

Paul – Narcis VIERU

CONTEXT ISTORIC ȘI TENDINȚE SOCIO - ECONOMICE ALE TRANSPORTURILOR ÎN ORAȘUL BOTOȘANI

Cuvinte - cheie: *transporturi, economie, Botoșani, transport public de călători cu autobuzul, transport public de călători cu tramvaiul, transport public de călători cu taxi, transport public de călători cu maxi - taxi, trasee publice de transport.*

Introducere. Transportul se dezvoltă în strânsă corelație cu industria și comerțul, dar și cu nevoile curente urbane (transportul forței de muncă, transportul de mărfuri). Transporturile influențează concentrările de populație și de bunuri materiale, tipul și intensitatea fluxurilor (de materie și energie). *”În structura internă a unei așezări umane, transporturile asigură funcționarea sistemului prin facilitarea legăturilor dintre zonele funcționale, la care se adaugă modificări în structura bazei economice și a componentei demografice”*¹. Rolul funcției de transport este de a asigura dinamica bunurilor, materiilor prime, informațiilor, oamenilor, fiind o activitate economică aparte, care realizează bani nu „producând” sau „prelucrând”, ci „deplasând” spațial, din diferite rațiuni (forță de muncă, studii, turism)².

Sistemul de transport urban poate fi unul din mijloacele de direcționare a creșterii spațiale a orașului. Astfel, în cazul Botoșanilor, intravilanul evoluează de-a lungul șoselelor de acces în oraș. Fluxurile de transport rutier și feroviar au contribuit la apariția propriu-zisă a orașului, precum și la impunerea funcției comerciale ca funcție dominantă până la sfârșitul secolului al XIX-lea, când Botoșanii au devenit capăt de linie secundară.

Istoria transporturilor în orașul Botoșani. *”Încă de la întemeierea orașului, relieful local a avut un rol deosebit de important în structura rețelei de comunicații. Trama stradală avea inițial o formă aleatorie, urmărind, în general, configurația terenului, ceea ce a determinat de-a lungul timpului o evoluție radiară a axelor de comunicație urbană, favorizând și dezvoltarea tentaculară a așezării”*³. Nota particulară a Botoșanilor a rezultat din orientarea către patru direcții principale: Dorohoi (în nord-vest), Săveni (în est), Ștefănești (în sud-est), Iași (în sud) și Suceava (în sud-vest).

În perioada secolelor XIV - XV orașul Botoșani a fost reședința temporară a domnului Moldovei și, în același timp, cea permanentă a vornicului sau a

¹ Cristian Tălângă (2000), *Transporturile și sistemele de așezări din România*, Editura Tehnică, București.

² Ghe. Vlăsceanu, Bebe Negoescu (2004), *Geografia transporturilor*, Editura Meteor Press, București.

³ Eugenia Greceanu (1981), *Ansamblul urban medieval Botoșani*, Editura AIA, București.

vornicilor de aici. Funcționarea curții domnești presupunea, pentru demnitarii Moldovei, deplasarea spre Botoșani, ei fiind adesea convocați pentru rezolvarea diferitelor probleme ale țării. Toate acestea presupuneau, la rândul lor, și existența unor drumuri bine păzite care să asigure deplasare în siguranță a demnitarilor, precum și a personalului administrativ domnesc⁴.

Amplasarea Botoșanilor la intersectarea unor rețele internaționale de pe traseul principalului drum extracarpatic, cel moldovenesc, constituie premisa încadrării sale între cele mai vechi târguri și orașe din Moldova. Geneza primelor târguri moldovenești - apărute pe arterele comerciale la distanțe aproximativ egale între ele, impuse de nevoia popasurilor, „[...] nu a constituit un fenomen spontan, petrecut în intervalul 1363 - 1377, ci mai timpuriu, ca stabilimente fixe organizate în interiorul Hoardei de Aur. Atingerea nivelului de dezvoltare urbană - în formele cunoscute spațiului românesc - presupune o altă etapă, ce se putea datora circulației de negustori amplificată în **prima jumătate a secolului al XIV-lea** (subl.PNV), grație domniei hanului Uzbek [...] și a concentrării comerțului genovez în regiunea nord-vest pontică, în contextul războiului cu hanul Gianibek de la mijlocul veacului, urmat apoi de deplasarea drumului comercial în dreapta Nistrului”⁵.

