciilor furnizate în domeniul transportului pe apă.

Astăzi trebuie să vedem nevoia de a continua navigarea cel puțin către Vadul-lui-Vodă, cu o adâncire a canalului și o adâncire a canalului. Acest lucru va face posibilă comunicarea navelor cu porturile mari din Ucraina, România, Bulgaria, Rusia și Turcia..

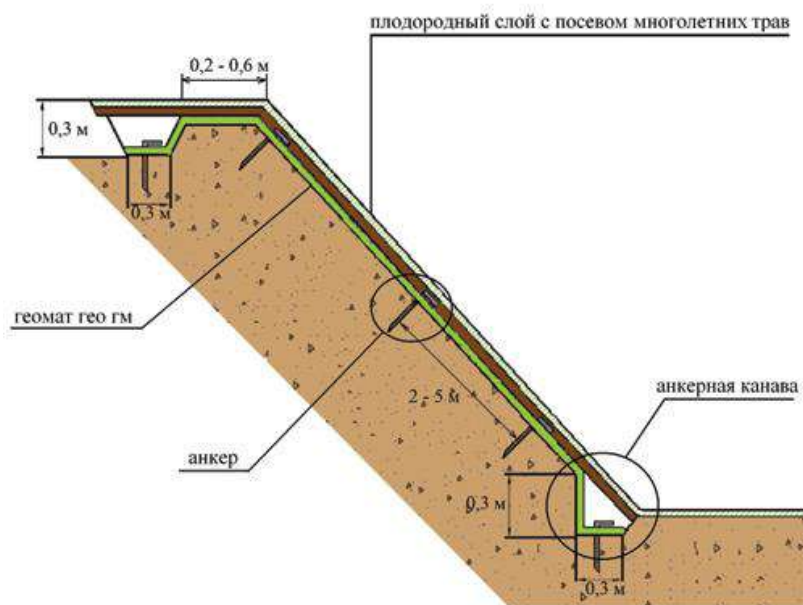
Punctul de plecare centralizat al pasagerilor va conduce la o varietate mai mare de rute turistice, precum și la creșterea confortului diverselor tururi de excursie de-a lungul râului Nistru. Introducerea de noi modalități va permite dezvoltarea afacerii turismului pe teritoriul acestei stațiuni, ceea ce confirmă fezabilitatea economică a construcției.

Pe râul Nistru, în viitor, în timp ce se asigură transportul, zborurile turistice vor fi operate către stațiunile din Marea Neagră din Sergeevka și Zatoka (Ucraina). Acest lucru este facilitat și de acordurile semnate între Moldova și Ucraina, care sunt baza legală care permite agenților economici moldoveni care operează nave să își direcționeze liber navele către căile navigabile interioare ale Ucrainei.

Cu toate acestea, utilizarea bărcilor pe râuri este complicată de deversările de apă prin baraje. Nivelul apei din canalele Nistrului și Prutului este minim, însă, în diferite situații de urgență, crește brusc și semnificativ. Între timp, adâncirea canalului vă va permite să utilizați în siguranță acest tip de transport pe parcursul anului (Nistrul îngheață pentru scurt timp).

Datorită nivelului scăzut al apei, se propune aprofundarea terenului pe toată lungimea Nistrului de la stația hidroelectrică Dubăsari până la Marea Neagră.

Odată cu aprofundarea canalului, ar trebui consolidată și coasta de-a lungul întregului oraș Vadul-lui-Vodă. Astăzi, există tehnologii inovatoare pentru consolidarea liniei de coastă. Aceste tehnologii includ „GEO-Mat” (Imagine 61).



Imaginea 61 - Consolidarea liniei de coastă („GEO-MAT”)

Materialele geosintetice moderne de acest tip sunt concepute pentru a preveni procesele nedorite menționate mai sus. Geomatele și geogridurile în vrac (imaginea 62) sunt rezistente la radiațiile ultraviolete și la mediile agresive ale solului. Geosinteticele sunt non-toxice și ecologice, ceea ce duce la utilizarea pe scară largă a acestora în proiectarea și construcția drumurilor, consolidând coasta, versanții și dealurile.

Geomatul anti-eroziune este un material geosintetic flexibil, ușor, permeabil la aer și la apă, dintr-o structură tridimensională haotică, realizat din fibre de polimer termo-conectate la întâmplare sub forma unei pânze de spălare.

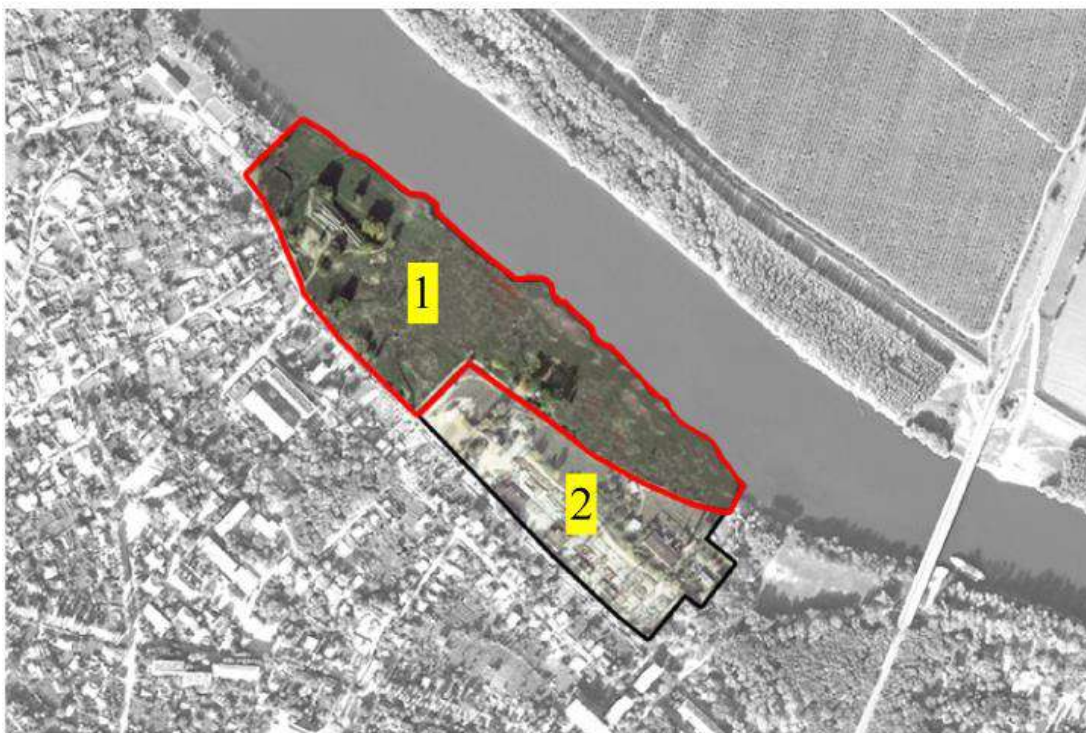


Imaginea 62 - Geogriduri volumetrice (anti-eroziune, material consolidat)

Structura haotică deschisă a materialului oferă o protecție eficientă împotriva eroziunii solului atât cu vegetație pe acesta, cât și înainte de apariția ei. Rezistent la cele mai posibile influențe negative asupra mediului, geomatul fixează în mod fiabil chiar și particule mici de sol, întărind o bază slabă a solului și asigurând condiții favorabile pentru plantarea și creșterea stratului vegetal, al cărui sistem de rădăcini este distribuit liber în structura geomatul, asigurând o întărire suplimentară a acoperirii solului.

Pentru a dezvolta traficul turistic, se propune modernizarea navelor de pasageri pentru a crește nivelul de confort, crearea infrastructurii și îmbunătățirea calității serviciilor oferite la bordul navelor. Se planifică dezvoltarea navelor de croazieră cu un număr mic de pasageri, dar cu un confort sporit, liniile de pasageri între așezări și înlocuirea navelor și a bărcilor învechite.

Construcția și proiectarea ar trebui realizate în conformitate cu standardele de mediu și urbane, precum și luând în considerare caracteristicile atât ale terenului, cât și ale specificului obiectului. De asemenea, putem sugera construcția unei fabrici de producție de ambarcațiuni fluviale, care poate fi amplasată aproape de portul fluvial (într-o zonă industrială abandonată) (imaginea 63), iar portul fluvial poate ocupa o poziție centrală în structura Vadu-lui-Vodă, una dintre așezările incluse în Municipiul Chișinău.



Экспликация :

- 1.Граница отвода под предполагаемый порт
- 2.Завод по производству речных плавсредств.

Imaginea 63 - Dispunerea portului fluvial propus în structura Vadu-lui-Vodă

Pe baza acestui lucru, rezultă că portul fluvial din Vadul-lui-Vodă poate dezvolta în mod semnificativ navigația fluvială din Moldova.

Unul dintre avantajele construirii unei stații fluviale în zona turistică este rambursarea rapidă, precum și atragerea mai multor turiști.

Stația fluvială este un complex de clădiri și facilități portuare pentru serviciile de călători, coordonarea circulației transportului fluvial și cazarea personalului.

Principalele părți ale stației fluviale sunt clădirea stației și acostările (platforme) (imagea 64). Deoarece nivelul apei este supus fluctuațiilor sezoniere, danele plutitoare ar trebui utilizate pe platforme - trepte de coborâre, locuri de aterizare la diferite niveluri și scări speciale.



Imaginea 64 - Propunere de organizare a unui port fluvial(Teză, TUM, conducător V. Lupașcu)

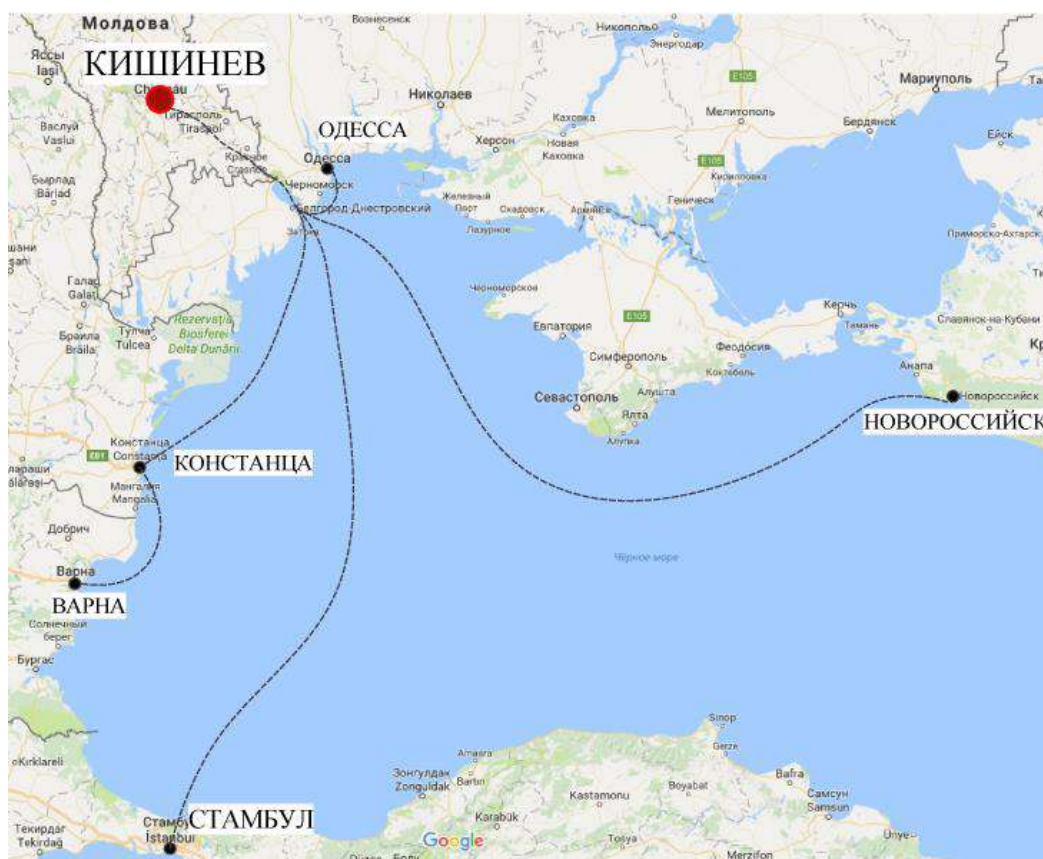
În ceea ce privește funcțiile sale și, prin urmare, structura sa internă, construcția stației fluviale corespunde aproximativ clădirilor stațiilor de cale ferată și autobuz.

Construcția debarcaderului ar trebui să fie pusă în aplicare în așa fel încât să accepte diverse obiective turistice și bărci de agrement, inclusiv cele îndepărtate.

În prezent, în Republica Moldova există diverse proiecte pentru dezvoltarea entităților de infrastructură. Stația fluvială din orașul Vadul-lui-Vodă va fi o modalitate excelentă de a dezvolta atât rutele de transport, cât și zona turistică, care la rândul său va avea un efect benefic asupra întregii economii a țării.

Pe lângă faptul că orașul este cea mai mare zonă turistică, aici se află unul dintre nodurile de transport din Chișinău. O autostradă de importanță națională trece prin Vadul-lui-Vodă, precum și sucursala feroviară propusă - acest lucru face posibilă organizarea transportului, a zonelor de marfă și a zonelor de serviciu pentru navele de marfă la stația fluvială..

Adâncirea canalului râului Nistru dă acces la Marea Neagră. Astfel, stația fluvială va avea conexiuni cu astfel de hub-uri de transport ca: Portul comercial Novorossiysk (cifra de afaceri de 76,2 milioane tone), Portul Odessa, portul Constanța, Varna și Istanbul (imaginea 65).



Imaginea 65 - Schema de comunicații cu stații fluviale cu huburile de transport din regiunea Mării Negre

Stația fluvială, ca și aeroportul, este poarta de intrare în oraș. În mod firesc, este nevoie de un terasament, care va deveni fațada principală a orașului. Probabil, dintr-o întindere largă de apă, se deschide o perspectivă către terasament, clădirea stației dominând pe ea (Imaginea 66).

În același timp, clădirea stației râului ar trebui să fie centrul arhitectural din partea orașului. Pasagerii care părăsesc stația formează prima impresie a orașului prin aspectul arhitectural al pieței gării. Mărimea zonei trebuie să corespundă cu numărul de etaje și volumele clădirilor urbane care o formează.

Cartierul orașului adiacent stației fluviale, a pieței stației și a rutelor de transport care trec pe lângă stație sau care duc către aceasta ar trebui organizate într-un singur complex, în deplină coordonare cu soluția problemelor de transport.



Imaginea 66 - Vedere estimată a terasamentului. (Teza, realizată sub îndrumarea lui V. Lupașcu).

Piața stației este integrală cu stația. Traficul de pasageri din piață se încadrează în traficul din oraș. În zonă începe perturbarea fluxurilor de pasageri. O parte din pasageri, care se separă de fluxul orașului, merge la intrarea principală a stației - aceștia sunt pasageri pe distanțe lungi. Pasagerii locali și suburbani trec pe lângă stație pe terasamentul sau platforma pentru pasageri pentru îmbarcarea tramvaielor sau a bărcilor.

Fluxurile de pasageri trebuie împărțite în fluxuri de plecare și sosire. Cei care navighează sunt distribuiți de-a lungul liniilor de comunicare lungi și apropiate, iar pasagerii care sosesc din acele și alte linii tind să ajungă rapid la transportul public, ceea ce îi va duce oriunde în oraș. Pentru a evita acumularea simultană a grupurilor mari de pasageri de sosire și plecare, este necesar să direcționați aceste fluxuri în moduri diferite.

Este necesar să se prevadă o zonă de curte, care ar trebui împărțită în două părți. Una dintre ele este la nivel de oraș, combinând fluxurile de oraș și pasageri. Cealaltă parte ar trebui să servească doar pasagerii - pietonii și cei care sosesc cu mașina.

Trebuie menționat că alegerea construirii unui port fluvial în Vadul-lui-Vodă se bazează nu numai pe componenta sa geografică și de transport, ci și pe cea naturală și climatică.

Majoritatea agenților economici din domeniul transportului pe apă furnizează servicii de transport de pasageri (navigație de agrement) în zona de agrement Vadul-lui-Vodă. Parcul și zona de agrement Nistru Vadul-lui-Vodă este proprietatea turistică incontestabilă a Moldovei, dar nu este folosită în funcție de potențialul ridicat. În ultimii ani, croazierele turistice pe râul Nistru au început să câștige popularitate, cu toate acestea, în legătură cu aceasta, problema utilizării capacităților de transport maritim suplimentar cu o deplasare mică a devenit acută. Pentru a dezvolta această afacere turistică, este necesară construirea unui dig pentru navele de croazieră mici, precum și construcția unui complex de stații fluviale pentru comoditatea pasagerilor și atragerea de turiști suplimentari [46].

Una dintre caracteristicile zonei este aerul curat.

Vadul-lui-Vodă are un aer foarte particular și bogat în oxigen. Prezența unui număr mare de spații verzi, ape curgătoare a râului contribuie la purificarea acestuia. Datorită curenților de aer, concentrația de oxigen din aer este suficient de mare, ceea ce contribuie la o sănătate mai bună și odihnă confortabilă.

Dezvoltarea zonei stațiunii din Parcul Național de Agrement și Turism, situat pe malul râului Nistru, va permite mai multor turiști să vadă peisaje frumoase pe ambele maluri ale râului, dar, mai ales, acest parc, care a fost balneologic încă din perioada sovietică, va continua existența zonei de tratare a sanatoriului din municipiul Chișinău.

CAPITOLUL III

Zonarea funcțională și gestionarea terenurilor

III. I Structura de planificare ca bază pentru organizarea funcțională a teritoriului

Structura de planificare a orașului este de fapt baza unei organizări teritoriale raționale a orașului după natura și tipul de utilizare a acestuia, adică. zonarea funcțională.

Ideile funcționalismului urban au început să fie utilizate în mod activ în practică încă din anii 30 ai secolului XX. Un pas semnificativ în formarea acestor concepte a fost proclamarea celebrei Cărți ateniene a CIAM în 1933. Este zona funcțională care sprijină structura de planificare care răspunde cel mai bine nevoilor de dezvoltare ale Chișinăului, precum și protecția mediului.

Zonarea urbanistică operează cu criterii pentru diferențierea obiectelor, ceea ce face posibilă determinarea influenței obiectului asupra producției sociale și a amplasării obiectului în această zonă teritorială [47].

După cum știți, baza pentru organizarea funcțională a teritoriului unui oraș este principiul identificării teritoriilor orașului care îndeplinesc aceleași funcții. În municipiul Chișinău, se pot distinge trei zone principale: rezidențiale (arhitecturale, planificare și organizare spațială a locuințelor), industriale și comerciale, (amplasarea instalațiilor industriale, comerciale și de depozitare) și peisaj și recreativ (arhitectural, planificare și organizare spațială a activităților recreative).

Aceste zone sunt conectate între ele printr-un sistem de transport, pe care l-am examinat deja. De exemplu, la Chișinău, se evidențiază destul de multe zone rezidențiale, care îndeplinesc și funcțiile zonelor rezidențiale, așa-numitele zone familiale. Este vorba despre Botanica, Rîșcani, Buiucani, Centru, Telecentru, Sculeni, etc.

Aceste zone au apărut în timpuri istorice diferite, dar s-au dezvoltat în special rapid după cel de-al doilea război mondial. La început, așa-numitele „Stalinki”, apoi „Hrușciiovki” și abia atunci, în anii 70-80, arhitectura clădirilor rezidențiale se caracterizează prin căutarea unei imagini ciudate, o varietate de forme, o manevrare gratuită a maselor mari, detalierea atentă, uneori excesivă. Construcția în această perioadă a fost realizată în principal pe baza zidăriei, ca la Chișinău, au fost descoperite zăcămintele semnificative de rocă de coajă (căldură). Acesta a fost extras atât în uzinele Cricova, cât și în minele din Rîșcani.

În această perioadă, căutarea continuă pentru un nou model de construcție de locuințe, combinând avantajele întregii dezvoltări de parametri de bază și inițiativa locală a arhitecților care dezvoltă proiecte mai flexibile și tehnologii de construcție de locuințe. În această perioadă, la Chișinău, clădirile rezidențiale din diverse materiale plastice, siluete, lungime, număr de etaje au oferit o anumită expresivitate locuinței în masă din Chișinău.

În clădirile rezidențiale din seria 143 și 92, s-a folosit diverse prelucrări de panouri - de la culoare la textură și soluții plastice, soluții variate ale tipurilor de balcoane, terase și geamuri. Construcția de

locuințe continuă din materialul de construcție local - un cazan, care, ca și până acum, este realizat doar într-o arhitectură uscată, funcțională și rațională.

În Chișinău, în această perioadă, dezvoltarea clădirilor rezidențiale cu mai multe etaje, care a contribuit la soluția compozițională volumetrică și spațială compozițională a unor noduri importante de dezvoltare urbană, este din ce în ce mai activă. Practic, acestea au fost clădiri cu construcții de locuințe monolitice, unde pereții clădirilor și pardoselilor au fost realizate din beton monolit și s-au folosit structuri de diferite configurații și anumite caracteristici de proiectare. Această metodă a construit clădiri rezidențiale pe stradă. Albișoara și str. Grenoble. Cel mai expresiv ansamblu, executat în performanță monolitică, este un complex de clădiri rezidențiale și centre comerciale publice de pe Bulevardul Dacia (arhitect G. Solominov, arhitect O. Vronsky) format din patru clădiri la fel de înalte, verticale cu 20 de etaje, verticale și volume orizontale de cumpărături și complexe publice (imaginea 67).



