

TRAMVAIUL, ÎNTRE PERIFERIE ȘI CENTRU – INSTRUMENT VALOROS ÎN SPRIJINUL MOBILITĂȚII DURABILE

Andreea Simion

Abstract: Demands of sustainable development, particularly attempted economically and ecologically, support limited car use and more orientation to alternative transport. That is why the urban policies which take into account the specificity of mobility optimization should treat the alternative transport like a valuable instrument for the spatial planning, both central and peripheral areas. The main goal of the article is to highlight the potential of the tramway by studying the issue of the peripheral-central connection with reference to Bucharest which have the periphery lefted in a fragmented administrative management.

Connecting the periphery to the center by tram as the main element is both (simultaneously) soft and hard, simple and complex, people oriented and also sustainable? That is the question for that the article try to provide un answer.

Key words: perpheral accessibillity, alternativ transport, urban-rural system

1. Introducere

Vulnerabilitatea orașelor în fața valurilor economice (expansiunea urbană și criza economică) este cu atât mai mare cu cât gradul lor de sofisticare atinge cote înalte pentru că se pune sub semnul întrebării întregul set de componente vitale: de la modul de viață, valorile și mentalitățile după care se ghidează, la mecanismele administrației politico-financiare (Stan, 2011). Efectele negative, încă vizibile atât la nivelul mediului cât și la nivel social și spațial-configurativ, conduc în mod expres la înăsprirea aplicării noului trend de existență durabilă – conform exigențelor impuse de Uniunea Europeană privind modul de dezvoltare al orașelor.

Dezvoltarea segregată de până acum, orientată către urban sau rural, a condus la o lipsă de atenție asupra spațiului interstițial devenit, putem spune, chiar „*fantomatic*“ prin ne-recunoaștere, ne-asumare, ne-valorificare sau orice alt „*ne*”; însă punctul nevralgic al zonelor periferice este ne-relaționarea acestora la teritoriul conex cu precădere la cel urban. Teritoriul periferic este o „*multiplicitate de entități*” asamblate într-un mod propriu și diferit de cel urban al cărui decupaj este ferm, dens și de cele mai multe ori coerent (Stan, 2014), iar mobilitatea în aceste zone este din ce în ce mai sugrumată de această stare de dezordine.

Fluxurile de oameni, bunuri și deșeuri (dar și informația și banii) sunt mult mai intense și mai variate în zona periferică, zonă de tranzit între mediul rural și mediul

urban, unde majoritatea locuitorilor se deplasează în mod regulat (zilnic) către oraș. Astfel implementarea unui sistem de transport ieftin și eficient permanentizează și întărește relațiile și totodată ajută la lărgirea zonei periferice magnetizată de oraș (Tacoli, 1998). Relația astfel creată între cele două entități este una de inter-dependență ceea ce face ca existența și bunăstarea uneia să depindă de existența și bunăstarea celeilalte.

Se cunoaște faptul că transportul de bunuri și destinația călătorilor reprezintă cel mai flexibil fenomen al dezvoltării spațiale întrucât pot suferi modificări aproape instant în funcție de fluctuațiile cererii (Wegener, 2004).

Se disting două atitudini diferite în încercarea de a defini conceptul de transport sustenabil în contextul dezvoltării urbane: cei care se ghidează după viziuni cuprinzând ce nu trebuie să facă un transport sustenabil și cei care conturează cu meticulozitate ce trebuie să facă. Dar nici una din ele nu furnizează o idee clară cu privire la cum trebuie să arate un sistem de transport sustenabil sau cum interacționează și mai ales cum se integrează în vastul sistem economic din care face parte.

Este cunoscut faptul că fiecare problemă are un mediu al său față de care manifestă relații de dependență astfel dacă se intervine în evoluția unui lucru se va obține un răspuns la fel sau poate mai mare și mai dezastruos decât ceea ce s-a evitat. Implicit orice schimbare înregistrată la nivelul sistemului de transport conduce automat la modificarea comportamentului uman, iar aceste schimbări adesea sunt ignorate (Goldman și Gorham, 2006).