În a doua jumătate a secolului XIV este încheiat un acord între regele Wladislaw Iagiello și Petru I, domnul Moldovei, „[...] acord în urma căruia avea să capete o amploare maximă schimbul de produse cu Crimeea genoveză prin Cetatea Albă, pe calea numită **via valahica** sau **moldavica**, itinerar mult mai sigur decât cel din spațiul Hoardei de Aur, **via tartarica**”⁶.

Referitor la această cetate-port, se știe că deschiderea drumului comercial moldovenesc coincide cu momentul dobândirii Cetății Albe de către Moldova „foarte probabil de la lituanieni”, în 1377 - 1378⁷, că deja la 11 noiembrie 1380 Liovul obținuse, datorită așezării sale geografice, dreptul de depozit și, prin acesta, monopolul comerțului cu Moldova⁸, că acest drum, care unea Liovul cu Cetatea Albă, funcționa deja în toamna lui 1383⁹ și că, fiind „[...] socotit secundar pentru

⁴ Luca Diaconu (2015), „Curțile domnești de la Botoșani. Contribuții la istoria orașului și la stabilirea unei noi atestări documentare a acestuia”, în *AIIX*, t. LII, 2015, Supliment, Istoriografia în secolul XXI, Iași, p. 1- 42.

⁵ Vitalie Josanu, *Monument al civilizației medievale românești la Marea cea Mare:*

Cetatea Albă - Moncastro, București, 2014, p. 107, n. 356; M. D. Matei, *Geneză și evoluție urbană în Moldova și Țara Românească până în secolul al XVII-lea*, Iași, 1997, pp. 7 - 257.

⁶ Șerban Papacostea, „Comerț, alianțe și acțiune militară în politica lui Ștefan cel Mare la începuturile domniei (1457-1462)”, în *Ștefan cel Mare și Sfânt. Atlet al credinței creștine*, Putna, 2004, p. 451.

⁷ Ștefan S. Gorovei, *Întemeierea Moldovei, Probleme controversate*, ed. a II-a adăugită, Iași, 2014, pp. 216 - 217.

⁸ C. Racoviță, „Începuturile suzeranității polone asupra Moldovei (1387-1432)”, în *RIR*, X, 1940, p. 73; P.P. Panaitescu, *Mircea cel Bătrân*, București, 1944, p. 49.

⁹ P.P. Panaitescu, „La route commerciale de Pologne à la mer Noire au Moyen Âge”, în *RIR*, III, 1933, p. 174.

poloni până la 1387¹⁰, devine după această dată și, mai ales, după 1408, data privilegiului lui Alexandru cel Bun, cel mai important drum de scurgere a mărfurilor Hansei spre porturile Mării Negre (subl.PNV). Afară de faptul că era un drum prin părți bine locuite și apărate, el era și un drum obligatoriu impus de tratatele comerciale”¹¹.

Chilia, „[...] cetatea cheie a gurilor Dunării, s-a aflat între 1412 - 1448 în stăpânirea Moldovei”¹², și apoi, cu o întrerupere între anii 1448 - 1465, când intră sub controlul Țării Românești, revine sub domnia lui Ștefan cel Mare care, prin intervențiile sale militare din 1465 și 1470, „[...] a asigurat împlinirea maximă a programului drumului moldovenesc împotriva rivalului său tradițional, drumul Brăila - Brașov”¹³.

Trebuie să remarcăm că, în secolul XV, Moldova a avut în stăpânire „cetatea cheie a gurilor Dunării”, 36 de ani în timpul domniei lui Alexandru cel Bun și a succesorilor săi, și 19 ani în timpul Măritului voievod Ștefan. Drumul continental moldovenesc era privit ca drum european prin excelență, mai ales pe cunoscutul traseu Liov - porturile dunărene: Cetatea Albă și Chilia.