Imaginea 67 - Un complex de clădiri rezidențiale și centre comerciale publice de pe bulevardul Dacia (arhitect G. Solominov, arhitect O. Vronsky))

Acest complex urban se caracterizează prin plasticitatea volumelor, ritmul clar susținut pe verticală și pe orizontală, și elaborarea culturală a detaliilor arhitecturale.

Din păcate, acest ansamblu arhitectural a fost supus în continuare unei intervenții nemiloase și astăzi necesită reconstrucție radicală și transformarea din nou în una dintre cele mai frumoase structuri arhitecturale ale orașului.

Între 2000 și 2018 dezvoltarea clădirilor rezidențiale înalte continuă, dar, din păcate, majoritatea acestor clădiri rezidențiale sunt „presate” în mediul urban și sunt autonome. În mare parte, imaginea arhitecturală nu a devenit o prioritate. Momentul dominant în amplasarea acestor clădiri a fost beneficiul economic, astfel că multe dintre case sunt realizate în plastic și arhitectură disproporționate, fără gust. Puțini reușesc să desfășoare complexe de locuințe cu formarea de complexe rezidențiale sau micro-raioane (de exemplu, complexul rezidențial „Dragalina”) (imaginea 68).



Imagina 68 - Complex rezidențial "Dragalina" pe stradă Grenoble la Chișinău (arhitect V. Lupașcu, A. Turucalo) (2007-2014)

Urmând exemplul acestui complex rezidențial, în viitor, multe complexe rezidențiale au fost proiectate și construite la Botanica, Ciocana etc.

În perioada anilor 90, când procesul de construcție a locuințelor a fost destul de scăzut, au fost încălcate principiile zonării funcționale a teritoriilor rezidențiale. Teritoriile care au fost alocate pentru construcția de locuințe înalte au fost „date” pentru dezvoltarea rezidențială individuală, în ciuda faptului că rețelele vertebrale proiectate pentru dezvoltarea rezidențială înaltă erau deja conectate la aceste teritorii (raionul Str. Studenților, regiunea str. Miorița ș.a.). Prin urmare, în anii 2000, în mediul urban, nu mai existau teritorii libere pentru construcția de micro-raioane rezidențiale și complexe rezidențiale, din acest motiv, zonele rezidențiale alocate pentru construcția de locuințe înalte conform

planului general au fost sărăcite în mod semnificativ și au denaturat aspectul arhitectural și urbanistic al orașului.

În ceea ce privește zonele de producție din Chișinău, în 1989 s-a stabilit transferul tuturor întreprinderilor industriale din zona centrală către zonele periferice, ca producția industrială creează condiții defavorabile pentru mediu atât pe teritoriul întreprinderii în sine, cât și la o anumită distanță de aceasta, de ordinul a 500-600 m. În partea centrală a orașului nu există practic întreprinderi grave care să amenințe starea ecologică a orașului. Unii au fost mutați, [48] alții au încetat să mai existe. Întreprinderile mari, din anumite motive și circumstanțe, au încetat să mai funcționeze. Odată cu aceasta, zona industrială din Chișinău a fost de fapt fragmentată sau distrusă. Odată cu aceasta, asociațiile științifice și de producție au fost închise sau transformate [49]. Într-o mai mare măsură, aceste teritorii sunt destinate dezvoltării teritoriilor industriale și comerciale („Supraten” și altele), precum și pentru depozite comerciale.

La Chișinău, ca și până acum, ar trebui să se dezvolte o zonă de depozitare comunală, în care să fie amplasate depozite de întreprinderi comerciale, întreprinderi de servicii de vehicule (depozite de troleibuze, taxiuri, parcuri de mașini de curățat etc.), întreprinderi de servicii pentru consumatori etc. În mod firesc, în forma sa pură, zonarea funcțională nu mai este posibilă astăzi, există o oarecare amestecare a zonelor funcționale datorită creșterii numărului de locuri de muncă în domeniul managementului și serviciilor.

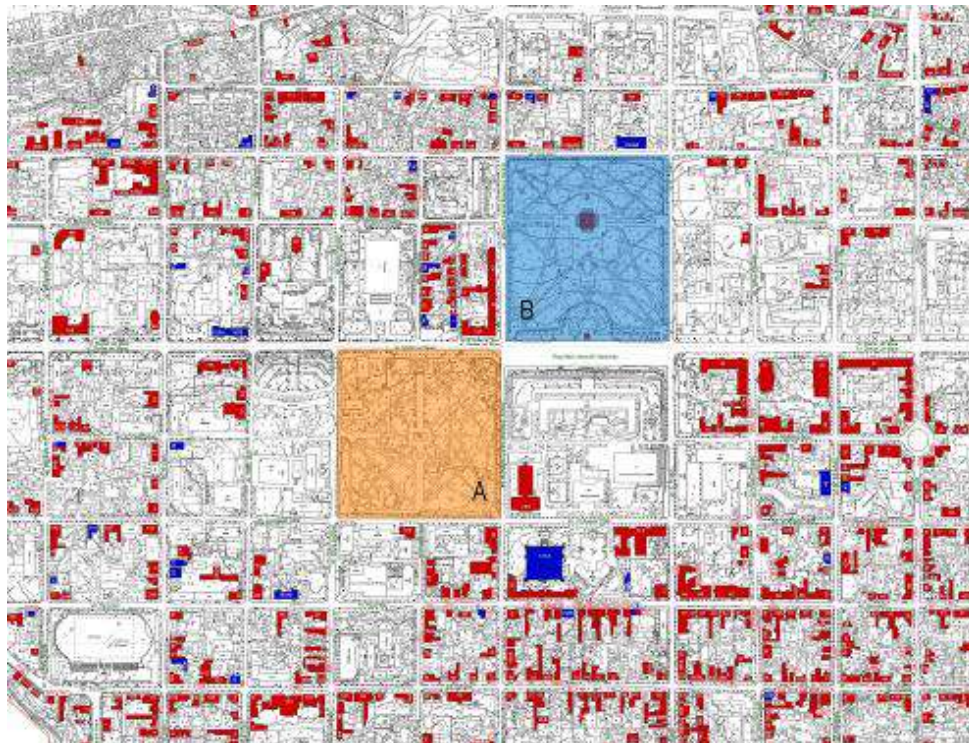
Dezvoltarea zonelor de producție, în opinia noastră, se va dezvolta în zonele economice libere ale municipalității, precum și în dezvoltarea parcurilor tehnologice. În plus, trebuie menționat principiul dezvoltării producției în zona suburbană, așa-numitul ”oraș- satelit”. Cel mai probabil în această etapă vor fi întreprinderi de format mediu sau mic. Cum ar fi „Procarton” (Imaginea 69).



În procesul de reconstrucție a acestor teritorii, planurile sunt acum implementate pentru construcția complexelor multifuncționale în care instituțiile de servicii și afaceri, birouri, magazine, instituții de transport sunt combinate cu locuințele. Treptat, ne-am îndepărtat de conceptul de zone rezidențiale „familiale”, care erau segmentele menționate mai sus ale orașului și ajungem în complexe multifuncționale care îndeplinesc toate funcțiile inerente orașului: locuință, muncă, agrement, servicii publice. Această tendință ar trebui să se dezvolte în viitor.

Una dintre cele mai importante zone pentru o conviețuire confortabilă a populației este zona peisagistică și de agrement, în care există locuri de recreere în masă pentru oameni, zone mari de spațiu verde și spații acvatice. Zonarea funcțională corectă a teritoriilor, în comparație cu plasarea gratuită a elementelor care alcătuiesc aceste zone, are avantaje economice și sociale. Economic - constă în posibilitatea utilizării raționale a zonelor urbane, a transporturilor și a comunicațiilor ingineresti. Social - în reducerea sarcinii asupra mediului natural, în îmbunătățirea condițiilor de viață ale populației.

Zona publică de afaceri (partea centrală a orașului), în care este format un sistem de spații publice interconectate care formează nucleul Chișinăului (Imaginea 70).



Imaginea 70 - Zona publică și de afaceri din partea centrală a Chișinăului

Spațiile publice ocupă un rol special în oraș deoarece ele formează mediul urban spațial. Aceste tendințe de „risipire” a spațiilor publice, în favoarea dezvoltării individuale, trebuie, în mod firesc, oprite. Cel mai important rol în acest proces ar trebui, în primul rând, să fie atribuit arhitectului șef al orașului și primarului general. Din păcate, începând cu anii 90, teritoriul spațiilor publice din Chișinău nu a fost doar încălcat, ci și redus semnificativ. Experiența de peste 30 de ani de a „împinge” și „forța” obiectele autonome în structura socio-spațială existentă a orașului a dus la teritorii supraîncărcate - disproporție funcțională, lipsă de facilități publice și, în același timp, teritorii publice, centre publice. Odată cu aceasta, ansamblurile arhitecturale au fost distruse fără a crea compoziții arhitectonice și artistice noi. Se poate remarca doar fragmentar că au fost create unele noi zone arhitecturale și de planificare care erau bine conectate cu infrastructura de transport. Acest lucru a provocat pagube enorme orașului, deoarece astăzi datorită acestei schimbări a funcțiilor mediului urban, s-a format un dezechilibru al teritoriilor: congestionarea traficului, dispariția curților, a piețelor etc. În viitor, acesta ar trebui să devină o prioritate atât pentru primar cât și pentru arhitectul șef al orașului, funcția de a proteja și mări spațiile publice.

Procesele funcționale în organizarea transportului și planificării orașului ar trebui să fie strâns interconectate. Din partea organizației de transport și planificare, trebuie să se aprecieze timpul petrecut de populație în mișcare (centrul orașului, stații, zone rezidențiale, stadioane, parcuri etc.). Sistemul cu inel radial corespunde exact acestor parametri și putem presupune că este cel mai acceptabil pentru Chișinău.

De asemenea, este necesar de evidențiat zonele de transport extern.

Ele necesită o dezvoltare ulterioară, bazată pe principiul așezării regionale și pe structura arhitecturală de transport și de planificare.

În viitor, trebuie acordată cea mai mare atenție, la rezolvarea problemelor de planificare, în etapa planului director, procesului de modelare și formare a structurii orașului, asigurând variabilitatea locației celor mai importante zone și condițiile optime pentru relocare în diferite etape de dezvoltare.

Unele complexe amplasate în conformitate cu regulile de urbanism, precum și legate de structura de transport a orașului, inclusiv reguli de compoziție și scheme de culori, cu plasarea obiectelor și spațiilor necesare funcțional în ele, au fost totuși proiectate și construite conform

normelor și regulilor de urbanism, conform principiilor de zonare urbană a teritoriului.

Dar astfel de complexe, și în special micro-raioane, nu sunt suficiente pentru capitală.

În viitor, pentru Chișinău, este necesară o combinație reușită a terenurilor nedezvoltate cu transformarea lor în zone rezidențiale cu drepturi depline, cum ar fi Buiucani, Rîșcani, Ciocana, Botanica.

Alături de obiectele la sol, este necesar să se țină seama de obiectele subterane ale sistemelor funcționale. Trebuie subliniat faptul că partea terestră a orașului a fost determinată înainte de a fi construită. Astăzi, ar trebui să se acorde multă atenție urbanismului subteran, care are rădăcini istorice în țara noastră. Din păcate, principiile și caracteristicile dezvoltării spațiului subteran din țara noastră sunt uitate și nu sunt luate în considerare de către urbanisti moderni. Trebuie să ne amintim că, începând cu secolul al XVII-lea, orașul a fost construit din piatră albă scoasă extrasă direct în oraș. Astăzi, aceste cariere, tunele, pasaje și beciuri sunt fie zidite, fie îngropate. Dar ele continuă să existe.

Orașul, ca și până acum, se adâncește în spațiul subteran datorită dezvoltării minelor de la Rîșcani și Cricova. Se pare că, dacă am considera aceste spații dintr-o poziție urbanistică, am putea să ne imaginăm viitorul Chișinăului într-un mod diferit.

Toate aceste zone necesită o examinare separată și propuneri suplimentare, însă zona de peisaj și recreere, în opinia noastră, ar trebui să fie luată în considerare mai detaliat, deoarece funcționează cu adevărat în Chișinău ca un oraș „verde” și formează un oraș ecologic pentru a trăi, ocupând și un teritoriu semnificativ al orașului, aproximativ 30% din acesta.

III. 2 Înverzirea și spațiile acvatice din Chișinău

Una dintre cele mai importante funcții ale dezvoltării orașului este prezența și funcționalitatea spațiilor verzi ale mediului urban - parcuri și parcuri forestiere.

Chișinăul poate fi atribuit la orașele cu o pondere crescută a zonelor verzi, unde parcurile sunt de 6 651,38 hectare, parcuri forestiere 11 178,49 hectare, grădini orășenești 429,31, zone verzi înconjurate de artere de transport 522,88 hectare, precum și pătrate, paturi de flori în

sensuri giratorii, paturi de flori în piețe și lângă trotuare, curți. [50] După cum puteți vedea, cele mai semnificative și, în consecință, mai importante pentru oraș sunt atât în parcurile de importanță teritorială și urbanistică, cât și în parcurile forestiere. Parcurile pot fi numite bogăția socială a orașului. Anume în cadrul parcurilor natura transformată acționează ca habitat și ca bază pentru îndeplinirea funcțiilor sociale foarte apreciate de către om. [51] Combinația într-un singur obiect al unui mediu material organizat de artă, cu activitate socială direcționată conferă parcurilor o specificitate și atractivitate unice, determină rolul lor atât de important în viața unei persoane și a orașului în ansamblu. Prin urmare, evoluția istorică a parcurilor reflectă atât dezvoltarea formelor și tehnicilor arhitecturii peisajului, cât și forma arhitecturală și artistică de organizare a mediului. Pofa de peisaje naturale devine vizibilă în special în ultimele decenii, ceea ce este clar vizibil în structura Chișinăului.

Prin mediul natural al peisajului, înțelegem un tip special de activitate arhitecturală care vizează crearea unui mediu armonios și adecvat vieții umane.

În aceste scopuri, arhitectura peisajului folosește astfel de mijloace materiale care au existat întotdeauna în natură (relief, apă, vegetație etc.) și le supune transformărilor necesare. Așadar, la Chișinău, astfel de spații ocupă mai mult de o treime din teritoriul municipalității. Utilizarea lor rațională și atentă ar permite Chișinăului să fie numit unul dintre cele mai confortabile și verzi orașe din Europa.

Atunci când se iau în considerare spațiile verzi existente ale orașului, precum și formarea sistemelor de parcuri în municipiu, este necesar să se determine cu atenție funcția urbanistică și funcțională a fiecărui element al acestui sistem, adică, stabilim o clasificare a parcurilor și, în primul rând, noi înșine ar trebui să înțelegem mai bine ce este un „parc”, să determinăm caracteristicile și limitele acestuia.

La proiectarea, amplasarea și dezvoltarea parcurilor, au fost luate în considerare acele caracteristici inerente diferitelor tipuri de parcuri și, în special, de relief. Anume plasticitatea reliefului, atât de diversă în diferite zone, permite crearea peisajelor diverse, care se amestecă între ele, unde elementul principal este vegetația în dinamica sa sezonieră - copaci, arbuști, flori, un covor verde, precum și rezervoare, spații deschise, clădiri și structuri, care sunt elemente necesare existenței și dezvoltării ansamblului parcului.

În soluția arhitecturală a parcurilor, pe lângă centrul de compoziție, există axe compoziționale - așa-numitele structură arhitecturală și de planificare, pe care sunt strânse „elementele” parcului. Structura este jucată de alei, poteci, terasamente și alte axe de planificare, atât de

necesare pentru parcuri. Doar prezența structurii și compoziției poate vorbi despre prezența unui anumit parc. Alături de aceasta, ar trebui să existe o graniță clară a parcului - îngrădită sau evidențiată prin abordări și intrări speciale. Masivul verde fără structură ar trebui atribuit zonelor parcului forestier din oraș. Există, de asemenea, o mulțime de astfel de spații verzi în Chișinău.

După cum s-a menționat deja, spațiile de peisaj și apă din Chișinău ocupă mai mult de o treime din teritoriul orașului și sunt nu numai zone de agrement, ci și „plămânii” Chișinăului, precum și o parte integrantă a spațiilor publice din mediul urban. Orașul are 19 parcuri, dintre care unele au fost create în sec. XIX. În primul rând, parcul „Ștefan cel Mare” (1818), precum și Piața Catedralei (1836). Dezvoltarea rapidă a arhitecturii peisajului din Chișinău poate fi atribuită perioadei anilor 50-60 din secolul XX.

În această perioadă au fost create:

- parcul Valea Morilor, o suprafață de 114 hectare cu centrul pe lacului Komsomolist, de o suprafață de 34 hectare. Ideea construirii unui parc și a unui lac a aparținut lui Leonid Brejnev, care la acea vreme era șeful republicii. Parcul a fost pus și lucrările de pământ au fost realizate de membrii Komsomol și de tinerii orașului. De aceea, și-a primit numele inițial - Parcul central de cultură și agrement al Komsomolului Lenin. Până în 1952, un lac a apărut pe pârâul Durlești, care a devenit cunoscut sub numele de Lacul Komsomolist. Structura parcului și a lacului includea: o plajă, o cinema de zi, un club de șah, atracții pentru copii, săli de dans, Teatrul Verde, facilități pentru sporturi nautice, cafenele etc.

În aceeași perioadă, în 2016 a fost renovată scara în cascadă. Aceasta a fost stabilită ținând cont de teren și ducea de la vechea intrare spre aleea circulară din jurul lacului (lungimea aleii este de 2,5 km);

- Parcul Dendrariu, situat în raionul Buiucani și creat pe baza Grădinii Botanice în 1950. Parcul a reprodus cu succes diferite tipuri de reliefuri ale republicii, inclusiv varietatea de soluri cu ape subterane la diferite adâncimi;

O mândrie deosebită a dendrariului sunt peisajele de apă - iazuri și ape din spate, acoperite cu nuferi mari și verdeață vastă. Aceasta este o colecție unică de plante de apă și mlaștină din Moldova, situată în inima capitalei. Din 1975, dendrariul a fost luat sub protecția statului ca monument al artei de grădinărit și arhitecturii de landșaft.

Compoziția volumetric-spațială a parcului constă în sisteme situate central, de spații deschise înconjurate de tablouri de copaci și arbuști care cresc pe versanți. Vederea principală este din strada I. Creangă.

Disponerea drumurilor respectă principiul căilor de centură destinate scopului principal al parcului - care prezintă diverse comunități de plante întreprinse cu forme arhitecturale mici (arbori, pergole, bănci).

Acum partea centrală a parcului este decorată cu o cascadă de lacuri cu o suprafață de 9 hectare, iar ramificarea permite admirarea iazuri din diferite locuri ale parcului și mediului.

Cu toate acestea, din cauza apelor subterane slabe, nu toate plantele de colectare și-ar putea păstra specificul. Prin urmare, la insistențele academicianului Alexandu Cebotaru, în 1973 teritoriul a fost alocat sub Grădina Botanică de la Botanica, unde se află. În mod firesc, noua Grădină Botanică a fost creată de liderul său, academicianul A. Cebotaru, conform celor mai avansate caracteristici arhitecturale și de planificare, compozițională și spațială a artei de landșaft.

Inițial, Grădina Botanică a fost proiectată ca un complex arhitectural și peisagistic în care sunt reproduse elemente ale peisajului moldovenesc. Suprafața grădinii este de 83 de hectare unde cresc plante de recoltare experimentale, precum și exemplare din America, Europa, Asia, Caucaz, Africa și Australia.

Astfel, organizatorii parcului au folosit apa subterană, care a împiedicat în timp util Grădina Botanică să fie păstrată aici, pentru a forma zone subtropicale cu creșterea iganilor și magnoliilor. Am reușit să creștem copacul antic "gingo beloba", care a venit la noi din Himalaya. Sequoia care dă flori, asemănătoare cu lalele. Tufe uriașe de clopote albe japoneze Yucca. Floare de copac regală pictată multicolor. Soiuri fantastice de lalele mari și bujori, liliac și bineînțeles trandafiri. Colecția de trandafiri ocupă panorama centrală a peisajului, îmbogățindu-l coloristic.

- Parcul Valea Trandafirilor este situat în partea de sud-est a Chișinăului. Anterior, pe locul parcului se afla un masiv verde natural, cu o suprafață de 145 de hectare și plantații de trandafiri. Barajele de pământ au blocat pâraul, formând o cascadă de bălți. În apropiere erau câmpuri de trandafiri, lavandă și salvie. Pe drumul dinspre strada Cherceni spre uzină de prelucrare a uleiurilor esențiale(1972-1980)transportau produse aromatice în vehicule grele. În general, în parc, au crescut peste 50 de specii de copaci și arbuști, existând și o etapă de vară, un parc de distracții, restaurante și un muzeu al grădinăritului peisagistic.

Se pare că planta pentru producerea culturilor de ulei esențial ar trebui reînviată. Și poate nu este neapărat în Chișinău în sine, dar poate fi într-o zonă suburbană. Producția de uleiuri esențiale din trandafiri, lavandă, salvie etc. ar trebui să ofere un impuls suplimentar dezvoltării industriei istorice pentru Moldova și Chișinău.

Parcurile rămase din Chișinău nu sunt atât de expresive în ceea ce privește compoziția arhitecturală și de planificare și organizarea spațială a teritoriului. Deși în studiile ulterioare, acestea trebuie analizate și ar trebui să se acorde caracteristici pentru dezvoltarea lor ulterioară.

Trebuie remarcat un alt element important în structura verde a orașului. Acesta este cimitirul central, reprezentând un spațiu verde, care dă impresia unui parc și nu a unui cimitir.

