

Din comentariile scrise de toată lumea, ies la iveală trei poziții:

1. Pista de biciclete pe alee nu își are locul, iar în loc de ea să cerem amenajarea benzii dedicate pentru transport public + biciclete (cu îmbunătățirea de a face spațiu de depășire)
2. Pista de biciclete e ok să fie acolo, dar venim cu niște sugestii tehnice de îmbunătățire.
3. Pista de biciclete care e preconizată să fie pe alee, să fie amenajată pe carosabil, pe partea dreaptă (dacă tot este buget de amenajare).

POZIȚIA 1:

Pistele să nu fie amenajate din contul aleii. Să fie modificat proiectul și spațiul preconizat pentru piste să fie plantat cu verdeață/copaci, iar pentru biciclete să fie amenajată bandă dedicată pentru transport public+biciclete pe carosabil. Banda să continue pe bv. Renașterii și să conecteze Centrul cu Rîșcani. Atunci va avea o valoare veritabilă de pistă de biciclete care poate fi folosită ca arteră de transport alternativ.

De ce pistele NU sunt binevenite în acest proiect au argumentat mai jos:
Ana, Vasile, Ion, Julian

Ana:

Obiecții la proiect:

- Nu sunt de acord cu ideea de a proiecta piste din contul spațiilor verzi și pietonale, pentru că consider că acestea și așa sunt foarte prejudiciate în acest oras - ele trebuie să fie mai multe, nu mai puține! Eu ca biciclista nu vreau să concurez cu pietonii și nu vreau ca pentru ca eu să am piste să fie micșorate spațiile verzi din oraș.
- Pista de pe alee ar fi din nou un proiect care nu creează condiții de deplasare pe bicicletă ca mijloc de transport, ci mai mult ca plimbare/recreere/promenadă. Deoarece: este pe o porțiune foarte scurtă și se termină brusc: ce facem când ajungem în vale la str. Albișoara cu bicicletele? Nu putem continua să mergem înainte căci pista se termină și ești oricum nevoit să cobori, să treci la zebra și ori să mergi pe carosabilul neamenajat pentru bicicliști, ori pe trotuarul foarte accidentat, îngust și incomod de pe pod și în continuare, de pe Bv. Renașterii, pe lângă circ.
- Argumentul siguranței: Da, de acord că e mai sigur (momentan) să mergi pe trotuar/ alee decât pe șosea - dar 1. dacă e vorba de copii și adolescenți, ei oricum vor putea utiliza aleea ca să meargă pe bicicletă - până la 18 ani nimeni nu îi poate alunga pe carosabil. 2. Pentru a avea piste sigure, dar și proiectate corect, scopul de lungă durată trebuie formulat așa: facem piste din contul carosabilului și pe parcurs când avem buget dedicat infrastructurii velo (de la anul) le perfecționăm și le aducem la condiția în care să fie așa de sigure, că niciun biciclist să nu mai fie atras să meargă pe trotuar.
- Argumentul legalității: Conform Regulamentului de Circulație Rutieră, dacă există o pistă amenajată dedicată bicicletelor, atunci bicicliștii nu au dreptul să meargă

pe carosabil. Asta înseamnă că bicicliștii care folosesc bicicleta ca mijloc de transport la/ de la lucru și merg cu viteză mai ridicată, vor merge ilegal și vor putea fi sancționați (și nu se va putea așa cum sugerează de către domnul arhitect al proiectului care spune că “bicicliștii mai experimentați care au viteză mai mare vor putea circula pe carosabil, iar pista e mai mult pentru promenadă”)

Propuneri:

- Proiectul de pistă în sine nu e rău, deci banii prevăzuți pentru amenajarea pistelor să fie folosiți pentru amenajarea lor fix așa, numai că mai la dreapta, adică pe marginea dreaptă a carosabilului - care are 3 benzi de circulație
- Spațiul verde (din contul căruia se vrea amenajarea pistei), care momentan este de o calitate joasă, să fie îmbunătățit, plantat și amenajat ca spațiu verde de calitate înaltă.
- Copiii și adolescenții (care oricum circulă pe bicicletă cu viteze mai reduse) să poată folosi în continuare aleea pentru plimbări

Vasile

Acest proiect nu este bine argumentat și nu corespunde cerințelor de pista din următoarele considerente:

1. Taie din spațiile verzi ce este inadmisibil
2. Este proiectată pe aleie parc ce contravine regulamentului circulației rutiere
3. Se intersectează pe acest perimetru cu două intersecții foarte complicate, una care este imediat după podul de la circ, alta aproape de stația de troleibus și ultima în fața monumentului Komsomolistilor lângă hotelul Turist
4. Nu este clar cum sunt conexiunile la zebre pentru cicliști
5. Nu poate fi proiectată și parcare pentru mașini și bandă pentru cicliști, printre mașini ce este foarte periculos, va fi un haos în acest caz.
6. Sistemul de irigare de pe aleie va uda și pista pentru cicliști
7. Pe lângă monument se face o cotitură inadmisibilă
8. Lățimea benzii nu este respectată, 1 metru cel puțin
9. Pe aleie sunt sădiți trandafiri, rezultă ca cicliștii se vor plimba printre tufări, trandafiri și alți arbuști.
10. Fără consultări publice se admite acest proiect ce contravine desigur normelor legale.