Traseul negustorilor pe acest drum era aproximativ acesta: punctele de vamă de la Camenița, Hotin și Snyatin, apoi ajungeau la Dorohoi¹⁴, de asemenea punct de vamă, unde *drumul cel mare al Hotinului* se unea cu cel care venea de la Cernăuți prin Boian, Herța și Ibănești, iar de aici, cobora prin satele Saucenița, Văculești, Brăiești, Leorda, Cătămărăști, la Botoșani, oraș de popas comercial apărut, cum era și firesc, la intersectarea a mai multe drumuri, dintre care două internaționale (al Hotinului și cel al Sucevei), ambele *existente înainte de întemeierea Moldovei*¹⁵, purtând în diferite documente mai târzii numele de *drumul cel mare*. Albia râului Suceava făcea legătura dintre Botoșani și *drumul comercial ce lega Polonia cu orașele transilvănene*¹⁶ și cel moldovenesc al Hotinului, dintre Siret și Prut, trecând prin satele Dumbrăveni¹⁷, Huțani și Vlădeni¹⁸, iar după un

¹⁰ M. Costăchescu, *Documentele moldovenești înainte de Ștefan cel Mare*, II, Iași, 1932, pp. 599 - 601, nr. 162: 6 mai 1387 - actul de vasalitate a lui Petru I, domnul Moldovei, regelui Vladislav al Poloniei.

¹¹ Al. I. Gonța, *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XII-XVII*, București, 1989, p. 31. Aceste tratate au fost încheiate cu negustorii lioveni de către Alexandru cel Bun la 8 octombrie 1408.

¹² Virgil Ciocîltan, „Chilia în primul sfert al veacului al XV-lea”, în *RdI*, XXXIV, 11, 1981: „Chilia, numită de multe ori și Licostomo, cu excepția anului 1420, când este cucerită de turci, are o apartenență moldovenească probată documentar în anii 1412, 1415, 1423, cu prelungire până în 1448, când a intrat în stăpânirea lui Ioan de Hunedoara”.

¹³ Șerban Papacostea, *op. cit.*, p. 454.

¹⁴ Târg cu o puternică colonie de armeni (N. Iorga, *Istoria românilor prin călători*, I, București, 1981, p. 171).

¹⁵ Al.I. Gonța, *op. cit.*

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Dumbrăveni, de la Curțile lui Dumbravă; vezi *DRH*, A, I, p. 146, nr. 99: 7 iulie 1430.

popas comercial la Botoșani, drumul moldovenesc, contopit cu cel transcarpatic, se îndrepta, prin pădurile de la Coșula și Copălău, spre Hârlău¹⁹, traversând Moldova spre sud. În continuare, trecând prin localitățile Cotnari, Târgul Frumos, Iași, Țuțora, Lăpușna, Tighina, până la Cetatea Albă sau, de la Lăpușna, mergea direct la Chilia²⁰. După căderea Caffei, din 1475, de la Iași²¹, negustorii coborau spre sud și trecând prin Vaslui, Bârlad și Tecuci, ajungeau la Galați, de unde, pe Dunăre, făceau legătura cu Marea Neagră²².

Este de reținut de pe aceste trasee comerciale șirul satelor străvechi de pe drumul Hotinului, numit și al Dorohoiului, deja menționate cu atestările lor documentare, care se încheie cu Cămătăreștii, atestat documentar în 1431, în prezent comună suburbană, și, de asemenea, cel al satelor de pe drumul Sucevei, tot atât de vechi, însă mai îndepărtate astăzi de Botoșani.

Până în secolul al XVI-lea, când orașul era destul de prosper și funcția comercială era conturată destul de bine, (viața urbană era influențată continuu de invaziile migratorilor și de situația politică incertă), nu s-a pus problema modernizării sistemului de transport: „străzile erau înguste și întortocheate, în timpul ploilor gropile mari erau pline cu apă”. Starea străzilor avea consecințe negative asupra deplasării prin oraș, implicit asupra comerțului, infrastructura urbană semăna cu aceea a unui sat.

În secolul al XVII-lea, comerțul și industria manufacturieră se dezvoltă mult datorită armenilor și evreilor. În această perioadă transportul persoanelor și a mărfurilor se realiza cu mijloace cu tracțiune animală, iar fluxurile de persoane erau nesemnificative, cu excepția zilelor de târg și de iarmaroc, când circulația pe străzile înguste era destul de dificilă. Timp de aproape un secol (1742 - 1833) cele mai cunoscute străzi ale orașului erau : Ulița Băcăliilor, Ulița Veche, Drumul Dorohoiului/Drumul Hotinului, Ulița cea Mare (Calea Națională), Ulița Armenească, Ulița Sf. Gheorghe, Ulița Cășăpiei, Ulița Pisoschi, Ulița Grecească, Ulița Sticlăriei, Ulița Blănarilor, Ulița Liptcanilor. Evident nu erau singurele artere ale orașului, dar sunt cele mai vechi atestări ale străzilor din Botoșani, vechimea lor sugerând că „pe aceste trasee pulsa viața economică și socială a târgului”.