Nu se cunoaște data întemeierii sale, deși prima mențiune a acesteia o găsim în 1811. Desigur, a apărut mai devreme, în Evul Mediu târziu, la marginea a ceea ce era atunci Chișinău. Din 1818 este numit cimitirul urban. În 1822, a fost fondată Biserica cimitirului. În secolul al XIX-lea, acesta reprezenta locul de înmormântare tradițional al domnilor feudali moldoveni și nobililor bisericești, intelectualilor și negustorilor.

Din păcate, la fel ca multe monumente culturale și de arhitectură din țara noastră, Cimitirul Central nu se numără printre obiectele protejate de stat și de mulți ani a ajuns într-un stat „fără proprietar”. Deși în realitate are o semnificație istorică și culturală mare pentru Chișinău. În anii 30, istoricul basarabean Gheorghe Bezviconnii a scris despre cimitir: „Multe pietre funerare au fost distruse, dar cele care rămân merită mai multă atenție decât li se oferă”.

Aici sunt îngropați Mateevici, Donici, Suruceanu, Kotovschii, Karl Schmidt, prințul sârb Alexei Karagefcevici, prinții Romanov, familia Crupenschi și mulți alți oameni faimoși, cu renume.

Astăzi el ocupă aproximativ 10 hectare, dar acest lucru „nu este suficient” pentru cei care „luptă” pentru un loc prețios. Locurile de mormânt nu sunt îngrijite special, ele fiind special distruse. După cum remarcă Evghenii Rumyantsev, un istoric local din Chișinău, cimitirul este în permanență supus unui ciclu de înmormântări, în locul fostelor morminte se găsesc aur, ordine, medalii și multe altele.

Într-o stare similară se regăsesc și alte cimitire antice ale Chișinăului - poloneză, evreiască. Nu înțelegem sau nu vrem să înțelegem că istoria este distrusă, împreună cu amintirile oamenilor. Este urgent nevoie să se ia măsuri legislative și administrativ-organizatorice pentru reconstrucția și conservarea monumentelor istorice, culturale și arhitecturale. La fiecare cimitir istoric sunt necesare sondaje arhitecturale și arheologice, precum și o reconstrucție completă a teritoriului cu repararea aleilor, cărărilor, gardurilor, precum și forme arhitecturale mici.

Trebuie menționat că Parcul Zoologic Chișinău, instituție culturală și educațională științifică existentă în republică, este o grădină zoologică situată la marginea de sud-est a orașului. A fost fondată în 1978 cu o

suprafață de aproximativ 25 de hectare. Colecția zoologică are aproximativ 1.000 de animale diferite.

Pe axa principală arhitecturală și de planificare, pe principala alee a parcului, se află un iaz, care este centrul compoziției parcului. Dar, în viitor, se propune recrearea habitatului natural al animalelor și păsărilor, transformându-l într-un parc safari. Este necesar să se efectueze reconstrucția și curățarea arhitecturală și spațială a lacului și a benzii de coastă pentru a transforma această grădină zoologică într-unul dintre cele mai minunate spații verzi ale municipalității.

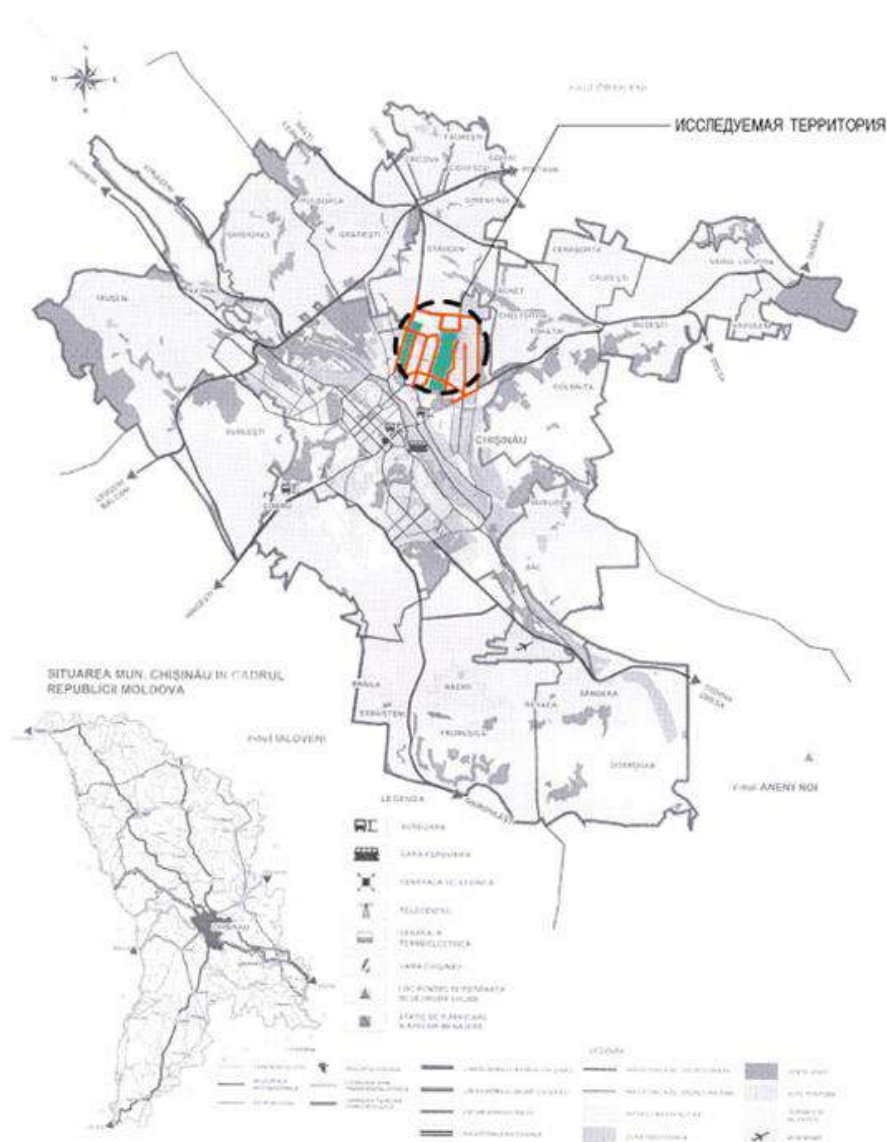
III. 3 Tendințe în construcția de parcuri și spații verzi

Transformarea parcurilor ar trebui să fie asigurată de un program pe termen lung și de un concept de design științific. Pe baza acestor intenții, am selectat unul dintre cele mai mari parcuri forestiere din Chișinău pentru cercetare (Imaginea 71), care este spațiul verde Rîșcani-Ciocana, precum și fâșia verde dintre Rîșcani și Poșta Veche.

Aceste trei cartiere ale orașului, fiecare dintre acestea având aproximativ 150 de mii de locuitori (Imaginea 72), trebuie să fie transformate nu numai arhitectural, ci și estetic, ceea ce va duce la standarde microclimatice și sanitare-igienice favorabile, precum și o creștere a valorii arhitecturale și artistice a zonelor de parc enumerate, diversitatea lor dendrologică [52].

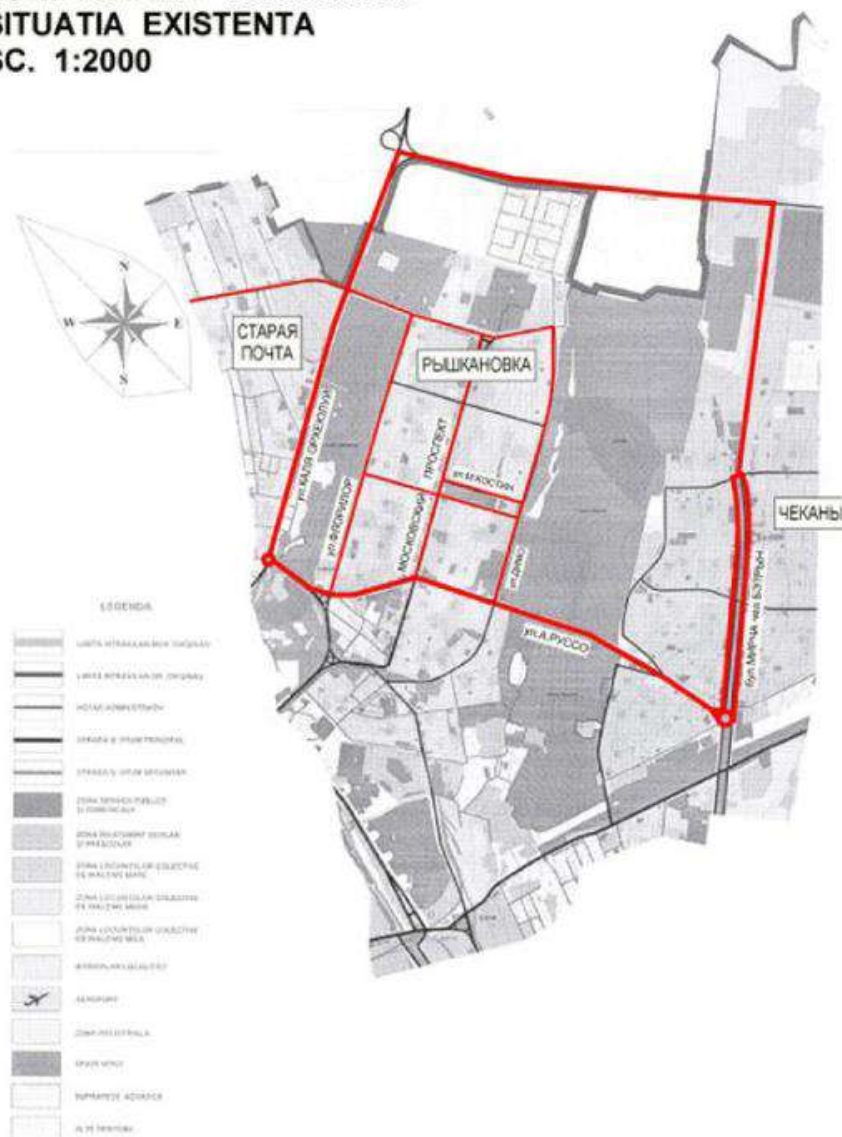
În primul rând, trebuie menționat că astăzi toate aceste parcuri sunt multifuncționale (funcții sportive, culturologice, pentru copii, recreere și alte funcții). În general, este multifuncționalitatea, bazată pe principiile unei abordări integrate, care va permite identificarea soiurilor și soluții expresive la problemele apărute. În primul rând, pentru a păstra parcul orașului ca unitate de dezvoltare urbană tipologică, granițele parcurilor ar trebui definite și fixate în documentele cadastrale.

INCADRAREA IN TERITORIU mun.CHISINAU



Imaginea 71 - Parcul forestier dintre raioanele Rîșcani-Ciocana, Rîșcani-Poșta Veche pe harta Chișinăului

**ZONIFICAREA TERITORIULUI
SITUATIA EXISTENTA
SC. 1:2000**



Imaginea 72 - Amplasarea raioanelor Rîșcani, Ciocana, Poșta Veche și a zonelor verzi dintre ele(Teză sub conducerea lui V. Lupașcu)

Este important să se determine modalitățile și tipurile de utilizare permise: spații verzi (poieni, copaci, arbuști, peluze, paturi de flori etc.), precum și dispozitive pentru întreținerea lor, rezervoare, pâraie și spații artificiale de apă (fântâni, cascade, bazine etc.); elemente de artă decorativă și monumentală (sculptură, monumente, memoriale etc.), precum și mici forme arhitecturale și echipamente pentru turiști (bănci, arbori, pergole, poduri, copertine, toalete, etc; - căi și plăcuțe cu acoperiri dure pentru tipuri individuale de întreprinderi comune pentru sport și odihnă (terenuri pentru copii și sport, pentru jocuri de masă, gimnastică, dans, pentru o odihnă liniștită, pentru plimbarea câinilor,

pentru picnic, pentru sărbători, expoziții și alte evenimente temporare, teatre de vară, scene); plaje cu echipament adecvat (stații de salvare, posturi de prim ajutor, cabine schimbătoare, dușuri), precum și structuri arhitecturale care oferă doar aceste funcții - catering, produse pentru suveniruri, atracții, discoteci, jocuri adică săli de sport, cluburi, stații cu barca și alte structuri identificate în planul general pentru spații verzi ale mediului urban.

Complexul sportiv multifuncțional propus (în locul tirului pe de stadionul "Dinamo", care a devenit moral și fizic învechit și nu necesită atât reconstituirea cât o nouă viziune și o construcție nouă, bazată pe cerințe și standarde internaționale. De aceea este propusă crearea unei noi game de spațiu pentru tir, cu construcția standurilor și care ar putea fi folosită pentru biatlon, atât în perioada de iarnă, cât și în vara anului. Împreună cu acesta, se poate construi un centru SPA și un centru FITNES și alte facilități sportive din zona (B). Funcționalitatea neschimbată a parcului, precum și utilizarea teritoriilor date mai devreme pentru construcții reprezintă respect pentru structura sa.

În opinia noastră, toate problemele care sunt prezente în acest loc sunt lipsa infrastructurii moderne; - lipsa zonelor de sport și fitness; - expresivitatea arhitecturală și estetică inacceptabilă a clădirilor individuale; - lipsa de parcare, trasee organizate spontan; - încălcări și lipse ale liniilor de mișcare culturale și turistice etc. pot fi rezolvate cu crearea unui complex sportiv multifuncțional modern, care să răspundă ultimelor tendințe în arhitectură și urbanism. Acest lucru va permite nu numai crearea unui nucleu compus al parcului, ci și creșterea eficienței utilizării teritoriului urban, creând condiții pentru atragerea cetățenilor și a turiștilor, precum și creșterea numărului de locuri de muncă implicate în funcționarea normală a acestui complex.

În mod similar, ar trebui tratate zonele din centrul de agrement pentru copii și complexul de teatru și divertisment (zona D). Dacă există o zonă-parc pentru copii, deși este într-o stare neglijată, atunci zona de teatru și facilități de divertisment trebuie re-dezvoltate (zona A).

Ar trebui subliniat încă o dată că parcul copiilor nu funcționează pe deplin, resursele urbane sunt folosite greșit, ceea ce duce la următoarele probleme:

- eficiență scăzută a utilizării parcului;
- lipsa dezvoltării oricărei valori;
- lipsa arhitecturii parcului;
- Problema dezvoltării și educației copiilor, activități de petrecere a timpului liber pentru copii, adolescenți și familii cu copii;
- situația ecologică nesatisfăcătoare a mediului urban.

Reieșind din aceasta, urmează principalele sarcini:

- Crearea unui parc pentru copii într-un mediu urban cu reconstrucția și revitalizarea parcului existent B. Glavan, care face parte dintr-o singură „rețea” verde a acestor zone ale orașului;
- îmbunătățirea stării psiho-emoționale a locuitorilor din oraș;
- creșterea eficienței utilizării teritoriului, cu crearea unui aspect arhitectural unificat al parcului;
- Crearea unui centru de agrement pentru copii, contribuind la dezvoltarea și creșterea tinerei generații.

În opinia noastră, centrul cultural și de divertisment propus, care include un muzeu, un teatru de vară, o zonă expozițională etc., interconectate la fel de organic ca toate părțile organismului natural, pot îndeplini aceeași funcție culturală.

Un astfel de organism natural este „apa”.

Apa este unul dintre cei mai bogați factori naturali, care îmbogățește semnificativ întregul parc. Cascada formată și apoi reconstruită a lacurilor va deveni în special pitorească în combinație cu noua situație dendrologică. Este necesar să ne amintim afirmația celui mai mare teoretician englez în arta peisajului H. Renton: „Apa este ochiul peisajului”. În mod firesc, una dintre cele mai importante valori compoziționale este atribuită lacurilor, în jurul cărora se vor forma orizontale pe rezervoare și pe țărmurile sale folosind oglinzi de apă ca fundal al întregului ansamblu de parc.

După cum s-a menționat anterior, caracteristica situației alese este trei formațiuni de parc - Parcul Rîșcani, Parcul forestier Ciocana, o fâșie verde cu o zonă de parc - Poșta Veche. Toate aceste trei dungi sunt împărțite de trei raioane ale orașului și, prin urmare, există o problemă serioasă pentru a asigura relația dintre aceste entități urbane. Pe baza acestor considerente, s-a propus rezolvarea acestei conexiuni prin telecabina (Imaginea 73), care va deveni o alternativă la transportul terestru public, poate rezolva problemele traficului și congestionării traficului și, de asemenea, va ajuta la dezvoltarea unei noi structuri de transport care să poată și ar trebui să se dezvolte efectiv în Chișinău.

Construcția unor astfel de instalații s-a desfășurat deja în orașul Chișinău, dar, din păcate, sunt în condiții precare și autorul a propus reconstrucția acestei clădiri - telecabina (Imaginea 74, 75) care face legătura între raioanele Buiucani și Sculeni.

Construcția telecabinei în locul selectat este cea mai bună soluție la problema de planificare urbană a interconectării zonelor și a transportului de călători și, de asemenea, vă permite plasarea unei noi artere de transport fără a dăuna integrității spațiilor verzi (zona C).



Imaginea 73 – Schema telecabinei



Imaginea 74 - Starea actuală a telecabinei (stația superioară)



Imaginea 75 - Starea actuală a telecabinei (stația inferioară)

Se propune utilizarea unor surse alternative de energie (solară și eoliană) pentru furnizarea de energie, care va fi amplasată pe un eco-turn, care este nu numai noua structură tehnologică a complexului, dominantă arhitecturală, ci și dezvoltarea viitoare a întregului complex arhitectural și peisagistic în ansamblu, ceea ce afectează favorabil calitatea vieții și decisiv o serie de probleme de bază cu furnizarea de energie. Din păcate, în Moldova, nimic de acest fel nu a fost proiectat și propus pentru construcțiile ulterioare.

În baza celor propuse, se poate afirma că conceptul acestei propuneri științifice și tehnice constă în crearea unui parc multifuncțional, care ar deveni un centru de viață sportiv, cultural, distractiv al orașului, fiind singurul de acest fel din Republica Moldova, un accent estetic al orașului.

Una dintre ideile importante ale conceptului este conectarea celor trei cartiere ale orașului (Ciocana, Rîșcani și Poșta Veche) prin introducerea unui transport alternativ (telecabina). Una dintre concluziile principale cu privire la conceptul de dezvoltare a parcului poate fi făcută după cum urmează - parcul este împărțit în patru părți:

- A - zonă culturală și de divertisment;
- B - o zonă de sport și fitness;
- C - zona de agrement;
- D - zona de recreere pentru copii.

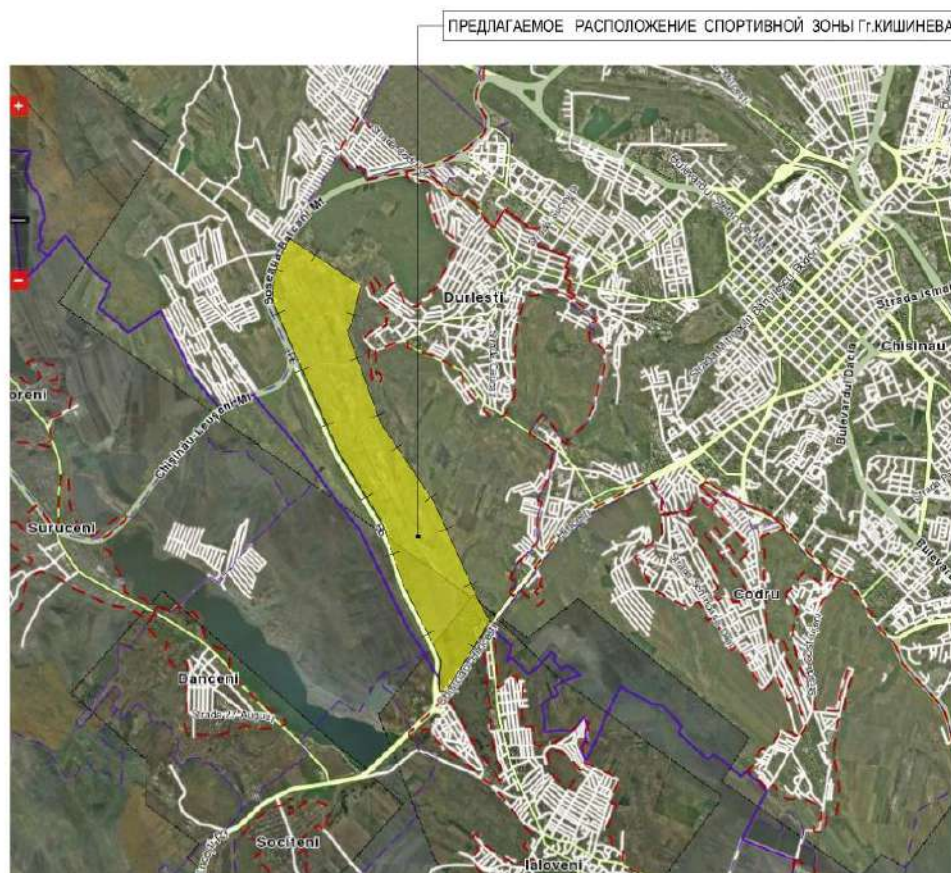
Pe baza obiectivelor noastre, vom rezolva următoarele probleme:

- Crearea unui parc modern multifuncțional care ar răspunde ultimelor tendințe în arhitectură și construcții de peisaj;