Varianta ideală după părerea mea este bandă dedicată pe stînga și pe dreapta bulevardului pentru troleu biciclete și salvarie sau pompieri.

Ion Ungureanu:

Nu propune o rețea, bandă nu duce nicaieri, ci e doar un spațiu, o bucată de stradă.

Unghiurile - stînga - dreapta - greu de făcut și incomod

Pracarile - incurcă și sunt riscante

Din contul spațiilor verzi NU susțin

As opta mai mult pentru ca trecerile să fie conectate pentru a putea ieși spre alte străzi

Julian:

- Cum este planificat iarasi target grupul sunt biciclisti care vor sa se plimbe. Nu stiu daca chiar exista cerinta sa se plimbe atata, dar la 31 August am fost inca de acord sa sprijinim o varianta care mie nu imi convine. Aici Grigore Vieru este prea important pentru transport in oras.
- Eu vad varianta Pushkin (o banda rezervata pentru Trolley si bicicleta) aici ca varianta cea mai buna pentru necesitatile noastre. Ar fi si un signal sa facem transport cu trolley-ul mai atractiv. De ce sa stau ei in propca cauzata de masini.
- Variantele de Ruslan (model Lund) imi plac dar simt ca nu sunt realistic acum in Chisinau. Trebuie sa recunoascam ca suntem inca putini oameni pe bicicleta. Inca este munca de pionierii si copii oricum nu o sa fiu pioneri. Asa ca pas cu pas putem cere mai mult, mai mult spatiu si o sa avem mai multe constientizare. Inca mi se pare o infrastructura simpla de "Trolley&Bici" mi se pare un model perfect pentru foarte multe strazi pentru anii urmatori. M-as bucura tare mult daca in grupa asta gasim un acord sa muncim pentru "Trolley&Bici" ca sa nu mereu intram in discutii nefarsite.
- E bine sa avem interior opinii diferite si o diversitate de experiente si perspective. Cred ca daca dorim sa atingem ceva trebuie sa avem un glas clar spre exterior. Altfel nu o sa fim luati seriosi si puternici.

POZIȚIA 2:

Pista de biciclete e ok să fie amenajată pe alee, dar venim cu niște sugestii tehnice de îmbunătățire.

Această poziție au argumentat-o:

Ruslan, Andrei T, Olga

Ruslan

- **Treceri de pietoni mai sigure.** Trecherile de pietoni prezentate de dl. Sava sunt ridicate la nivel cu trotuarul, ceea este foarte bine. Suplimentar, ar fi mai sigur ca rampele de acces pentru automobile să nu fie realizate din asfalt, ci pavate cu pietre din granit (10x10 cm), ca în imaginile de mai jos. Astfel, prin vibrațiile provocate de acestea, șoferii simt că sunt pe teritoriu străin și micșorează viteza.



- **Bulevardul ar trebui să fie comun pentru pietoni și bicicliști.** Bicicliștii deja merg printre pietoni la vale pe strada pietonală. Nu văd sensul să fie separați prin piste suplimentare pe bulevard. Cu același succes ar putea continua deplasarea la vale pe bulevard printre pietoni, după cum au mers pe pietonală. De exemplu, strada Lilla Fiskaregatan din Lund, este o stradă pietonală îngustă, dar cu un flux foarte mare de pietoni și bicicliști. Faptul că bicicliștii sunt admiși aici este marcat cu aceste 2 pietre cu semnul bicicletei inserate în pavaj. Este și cea mai aglomerată stradă pietonală din oraș, cu zeci de mii de oameni pe zi.



- **Pistele ar trebui să fie, în perspectivă, pe trotuarele laterale ale bulevardului.** Pentru oamenii care locuiesc lângă bulevard ar fi comod să fie amenajate piste pe trotuarele laterale. Dacă este necesar, acestea ar putea fi făcute din contul carosabilului, prin îngustarea benzilor dedicate automobilelor. De asemenea, aceste piste ar face conexiunea dintre rețeaua Pușkin - Constantin Tănase - bd. Renașterii fără a fi nevoie de traversat bulevardul Gr. Vieru. Suplimentar, va trebui de eliminat posibilitatea pentru automobile de a se parca pe acele trotuare.