Analiza perioadei de înflorire, dezvoltare și prosperitate a orașului arată că la 1859, anul unirii țărilor Românești, Botoșaniul era al treilea oraș ca mărime după Iași și București, aflat la intersecția drumurilor comerciale: Cernăuți - Mihaileni - Botoșani și Brăila și Cluj - Suceava - Botoșani - Ștefănești - Hotin.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Atestat documentar la 1 mai 1384, când Petru Mușatinul dăruia venitul cântarului din târgul Siret bisericii dominicanе de aici (DRH, A, I, p. 1 - 2, nr. 1).

²⁰ Acest itinerar al drumului moldovenesc a fost reconstituit în detaliu în baza documentelor interne și externe de către Al. I. Gonța (*Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XIII – XVII*, EȘE, București, 1989, pp. 28 - 32).

²¹ „[...] negustorii, nemaiaivând ce căuta în stânga Prutului, luară drumul indicat în 1408 de Alexandru cel Bun, dar puțin frecventat până la 1484, spre Bârlad și Galați, orașe pe care a avut grijă chiar «bunul» domn să le colonizeze cu armeni la 1418” (*ibidem*, p. 31).

²² Acesta s-a numit *drumul Galaților* (*ibidem*, pp. 31 - 32).

Primele preocupări de sistematizare a străzilor au început după 1820, când au avut loc schimburi de locuri (grădini) între proprietari, pentru deschiderea de ulițe, exproprieri de utilitate publică făcute de autoritățile locale, alinieri, lărgiri de străzi.

Problema modernizării străzilor a fost pusă serios în Consiliul comunal abia în 1872, când s-au luat hotărâri importante cu alocarea unor sume din veniturile primăriei și concesionarea lucrărilor prin licitație la nivel național și împrumuturi bancare. În urma publicării în *Monitorul Oficial* au început să sosească la Botoșani, din toată țara, oferte care de care mai îmbietoare: H.K.Iassinschi din Iași oferea să paveze străzile cu asfalt; o altă societate anglo-austriacă din Cernăuți propunea asfaltarea cu calcit bituminos cum s-a procedat în Viena și alte două oferte din București. Până la urmă Primăria a renunțat la aceste planuri de anvergură. Modernizarea a început însă în anul 1890 prin exproprieri și lărgiri de străzi, care au durat până în preajma Primului Război Mondial. Instituțiile administrative, de primă importanță pentru mecanismul de ordonare a vieții obștești, nu au lăsat urme în structura urbană a orașului decât cu începerea din veacul al XIX-lea, din cauza distrugerilor periodice care au înlăturat vechile sedii ale statului care au putut exista. În schimb, compoziția etnică și socială a populației, precum și creșterea ei determinată de evoluția economică a așezării au constituit factori tot atât de însemnați pentru structura orașului medieval, ca și dualitatea târg-curte domnească.

În secolul al XIX-lea se impune, ca formă principală de legătură exterioară a orașelor, transportul feroviar. În anul 1871 s-a construit calea ferată Verești - Botoșani, iar în 1889, s-a dat în exploatare și linia Leorda - Dorohoi - Iași, în lungul Jijiei. Astfel, Botoșanii au devenit capăt de linie, cu legături anevoioase față de linia principală de importanță europeană care lega România de Polonia și Germania.

Strategia de dezvoltare a rețelei feroviare la sfârșitul secolului XIX, a adus un mare deserviciu orașului Botoșani. În a doua jumătate a veacului XIX, mai precis între 1869 - 1871, s-au construit căile ferate în prelungirea liniei Lemberg - Cernăuți - Suceava (Ițcani - Roman, 1869; Pașcani - Iași, 1870; Verești - Botoșani, 1871; Orașul Botoșani a devenit un capăt de linie secundară). Vechiul drum de pe malul stâng al Siretului (Dorohoi - Botoșani - Hârlău - Târgu Frumos) a fost dublat de o linie spre Iași pe valea Jijiei și, ca urmare, partea de est a județului Botoșani a gravitat spre Iași. Zona de influență economică a Botoșanilor s-a fărâmițat, hinterlandul s-a redus și orașul a devenit un târg de însemnătate locală, înregistrând o sensibilă scădere a comerțului. Industria s-a orientat către profilul alimentar, rolul principal avându-l producția agricolă a marilor moșii.