1.1. Transportul în comun, o nouă șansă pentru periferie

Transportul în comun reprezintă un obiectiv important atât în dezvoltarea orașelor cât și a zonelor periferice, ca ofertă alternativă la transportul individual. Totodată constituie un factor de dezvoltare și de ameliorare a peisajului urban în general, datorită posibilității de reabilitare și reamenajare a spațiului public (Coheci, 2011) și în special a peisajului periferic prin adăugare de „*plus valoare*”. De aceea, nu întâmplător, apariția unui nou mijloc de transport într-un areal, și cu precădere a unui mijloc de transport în sit propriu, determină o creștere rapidă și considerabilă a valorilor funciare în teritoriul respectiv (Negulescu, 2011a). Acest lucru este valabil cu atât mai mult în zonele de periferie care se află într-o căutare permanentă a identității. Deși traversate în viteză, în goană spre oraș, aceste spații nu trebuiesc agreate și fragmentate de prezența căilor de circulație care asigură penetrarea în oraș. Țesutul adiacent are propria sa identitate și propriile legi de funcționare, iar acestea pot intra în conflict cu regimul de deplasare al căilor respective (Stan, 2014). Însă o bună conectivitate în zonele periferice conduce la generarea unui mediu urban care se auto-susține prin strânsa legătură cu locuitorii țesutului adiacent. Astfel nu este încurajată super-tehnologizarea în sensul supradimensionării pentru

sporirea traficului rutier, ci în sensul performanței tehnologice utilizate în favoarea transportului alternativ competitiv (în vederea descurajării deplasării motorizate individuale). În același timp, chiar dacă ținta este conectivitatea, design-ul este orientat și către alte calități precum mixitatea funcțională și utilizarea echilibrată a terenurilor.

2. Metodologie

Conform *Cartei de la Atena* separarea fluxurilor reprezintă metoda cea mai sigură pentru realizarea maximizării acestora deoarece se ia în considerare incompatibilitățile dintre vitezele „*naturale*” (pietoni, biciclete, etc) și vitezele „*mecanice*” unde fiecare cale de circulație este adaptată unui tip particular de circulație. Prezenta cercetare pleacă de la aceste premise și se orientează către tendințele sustenabile de realizare a conectivității periferie-centru.

Accesibilitatea zonelor periferice nu mai poate fi gândită doar la nivelul unei simple artere în lungul căreia „*se întâmplă periferia*” și care este dedicată în totalitate rulării automobilului. Adaptarea spațiului la mișcare are în vedere mai mult decât grija față de calea de rulare, față de elementele necesare realizării mișcării în sine; este corelat cu interesul de deplasare (în acest caz periferie-centru și invers) încât să îndeplinească condițiile acestuia – ușor utilizabil, sigur, comod, atractiv și diversificat. Această din urmă caracteristică pune accentul pe transportul alternativ, foarte slab reprezentat sau total absent din zonele periferice ale Bucureștiului.

Abordarea privind planificarea transporturilor este una multisectorială și se bazează pe un set de principii considerate esențiale: conservarea mediului natural, protecția și siguranța sănătății umane, respectarea nevoilor populației, susținerea unei economii sănătoase, reducerea costurilor de transport pentru acces și mobilitate, reducerea costurilor de infrastructură, susținerea securității energetice și asigurarea unui sistem de transport cu viabilitate pe termen lung (W.B.C.S.D., 2004). Lucrarea pune accent pe transportul alternativ în sit propriu în scopul de a identifica și evidenția capacitatea tramvaiului ca modalitate sustenabilă de realizare și facilitare a conexiunii zonei centrale cu cea periferică. Ulterior, este prezentat studiul de caz prin trimitere la modelele franceze, care oferă imagini complexe asupra capacității sustenabile a acestui mijloc de transport îmbrățișat de orașe, care au conștientizat potențialul său uriaș.

3. Rezultate

3.1. Periferie-centru: cursivitate necesară

Teritoriul periferiei este captiv într-o rețea de „*non-străzi a-scalare și non-identitare*” (Stan, 2014), iar conectivitatea trebuie realizată concomitent atât la macroscară cât și la microscară din cauza instabilității țesutului periferic precum și a

problemelor punctuale, specifice întâlnite în cazul unor secvențe.