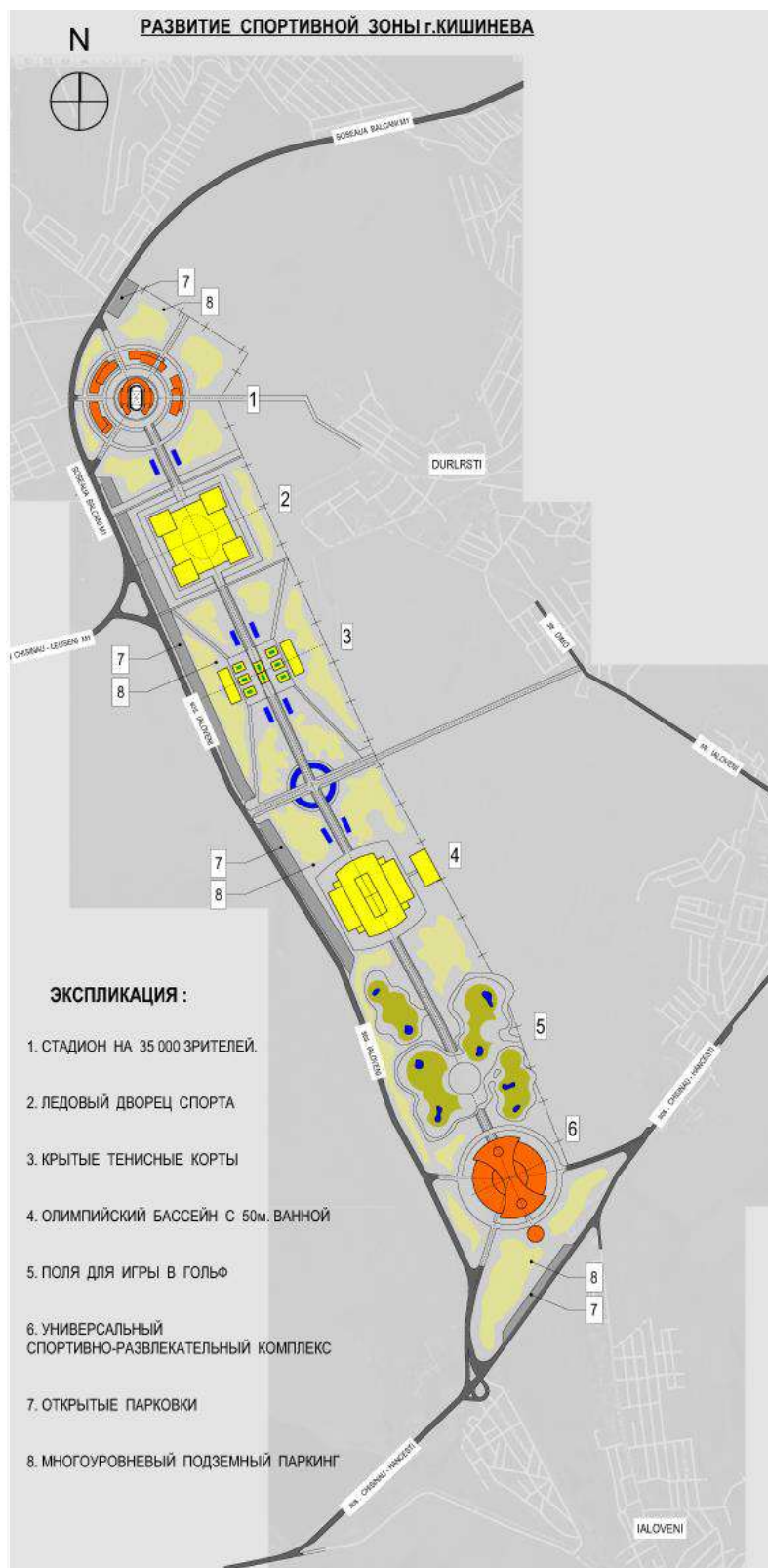
- descărcarea rutelor de transport urban;
- îmbunătățirea eficienței utilizării urbane;
- rezolvarea problemei unei scări a orașului prin combinarea celor trei zone existente ale orașului;
- crearea spațiilor verzi și a parcului;
- achiziția de noi dominanți strălucitori cu identificarea de noi axe urbane;
- rezolvarea problemelor de alimentare cu energie a parcului prin utilizarea surselor alternative de energie;
- crearea de noi locuri de muncă și îmbunătățirea stării socio-ecologice a mediului urban.

În mod similar, ar trebui luate în considerare toate parcurile din Chișinău, care formează, în general, funcțiile sociale ale acestor spații (parcuri memoriale, parcuri de cultură și timp liber, parcuri religioase, parcuri sportive, parcuri naturale, etnografice, pentru copii, teatral-culturale).

Aceasta nu înseamnă că nu pot exista alte funcții ale parcului, dar ele trebuie verificate în mod clar, fără amestecarea funcțiilor străine și, mai ales, fără a plasa obiecte care nu sunt caracteristice acestuia în parcuri. De asemenea, este planificat să se creeze o nouă formație de parc în periferia de sud-vest a Chișinăului: una sportivă și de agrement, care va include întreaga listă de instalații sportive necesare municipității (Imaginile 76, 77). Amplasarea acestui complex cel mai mare între două șosele de importanță națională (Hâncești și Balcani) îi va da greutate din punct de vedere urbanistic. Cel mai important lucru este însă că, în viitor, va asigura amplasarea instalațiilor sportive și dezvoltarea nu numai a infrastructurii de transport, ci și a infrastructurii ingineresti a întregii regiuni.



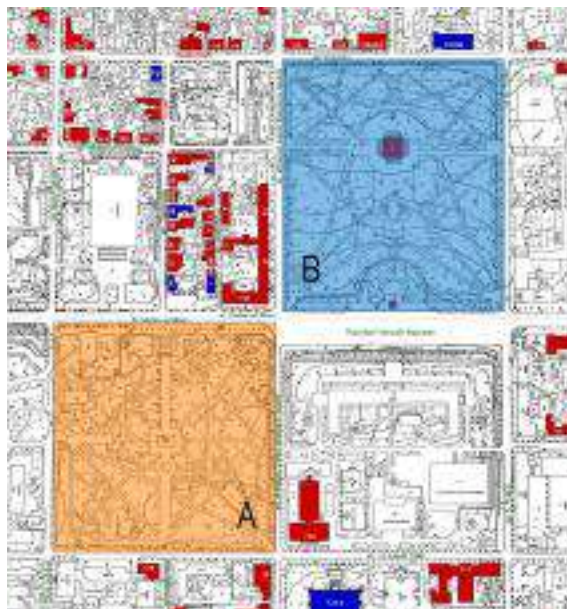
Imaginea 76 - Schema de poziționare a zonei de sport și agrement din Chișinău.



Imaginea 77 - Dezvoltarea unei zone sportive și de agrement din Chișinău

III.4 Parcurile istorice din Chișinău

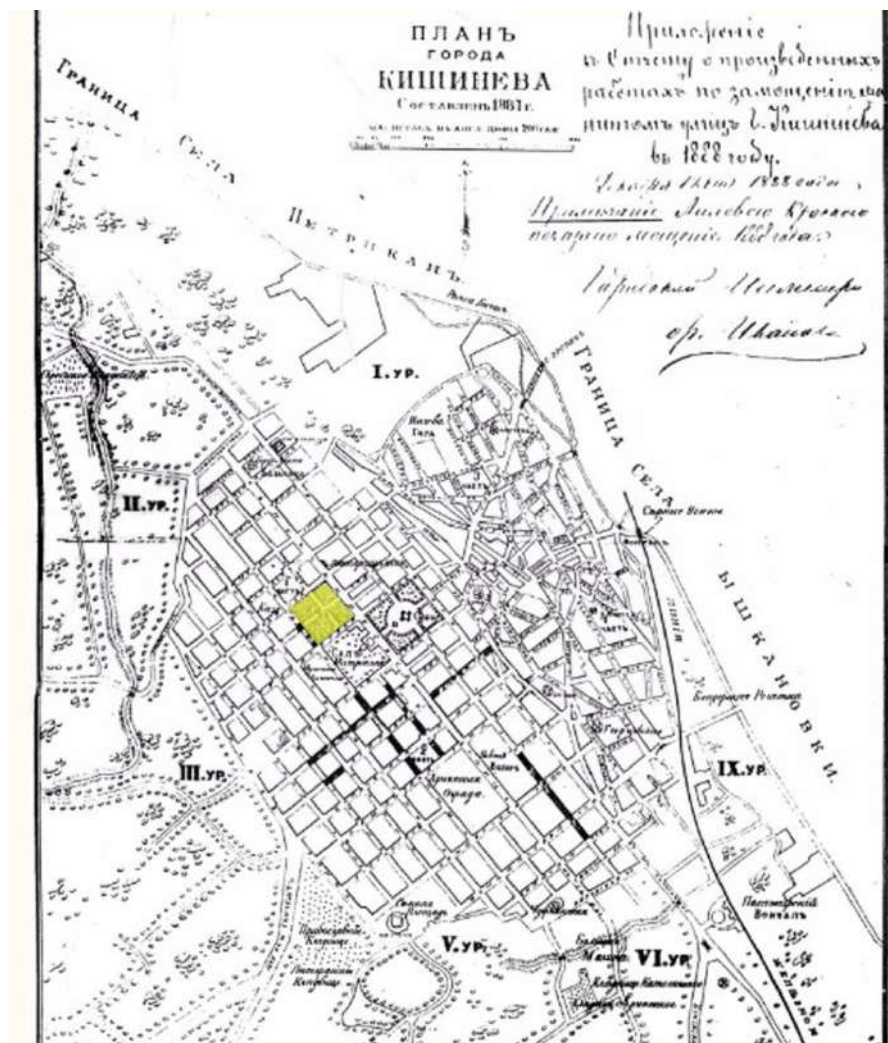
În Chișinău, așa cum s-a menționat anterior, există parcuri istorice care au o vechime de peste 200 de ani. Acesta este Parcul Catedralei și Parcul Ștefan cel Mare (în trecut Pușkin) [53] (Imaginea 78).



Imaginea 78 - Locația parcurilor în partea istorică a orașului - (A) „Grădina Publica Ștefan cel Mare”, (B) Parcul Catedralei

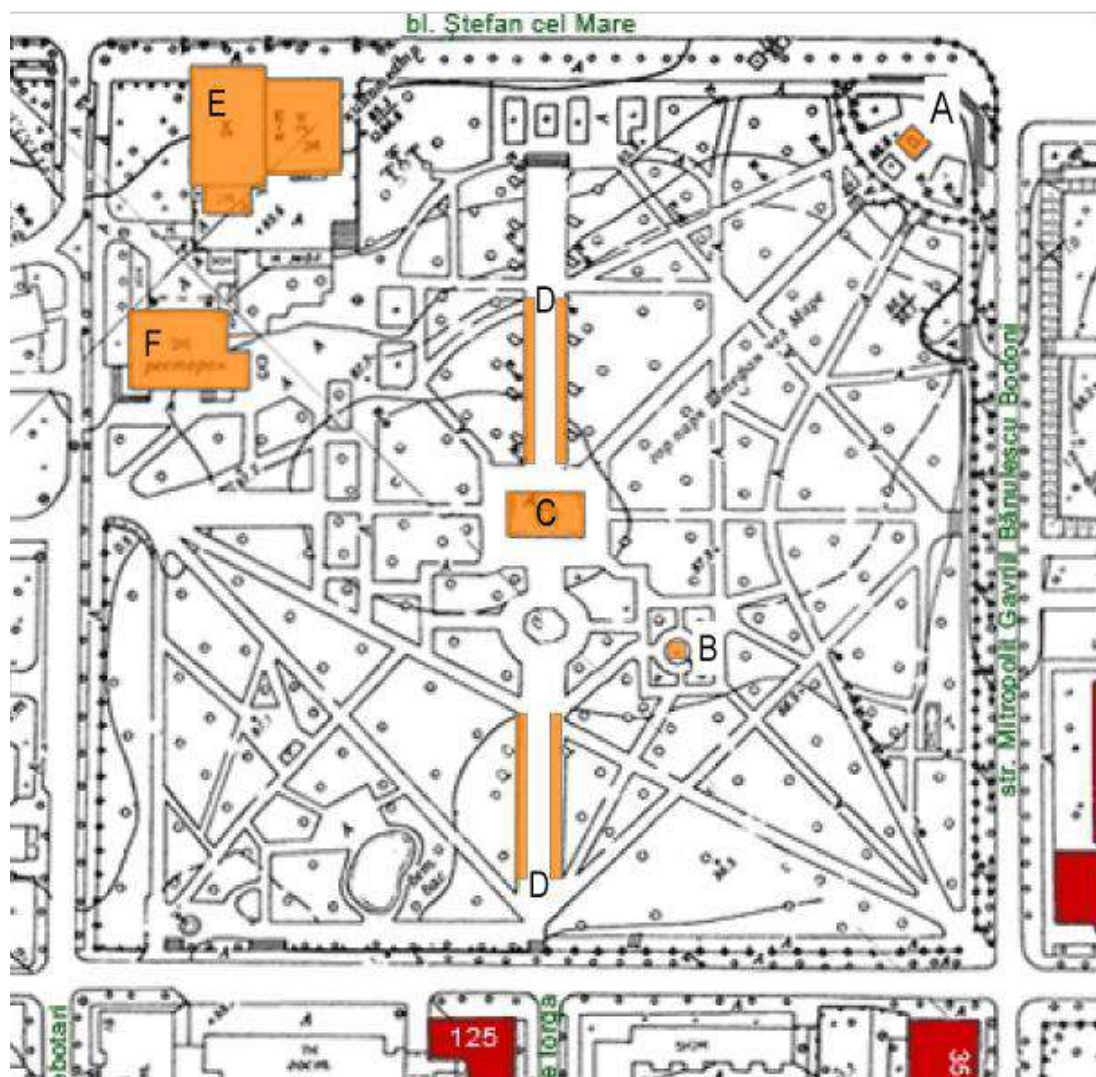
Crearea parcului orășenesc a fost atribuită atât guvernatorului general Bahmetyev (sau mai bine zis soției sale, o mare iubitoare a grădinilor), cât și împăratului Alexandru I, care, în timpul unei vizite la Chișinău, ar fi exprimat cea mai mare voluptate: „Rupeți grădina orașului în această țară pustie” și viceguvernatorului Vigel, și mulți alți demnitari. Dar toate aceste versiuni se dovedesc a fi de necontestat dacă ne întoarcem la memoriile contemporanilor A.S. Pușkin.

Toți spun că poetul s-a îndrăgostit de această grădină (cu alte cuvinte, ea a existat deja în anii vieții lui Pușkin din Chișinău, 1821-1823), aici s-a întâlnit adesea cu prietenii săi, îi plăcea să privească festivaluri populare în grădină. Cine este inițiatorul aterizării și creatorul minunatului nostru parc? Aparent, primul său proiect a fost creat de topografii obscure care, în secolele 18-19, au pus bazele amenajării moderne a părții superioare a vechiului Chișinău (image 79).



Imagine 79 - Planul general al Chișinăului în 1887 cu amplasarea parcului

Pe desenele lor, este evidențiată schema actualului parc, unde, probabil, în acele zile, mai erau încă rămășițele codrului antic. Dar, de asemenea, au fost necesari specialiști care ar putea să planifice locul, să-l îmbunătățească și să pună plante decorative. A fost un entuziast - inspector funciar urban Bogdan Eitner. Sub conducerea sa și cu participarea sa, au fost așezate aleile existente, s-au plantat sute de acacii, tei, arbori, s-au înșirat primele flori (Imagine 80).



Imagine 80 - Structura de planificare a parcului Grădina Publică Ștefan cel Mare: A-monumentul Ștefan cel Mare, B-monumentul A. S. Pușkin, C-fântâna principală, D-aleea clasicilor, E-construcția fostei „Adunări nobile” (acum cinematograful „Patria” »), Clădirea F a fostului restaurant Noroc

Multe dintre problemele parcului au fost asociate cu un gard nesigur, iar ideea creării unui gard fundamental se naște. S-a decis închiderea parcului cu un zid de piatră solid, dar A.O. Bernardazzi a sugerat turnarea unui gard din fontă, care a fost realizat după schițele sale (Imaginea 81).



Imaginea 81 - Vedere generală a gardului existent

Mai târziu, în parc au fost construite cărucioare și leagăne, au apărut diverse cabine și pavilioane pentru vânzarea de kvas, vin, fructe, dulciuri; aici s-a alocat un loc pentru fabricarea apei de răcire. Apoi, pe colțul străzii Bănulescu Bodoni și pe bulevardul principal pe un mic deal din grădină, a fost construit un turn de lemn pentru prima fotografie din Chișinău. Pe locul actualului cinematograful „Patria” a fost construită prima clădire a Nobilei Adunări, apoi a teatrului (Imaginile 82, 83, 84).



Imaginea 82 – Clădirea Adunării Nobile, sec. XIX.



Imaginea 83 - Teatrul Național (perioada 1918-1940)



Imaginea 84 - Starea actuală a clădirii Adunării Nobile (astăzi Cinematograful Patria)

Și din moment ce vorbim despre cinema ca monument arhitectural (clădirea a fost transformată de arhitectul V. Wojciechowski) (Imaginea 84), ar fi mai corect nu numai cu cele istorice, ci și cu cele arhitecturale, să vorbim despre necesitatea reconstruirii clădirii actuale în cea care a fost inițial, Clădirea Adunării Nobile. Mai mult, în timpul reconstituirii recente a clădirii (arhitectul V. Prodan) nu au fost descoperite doar formele sale istorice, ci și practic neschimbate de ferestre, pereți etc. (Imaginea 85, 86). În opinia noastră, aceasta ar fi interpretarea corectă, adică conservarea unui monument istoric, a patrimoniului arhitectural, mai ales că clădirea cinematografei se află pe o temelie veche.



Imaginea 85 - Rămășițe de structuri de perete preexistente (cinematograful Patria)



Imaginea 86 - Rămășițe ale structurilor de perete preexistente

(cinema "Patria") - fila

Revenind la decorarea verde a parcului, trebuie menționat faptul că materialele de arhivă au păstrat numele multor grădinari care au contribuit la decorarea parcului, printre care cel mai important rol, aparent, a aparținut faimosului cultivator local Kun.

În prezent, suprafața parcului este de 7 hectare, are 7 intrări. În grădină există patru fântâni și fiecare este o adevărată capodoperă. Acesta din urmă a fost construită în onoarea celei de-a 165-a aniversări a parcului sub forma unei flori (Imaginea 87).



Imaginea 87 - Fântână în cinstea celei de-a 165-a aniversări a parcului

Fântâna principală este amplasată în centru și toate aleile parcului converg spre ea (imaginea 88).



Imaginea 88 – Aspectul general al fântânii principale

Dar, din păcate, multe dintre ele sunt în stare proastă. În plus, cele două fântâni nu funcționează deloc, ceea ce necesită o intervenție imediată în funcționarea lor normală.

Aproximativ 50 de specii de copaci, arbuști și viță-de-vie cresc în parc, inclusiv specii rareori întâlnite în Moldova - cedru, coajă

canadiană, wisteria și ienupăr virginianum. Prin urmare, este necesar să se trateze cu atenție întreaga dendrologie a parcului și nu numai să se păstreze speciile de copaci și arbuști menționați, ci și să se restabilească ceea ce a fost pierdut.

La intrarea în parc, cu fața spre piața Marii Adunări Naționale (fosta Victorie), iar catedrala se află cel mai semnificativ și popular monument al capitalei - un monument al lui Ștefan cel Mare, Domnul Moldovei (imaginea 89).



Imaginea 89 – Monumentul lui Ștefan cel Mare

În 1923, sculptorului A. Plămădeală i s-a cerut să elaboreze un proiect de monument al lui Ștefan cel Mare. În căutarea unui portret al lui Ștefan, a călătorit la multe mănăstiri în timp ce se afla într-una dintre ele - măn. Humorsk de pe teritoriul României; nu a găsit o miniatură datată în 1475, a cărei valoare a fost că artistul l-a pictat pe Ștefan din viață. Această imagine a fost luată ca bază pentru lucrul la portret. El a

prezentat trei versiuni ale monumentului, iar cea care a fost instalată astăzi în centrul Chișinăului a fost recunoscută drept cea mai bună. Plămădeală a primit ideea de bază în stilul iconografic tradițional cu imaginea principilor (pictograma Boris și Gleb, care este păstrată astăzi la Kiev) a reprezentat baza, doar mâna suveranului cu crucea Plămădeală ridicată mai sus. Acest lucru nu a fost întâmplător: Ștefan cel Mare a fost cunoscut ca reprezentant al credinței ortodoxe. Monumentul a fost turnat în București. Însuși sculptorul a fost solicitat să aleagă locul pe care va fi instalat monumentul. Însă, ulterior, pedestalul a suferit mai multe reconstrucții și diverse locații, însă în final și-a găsit poziția și aspectul inițial. Având în vedere faptul că coroanele și florile sunt aduse în mod constant nu numai de cetățenii Republicii, ci și de oaspeții străini, este necesar să oferim întregului complex și clădirilor din apropiere un aspect decent și un nivel de îmbunătățire, deoarece aceasta este fața capitalei. Pe acest factor este perceput orașul nostru, oamenii noștri, țara noastră. Trebuie menționat și Aleea Clasicilor din parc - un complex sculptural în parcul „Ștefan cel Mare” 90).