Indiferent de scoaterea orașului de la magistrala căii ferate Cernăuți - București, totuși orașul s-a dezvoltat, dovada fiind evoluția populației, dezvoltarea tramei stradale și mărirea zonei construite a orașului, dezvoltarea meșteșugurilor și apariția fabricilor. Existența unei clase ridicate de moșieri și intelectuali este evidentă, viața culturală este susținută de existența instituțiilor de cultură - teatru, filarmonica, teatru de păpuși. Prima statistică modernă efectuată după Unirea Principatelor în 1859 menționează pentru Botoșani - 27.147 locuitori, situând orașul pe locul trei după București (121.000) și Iași (65.575).

Consecințele Primului Război Mondial au influențat și funcția de transport, situație ce contrastează cu perioada socialistă, când s-au făcut investiții masive și în această ramură. Transportul rutier era reprezentat de vechile drumuri comerciale, starea lor fiind precară, nepermițând nici viteze mari, nici un trafic prea sigur.

După al doilea război mondial relațiile sociale, politice și schimbarea raportului între proprietatea privată și cea a statului au dus la o perioadă de indiferență față de tot ce a fost fondul construit vechi, iar după împărțirea administrativă din 1968, demolarea construcțiilor și a tramei stradale vechi și trasarea marilor ansambluri de locuințe colective realizate pentru forța de muncă adusă în mediul urban. Studiile de sistematizare erau concepute în vederea restructurării și să răspundă funcțiunilor unui centru politic-administrativ care să facă față sporului de populație antrenant în dezvoltarea industriei.

După 1945 și în special după 1968, când orașul devine reședință de județ, aspectul urban al Botoșanilor a impus alungirea și îndesirea rețelei de comunicație, îmbunătățirea considerabilă a infrastructurii de transport în aproape tot orașul, mai ales în partea nord-vestică (zona industrială, noile complexe de locuințe colective și în centrul orașului), pentru a facilita circulația rutieră și a susține dezvoltarea industrială. Traficul de călători a sporit foarte mult, în special ca urmare a creșterii mobilității pentru muncă. Această perioadă, care a transformat și marcat considerabil modul de viață, dar și aspectul edilitar și funcțional al orașului, a influențat și transportul, prin planificarea excesivă. Transportul auto de pasageri a avut un rol important, prin înființarea unei rețele dense de curse ce pătrundeau în toate comunele. Numărul călătorilor transportați era foarte mare datorită deplasărilor zilnice pentru muncă, multe întreprinderi aducându-și personalul muncitor prin curse contractate.

Localizarea punctuală a industriei pe platforma din partea de nord-vest a orașului a dus la apariția fluxurilor de muncitori, ceea ce a determinat introducerea mijloacelor de transport în comun. Inițial, transportul se realiza cu autobuzele (pe motorină și ceva mai târziu cu gaz) și circulau doar pe Calea Națională, făcând legătura între centru și zona industrială, însă numărul lor era foarte redus, comparativ cu fluxul de muncitori din industrie. Datorită navetismului industrial s-a ajuns la un nivel superior de polarizare al cartierelor muncitorești: Primăverii, Bucovina, Luizoaia, Grivița, Miorița. În același timp, legăturile dintre nordul și sudul Botoșanilor erau clar defavorizate în favoarea celor de tip est-vest, incluse în fluxurile zilnice ale forței de muncă industriale.

În ceea ce privește trama stradală, se remarcă aceeași diferență între zonele modernizate (din partea de nord-vest, centru și est) și cartierele de locuințe periferice, care păstrează în mare parte un caracter semirural, cu străzi înguste, întortocheate și neasfaltate. Începând cu a doua jumătate a secolului XIX, odată cu apariția reglementărilor și a legislației în domeniu (spre exemplu apariția Regulamentului Organic), autoritățile locale au fost obligate la recenzarea locuințelor și mărirea străzilor. Recensământul din 1884 a obligat Primăria, prin ordin al Ministerului de Interne, să treacă imediat la denumirea străzilor și