Periferia văzută ca un moment de „*respiro*” pentru viața stresantă a orașului trebuie să fie în primul rând accesibilă pentru a elimina dependența de automobile. Acest statut al unei zone mai puțin poluată, mai puțin zgomotoasă, mai puțin „*oraș*” favorizează dezmembrarea teritoriilor în cadrul unui vârtej al intereselor personale mereu „*înfometat*” și niciodată orientat către interesele comune chiar ale componentelor sale.

În ideea în care periferia este văzută ca un „*organ al orașului fără de care acesta n-ar exista*” (Stan, 2009) se poate sprijini necesitatea unei conectivități cursive, asemenea unei vene cave, între centrul orașului, ca inimă a sa, și periferie, ca ansamblu de organe care asigură bunăstarea și vitalitatea întregului teritoriu.

Rezultatele implementării unei rețele de transport în comun colectiv în sit propriu se resimt la nivelul întregului teritoriu prin stabilirea de relații între spațiile urbane și periferice aflate pe traseele respective. Aceste legături, fizice și vizuale, nu pot fi realizate de mijloace precum autobuzele din cauza lipsei cursivității traseului și a vitezei de deplasare. Potrivit raportului anual din anul 2008 realizat în Franța de Transdev cu privire la impactul tramvaiului printre utilizatori, acesta se află în topul preferințelor privind mijloacele de transport. Printre motivele enumerate (*fig. 1*), principale sunt evitarea problemelor din trafic, precum ambuteiajele și lipsa parcărilor, gradul scăzut de poluare și costul mult mai mic.

Coordonarea instituțională la nivel local și național asigură de asemenea dezvoltarea sustenabilă. Rezultatele favorabile înregistrate de metoda combinării politicilor trebuie susținută prin cooperare permanentă între diferitele niveluri de autoritate, cea locală neavând resursele necesare (fonduri și capacitate decizională) pentru întregul set de măsuri prevăzute de politică.

În cele mai multe cazuri politicile de transport au o contribuție semnificativă la dezvoltarea haotică a periferiei. Gândite la scară macro și acceptate ca general valabile în urma demonstrării fezabilității, aplicarea lor la scară micro (locală) uită de un aspect imperios necesar: adaptarea acestora la specificul orașului/zonelor periferice; definirea lor cât mai aproape de necesitățile zonei respective.

O bună politică urbană constă în coordonarea elementelor către efecte cumulative de lungă durată care să încline balanța către atingerea țelurilor de mediu, sociale și economice toate sub amprenta sustenabilității (Shin-Pei, 2013).

3.2 Studiu de caz – elemente de cultură franceză

Cercetarea s-a axat pe studierea sistemului de transport în sit propriu al orașelor franceze datorită experienței îndelungate și a complexității metodelor de implementare și integrare. În cazul Franței, reîntoarcerea la transportul urban colectiv a început odată cu creșterea costurilor energetice și traficul din ce în ce mai

congestionat în centrele orașelor. Astfel a luat naștere o strategie de implementare și dezvoltare a tehnologiei moderne în materie de transport în comun în centrele vechi. Orașe precum Nantes și Strasbourg au dat startul proiectelor în acest sens.

Un avantaj considerabil al tramvaiului este acela că se integrează perfect în limitele impuse de o rețea de circulație anterioară. Astfel impactul este minimal din punct de vedere al modificării compoziției spațiului, însă puternic asupra cetățeanului pieton care are libertatea de a circula pe suprafața fie ea minerală sau vegetală, fără a fi dominat de semnele de circulație ce acordă întodeauna prioritate automobilului, ceea ce conduce la conturarea unei imagini pozitive la nivelul populației (Grava, 2004).