Imaginea 90 – Aleea Clasicilor

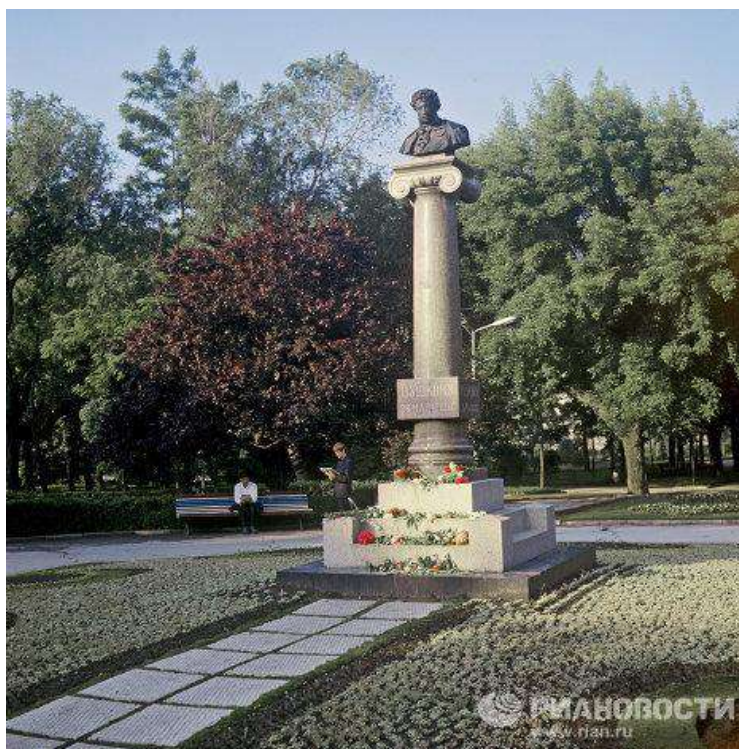
De o parte și de alta a aleii de pe pedestalele granitului lustruit roșu se găsesc busturi de bronz ale scriitorilor, figuri socio-politice și culturale ale Moldovei. Aleea Clasicilor traversează centrul parcului, unde pe o coloană de granit este instalat un bust din bronz al lui A. S. Pușkin (1885) al sculptorului A. M. Opekușin.

Aleea a fost construită în 1958 și de atunci a devenit un loc de vacanță preferat pentru cetățenii și oaspeții capitalei. La început, aleea era alcătuită din 12 busturi, dar în ultimii ani a început să fie completată cu busturi de figuri ale culturii moldovenești, precum și sculpturi ale poezilor și scriitorilor români.

În acest moment, pe Aleea Clasicilor există 25 de busturi, care sunt deja diferite de ideile și stilurile concepute anterior. Din păcate, acestea au diferite scale și, prin urmare, sunt percepute nu ca un singur ansamblu.

Prin urmare, starea lor ar trebui să fie adusă unui design arhitectural și artistic conceput anterior, ceea ce ne va permite să percepem întregul complex ca un ansamblu unic, armonios.

De remarcat este în special monumentul lui A. Pușkin (Imaginea 91).



Imaginea 91 – Monumentul A. S. Pușkin (starea actuală)

Ideea instalării unui monument poetului a apărut la Chișinău în anii 60 ai secolului XIX. În 1880, profesorii de la gimnaziul din Chișinău au vrut să instaleze un bust al poetului în sala de adunări a gimnaziului, dar nu aveau destui bani. Apoi, cu sprijinul Ministerului de Interne, a început colectarea donațiilor pentru monument.

Când s-au strâns fondurile, președintele societății iubitorilor de artă dramatică A. Lazarev a apelat la sculptorul A. M. Opekușin cu o cerere de a sculpta un monument pentru Pușkin în oraș. În acest moment, sculptorul lucra doar la monumentul său pentru Moscova. Iată un extras din răspunsul sculptorului: „Permiteți-mi să vă ofer un bust colosal,

adică un cap de aceeași dimensiune și cu același model ca pe statuia Pușkin din Moscova».

În 1881, bustul poetului, executat de Opekușin, a fost livrat Chișinăului pe calea ferată. Mai târziu, sub supravegherea unui sculptor, a fost sculptată o coloană de granit cu un pedestal. Construcția monumentului în 1881-1885. a fost implicată o comisie specială. 26 mai 1885, de ziua de naștere a poetului, cu o adunare uriașă de oameni, monumentul a fost dezvăluit pe una dintre aleile laterale ale parcului.

Pe partea din față a monumentului se află o inscripție laconică: „Pușkin, 26 mai 1885”. Pe partea din spate se află o poză neterminată din poemul „Ovidiu”: „Aici, am anunțat lira deșertului nordic, am rătăcit ...”, iar anii șederii sale la Chișinău sunt enumerați - din 1820 până în 1823. Bustul Pușkin a fost făcut în 1881, dar inscripția a apărut după aproape trei ani de discuții și coordonare cu autoritățile. Cert este că nu există astfel de cuvinte în textele scrise de mână. În 1937, cu ocazia centenarului morții, a apărut o inscripție în stânga pedestalului din aceleași linii din poem, dar în limba română.

După cum demonstrează fotografiile și gravurile vremii, monumentul a fost în primul rând înconjurat de lanțuri. La mijlocul anilor '50, monumentul a fost mutat în centrul parcului și instalat pe axa Aleii Clasicilor (Imaginea 92).



Imaginea 92 - Monumentul lui A. S. Pușkin (vedere originală din secolul al XIX-lea)

În toate parcurile istorice, din păcate, există intervenții foarte grave în structura arhitecturală și de planificare. În primul rând, acest lucru se datorează plasării în curs a așa-numitelor forme arhitecturale mici, chioșcuri și pavilioane, diverse atât în stil, cât și în caracteristicile culorii și înălțimii (Imaginea 93).



Imaginea 93 - Amplasarea standurilor la intrarea în parc

Ele nu numai că „poluează” imaginea arhitecturală și artistică a parcurilor, dar reduc semnificativ și valoarea istorică a acestora. Un rol de destabilizare defavorabil în aceste parcuri îl are peisagistica de calitate slabă (Imaginea 94).

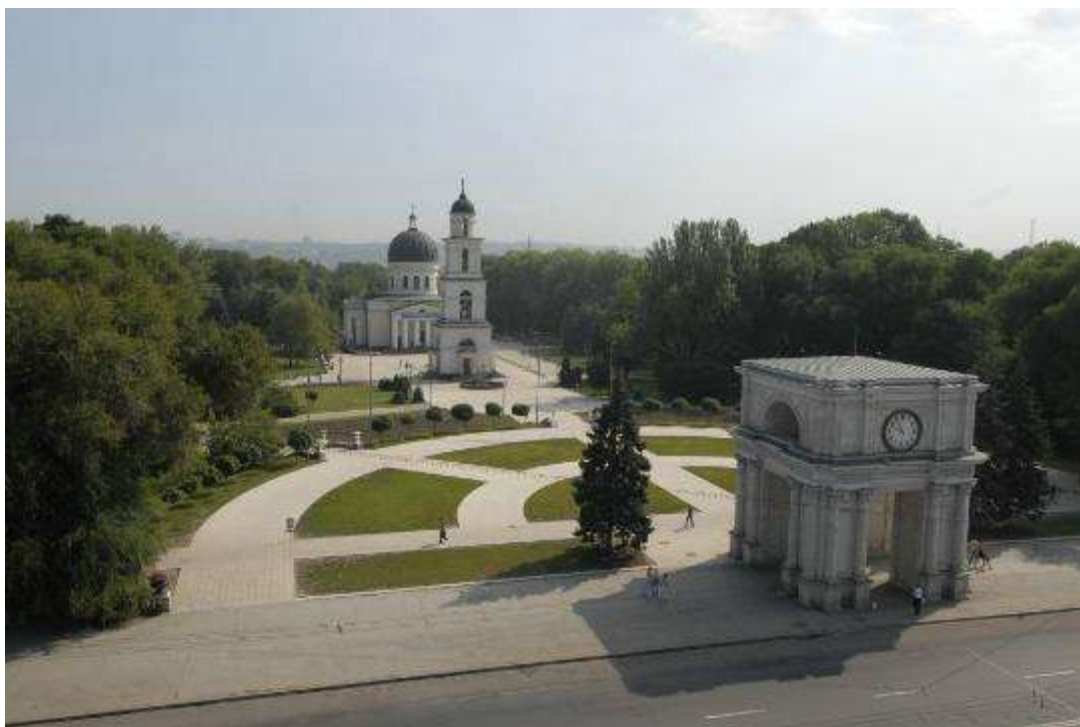


Imaginea 94 - Starea actuală a elementelor de îmbunătățire

În general, este nevoie de o politică conceptuală în reabilitarea, reconstrucția și revitalizarea parcurilor istorice din Chișinău [54].

Un alt parc istoric este considerat Parcul Catedralei, în care se află obiecte religioase (Catedrală, Clopotniță).

Acest complex a fost construit după anumite tehnici arhitecturale și artistice. La începutul secolului XIX Abraham Melnikov (1836) și arhitectul Zaușkevici (1938) au creat unul dintre cele mai interesante ansambluri din Chișinău - Catedrala, Clopotnița și Arcul de Triumf (Imaginea 95).



**Imaginea 95 - Ansamblul catedralei, restaurat
Orașul Chișinău (Starea actuală)**

Toate aceste structuri sunt amplasate pe aceeași axă, care a devenit ulterior axa centrală, principală a orașului (Imaginea 96).



Imaginea 97 - Vederea Catedralei (perioada de război)

Pe baza acestui lucru, este clar că nu ar trebui adăugate alte elemente străine acestui ansamblu arhitectural, istoric, în plus, atât de masive precum așa-numitele facilități ai spațiilor auxiliare, așa cum intenționau unii „urbaniști” să-l îmbogățească.

Este de neînțeles să fi intercalat așa-numitul „Font”, care, de asemenea, nu corespunde canoanelor istoricității și ansamblului. Dar are dimensiuni mici și de aceea a fost ignorat de specialiști, deoarece a afectat ușor integritatea ansamblului arhitectural. Deși mulți înțeleg refuzul gândurilor autorului acestei „mini-minuni”.

Pe baza poziției că acest parc are o funcție religioasă, toate elementele superficiale ar trebui eliminate. Ar trebui efectuate lucrări de curățare pentru a transfera toate standurile, tăvile, panourile publicitare etc., care sunt inacceptabile pentru un astfel de parc. Atunci acest minunat ansamblu din secolul al XIX-lea va trăi o viață plină de sânge și va deveni nu doar un loc preferat pentru toți locuitorii ortodocșilor din Chișinău, dar și pentru toți cetățenii țării, precum și turiști străini.

O notă deosebită este „obișnuirea” săpării nivelului inferior al spațiilor verzi ale parcurilor istorice (Imaginea 98).



Imaginea 98 - „Metoda” din Chișinău de amenajare a zonei din jurul copacilor

În primul rând, acest lucru nu duce la îmbunătățirea și stabilizarea stratului inferior al spațiilor verzi (iarbă, flori etc.). Gazonul este distrus anual, deși ar trebui să devină principalul covor verde al parcurilor.

Dar cel mai important, terenul excavat contribuie la eroziunea vântului, iar pe vreme ploioasă - murdărie. Împreună - acest lucru afectează negativ situația de mediu din oraș. Aceasta este una dintre sursele de praf din mediul istoric urban. Ciudat, dar în parcuri își au originea aceste „tradiții” inutile. Ele trebuie eradicat și respectă regulile stabilite în industria de construcții a parcului global - pe schema de culori a băncilor, pereților de reținere, precum și a altor forme arhitecturale mici.

Trebuie menționat că fiecare dintre aceste parcuri istorice are propria funcție istorică. Catedrala - religioasă, Ștefan cel Mare - culturală și educațională. Pe baza acestui lucru, toate funcțiile paralele ar trebui să provină în principal din aceste spații. Acestea necesită o abordare profesională a reconstrucției, în conformitate cu toate canoanele de planificare urbană, arhitecturală și artistică. Din motive similare, este posibilă reconstrucția și revitalizarea altor parcuri din Chișinău (Dendrariu, Valea Morilor).

III. 5 Formarea spațiilor pietonale și amenajarea teritoriului

Odată cu spațiile pietonale din parcuri, alei și piețe, a început transformarea activă a unor străzi și drumuri în zone pietonale. Acest proces este nou pentru Chișinău, prin urmare, din păcate, au fost permise abateri grave de la cerințele și normele metodologice și de proiectare. În primul rând, este necesară o abordare cuprinzătoare pentru crearea unui singur ansamblu de mediu, o imagine unică și o soluție arhitecturală și spațială care întrunește, în primul rând, funcționalitatea spațiului pietonal. Din păcate, schemele de transport nu au fost implementate inițial, ceea ce a dus la o distorsiune a conceptului de stradă pietonală, întrucât se intersectează cu partea carosabilă și pe două străzi (str. Columna și str. Alexandru cel Bun). Apoi, este necesar să se dezvolte zonarea funcțională în conformitate cu cerințele pentru străzile pietonale. Cel mai confortabil spațiu pietonal este considerat a fi o lățime de 15-20 m, cu pavaj convenabil pentru trecerea prin el și rezistent la abraziune. În cazurile în care strada pietonală nu include parcuri naturale, spațiul pietonal poate fi dotat cu elemente de amenajare. În plus, este necesar, la nivel corespunzător, consultarea cu populația, astfel încât schimbările arhitecturale și funcționale să nu provoace o opoziție serioasă din partea Chișinăului.

Trebuie menționat că, atunci când se proiectează zone pietonale, se acordă o atenție deosebită scenariului propus pentru organizarea diverselor procese funcționale pe teritoriul lor, fapt confirmat de funcționarea zonei pietonale. O atenție deosebită la proiectarea unei zone pietonale ar trebui acordată organizării de intrări în spațiul pietonal, fixarea zonelor funcționale individuale, focalizarea informațiilor vizuale, fixarea și evidențierea accentelor și dominanțelor sistemice (Imaginile 99, 100).

Se pare că, în acest scenariu, partea istorică a Chișinăului, precum și alte câteva zone ale orașului, pot fi dezvoltate urbanistic.



Imaginea 99 - Schema zonei pietonale din partea centrală a orașului



Imaginea 100 – Un fragment din strada pietonală

Străzile și zonele pietonale sunt centre de transport urban bine echipate și străzi multifuncționale în structura orașelor moderne care îndeplinesc funcții tradiționale ale orașului (turism, comercial, cultural și educațional etc.). Separarea fluxurilor pietonale și a traficului crește confortul, siguranța și accelerează circulația persoanelor în centrul orașului, adică permite obținerea unei compactități temporare mai mari a centrului datorită mișcării crescute și, de asemenea, stimulează mersul pe jos. Pentru aceasta, sunt create trasee pietonale speciale, zone pietonale, sisteme de intersecții elevate și subterane ale fluxurilor pietonale și ale traficului. Avem de fapt o soluție pentru zona din partea centrală a orașului - acestea sunt spații de parc cu acces la așa-numita stradă pietonală.

Întrucât la Chișinău deficitul de zone pietonale continuă, acesta ar trebui, după părerea noastră, să indice importanța și necesitatea acestora. Zona pietonală poate fi multifuncțională (complexă) și mono-funcțională. Cele mai viabile sunt spațiile pietonale multifuncționale. Zonele pietonale compuse din mai multe străzi și piețe pietonale pot fi proiectate folosind principiul specializării. Astfel, unele străzi din zona pietonală pot avea doar valoare simplă, altele - comercială, altele - cultural-educatională, a patra - recreativă și turistică.

În plus, o stradă pietonală sau o zonă pietonală pot fi diferențiate funcțional într-o anumită zonă, în funcție de semnificația și activitatea actuală a acestora. De exemplu, unele locuri pot fi adaptate special pentru vârstnici și copii, altele pentru turiști etc.

În plus față de funcțiile deja enumerate, zonele pietonale joacă rolul unui loc de contacte publice, întâlniri individuale în masă atât pe stradă, cât și în interiorul clădirilor și complexelor. Străzile și piețele nu încetează să mai joace un rol de comunicare, ele se transformă în locații pentru evenimente culturale, târguri, jocuri pentru copii: o serie de funcții se desfășoară în afara clădirilor, pe stradă (cafenele de vară, restaurante, pavilioane comerciale, expoziții comerciale etc.).

Experiența internațională indică o scădere a zonei instituțiilor comerciale din zonele pietonale, dobândind adesea caracterul unui spectacol. Trebuie menționat că, la proiectarea zonelor pietonale, se acordă o atenție specială scenariului propus de organizare a proceselor funcționale pe teritoriul lor.

Funcția de a trăi în zonele pietonale urbane este una dintre cele necesare, ceea ce contribuie la „revitalizarea” spațiului seara, când activitatea zonelor pietonale este semnificativ redusă. Nu este recomandat ca locuințele să fie orientate către spațiul pietonal, este mai bine să vă orientați către spațiul din curte, adică zonele rezidențiale sunt

reglementate în spațiul din interiorul curților, ceea ce vă permite să le izolați de fundalul mereu zgomotos al zonei pietonale.

Străzile și zonele pietonale sunt de obicei mai mari decât cele tradiționale, nivelul de confort al mediului arhitectural, condițiile sanitare îmbunătățite și au o concentrație ridicată de facilități de servicii episodice unice pentru oraș.

Mediul arhitectural al zonei pietonale ar trebui să fie informativ, permițându-vă să navigați pe fiecare porțiune de drum. Cel mai important factor în crearea atmosferei unei zone pietonale este culoarea fațadelor clădirii, care poate avea ca scop evidențierea principalelor focale de atracție (clădiri, piese, fragmente de construcție) în structura zonei pietonale. O atenție deosebită la proiectarea unei zone pietonale ar trebui acordată organizării de intrări în spațiul pietonal, fixarea zonelor funcționale individuale, focalizarea informațiilor vizuale, fixarea și evidențierea accentelor și dominanțelor sistemice.

Zona pietonală trebuie să fie mare. Sentimentul de exces este creat de o stradă de 10-15 m lățime și pasaje acoperite cu 7-6 m lățime și 60 m lungime.

O stradă pietonală cu lățimea de 5-15 m ar trebui să respecte 1,5-5 - clădirea cu etaj și strada cu lățimea de 15-20 m poate fi organizată pe baza bulevardului sau echipată pur și simplu cu forme arhitecturale mici, chioșcuri, sculpturi, mini-cafenele, fântâni, bănci, amenajare. Pe lângă străzi, zonele pietonale pot fi incluse în structura zonelor pietonale, a căror dimensiune medie nu trebuie să depășească 1 ha.

Sistemul zonei pietonale (adică sistemul de străzi pietonale și alei) poate ocupa 15-20 ha din teritoriul centrului istoric. Lungimea maximă a unei străzi pietonale este de 800 - 2000 m, lungimea optimă a unei străzi este lungimea lor 600 - 1000 m, ceea ce corespunde unei plimbări care durează 10-15 minute. Lungimea totală a traseelor pietonale din zona pietonală poate fi de 1,5-4,0 km cu lățimea de 7-20 m. Cu lățimea străzii de 7-15 m, se realizează o percepție în două sensuri a clădirilor din jur. Cu o lățime de stradă de 25-40 m, este necesară amenajarea părții sale de mijloc cu un bulevard sau forme mici. Pavarea zonelor pietonale poate fi realizată atât printr-o piatră naturală, cât și artificială. Pentru a ilumina zonele pietonale, utilizați, de obicei, lămpile de podea înalte de 3,5-4,5 m. Grădinaritul include de obicei peluze, paturi de flori, uneori copaci și arbuști în palete, dar în niciun caz plantări lemnoase masive.

În ultima perioadă pasajele parcului public (străzile comerciale sub un acoperiș de sticlă) au câștigat o popularitate deosebită în structura zonelor pietonale.

Această experiență trebuie folosită și poate fi în zona reconstruită a pieței centrale.

Pasajele sunt create de obicei prin reconstrucția mai multor clădiri situate pe același amplasament sau printr-o nouă structură care utilizează spațiul intra-cartier. Acest principiu ar trebui utilizat în reconstrucția teritoriului de mai sus.

Acest lucru vă permite să creați spațiu de vânzare suplimentar și să ușurați principalele comunicații pentru pietoni.

O analiză comparativă a arătat că crearea prin reconstrucție a zonelor pietonale este de 9-10 ori mai ieftină decât construcția de centre comerciale publice pe teritorii noi.

Capitolul IV

Reabilitarea părții istorice a Chișinăului

IV.1 Condiții pentru reconstrucția și revitalizarea centrului istoric

Modificările concepțiilor arhitecturale și de dezvoltare urbană a Chișinăului impun noi cerințe pentru reconstrucția și renovarea mediului istoric din partea centrală a capitalei. În primul rând, aceasta este necesitatea compactării dezvoltării zonelor centrale ale orașului, datorită demolării locuințelor și clădirilor, în creșterea numărului de etaje ale clădirilor istorice valoroase (inclusiv monumente istorice, culturale și de arhitectură) și păstrarea cadrului de planificare istorică a orașului. Condițiile de reconstrucție și renovare impun anumite restricții asupra activităților proiectanților, deoarece există diferențe grave față de planificarea urbană în zone libere de dezvoltare. În primul rând, este necesar, într-o măsură sau alta, să ținem cont de specificul mediului arhitectural particular și să rezolvăm problemele creșterii confortului, esteticii și amenajării. Structurile arhitecturale ar trebui introduse ținând cont de înălțimea și stilul unui anumit fragment al orașului.

Interconectarea clădirilor istorice și a construcțiilor noi ar trebui să formeze un nou mediu arhitectural și istoric.

În plus, apariția, împreună cu monumentele autonome de arhitectură a unei noi clădiri, vor aduce protecția patrimoniului la un nou nivel de planificare, formarea ansamblurilor pe scară largă și a teritoriilor locurilor de interes. Pentru a da integritate dezvoltării istorice și arhitecturale a zonelor de planificare centrală a orașului, este necesar să se păstreze cadrul de planificare asociat (o rețea de străzi și drumuri istorice) [55].

Organizațiile de proiectare care încep să renoveze un cartier sau fragment istoric se confruntă cu misiunea de a dezvolta un concept de dezvoltare într-o situație de reglementare strictă și lipsa teritoriilor libere.

