

## REȚELE STRADALE

Andrei COVRIG

Departamentul Urbansim și Design Urban, grupa PUR-181, Facultatea Urbanism și Arhitectură,  
Universitatea Tehnică a Moldovei, Chișinău, Republica Moldova

**Rezumat.** Scopul acestui articol este a analiza principalele tipuri de rețele stradale din perspectiva evoluției lor istorice și structurii lor morfologice. De asemenea, sunt prezentate avantajele și dezavantajele pentru fiecare tip de rețea stradală.

**Cuvinte cheie:** tramă, evoluție, morfologie, localitate, oraș, transport.

### Introducere

Rețeaua stradală constituie elementul definitoriu al morfologiei oricărei așezări umane. Aceasta îndeplinește un dublu rol: de a canaliza traficul de persoane și mărfuri și de a parca teritoriul, determina forma și dimensiunile unităților urbanistice.

Evoluția istorică a localităților, sub impactul a diferiți factori generatori (social-economici, politici, culturali, elementele cadrului natural, topografia, căile de comunicație) a produs o mare varietate de rețele stradale, care pot fi grupate în mai multe tipuri: rețele ortogonale, rețele radiar-concentrice, rețele radiare, rețele libere.

### Rețeaua stradală ortogonală

Reprezintă o rețea în care străzile sunt rectilinii și se întretaie în unghi drept, creând insule de formă regulată, fiind caracteristică pentru localitățile construite după un plan de sistematizare prestabilit.

Astfel de localități s-au dezvoltat încă din antichitate în Egipt, Mesopotamia, bazinul Indusului, și cel Mediteranean, unde au fost denumite orașe hippodamice, de la numele lui Hippodamus din Milet, considerat ca unul dintre părinții urbanismului, care a folosit pentru prima dată acest tip de tramă stradală pentru reconstrucția orașului grecesc Milet (Fig.1), după distrugerea acestuia de către persani (497 î.Chr). Foarte asemănătoare au fost orașele construite de romani, ale căror colonii se suprapuneau deseori taberelor militare. Astfel de orașe sunt caracteristice pentru Europa sudică și central-vestică, păstrând până astăzi urmele planului inițial: Torino, Napoli, Florența, Bologna, Piacenza, Verona, Aosta în Italia; Zaragoza în Spania; Clermont-Ferrand în Franța; Chester în Anglia; Viena în Austria; Regensburg în Germania, dar și pentru unele zone de la periferiile Imperiului, cum sunt siturile antice ale orașelor Cluj-Napoca sau Drobeta-Turnu Severin.

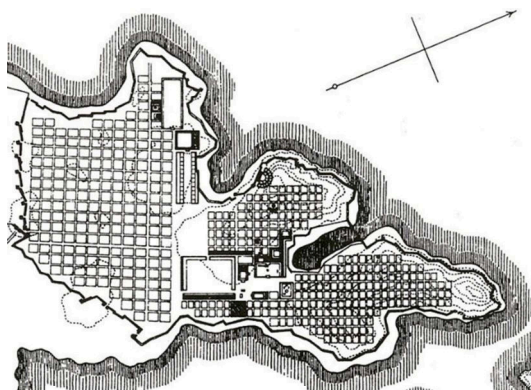
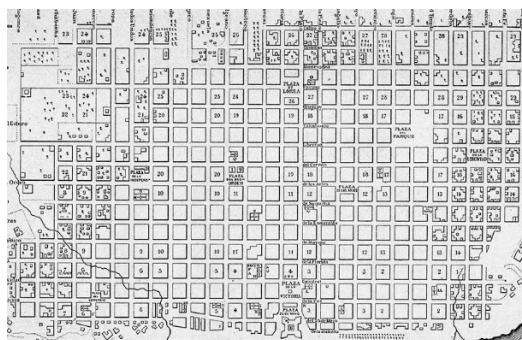


Fig.1 Planul orașului Milet, Grecia

După o perioadă de dezvoltare haotică a rețelelor stradale, caracteristică orașelor din feudalismul timpuriu, începând cu secolul al XII-lea s-a revenit, cu pecădere pe continentul european, la conceptul rectangular de trasare a tramei stradale.

Ulterior, acesta a fost adoptat pentru orașele coloniale din America, Asia, Africa sau Australia, construite fie de spanioli (pe continentul sud-american: Buenos Aires (Fig.2), pe continentul nord-american: Ciudad de Mexico), francezi (pe continentul african: Dakar, Abidjan sau în Indochina: Saigon) sau englezi (pe continentul nord-american: New York, pe continentul african: Cape Town, pe continentul australian: Melbourne) etc.



**Fig.2 Planul orașului Buenos Aires, Argentina**

Principalele avantaje ale rețelei ortogonale constau în evidențierea a câteva străzi principale în localitate, dispersarea traficului rutier, organizarea simplă a transportului public, simplitatea orientării în localitate, în timp ce dezavantajele constau în lungirea cu circa 40% a distanțelor de parcurs, realizarea circulației urbane pe linii frânte, monotonia circulației pe străzile localității.