Orașul Nantes fiind unul din primele orașe care s-a bucurat de beneficiile acestui sistem a continuat să investească în calitate și nu doar în cea a componentelor, ci și în cea a peisajului înconjurător. Grija pentru mediu a tuturor celor implicați este resimțită pe întregul traseu. De la pavarea suprafeței minerale în concordanță cu materialele utilizate la realizarea întregului prospect, până la amenajări peisagistice cu grija pentru toate cele trei paliere de vegetație. Diversitatea și fasonarea vegetației însoțitoare tramvaiului sunt elemente de detaliu, dar care au ca scop principal animarea spațiilor pentru ca peisajul urban să devină cât mai atrăgător pentru pietoni încurajându-i astfel să renunțe la transportul motorizat.

Se observă multiple variante de abordare în ceea ce privește conceptul care stă la baza proiectului de amenajare, care fie oferă vizibilitate maximă tramvaiului, transformându-l într-un element de plus-valoare, cazul orașului Montpellier (*fig. 2a*), fie îl așează în perfectă concordanță cu mediu înconjurător ca parte a identității sale culturale așa cum s-a procedat în Orleans (*fig. 2b*).

Tramvaiul și calea sa de rulare este utilizat, din ce în ce mai mult, pentru momente de artă urbană (*fig. 3*); un microeveniment în care spațiul destinat rulării tramvaielor este scena de defilare, iar platformele de așteptare, sala, capabilă să primească neîncetat spectatori pentru că nu este riguros stabilită în interiorul unei limite. Astfel spațiul public este asumat și consumat ca un întreg de către toți utilizatorii antenați, sau nu, într-o activitate anterioară.

4. Concluzii

Orașul este alcătuit din secvențe diversificate ca formă, funcțiune sau dimensiune, care trebuiesc pe cât posibil, protejate pentru că sunt generatoare de cadre diferite de viață, iar acest lucru corespunde raționalității moderne bazată pe exigența varietății. Periferia pe de altă parte are un potențial fantastic din punct de vedere al diversității care în prezent este „ascunsă” și implicit nevalorificată de starea de dezordine specifică.

„Un proiect de tramvai este în primul rând o viziune politică; tramvaiul este un puternic generator de relații între teritorii, de la centrul orașului la periferii” (Segretain, 2010). În plus, acesta poate fi considerat un instrument cu ajutorul căruia se pune în valoare și se organizează un spațiu. În afara rolului de a asigura deplasarea individului în condiții de siguranță și calitate, „el pune în evidență natura raporturilor dintre centru și periferie și lărgirea progresivă a acestor mize ale centralității la ansamblul regiunii urbane” (Mănescu, 2011).

S-a ajuns în punctul în care toți factorii implicați sunt favorabili adoptării acestor sisteme de transport colectiv. Când vorbim de actorii implicați ne raportăm atât la utilizatorii și factorii decizionali cât și la politicile și tehnologiile care sunt în perfect sincron. Automobilul și-a atins limitele și intră în declin. Aici intervine instalarea tramvaiului modern eliberat de „constrângerile tradiționale”, toate acele elemente ce desfigurează peisajul fie el urban sau periferic. Un punct forte îl reprezintă faptul că poate fi conceput în multiple feluri creative pentru a fi capabil să contribuie la ameliorarea calității vieții cetățenilor.

Între centrul și periferia orașului este normală relația de reciprocitate și astfel se poate afirma fără îndoială, ca răspuns al cercetării, că tramvaiul favorizează **punerea centrului la dispoziția locuitorilor periferiei și accesibilitatea tuturor la echipamentele periferice.**

REASONS FOR USING PUBLIC TRANSPORT

(% of replies given by users in France)

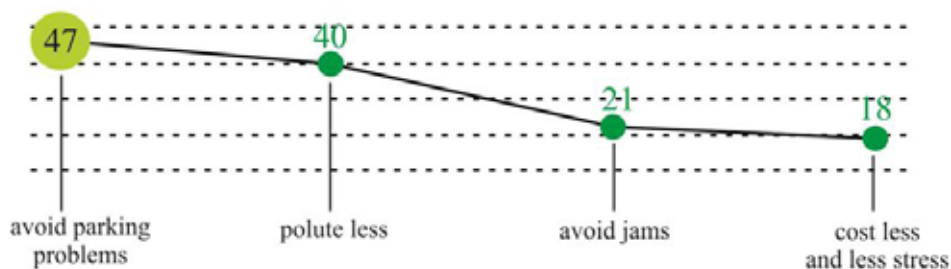


Fig. 1. Principalele motive pentru care francezii preferă deplasarea cu tramvaiul