O analiză completă pre-proiect a teritoriului trimestrului ar trebui să se bazeze pe studiul documentației actuale de reglementare (planul principal al orașului, planul istoric și cultural cu evidențierea monumentelor istorice și arhitecturale, reclamații ale dezvoltării urbane, registre ale patrimoniului istoric și cultural protejat), precum și efectuarea de sondaje de teren privind dezvoltarea cartierului, inclusiv foto-fixarea clădirilor existente.

Conceptele de proiectare, bazate pe varianta de proiectare, cu selectarea ulterioară a soluției optime de proiectare bazate pe indicatorii de proiectare de bază obținuți pentru trimestru, nu trebuie să fie numai de acord cu „Clientul”, principalul Arhitect al orașului, ci și consultat cu populația. Întrucât este tocmai o discuție la scară largă care va ajuta la găsirea unui compromis, dar în realitate - soluția optimă pentru construirea unui anumit fragment al orașului.

Dezvoltarea unei propuneri de proiect pentru reconstrucția și renovarea unui cartier istoric cu calculul indicatorilor tehnici și economici, bazat pe compromisuri rezonabile între cercetarea istorică și construcțiile noi, va oferi un răspuns la:

- posibilitatea dezvoltării ulterioare a centrului și teritoriilor orașului cu scop istoric și cultural;
- îmbunătățirea calității cazării în centru;
- creșterea atractivității investiționale a teritoriilor prin menținerea integrității dezvoltării, creșterea numărului de etaje și îmbunătățirea calităților arhitecturale ale construcției moderne de înlocuire;
- diversitatea mediului de viață în limitele centrului istoric și prioritatea dezvoltării funcțiilor publice, precum și lichidarea fondului de urgență și a celui învechit și determinarea rezervelor teritoriale vizate ale centrului istoric pentru construcții noi de înaltă calitate.

Iată o listă de probleme din centrul istoric al Chișinăului [56]:

- dezvoltarea centrului istoric al orașului, cu păstrarea obiectelor de patrimoniu cultural, identificarea resurselor de dezvoltare teritorială;
- desemnarea direcțiilor pentru actualizarea dezvoltării centrului istoric și a altor teritorii din contextul istoric și cultural, cu determinarea posibilității de a forma noi repere și dominante;
- funcționarea centrului istoric al orașului, inclusiv identificarea zonelor de dezvoltare a centrelor de afaceri și a subcentrelor;
- amplasarea de noi obiecte de peisaj în structura centrului istoric, inclusiv mici parcuri, piețe și „buzunare verzi”;
- formarea unui sistem de zone turistice ale orașului, cu includerea patrimoniului istoric și cultural ca obiecte de demonstrație și vizitare;
- reconstrucția rețelei de transport și pietoni din centrul orașului, inclusiv amplasarea unor parcuri permanente (subterane, cu mai multe niveluri), unificarea obiectelor de demonstrație prin rutele pietonale, crearea zonelor pietonale și a străzilor orașului, folosind în acest scop atât rețeaua de străzi și drumuri existente, cât și spațiul din interiorul ogrăzilor.

IV.2 Conținutul studiilor pre-design

Se presupune că compoziția lucrării pre-proiectare efectuează o analiză cuprinzătoare a sfertului cu fixarea fotografică a obiectelor atât de natură istorică, clădiri vechi, cât și construcții moderne. O analiză cuprinzătoare constă într-o analiză a situației actuale de dezvoltare urbană și o evaluare a posibilității renovării acestui teritoriu. Ca urmare a acestei analize, este necesar să se clarifice parametrii și numărul de rezerve teritoriale, precum și valoarea demolării propuse a clădirilor existente în limitele sale.

Analiza situației de planificare urbană actuală implică și determinarea zonei de dezvoltare urbană a zonei renovate (cartierul reconstruit) în structura clădirilor istorice (în centrul istoric, în pragul centrului istoric al orașului, în zona de mijloc etc.), a zonelor de activitate socială a populației și a autostrăzilor (stradă urbană de viteză ridicată, raională, locală, cu transport public, de marfă sau de pasageri). Scopul funcțional al dezvoltării trimestrului este determinat (în principal funcția rezidențială, rezidențială și publică, rezidențială în combinație cu locurile de muncă etc.).

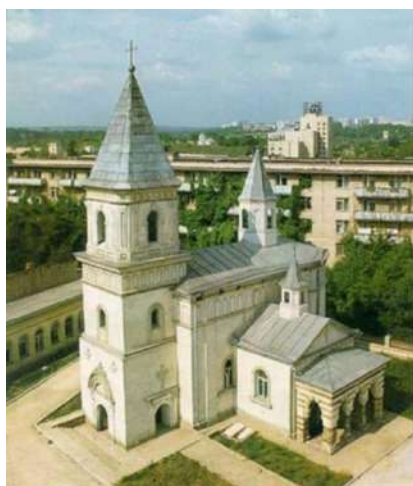
În plus, sunt evidențiate conexiunile de planificare compozițională a sfertului cu împrejurimile sale, principalele noduri compoziționale și axe sunt fixate. Rezultatele analizei sunt reflectate în diagrame:

- analiza situațională se realizează conform planului general al orașului, regulilor de dezvoltare și renovare a cartierelor istorice din Chișinău;

- evaluarea structurii trimestrului se realizează pe două direcții: analiza istorică și analiza stării actuale a trimestrului;

- analiza istorică a trimestrului necesită determinarea importanței istorice și culturale atât a construcției, cât și a întregului patrimoniu cultural.

Moștenirea istorică și culturală din cartier este reprezentată de obiecte imobile (clădiri), precum și de stratul cultural arheologic (unde cercetarea arheologică este posibilă sau există deja). Astfel de exemple includ săpături arheologice în zona bisericii armene din Str. Piața Veche 8, (Imagini 101, 102, 103).



Imag. 101 Biserica Apostolică Armenească Imag. 102 Începerea construcției lângă Sfânta Fecioară a Chișinăului cu biserica, or. Chișinău



Imaginea 103 - Șantier arheologic la locul construcției, or. Chișinău

Obiectele protejate includ monumente, ansambluri și locuri de interes.

În timpul lucrărilor de proiectare prealabilă, este necesar să se facă o selecție din registrul obiectelor de patrimoniu cultural protejat pentru acele clădiri situate în cartierul supus renovării. Obiectul protecției pot fi fațadele individuale, clădirile în general și interiorul acestora, o moșie a orașului cu clădirile sale, piețele, parcurile etc.

În cazul în care numai fațadele principale ale clădirii fac obiectul protecției, este posibilă cea mai radicală modernizare a dezvoltării din interiorul cartierelor. Blocurile întregi pot fi curățate și fațadele sunt complet conservate și fortificate. Mai mult, modernizarea poate fi realizată atât în unitatea de stil cu monumentul păstrat, cât și în diferența de stil, în „contra-stil” (imaginea 104, 105, 106).



Imaginea 104 - Fațada păstrată a fostei clădiri a Societății de Credit din Chișinău



Imaginea 105 - Propunere de integrare și restaurare a fațadei principale a clădirii fostei Societăți de Credit din Chișinău, pe baza „contra-stilului”(arh. Lupașcu V.)



Imaginea 106 - Proiect de integrare și restaurare a fațadei principale a clădirii fostei Societăți de Credit Chișinău, folosind tehnici stilistice comune(arh. Lupașcu V.)

Metodele de unitate stilistică pot fi alese pentru a sublinia în continuare apartenența clădirii la epoca secolului al XIX-lea, dar

„contra-stilul” poate sublinia, de asemenea, epoca construcției de clădiri și, odată cu aceasta, perioada renovării.

Analiza stării actuale a trimestrului este realizată pentru a asigura siguranța obiectului patrimoniului cultural în mediul său istoric. Pe teritoriul alăturat, sunt stabilite zone de protecție a obiectului patrimoniului cultural: o zonă de securitate, o zonă pentru reglementarea dezvoltării și activităților economice, o zonă de peisaj natural protejat.

IV.3 Renovarea mediului istoric al orașului

Una dintre cele mai importante probleme în renovarea mediului istoric al orașului este dezvoltarea principiilor reformatei dezvoltări a centrului istoric (imag. 107, 108).



Imaginea 107 - Sinagoga și Yeshiva de pe strada Rabby Zirelson din Chișinău (starea actuală)



**Imaginea 108 - Sinagoga și Yeshiva de pe strada Rabby Zirelson din Chișinău
(Proiect de restaurare, arh. V. Lupașcu)**

Formatarea clădirilor ar trebui să excludă proiectarea și construcția tipică pe acest teritoriu și ar trebui să înlocuiască treptat declinul, deformând clădirile standard și industriale cu clădiri realizate în conformitate cu proiecte individuale, precum și să reglementeze creșterea spațiilor verzi, construcția de garaje subterane și parcuri, precum și un nivel ridicat de îmbunătățiri.

Construcția nouă în centrele istorice ale orașelor și în orice moment istoric se realizează din condițiile rentabilității, inclusiv cu o creștere a înălțimii clădirilor. Este imposibil de negat complet posibilitatea de a construi clădiri înalte în centrele istorice ale orașului, inclusiv pentru Chișinău, dar strategia de plasare a acestora ar trebui să respecte următoarele reguli:

- nu ar trebui să împiedice percepția dominanțelor și monumentelor istorice valoroase, să distrugă integritatea percepției clădirilor istorice;
- ar trebui să fie, de regulă, asemănătoare și nu ar trebui să fie case de platou care arătau clădiri istorice în panoramele orașului;
- Reperele înalte disting teritoriile piețelor și centrelor istorice, a căror scară de dezvoltare nu mai îndeplinește cerințele unui oraș modern.

În plus, faptul că în anii 70-80 au făcut primii pași pentru creșterea numărului de etaje ale arterei principale a orașului (acum Ștefan cel Mare) - clădirile Agropromului, Parlamentului, Președinției, Ministerului Comunicațiilor și multe alte clădiri înalte, dintre care numărul de etaje ajunge la 15-20 de etaje. Consider că scara drumului central trebuie

continuată să crească până la 20-30 de etaje prin - sau reconstrucție sau renovarea unei fundații din perioada 50-60, multe dintre ele au epuizat limita imaginii arhitecturale și artistice.

În mod firesc, înălțimea poate fi rezolvată și prin înlocuirea clădirilor vechi din zonele de planificare istorică, care ar trebui să urmeze următoarea schemă:

- cartierele în care nu s-au păstrat locurile de patrimoniu cultural sunt supuse unei reînnoiri complete, păstrând liniile roșii de construcție;
- fragmentele de străzi, care reprezintă etapele istoriei dezvoltării urbane a orașului, trebuie păstrate indiferent de gradul de dezvoltare a capitalului;
- cartierele în care au fost păstrate monumente individuale și clădiri valoroase ar trebui să fie stăpânite pe baza integrării vechiului și noului, cu păstrarea unei „memorii de loc”, adică a dovezilor materiale de istoricitate.

Restabilirea unui sistem de dominanți și accente vizuale într-un oraș istoric este una dintre cele mai dificile sarcini cu care se confruntă comunitatea arhitecturală. Prin urmare, această sarcină poate fi realizată prin următoarele tehnici:

- crearea de noi accente de intra-citate și dominanți;
- introducerea detaliilor verticale în structura accentului de mare altitudine existent (dispozitivul unei lămpi de lumină, fixarea colțului unei clădiri, iluminarea luminii, precum și construcția cu accent ridicat);
- instalarea unui monument sculptural sau a altor elemente de îmbunătățire urbană, care au un conținut mai mare în comparație cu plasticul arhitectural al clădirii;
- restaurarea dominanților istorici pierduți (un exemplu este clopotnița complexului catedralei din centrul Chișinăului, construită în 1836 și restaurată în anii 90 ai secolului XX (fig. 109, 110)), despre care am menționat deja în studiul nostru.



Imag.109 Complexul Catedrala „Catedrala Nașterii lui Isus Hristos“.

Imag. 110. Complexul fără clopotniță, a doua jumătate a sec. XIX

Dominanții pierduți ai orașului pot fi, de asemenea, considerați toate clădirile înalte ale secolului XIX, distruse în perioada de dinainte de război, militară și postbelică. Este vorba despre clădiri civile, rezidențiale, religioase etc. (Imagini 111-115).



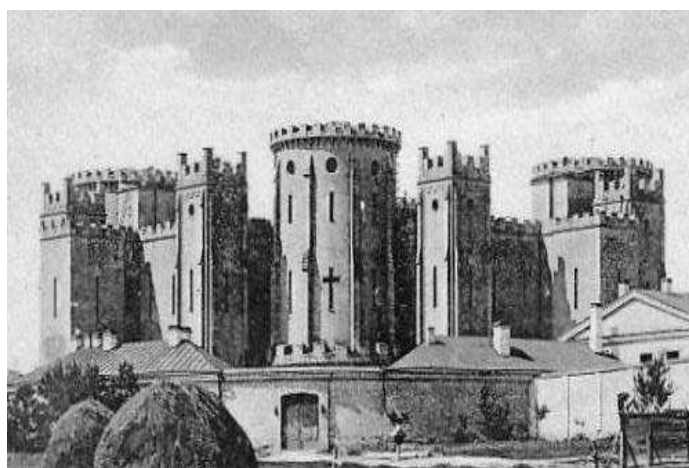
Imaginea 111 – Casa lui Schwartzman de pe str. Pușkin, Secolul XIX-XX.



Imaginea 112 - Casa diecezană de pe strada Alexandrov (Ștefan cel Mare) secolul XIX-XX.



Imaginea 113 - Hotelul "Bristol" de pe strada Alexandrov (Ștefan cel Mare) Secolul XIX-XX.



Imaginea 114 - Castelul din Piața Senna, sec. XIX-XX



Imaginea 115 - Hotelul "Palace" de pe str. Alexandrov (Ștefan cel Mare) Secolul XIX-XX.

Aceasta este doar o parte nesemnificativă a trecutului istoric „ridicat” al Chișinăului, care a fost distrusă fără milă în mai mulți ani ai secolului XX.

Fără îndoială, că a distrus cele mai semnificative clădiri ale centrului în secolul XX, păstrând doar un număr mic dintre ele, din anumite motive în 1986, Chișinăul a adoptat statutul de oraș istoric în care au lipsit clădirile și structurile istorice menționate mai sus, dar o listă de mii de obiecte care ar putea fi numite „Monumentul” epocii.

Trebuie subliniat faptul că, pe parcursul dezvoltării sale, Chișinăul nu a reușit să pună problema conservării sau revitalizării orașului medieval. Astăzi, când unele fragmente din Evul Mediu erau încă păstrate (o rețea de străzi, unele clădiri, structuri subterane, pavele etc.), are sens să finalizăm aceste lucrări fragmentare. Acest lucru va oferi orașului adevărata istoricitate și turismul atractiv (Imaginea 116).



Imaginea 116 - Pietrele de pavaj, care s-au păstrat, de pe str. Ioan Botezătorul

După cum am remarcat, de-a lungul acestor secole, factorii negativi provocați de dezastre naturale și militare au influențat și dezvoltarea orașului.

Principalele catastrofe au fost marcate de războaie (1796-1799, 1812, 1944). Cea mai gravă distrugere a urmat în timpul celui de-al doilea război mondial și în perioada postbelică.

Majoritatea clădirilor au fost distruse, aproximativ 75-80% din fondul total de construcții al orașului a fost grav deteriorat.

Dar nu numai din cauza operațiunii militare Iași-Chișinău efectuată de trupele sovietice în 1944 și bombardamentul intensiv al orașului a fost transformat în ruine (Imaginea 117-124).



Imaginea 117 - Chișinău în 1944 (ziarul „St. Petersburg Times” din 20 septembrie 1941 „Consecințele războiului pentru un oraș modern?”)



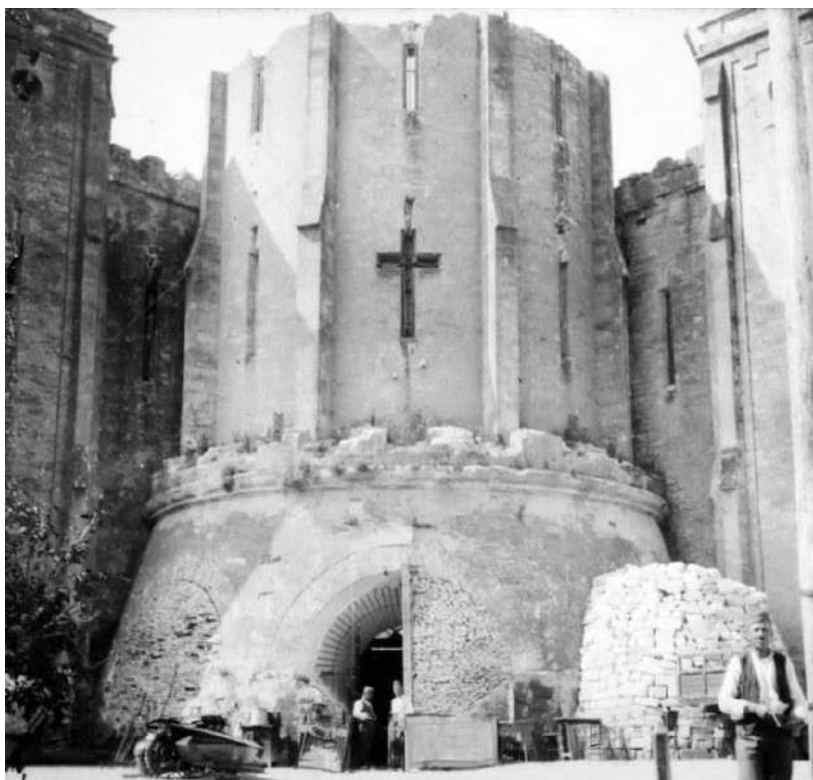
Imaginea 118 – Hotelul "Palas" (Oldchisinau.com.)



**Imaginea 119 - Liceul „Ferdinand” în locul actualei clădiri SIS.
(Oldchisinau.com.)**



**Imaginea 120 - Ansamblul de clădiri din centrul Chișinăului în 1944
(Oldchisinau.com.)**



Imaginea 121 - Castelul din Piața Senna (distrus) -1941 (Oldchisinau.com.)



Imaginea 122 - Un fragment din clădirea distrusă din centrul Chișinăului (Oldchisinau.com.)

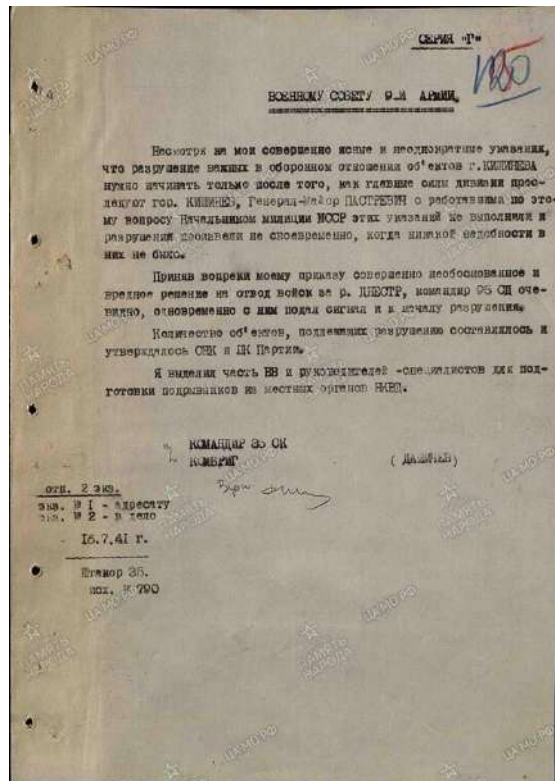


Imaginea 123 - Clădirea stricată a Casei Eparhiale



Imaginea 124 - Construcție nouă pe ruinele clădirilor distruse în perioada postbelică (Oldchisinau.com.)

În 1941, când trupele sovietice au părăsit orașul, s-a dat ordin să arunce în aer și să distrugă cele mai importante, valoroase și interesante clădiri ale orașului [57]. Acest lucru este demonstrat de unele documente secrete stocate în arhivele KGB [58] (Imagini 125,126).