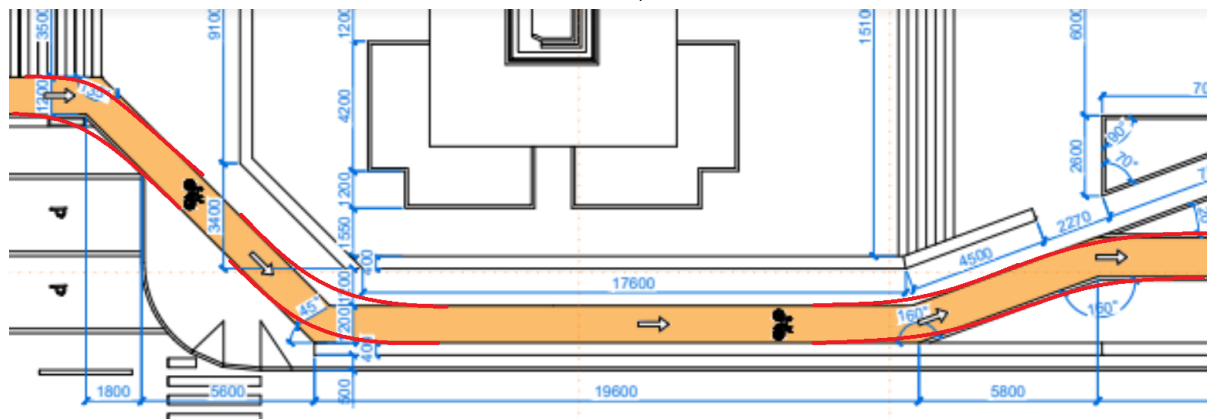




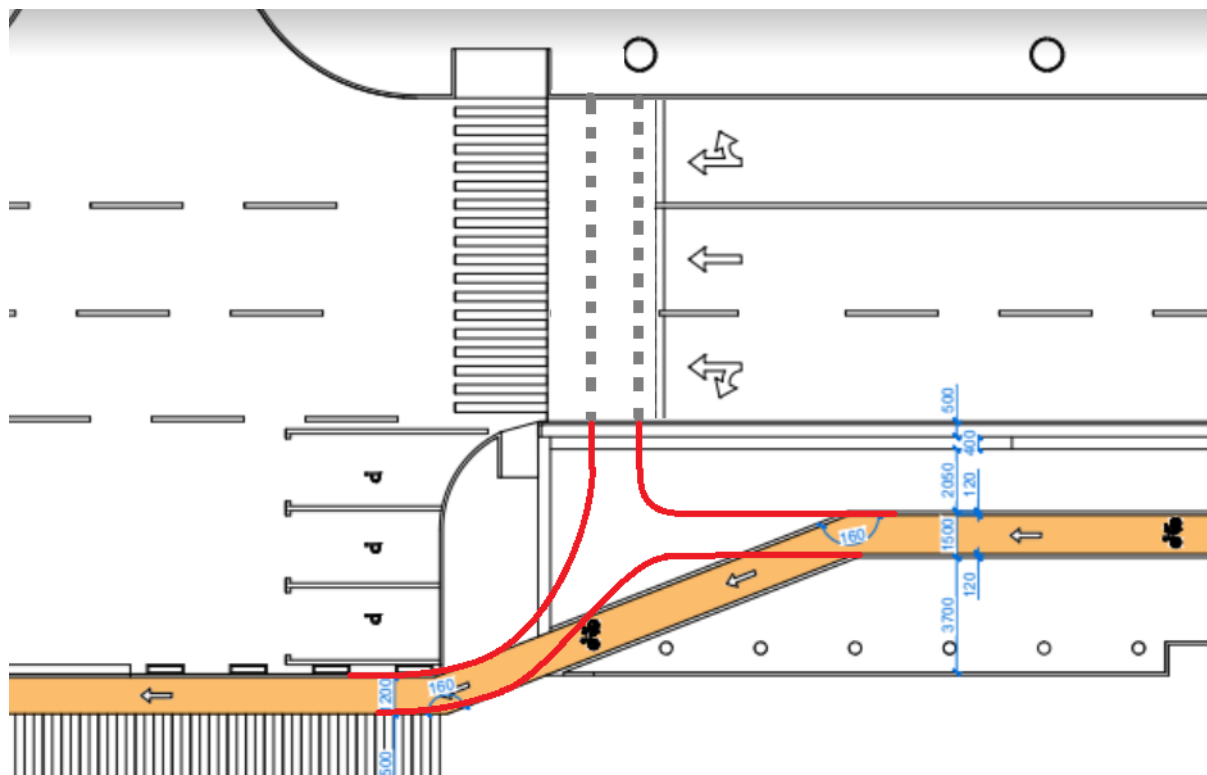
În concluzie, realizarea finală depinde de foarte multe detalii mici și de calitatea lucrărilor. Nu știu dacă municipiul Chișinău are muncitori calificați să efectueze astfel de lucrări, dar odată realizat, ar oferi un mediu plăcut și confortabil pentru toată lumea.

Tudos Andrei:

- Cotiturile cu colțuri vor crea disconfort, frustrări și dificultăți în deplasare. Orice cotitură ar trebui să fie curbată, precum în schița de mai jos:



- La fiecare intersecție și trecere pentru pietoni să fie creată o ramificație de la pista pentru biciclete spre carosabil formând o "intersecție" de tip T ca în schița de mai jos. Pe carosabil să fie aplicat marcajul transversal 1.15



- A se analiza posibilitatea/opțiunea amenajării parcărilor sub unghi de 90° în loc de schema de parcare propusă. Numărul locurilor de parcare rămâne același, însă apare o retragere semnificativă de la trecerea pentru pietoni și pistă (indicată cu verde), ca va spori vizibilitatea pentru șoferii care peste piste și trecerea pentru pietoni.