Fig. 2a. *Montpellier, vizibilitate-maximă*
(Sursă: www.perspectivedetransport.wordpress.com)



Fig. 2b. *Orleans, integrare perfectă*
(Sursă: www.perspectivedetransport.wordpress.com)



Fig. 3. *Microeveniment urban, Franța*
(Sursă: www.deviantart.com)

Bibliografie:

- Cocheci, M., 2011, „Transportul în comun, element structurant al proiectelor urbane”, *Revista Urbanismul*. Serie Nouă, nr. 10, 53-57.
- Davila, J., 2013, *Urban mobility and poverty: Lesson from Medellin and Soacha*, Columbia.
- Goldman, T., Gorham, R., 2006, „Sustainable urban transport: Four innovative direction”, *Technology in Society*, 28, 261-273.
- Grava, S., 2004, *Urban transportation system*, Editura McGraw-Hill.
- Laconte, P., 2011, „The link between mass transit and sustainable cities”, *Sustainable urban mobility, Urban World*, nr. 2, 16-20.
- Lynch, K., 2005, *Rural–Urban Interaction in the Developing World*, Routledge, London.
- Mănescu, M., 2011, „Tramvaiul-Stimulator al urbanității – Experiențe franceze de transport urban”, *Revista Urbanismul*. Serie Nouă, nr. 10, 76-87.
- Negulescu, M., 2011, „Urbanism, Transporturi, Mobilitate urbană. O abordare holistică necesară”, *Revista Urbanismul*. Serie Nouă, nr. 10, 48-52.
- Negulescu, M., 2011 a, *Mobilitate și formă urbană-aspecte teoretice*, Editura Universitară Ion Mincu, București.
- Negulescu, M., 2012, „Intermodalitatea, o prioritate a politicii de mobilitate pentru orașul București, în contextul crizei economice”, *Revista Urbanism. Arhitectură. Construcții*, 3(4), 13-18.
- Negulescu, M., 2014, *Landscape Rehabilitation Through Policies and Urban Interventions for Reshaping Mobility*, în vol. *Planning and Designing Sustainable and Resilient Landscapes* (editori C. Crăciun, M. Boștenaru), Spinger Netherlands, 219-233.

-
- Shin-Pei, T., Herrmann, V., 2013, *Leading for sustainable urban transportation, Rethinking urban mobility*, Editura Carnegi Endowment, Washington.
- Silveira, M., Cocco, R., 2013, „Public transportation, mobility and urban planning: essential contradictions”, *Estudos Avançados*, 27(79), 41-53.
- Stan, A., 2009, *Peisajul periferiilor urbane. Revitalizarea peisageră a zonelor urbane periferice*, Editura Universitară Ion Mincu, București.
- Stan, A., 2011, *Macropeisajul și peisajul periferiilor urbane în zona de influență a Bucureștiului*, Raport de expertiză în cadrul Conceptului Strategic București 2015, Editura Universitară Ion Mincu.
- Stan, A., 2014, „Creșterea conectivității urbane în zonele adiacente intrărilor rutiere în oraș”, *Buletinul Agir*, nr. 2.
- Tacoli, C., 1998, „Rural-urban interactions: a guide to the literature”, *Environment&Urbanization*, 10 (1), 147-166.
- Tacoli, C., 2003, „The links between urban and rural development”, *Environment&Urbanization*, 15 (1).
- Transdev Group, 2008, *Activity and Sustainable Development Review Financial Report*.
- Wegener, M., 2004, „Overview of land-use transport models”, *Handbook of transport geography and spatial systems*, 5, 127-146.
- World Business Council for Sustainable Development Mobility 2030: *meeting the challenges to sustainability The Council*, 2004, Geneva.