#### **Rețeaua stradală radiar-concentrică**

Reprezintă o rețea formată din străzi radiare, care se intersectează cu străzi inelare, Rețeaua dată converge, de regulă, spre un nucleu central comun cu funcții comerciale, administrative și de servicii.

Această rețea stradală aparține localităților apărute în perioada medievală, în care străzile circulare s-au dezvoltat pe conturul fostelor ziduri de apărare, iar cele radiare pe traseul drumurilor de acces în localitate, prin care se făcea legătura cu zona înconjurătoare. Exemple caracteristice în acest sens sunt cele ale orașelor Milano (Fig.3) în Italia, Moscova în Rusia, Paris în Franța, Amsterdam în Olanda, Berlin în Germania, București în România etc.



**Fig.3 Planul orașului Milano, Italia**

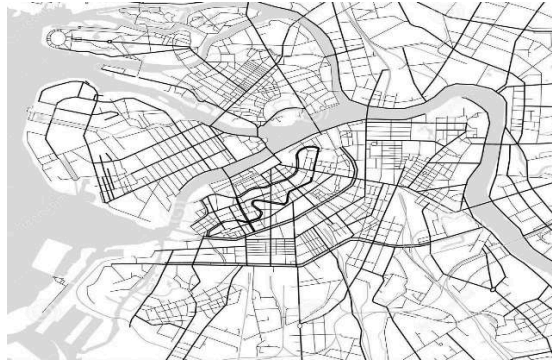
Trama stradală radiar-concentrică se caracterizează printr-o structură urbană originală asigură o bună accesibilitate spre zona centrală a localității. Pe de altă parte, o asemenea morfologie urbană favorizează concentrarea excesivă a traficului în centrul localității, complică orientarea în localitate.

#### **Rețeaua stradală radiară**

Reprezintă o rețea de străzi magistrale radiare ce se intersectează într-un centru comun.

Această rețea este specifică în general localităților vechi, cu o îndelungată tradiție istorică, care au evoluat pornind de la un nucleu central ce concentra principalele instituții administrative și spre care convergeau, încă din cele mai vechi timpuri, drumuri comerciale și strategice și care au favorizat extinderea periferică a localității.

Rețeaua radiară pe lângă avantajul de a dispune de o structură urbană unică, prezintă o serie de dezavantaje, ce constau în concentrarea traficului în centrul comun, deplasarea îndelungată pe perimetrul localității, orientarea complicată în localitate. Orașe cu acest tip de tramă stradală sunt Sankt-Petersburg (Fig.4), Nijni Novgorod în Rusia etc.

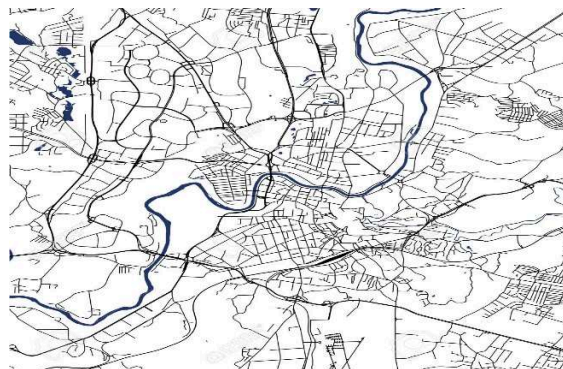


**Fig.4 Planul orașului Sankt-Petersburg, Rusia**

### **Rețeaua stradală liberă**

Reprezintă o rețea formată din străzi sinuoase, asemănătoare aleilor din grădinile peisagiste.

Prezintă largi posibilități de adaptare la condițiile naturale. Se folosește cu predilecție pentru localitățile amplasate atât pe terenuri cu un relief plan, pentru a permite scurgerea apelor cât și pe terenuri cu un relief fărâmițat. Caracteristice pentru această categorie sunt orașe precum Vilnius (Fig.5) în Lituania, Helsinki în Finlanda, Stockholm în Suedia, Praga în Cehia etc.



**Fig.5 Planul orașului Vilnius, Lituania**

### **Concluzii**

Morfologia rețelelor stradale este una diversă. Diversitatea se datorează unui complex de factori istorici și spațiali. Indiferent din ce categorie fac parte, rețele stradale constituie cel mai important și stabil element al unei localități.

### **Referințe**

1. SĂGEATĂ R. *Geografia urbană*. Sibiu: Editura universității „Lucian Blaga”, 2010, pp. 167-169.
2. Laurian R. *Urbanismul*. București: Editura tehnică.,1965, pp. 315-317.
3. [https://ro.wikipedia.org/wiki/Plan\\_hippodamic](https://ro.wikipedia.org/wiki/Plan_hippodamic)
4. <http://geodemografie.blogspot.com/2016/08/geneza-oraselor.html>