numerotarea caselor. Primăria știind ca majoritatea ulițelor din oraș aveau nume, folosite de peste o sută de ani, dar neinstituționalizate (trecerea în domeniul public), a trecut în 1885 la numerotarea locuințelor, dându-se comanda de 5099 tăblițe. Începând cu 1740 până la 1885 sunt vehiculate istoric următoarele denumiri de străzi: ulița Băcanilor, Ulița Veche, Drumul Dorohoiului, Drumul Hotinului, Ulița Armenească, Ulița Sf. Gheorghe, Ulița cea Mare, Ulița Grecească, Ulița Sticlăriei, Ulița Blănarilor, Ulița Lipițanilor, Ulița Hârburilor. Aceste ulițe au păstrat denumirea unor localități, direcții, precum și a breslelor de meseriași și etniilor. În ceea ce privește axa principală a municipiului, Calea Națională, ea și-a păstrat direcția Nord - Sud și a purtat câteva denumiri: Drumul Dorohoiului, Ulița veche, Strada mare. Actuala denumire este atestată din luna mai 1884, cu denumirea Șoseaua Națională, alternativ cu Calea Națională, într-o corespondență a Primăriei cu serviciul Drumurilor Iași cu privire la pietruirea acesteia.

Așa cum a fost precizat, problema modernizării străzilor a fost pusă la Consiliul comunal abia în 1872, însă activitatea a început abia în 1890. Deoarece străzile centrale erau în mare parte nepietruite, vântul sau trecerea în goana a trăsurilor ridicau norii de praf, ce trebuiau anihilați cu patru „șacali cu turbine” achiziționate de primărie din străinătate. În anul 1899 s-a impus asanarea pâraului Cocaina, lucrările fiind terminate la finele anului pe 5 decembrie. A fost o lucrare de mare anvergură, având în vedere mijloacele de atunci pentru săpatul și transportul pământului. Analizând broșura „*Tabloul alfabetic al străzilor din orașul Botoșani din anul 1895*” prezentată de prof. Ștefan Ciubotaru în *Monografia orașului Botoșani*, avem posibilitatea de a realiza o radiografie a existentului la acea dată și modificarea în timp a tramei stradale, suprapunând hărțile cu cele relatate de arh. Eugenia Greceanu în studiile sale.

La Botoșani, „*inima târgului*” era alcătuită din două nuclee principale: Târgul Vechi (sau Târgul de Sus) și Târgul Nou - care include Târgul de Jos - despărțite prin Calea Națională - porțiune între strada Octav Onicescu (fosta Ruset) și Peneș Curcanul, continuată cu strada Vânătorilor, care a purtat numele de drumul Hotinului. Târgul Nou a evoluat pe diagonala drumurilor către Hotin și Săveni, între gruparea de locuințe a blănarilor în jurul bisericii Sf. Ilie și locul rezervat iarmarocului, târgul Vitelor. Târgul Nou s-a extins către Târgul de Jos, înglobând Târgul făinii, deci al Uspeniei în perimetrul străzii Săveni - Călugăreni - Mihai Viteazul și Calea Națională.

Cert este că pe traseul de azi al Căii Naționale, Târgul Vechi și Târgul Nou sunt cuprinse în careul Centrului Vechi delimitat de Calea Națională, strada Grivița, Tudor Vladimirescu și Ion Pillat. Astăzi primul inel al municipiului, dat fiind importanța și fluxul auto cel mai solicitat devine cvintetul străzilor Marchidan, Cuza Vodă, Calea Națională, Octav Onicescu și B-dul Mihai Eminescu.

Centrul Vechi, considerat centru istoric și protejat prin clasarea sa pe lista monumentelor istorice ale Ministerului Culturii, devine o zonă cu valoare urbanistică recunoscută a orașului vechi, ca un ansamblu încheșat organic pe decursul a cel puțin șase veacuri, cu o perspectivă de integrare în circuitul major

nepoluant al municipiului, poate deveni unul din punctele de atracție, dacă nu național cel puțin regional în traseele turistice.

În anul 1979, prin „*refacerea schiței de sistematizare*”²³, s-a propus traversarea orașului de către o magistrală cu șase benzi de circulație, orientată vest-est-sud, pe traseul a două tronsoane din calea Națională, racordate prin strada Pictor Grigorescu. Pentru realizarea acestui proiect a fost desființată intersecția străzilor Horia - Marchian, dar și ultimul nucleu de locuințe ale meșteșugarilor români, case vechi, dar și spații verzi existente.