Imaginea 125 - Materiale de arhivă ale Ministerului Apărării din Federația Rusă

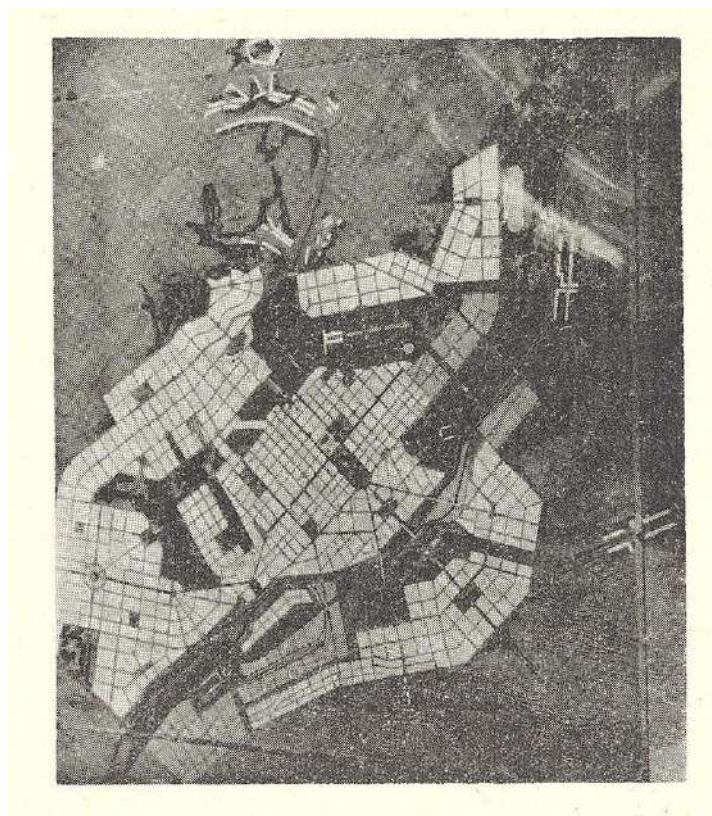
Список зданий, подлежащих разрушению		
№	Наименование здания	Содержание
1	Штаб-квартира, корпус 1	Разрушить
2	Штаб-квартира, корпус 2	Разрушить
3	Штаб-квартира, корпус 3	Разрушить
4	Штаб-квартира, корпус 4	Разрушить
5	Штаб-квартира, корпус 5	Разрушить
6	Штаб-квартира, корпус 6	Разрушить
7	Штаб-квартира, корпус 7	Разрушить
8	Штаб-квартира, корпус 8	Разрушить
9	Штаб-квартира, корпус 9	Разрушить
10	Штаб-квартира, корпус 10	Разрушить
11	Штаб-квартира, корпус 11	Разрушить
12	Штаб-квартира, корпус 12	Разрушить
13	Штаб-квартира, корпус 13	Разрушить
14	Штаб-квартира, корпус 14	Разрушить
15	Штаб-квартира, корпус 15	Разрушить
16	Штаб-квартира, корпус 16	Разрушить
17	Штаб-квартира, корпус 17	Разрушить
18	Штаб-квартира, корпус 18	Разрушить
19	Штаб-квартира, корпус 19	Разрушить
20	Штаб-квартира, корпус 20	Разрушить
21	Штаб-квартира, корпус 21	Разрушить
22	Штаб-квартира, корпус 22	Разрушить
23	Штаб-квартира, корпус 23	Разрушить
24	Штаб-квартира, корпус 24	Разрушить
25	Штаб-квартира, корпус 25	Разрушить
26	Штаб-квартира, корпус 26	Разрушить
27	Штаб-квартира, корпус 27	Разрушить
28	Штаб-квартира, корпус 28	Разрушить
29	Штаб-квартира, корпус 29	Разрушить
30	Штаб-квартира, корпус 30	Разрушить
31	Штаб-квартира, корпус 31	Разрушить
32	Штаб-квартира, корпус 32	Разрушить
33	Штаб-квартира, корпус 33	Разрушить
34	Штаб-квартира, корпус 34	Разрушить
35	Штаб-квартира, корпус 35	Разрушить
36	Штаб-квартира, корпус 36	Разрушить
37	Штаб-квартира, корпус 37	Разрушить
38	Штаб-квартира, корпус 38	Разрушить
39	Штаб-квартира, корпус 39	Разрушить
40	Штаб-квартира, корпус 40	Разрушить

Imaginea 126 - Materiale de arhivare ale Ministerului Apărării din Federația Rusă (lista clădirilor care urmează să fie distruse)

Fără îndoială, după atâtea devastări, a fost necesară o politică de renovare, reconstrucție a orașului, dar, din păcate, o astfel de sarcină arhitecturală și urbanistică nu a fost stabilită pentru arhitecții din acea vreme. Da, nu s-au străduit în special să recreeze orașul istoric. Deși în Europa, după cel de-al doilea război mondial, nu numai clădirile, ci orașele întregi au fost restaurate în contextul arhitectural și stilistic al istoricității trecutului (Varșovia, Dresda etc.).

Conform principiului noilor viziuni și al unei nesocotiri complete pentru trecut, s-a propus dezvoltarea Chișinăului (Imaginea 127).

Trebuie menționat că în această idee de dezvoltare urbană se citește distrugerea completă a „orașului medieval” - „orașul inferior”, cu caracteristicile sale nu numai arhitecturale, ci și de planificare.



Imaginea 127 - Arcul planului de dezvoltare postbelic al Chișinăului. Șciusev(1945-1947) (Smirnov. Urbanistica Moldovei = Urbanistica Moldovei, Chișinău 1966, p. 37)

Inundațiile care au avut loc după ieșirile apelor râului Bâc în diferite perioade istorice ale existenței orașului au avut un impact

puternic asupra schimbării structurii de planificare urbană a Chișinăului. Formarea lacului Ghidighici în anii 60 ai secolului XX, a oprit acest fenomen catastrofal, iar acum este o barieră serioasă pentru inundații.

Nu trebuie să uităm că Chișinăul se află într-o zonă seismică. În diferite perioade din istoria sa, au avut loc cutremure grave. Acestea au fost cutremurele din 1701, 1738 și 1802. (Un cutremur puternic, de mai mult de 8 puncte pe scara Richter), precum și 1838, 1940, 1977. Este evident că în urma unor astfel de cutremure s-au schimbat nu numai calitățile arhitecturale ale clădirilor, ci și structura de amenajare a orașului.

IV.4 Formarea integrității mediului urban din Chișinău

Integritatea mediului urban este sarcina principală a reconstrucției și renovării mediului arhitectural și istoric al orașului. La renovarea centrului Chișinău, terenul trebuie să fie luat în considerare și în același timp, poate fi adoptată o schemă de dezvoltare a spațiului, care va rezolva una dintre cele mai importante probleme de transport ale centrului istoric - organizarea parcărilor în detrimentul amenajării lor la nivelurile de la sol și subteran.

Având în vedere dealurile Chișinăului, dezvoltarea unui spațiu nou este posibilă în conformitate cu schema terasei. Acceptarea spațiului pe mai multe niveluri implică adâncirea de noi spații în raport cu suprafața de zi modernă, precum un sit arheologic.

Acesta din urmă contribuie la dezvoltarea urbanismului subteran, care din cele mai vechi timpuri era tipic pentru Chișinău (cariere abandonate, găuri subterane, tunele, pivnițe adânci etc.). Pentru a păstra integritatea clădirilor istorice și formarea ansamblului mediului urban, este necesară organizarea cu atenție a introducerii de noi obiecte și plasarea regulată a accentelor compoziționale în mediu (imaginile 128-131).



Imaginea 128 - Starea străzii Armeneasca înainte de a face schimbările mediului urban



Imaginea 129 - Schimbarea clădirilor detașate și transformarea lor într-o structură liniară perimetrală str. Armenească (arhitect Lupașcu V.)



Imaginea 130. Starea actuală a bulevardului Grigore Vieru.



Imaginea 131. Schimbarea clădirilor detașate și transformarea lor într-o structură liniară perimetrală pe B-dul Grigore Vieru Propunere de proiectare (arhitect Lupașcu V.)

Coexistența armonioasă a principiilor de mediu „vechi” și „noi” este un mijloc de a-și păstra integritatea. Când proiectăm complexe de planificare urbană și elemente de mediu, sarcina apare nu atât la actualizare, cât la interconectarea transporturilor și la noile principii de organizare a mediului: schimbarea treptată a scării, plasticitatea și alte calități ale construcției în timpul tranziției de la un tip la altul; coexistența și întrepătrunderea vechilor și noilor principii ale organizării mediului [59].

Modificarea dimensiunilor este permisă atunci când se proiectează în pragul (aproximare) centrului istoric. Noua zonă poate acționa ca un element de tranziție al sistemului de urbanism. Coexistența „vechiului” și a „noului”, bazate pe reconstrucții și cercetări metodologice, este de a păstra dezvoltarea istorică a străzii și de a construi o clădire cu mai multe etaje în spatele ei. Noul mediu ar trebui să completeze dezvoltarea istorică și să formeze un nou ansamblu, care se bazează în mod natural pe o fundație istorică.

Zona de contact a clădirilor istorice și moderne necesită abordări speciale de proiectare. Zona istorică a Chișinăului este relativ mică, dar tocmai aceasta ar trebui să creeze o imagine memorabilă, imprimată a orașului. Sarcina noului design în această zonă este de a nu încălca imaginile mediului arhitectural și istoric în timpul tranziției de la zona centrală la partea de mijloc și periferică a orașului. Contactul zonelor „noi” și „vechi” ale orașului poate fi efectuat după cum urmează:

- o trecere treptată de la clădirile istorice la cele moderne (recepția unei fațade în trepte);

- un contrast contrastant între „vechi” și „nou”, când clădirii istorice i se atribuie rolul unei expoziții muzeale, fixând memoria locului;

- diferențierea spațiului pe verticală sau orizontală, creșterea clădirilor noi față de o clădire istorică, înglobându-l în asemănarea cu „îmbrățișările”.

Colorarea în centrul istoric este una dintre sarcinile de a păstra integritatea mediului arhitectural și istoric al orașului Chișinău. După cum știți, în partea centrală a orașului există o gamă stilistică diferită (clasic, eclecticism, pseudo-gotic, modernism, constructivism etc.). Prin urmare, fiecare direcție stilistică avea propriile legi pentru decorarea fațadelor. Selectarea combinațiilor de culori poate urma astfel de sarcini:

- identificarea particularității structurilor multifuncționale și a „revitalizării” străzii (culori moi, nuanțe ale combinațiilor de culori);

- crearea impresiei de peisaje teatrale (tonuri contrastante, despărțite brusc una de alta);

- crearea de forme (supergrafice etc.).

În cadrul reconstrucției clădirilor istorice, acestea sunt, de obicei, ghidate de prima sarcină, în timp ce culoarea ar trebui să fie coordonată cu stilul de arhitectură. A doua sarcină este caracteristică postmodernismului, când culorile contrastante pot fi folosite pentru a decora un nou format pseudoistoric al mediului, dacă în același timp este suficient de izolat și nu interferează cu percepția clădirilor istorice. În unele cazuri, poate contrasta sau se pot încadra în mediul istoric.

Supergraficele pot fi utilizate în timpul reconstrucției, al căror scop este de a zdrobi vizual o formă masivă necorespunzătoare. Adesea, capetele inexprive ale clădirilor istorice și ale pereților li se oferă caracteristici care le flirtează cu clădiri tradiționale: deschideri false, imitați pilaștri și cornișe. Este necesar, în mod natural, să folosiți geamuri de fațadă, care nu doar „reflectă” dezvoltarea urbană, dar crește și spațiul datorită acestui fapt, contrastând cu structura de piatră a fațadelor.

Peisagistica urbană și amenajarea străzilor completează de obicei reconstrucția, renovarea mediului urban. Natura îmbunătățirii și gradul de stilizare a acesteia determină modul de reconstrucție și renovare, cu următoarele obiective:

- consolidarea asociațiilor istorice prin utilizarea prototipurilor istorice;

- îmbunătățirea confortului mediului urban cu instrumente noi.

Cele mai obișnuite lucrări de amenajare sunt: pavajul (restaurat sau nou echipat), indicatoare și reclame (conservate sau recreate), forme arhitecturale mici, lămpi, garduri, compoziții sculpturale, amenajare, pavilioane, fântâni, mobilier stradal etc.

De o importanță deosebită atunci când se reconstruiește aspectul inițial al peisajului istoric sau tendința naturii aspectului istoric sunt dobândite în zonele pietonale. Ținând cont de faptul că Chișinăul își are originea în Evul Mediu, deci în „orașul inferior” (din secolele XV - XVII), la renovarea mediului, ar trebui să ne amintim de simbolism, de natură non-textuală a publicității antice. Acestea erau, de obicei, panouri care înfățișau un articol comercial sau produse artisanale (imaginea 132, 133).



Imagina 132 . Semne conservate în orașele europene



Imaginea 133. Publicitatea păstrată la Chișinău din perioada anilor 20-40 ai sec. XX.

Un echilibru delicat între istorie și modernitate poate fi obținut folosind accesorii moderne și pavaj din faianță modern, realizate în stiluri istorice. Adesea, o caracteristică a zonelor pietonale este separarea străzilor de pe șosea și trotuare. Eliminarea marginilor cu trotuarul dispozitivului la același nivel, liniile fostelor trotuare pot fi indicate în figura trotuarului.

Ar trebui acordată o importanță deosebită instalării echipamentelor de iluminat, care pot îmbunătăți sentimentul mediului istoric. Mai mult, iluminarea ar trebui să includă nu numai străzi, alei, bulevarde, piețe, ci și clădirile și structurile în sine. Sistemul de transport și comunicare din zona de planificare istorică centrală a orașului, împreună cu clădirea, este supus renovării cu soluția pentru următoarele probleme:

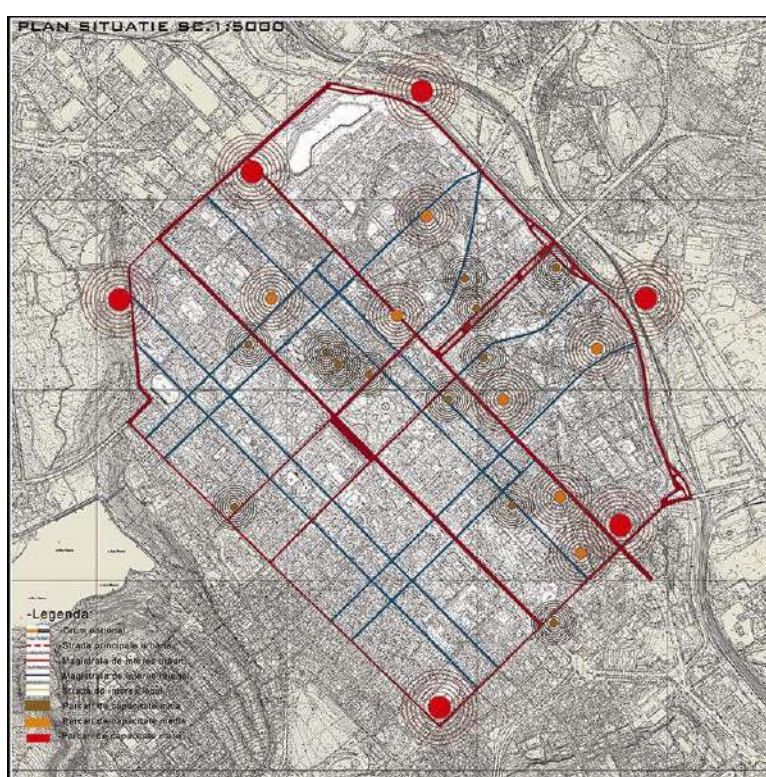
- organizarea fluxurilor de automobile de tranzit tangențiale pe teritoriul zonei istorice centrale cu crearea infrastructurii adecvate și a serviciilor post-vânzare;
- diferențierea transportului și reconstrucția străzilor din zona de planificare istorică a orașului, în primul rând cu extinderea carosabilului de străzi și drumuri din cauza reorganizării zonelor pietonale și verzi;
- organizarea străzilor unidirectionale pentru creșterea debitului;
- servicii de transport personal și public, inclusiv organizarea de parcuri subterane și parcuri pe mai multe niveluri „în pragul” centrului istoric al orașului [60] (a se vedea. Diagrama organizatorică, imagini 134-137).



Imaginea 134, 135 . Parcare cu un număr de locuri mic și mediu



Imaginea 136 . Parcare cu mai multe locuri



Imaginea 137 - Dispunerea parării cu mai multe etaje în centrul or. Chișinău

- organizarea unui sistem de străzi pietonale și spații în partea istorică a orașului cu crearea unor zone pietonale multifuncționale reprezentative, cu posibilitatea de a utiliza spații în ogrăzi în aceste scopuri.

În mod similar reconstrucției mediului construit, este necesar să se acorde atenție reconstrucției spațiilor verzi din zona centrală a Chișinăului. De exemplu, spațiile verzi, plantate în urmă cu doar câteva decenii, arată destul de complet că creșterea lor nereglementată poate duce la distrugerea amenajării. Prin urmare, este necesar să se aplice

documente reglementate privind creșterea limitată a spațiilor verzi în mediul urban. În plus, acest lucru nu numai că distruge înfrumusețarea orașului, dar uneori duce la pierderi materiale în timpul căderilor de zăpadă, furtuni etc., care au loc de mai multe ori pe an la Chișinău.

De asemenea, pentru a da integritate organizării spațiale din partea centrală a orașului, este necesar să acordăm un impuls arhitectural și de planificare suplimentar arterei principale a orașului - Bulevardul Ștefan cel Mare. Ținând cont de faptul că bulevardul pornește din Piața Dimitrie Cantemir și se încheie cu Monumentul Eliberării, iar în mijlocul bulevardului se află piața centrală a orașului - Piața Marii Adunări Naționale, se propune crearea unei alte piețe. Acest pătrat a fost deja creat, dar nu numai că organizarea planificării spațiului dintre Parlament și Președinție este necesară, dar trebuie să acordăm atenție naturii organizației spațiale de arhitectură și planificare a Parlamentului („carte deschisă”), care ar trebui să fie susținută atât din stânga, cât și din dreapta de obiecte de mare altitudine, apropiindu-se de o scădere a numărului de etaje până la bul. Ștefan cel Mare. Închiderea este locul unde se află Palatul Prezidențial. Natura zonei închise mărginită de monumente istorice va conferi o adevărată integritate ansamblului arhitectonic format (imag. 138).



Imaginea 138 . Propunere de proiect pentru formarea zonei, Arh. V. Lupașcu

Renovarea mediului urban din cartierul istoric al orașului este o problemă foarte urgentă. În paralel cu dezvoltarea Chișinăului, datorită noilor teritorii în care ar trebui construite noi cartiere rezidențiale cu

infrastructura necesară, se realizează o modernizare cuprinzătoare a zonelor rezidențiale existente, în care îmbunătățirea teritoriilor, canalizarea și confortul locuințelor se încadrează sub norma necesară datorită supra-consolidării și eliminării spațiilor publice.

Zonele centrului istoric al orașului sunt destul de prestigioase, deși mulți cred că oamenii ar trebui să fie mai aproape de zonele noi în care există contact cu mediul natural, un grad ridicat de urbanizare a centrului atrage locuitorii orașului cu infrastructura socio-culturală deja existentă. Există o serie de factori care explică atașamentul cetățenilor față de mediul istoric: nivelul artistic și estetic al acestor zone, raportul unei persoane la proporții, unitatea organică cu natura și asociațiile istorice care apar din percepția clădirilor vechi acoperite de un văl de timp.

Dar acest sistem complex, format de-a lungul secolelor, nu este capabil să reziste la ritmul rapid de urbanizare și este vulnerabil și poate fi distrus cu ușurință prin acțiuni neglijente. Pe baza practicii mondiale de reconstruire a centrelor orașelor istorice, ar trebui să se desfășoare următoarele activități. Informații economice preliminare selectate.

Indicatori socio-demografici: Dacă obiectivul principal al renovării cartierelor vechi este îmbunătățirea condițiilor vieții de zi cu zi, a timpului liber și a întreținerii rezidenților în conformitate cu cerințele moderne, atunci este necesară o analiză a două aspecte: demografică și socială.

Demografiile sunt detectate pe teritoriul analizat real, ca urmare a obținerii următoarelor date:

- populația totală a raionului;
- nivelul de asigurare a spațiului de locuit;
- prin apartenența la sex;
- după compoziția și mărimea medie a familiei;
- după structura ocupării forței de muncă.

Factorii de mai sus care caracterizează aspectul demografic pot fi obținuți și analizați prin chestionare sau din statistici.

Cercetarea sociologică trebuie efectuată în trei direcții principale:

- este important să se monitorizeze dinamica populațiilor, detaliile acestui raion din centrul orașului, ofertele de muncă la locul de reședință, natura petrecerii timpului liber, preferințele locului de odihnă, timpul liber (datele pot fi obținute în timpul sondajului);
- este necesar să se analizeze nivelul de asigurare a populației care locuiește în cartier cu întreprinderi publice care oferă servicii (studiul este posibil datorită observației vizuale);

- este necesar să se analizeze condițiile pentru restul populației din zona de studiu (prin observație vizuală).

Fond construit (fondul de locuințe al instituției de servicii sociale și culturale): Pentru modernizarea fondului de locuințe, este necesar mai întâi să se stabilească criteriile de corespundere a clădirilor rezidențiale în scopul funcționării lor în sectorul de restaurare.

În funcție de starea tehnică a clădirii, acestea se pot împărți în trei grupuri:

- cu uzură de până la 25% și mai mare. Raportul dintre suprafața de locuit (la toate nivelurile) și suprafața construită (K_i) este un indicator care caracterizează semnificația urbană a blocului. " K_i " variază de la 2 sau mai multe în clădiri înalte și mai puțin de 1 în case cu puține etaje. Demolarea caselor cu mai multe etaje (cu condiția să nu aibă valoare istorică sau plasticitate) ar mări eficient suprafața teritoriului nedezvoltat fără a compromite spațiul de locuit.

Rezultatul studiilor asupra fondului de locuințe va fi un plan de sistematizare de bază care indică categoriile de clădiri rezidențiale, care pot fi împărțite, condiționat, în următoarele grupuri:

1. case protejate (monumente de patrimoniu);
2. supuse reconstrucției;
3. supuse demolării.

În funcție de natura prezenței, instituțiile socio-culturale pot fi împărțite în trei grupuri:

1. Instituții cu vizite frecvente (grădinițe, creșe pentru copii, școli, biblioteci, instalații sportive);
2. instituții cu o modificare a frecvenței de participare, dar cu o componentă fixă (servicii publice, ateliere, birouri de închiriere);
3. instituții cu o modificare a frecvenței de participare, dar cu o componentă neînregistrată a vizitatorilor (centre culturale, magazine alimentare).

După cercetare, trebuie obținute date care să caracterizeze prezența în funcție de locul de reședință și de locul de muncă al diferitelor grupuri sociale la diferite ore ale zilei.

Gradul de funcționare, pe cât posibil, este determinat de numărul de indici: tipul de spațiu ocupat și starea tehnică, dimensiunile proiectării, confortul interior al sistematizării funcționale etc..

Drept urmare, instituțiile pot fi împărțite în:

1. instituții valoroase;
2. instituții de valoare medie.

Structura funcțională și arhitectural-spațială:

Dintr-un studiu preliminar al situației care s-a format deja în sistemele urbane, o analiză a diferitor factori pe teritoriul planificat în scheme grafice, ar trebui să mergem direct la concluzii care arată caracteristicile situației, să conducă la formarea de concluzii structurale, care ajută la crearea unui concept de proiect.

Începutul analizei este un studiu cuprinzător al peisajului: configurația rezervoarelor colectoare, zonele deschise de vizionare și perspective, funcționarea activă a zonei cu elemente de peisaj, natura spațiilor verzi, starea elementelor de îmbunătățire și a sistemelor de inginerie.

Scheme analitice: valoarea istorică și artistică a patrimoniului arhitectural. În urma studierii planurilor istorice, natura și valoarea istorică a sistematizării spațiale a structurii teritoriilor sunt determinate, sunt identificate trăsăturile caracteristice ale siluetei de măturare a străzilor, sunt identificate principalele relații de compoziție spațială, prezența monumentelor de arhitectură și a zonelor protejate, se înregistrează accente vizuale pe străzi și în interiorul raionului, o panoramă a sistematizării magazinelor și a piețelor. Scopul studiului este de a determina valoarea istorică a clădirilor, precum și de a determina semnificația arhitecturală a diferitelor clădiri alocate anterior oricăreia dintre categoriile de monumente.

Zonare funcțională: determinată de zona ocupată de clădiri rezidențiale, instalații industriale, instituții sociale și administrative. Trebuie subliniat faptul că trebuie continuată tendința de construire cu locuințe de prestigiu în loc de „baraje” și alte spații de locuit de calitate scăzută. Această poziție trebuie realizată conceptual și nu pe „împingere” și „momentan”, așa cum, din păcate, acest lucru s-a întâmplat recent în centrul orașului. Iată una dintre propunerile pentru construirea unui cartier prestigios al centrului cu clădiri care poartă arhitectura și stilurile secolului al XIX-lea. Secolul în care a fost organizată această structură arhitecturală și de planificare. (imaginea 139, 140).



Imaginea 139 - Propunere de proiect pentru dezvoltarea trimestrului Str. P. Movilă, București, A. Șciusev Arh. V. Lupașcu



Imaginea 140 . Propunere de proiect pentru dezvoltarea trimestrului, str. P. Movilă, București, A. Șciusev Arh. V. Lupașcu (Aspect general)

Marcarea fluxurilor pietonale și a traficului implică identificarea și analiza secțiunilor problematice și a locurilor de intersecție a fluxurilor. Organizarea arhitecturală și spațială a centrului ar trebui să reflecte organizarea sa funcțională, să ofere posibilitatea de a o umple cu fluxuri pietonale intense. De exemplu, autorul a propus un sistem de legături pietonale într-o anumită zonă din centrul orașului (imag. 141).



Imaginea 141 . Sistem de legături pietonale în centrul Chișinăului(Arh. V. Lupașcu)

Indicii sanitari și de igienă: Pentru a asigura condiții normale de viață în zona restaurată, este necesar un set de măsuri sanitare. Pentru aceasta, este necesar să se evalueze nivelul de poluare al teritoriului, condițiile de iluminare și aerare existente și nivelul de zgomot. O evaluare generală a stării sanitare și igienice a zonelor vechi pe baza standardelor existente și a datelor specifice privind zona și fiecare casă ne permite să determinăm principalele domenii ale măsurilor de sănătate, ținând cont de faptul că principala sursă de poluare a aerului din partea centrală a orașului este transportul rutier.

Concluzie

Studiile de proiectare științifică și teoretică, precum și concluziile practice, ne vor permite să dezvoltăm o politică urbanistică, care va deveni într-adevăr parte a politicii puterii de stat și a guvernării locale pe probleme de organizare și amenajare spațială a teritoriului municipiului.

Acest lucru necesită o planificare urbană clară, iar apoi, când strategia de dezvoltare urbană a teritoriilor merge mână în mână cu strategia de dezvoltare socio-economică a municipalității, pot fi dezvoltate proiecte care au cu adevărat perspectiva de a fi implementate și să răspundă nevoilor publice nu numai astăzi, ci și în viitorul previzibil.

În opinia noastră, prognoza dezvoltării urbane ar trebui să se bazeze pe programe de dezvoltare urbană, care trebuie abordate în termen de 10-15, sau chiar 25 de ani. Acestea sunt probleme de infrastructură, resurse de apă și de teren, rezidențiale, spații publice, ecologie, dezvoltarea producției etc.

O evaluare a eficienței socio-economice ar trebui să fie compilată cu caracteristici de mediu - impactul total asupra mediului al întregului complex de producție, cu formarea industriilor „fără deșeuri”, precum și plasarea rațională a acestora în sistemul de amenajări urbane.

În procesul de dezvoltare urbană a Chișinăului, el exercită un efect de polarizare din ce în ce mai puternic asupra așezărilor din jur. Acest lucru se datorează în primul rând dorinței de a găsi un loc de muncă într-un oraș mare precum Chișinăul, și, de asemenea, datorită mobilității crescute a populației. Nevoia acută de gestionare a dezvoltării teritoriului orașului devine din ce în ce mai clară. Din păcate, reglementarea dezvoltării urbane nu apare întotdeauna în mod adecvat și interesele diferitelor sectoare ale societății nu sunt abordate în mod adecvat. Nu trebuie să uităm că funcția predominantă a Chișinăului este capitalismul său, în care joacă rolul dominant al planificării urbane. De-a lungul procesului de urbanizare, el a efectuat și trebuie să îndeplinească în continuare rolul unui centru de știință, educație, industrie, guvern și cultură.

Astăzi trebuie să înțelegem că Chișinăul trebuie considerat ca orașul principal al sistemului de aglomerație, care se apropie de un milion de locuitori. Din aceste calcule este necesar să se procedeze la determinarea numărului de stații, teatre, școli, grădinițe etc. Acesta ar trebui să fie un nou postulat pentru elaborarea planului general al orașului.

În viitor, în timp ce se discută despre dimensiunea perspectivei orașului și conceptul de dezvoltare a acestuia, este necesar să se țină seama de scara estimată a dezvoltării socio-economice a Chișinăului și a disponibilității populației muncitoare. Se planifică dezvoltarea unui grup de populație care formează orașul, adică. persoane angajate în producție industrială, construcții, știință, management, învățământ superior.

Pe această bază, se poate dezvolta în continuare un tip de activitate de deservire a orașului: educație, asistență medicală, comerț, gospodărie și deservirea locuințelor.

Problemele dezvoltării teritoriale a orașului ar trebui, în primul rând, să provină din interese naționale.

Cu o analiză detaliată a organizării teritoriale a părților structurale ale spațiului urban, există întotdeauna modalități care să ne permită elaborarea unui plan director pentru dezvoltarea orașului, care este în primul rând relevant pentru interesele cetățenilor și ale locuitorilor capitalei.

Subliniez încă o dată că planul general al orașului este principalul document de urbanism care definește direcțiile și limitele dezvoltării teritoriilor de așezare, zonarea funcțională a teritoriilor, dezvoltarea transporturilor, ingineriei și infrastructurii sociale.

Conceptul de dezvoltare a planului director al Chișinăului ar trebui să se bazeze pe aglomerația de la Chișinău creată. Aceasta va conduce la o schimbare a spațiului urban al Capitalei și la o schimbare a zonării funcționale a teritoriilor, pe baza căreia natura fluxurilor de trafic se va schimba.

Una dintre cele mai importante probleme ale orașului este problema transportului din Chișinău.

Ar trebui să existe o dezvoltare eficientă a rețelei rutiere care să furnizeze încărcarea de transport a centrului orașului și crearea unui tip de centru administrativ și de afaceri bazat pe șoseaua de centură.

Ținând cont de țintele care vor fi stabilite în dezvoltarea întregii infrastructuri de transport, este necesar să se efectueze o analiză urbanistică a posibilităților și a potențialului urbanistic atât al orașului însuși, cât și al întregului sistem de așezări incluse în municipii, precum și în aglomerația de la Chișinău.

Infrastructura de transport urban este inextricabil legată de comunicațiile de transport extern, fiind continuarea lor logică în structura de planificare.

Din păcate, structura de transport a orașului are nevoie de ajustări serioase. Acest lucru se datorează în primul rând incapacității de a efectua numărul estimat de autovehicule, împreună cu parcare, organizarea schimburilor de transport pe mai multe niveluri, precum și sistemul conceptual al străzilor pietonale și aleilor orașului.

În mod firesc, standardele de urbanism, care sunt complet ignorate astăzi, ar trebui să joace un rol dominant în soluționarea problemelor de transport, dar, în același timp, o administrare corectă va oferi un impuls suplimentar organizării traficului rațional.

Ținând cont de structura străzilor, în special partea centrală a orașului, s-a primit că sarcina a fost mai mult decât dublată. Una dintre cele mai optime soluții ar putea fi extinderea acestor străzi cu mai mult de 3-4 metri. Situația de planificare urbanism permite acest lucru.

O creștere accentuată a vehiculelor din Chișinău duce la un colaps al traficului. Prin urmare, se propune, în primul rând, rezolvarea problemei creșterii parametrilor străzilor și drumurilor, și apoi a schimburilor de niveluri multiple, a drumurilor pentru biciclete și pietoni.

Una dintre cele mai importante probleme ale orașului este dezvoltarea zonelor de transport extern (aeroport, gară, stații de autobuz etc.) Astăzi, portul aerian al capitalei a devenit deja aglomerat și se află în plină expansiune și reconstrucție. Prin urmare, considerăm că toate acțiunile de modernizare a aeroportului trebuie să fie susținute și să nu se oprească acolo, ci să construiască noi terminale.

Unul dintre cele mai importante tipuri de infrastructură de transport este transportul feroviar, care, din păcate, la Chișinău este departe de cerințele la care este necesar să ne străduim. În primul rând, ar trebui luată în considerare posibilitatea construirii, refacerea joncțiunii feroviare din Sângera. Trebuie amintit că în această direcție s-au dezvoltat relațiile cu sudul republicii și există încă o linie feroviară abandonată care poate fi reconstruită. În viitor, îl vedem continuând spre nord, Vadu-lui-Vodă, Orhei, Rezina, Soroca și nu numai. Acest lucru va permite dezvoltarea unei industrii foarte importante și necesare în Chișinău, care este transportul feroviar.

Se poate vorbi și despre restabilirea traficului de tramvaie. Până la urmă, chiar și în planul general din 1989, acest tip de transport a fost asigurat, dar de tipul de cale ferată ușoară, care ar lega toate raioanele orașului - Botanica, prin Ciocana cu Rîșcani; Telecentru cu Buiucani. Acest tip de transport trebuie să fie prevăzut pe structuri de piloți, adică după tipul de monorail, care, aflându-se pe nivelul superior al fluxurilor de trafic, nu se va intersecta cu alte rute de transport. Acesta ar trebui să devină un fel de „metrou din Chișinău”.

Este posibil să considerăm râul Bâc, nu numai ca principală axă naturală a orașului, ci și ca o rețea de apă. Dacă luăm în considerare cele mai recente cerințe tehnologice, de construcție și de mediu, atunci în viitorul previzibil, vom putea din nou să vedem râul adânc, stivuit și amenajat. Acest lucru va permite utilizarea unui astfel de tip de mișcare de-a lungul râului ca tramvai de apă. Ținând cont de faptul că doar aproximativ 20 km de râu curg prin oraș, este sigur să spunem că acest

tip de transport va descărca serios Chișinăul, iar râul va oferi orașului aspectul arhitectural și urban care îi lipsește.

În plus, trebuie să acordați atenție dealurilor din Chișinău, care pot și ar trebui să dezvolte un mod de transport prin cablu-aer. Căile de transport nu pot fi doar restaurate (Buiucani - Sculeni), ci și re-create (Ciocana, Rîșcani, Poșta Veche). În plus, este și un mod de transport ecologic, prin urmare, la fel ca un tramvai de apă, acestea ar trebui să fie preferate în viitorul apropiat.

De asemenea, se propune crearea unui nou nod de transport (feroviar, transport pe apă și drumuri) în nord-vestul Chișinăului, în apropierea rezervorului hidraulic. Toate aceste măsuri vor permite:

- în primul rând, organizarea rațională a joncțiunii rețelei feroviare, circulara și crearea nodurilor rutiere optime;

- în al doilea rând, construcția acestor noduri va accelera includerea rezervorului hidraulic în municipiu, ceea ce la rândul său va contribui la dezvoltarea zonei de agrement, la dezvoltarea accelerată a infrastructurii, precum și la dezvoltarea legăturilor de transport cu apă.

Râul Nistru, care este granița de est a municipalității, ar trebui să luăm în considerare și o posibilă cale navigabilă pentru Chișinău, cu construcția unui port fluvial în zona Vadu-lui-Vodă.

Astăzi trebuie să vedem nevoia de a continua expedierea cel puțin către Vadu-lui-Vodă cu o adâncire a canalului. Punctul de plecare centralizat al pasagerilor va conduce la o mare varietate de rute turistice, precum și la creșterea confortului diverselor tururi de excursie de-a lungul râului Nistru. Introducerea de noi rute va extinde activitatea turistică pe teritoriul acestei stațiuni, ceea ce confirmă fezabilitatea mediului înconjurător pe acest teritoriu.

Stația fluvială, ca și aeroportul, este poarta de intrare în oraș. Prin urmare, acest factor ar trebui să fie acordat și cea mai serioasă atenție, întrucât nu numai funcția turistică poate și trebuie să fie în transportul fluvial, ci și comercial și industrial, ceea ce va contribui și la dezvoltarea traficului fluvial către Belgorod-Nistru, spre Odessa, spre Marea Neagră. Alături de obiectele de transport extern menționate mai sus, ar trebui dezvoltate stații de autobuz, care ar trebui să fie amplasate în direcțiile de est, vest, precum și cele existente - sud și nord. Desigur, stația de autobuz din centrul orașului, cu atât mai performantă este comunicarea interurbană, ar trebui evacuată, precum și piața centrală în forma sa actuală. Trebuie să fie modernizat și să răspundă cerințelor de astăzi și de

măine. Toate aceste activități vor permite Chișinăului să devină un important centru de transport în sud-estul Europei.

După cum știți, baza organizării funcționale a teritoriului este principiul identificării teritoriilor orașului care îndeplinesc aceleași funcții, așa-numitele zone funcționale. În municipiul Chișinău, se pot distinge trei zone principale: rezidențiale, industriale și comerciale, precum și peisaj și recreere.

Noile complexe rezidențiale trebuie construite pe teritoriile de rezervă indicate în planul general al orașului, împreună cu dezvoltarea infrastructurii ingineresti.

Întreprinderile industriale, complexe de cercetare și producție etc. - ar trebui să fie situate în zona economică liberă a Chișinăului, precum și în parcurile tehnologice, care se dezvoltă deja activ în republică.

Una dintre cele mai importante zone pentru o ședere confortabilă a populației este peisajul și zona de agrement, în care există locuri de agrement public, mari suprafețe de verdeță și apă.

Considerăm că este necesară o reconstrucție mai serioasă a tuturor parcurilor și parcurilor forestiere din Chișinău, începând cu parcurile istorice (Parcul Catedralei, Parcul Ștefan cel Mare), ca sarcină prioritară. Inacceptabile considerăm încălcările flagrante ale construcțiilor în parcurile clădirilor și structurilor rezidențiale care nu corespund standardelor și nevoilor pentru dezvoltarea spațiului public.

De asemenea, una dintre cele mai importante zone ale orașului ar trebui să fie o zonă de sport și divertisment. Această nouă zonă este propusă să fie dezvoltată în direcția sud-est, de-a lungul autostrăzii Ialoveni, între autostrăzile Poltava și Hâncești. În această zonă, ne propunem să dezvoltăm nu numai un stadion cu 35.000 de locuri, ci și o piscină cu o cadă de 50 m care respectă standardele internaționale, Palatul Sporturilor de Gheață, terenuri de tenis și stadioane interioare, terenuri de golf, hoteluri, precum și toate facilitățile sportive necesare pentru Chișinău.

Amplasarea complexă a instalațiilor sportive, împreună cu parcuri, piețe și bulevarde, va permite timp de mai mulți ani să dezvolte această funcție importantă a orașului.

Alături de obiectele terestre, este necesar să se țină seama de obiectele subterane ale sistemelor funcționale. Astăzi, ar trebui să se acorde multă atenție urbanismului subteran, care are rădăcini istorice în țara noastră. În primul rând, sunt mine, cariere, tuneluri, beci și, bineînțeles, pasaje subterane. Dacă minele și carierele pot fi utilizate atât în scopuri economice, cât și turistice, atunci pasajele subterane ar trebui să fie utilizate direct de pietoni. În starea în care se află astăzi, este

imposibil să le utilizăm în mod adecvat. Deci, considerăm că este necesar să se efectueze o reconstrucție cuprinzătoare a acestor spații subterane, precum și să se contureze noi pasaje subterane pe autostrada principală a Capitalei - Ștefan cel Mare (colțul str. Pușkin, str. Bănulescu Bodoni, str. Armeneasca).

Atenție serioasă ar trebui atrasă Necropolei din Chișinău. Toate cimitirele din Chișinău sau necropola Chișinău se află într-o stare deplorabilă de arhitectură și urbanism. Acest lucru este valabil mai ales în vechile cimitire din Chișinău: centrale, poloneze, evreiești. Politica liderilor orașului, care prin inacțiunea lor au contribuit la tendința de a distruge istoria orașului și memoria oamenilor, nu este încă clară. Urgent este nevoie de a lua măsuri legislative și administrative pentru a reconstrui și păstra acele compoziții arhitecturale, de planificare, spațiale și sculpturale ale cimitirelor care ne permit să păstrăm memoria celor care și-au investit munca și talentul în dezvoltarea Chișinăului. Cimitirele sunt, de asemenea, un element cultural al mediului urban. O linie separată ar trebui să fie un paragraf privind aducerea fântânilor orașului într-o normă funcțională și estetică. Din păcate, mulți dintre ei nu funcționează de multă vreme, se află într-o stare dărăpănată. Nu trebuie să uităm că fântânile, în orașul nostru, îndeplinesc nu numai funcții estetice, ci sunt și un puternic catalizator pentru îmbunătățirea climatului orașului, componenta sa de mediu. Construcția nouă de fântâni ar trebui să se facă în complexe nou construite, precum și în zone rezidențiale.

Alături de reconstrucția fântânilor, ar trebui acordată o atenție serioasă rolului destabilizator al îmbunătățirii calității slabe.

Problema îmbunătățirii trebuie abordată în mod cuprinzător: de la trotuare, poduri, forme arhitecturale mici până la alei și piețe.

În general, este necesară o politică conceptuală în ceea ce privește reabilitarea, reconstrucția și revitalizarea spațiilor publice din oraș. Același lucru este valabil și pentru comunicațiile de transport - componentele cele mai importante ale elementelor arhitecturale și urbane ale orașului: străzi, drumuri, poduri, faruri, indicatoare rutiere, bănci etc. Nu numai că au o importanță utilitară, ci sunt detalii esențiale ale aspectului orașului și ale designului urban. Este necesar să ne îndepărtăm de provincialism, de imaginea urbană, metropolitană a orașului și, desigur, de componentele sale: culoare, lumină, publicitate etc., ar trebui introduse în conștiința locuitorilor din Chișinău.

Modificările conceptelor de arhitectură și urbanism ale dezvoltării Chișinăului impun, de asemenea, noi cerințe pentru reconstrucția și renovarea mediului istoric din partea centrală a capitalei. Toate aceste activități trebuie desfășurate pe bază științifică și teoretică, cu implicarea specialiștilor de cea mai înaltă categorie, a societății civile și, desigur, cu consultarea populației.

Interconectarea clădirilor istorice și a construcțiilor noi ar trebui să formeze un nou mediu arhitectural și istoric. În plus, apariția, împreună cu monumentele autonome de arhitectură a unei noi clădiri, vor aduce protecția patrimoniului la un nou nivel de planificare, formarea ansamblurilor pe scară largă și a teritoriilor de locuri de interes. Pentru a da integritate dezvoltării istorice și arhitecturale a zonelor de planificare centrală a orașului, este necesar să se păstreze cadrul de planificare (o rețea de străzi și drumuri istorice), precum și să se formeze noi piețe.

Coexistența armonioasă a principiilor de mediu „vechi” și „noi” este un mijloc de a-și păstra integritatea.

La reconstrucția acestor obiecte, trebuie ghidat de regula combinării și legării culorii cu stilul obiectului. Ar trebui acordată o importanță deosebită instalării echipamentelor de iluminat, care pot îmbunătăți simțul mediului istoric.

Mai mult, iluminarea ar trebui să fie asigurată nu numai pentru străzi, alee, bulevarde, piețe, ci și pentru clădirile și structurile în sine: iluminarea clădirilor și structurilor istorice, complexe arhitecturale noi și obiecte semnificative.

Modelul viitorului oraș este așa-numita areola urbană- un oraș dispersat geografic; Chișinăul nu trebuie luat în considerare doar în limitele orașului, ci cel puțin în interiorul municipalității. Obiecte noi, noi zone rezidențiale ar trebui să apară în zonele periferice, deoarece numărul autovehiculelor noastre a crescut semnificativ - acest lucru implică, de asemenea, o mare cantitate de mișcare fizică, ceea ce face posibilă creșterea teritorială a orașului.

Iar propunerile care par fantastice la prima vedere ar trebui percepute ca obiective ale lucrării noastre comune. Doar împreună cu locuitorii din Chișinău putem face orașul demn, luminos și frumos, să-l transformăm dintr-un oraș periferic într-o capitală adevărată.