Din considerente economice, în anul 1988 s-a început lucrarea „*Introducerea transportului în comun cu tramvaiul în municipiul Botoșani*”, care a fost finalizată în anul 1991. Transportul s-a realizat pe două linii, a treia fiind la momentul respectiv în lucru, nu a fost finalizată nici până în prezent, din lipsă de fonduri. În primii ani de folosință, acest mijloc de transport a cunoscut o dezvoltare rapidă. Începând cu anul 1989 s-au construit peste 16 kilometri de cale simplă de rulare. În cinci ani au fost date în folosință cele două linii de tramvai, 101, în anul 1991 și linia 102, în 1994. În anul 1995 s-au început lucrările pentru construirea celei de-a treia linii, însă au fost abandonate în 1998, deși rămăsese de construit doar un kilometru. Următoarele investiții s-au făcut în anul 2000, când societatea Eltrans, sprijinită de o firmă germană, a înlocuit vechile vagoane de tramvai cu altele, mai moderne. A urmat o perioadă în care transportul cu tramvaiul a fost neglijat, iar investițiile au întârziat să apară. În schimb, s-a înființat un alt mijloc de transport, cel în regim de maxi-taxi.

După 1990 o parte din întreprinderile industriale și-au redus sau încetat activitatea din acest motiv, fluxurile de transport spre această zonă au scăzut foarte mult, concomitent cu îmbunătățirea ofertei de transport în comun, prin punerea în funcțiune a celor două linii de tramvai și a încă două linii de maxi-taxi.

Serviciul de transport local botoșănean a suferit transformări după anul 1990, ca urmare a tranziției economiei românești. Nivelul economic și social se reflectă în calitatea serviciului de transport local. În calitatea și dimensiunea tramei stradale nu s-au produs schimbări, păstrându-se diferența dintre zonele modernizate din lungul axelor principale și străzile degradate, nemodernizate din zonele de locuințe. Reducerea constantă în perioada de după anul 1989 a volumului de investiții alocate pentru construirea, modernizarea și întreținerea drumurilor publice, la care se adaugă creșterea de până la 10 ori a traficului greu pe unele tronsoane, au dus la deprecierea continuă și progresivă a stării drumurilor publice din oraș.

Dispariția marilor întreprinderi industriale a fost precedată de apariția societăților comerciale, IMM-urilor care, împreună cu unele unități mai vechi ce funcționează acum la capacitate redusă, generează fluxurile de călători spre zona industrială (mult mai reduse față de perioada de dinainte de 1989). În componența acestora se mai include și fluxul de școlari și adulți care locuiesc în blocurile din

²³ Eugenia Greceanu (1981), *Ansamblul urban medieval Botoșani*, Editura Muzeul Național de Istorie, București.

zona industrială și se îndreaptă spre școlile, liceele sau locurile de muncă din celelalte zone ale orașului. Se remarcă însă o serie de deficiențe majore în nivelul de polarizare a spațiului urban de către rețeaua de transport în comun, remarcându-se accentuarea deficitului în zona centrului vechi, ocolită de axele de transport în comun și în cartierele de locințe marginale aflate în afara axelor principale: Tudor Vladimirescu, Cișmea, Luizaia.

Deplasările în afara spațiului urban necesită numeroase echipamente care ocupă o oarecare suprafață în spațiul urban: gară, autogări, parări. *Gara din Botoșani* a fost construită în anul 1872, după inaugurarea liniei ferate Verești - Botoșani, păstrându-și în linii mari aspectul. În prezent, prin această gară circulă un număr de 8 trenuri personale, ce fac legătura între Botoșani – Leorda - Verești și Suceava, 4 trenuri accelerat care merg pe același traseu și 4 trenuri rapid ce fac legătura Botoșanilor prin Verești cu capitala țării.

Dacă în ultima perioadă, transportul feroviar de pasageri a avut de suferit datorită alternativei oferite de firmele de transport rutier, cel de marfă, în general, a avut o evoluție constantă. Totodată, se va urmări introducerea sistemului informatic în gară și autogară pentru eliberarea legitimațiilor de călătorie, cât și a unui sistem de semnalizare / orientare pentru stațiile de cale ferată.

Tendințe socio - economice ale transporturilor în orașul Botoșani. În prezent, transportul auto de pasageri deține un rol important în existența orașului. O rețea densă de trasee pleacă din Botoșani către toate comunele județului. Acest tip de transport are o pondere foarte mare la distanțe mici (până la 50 km), fiind însă competitiv și pe distanțe mai mari. Numărul călătorilor transportați este mare, impus fiind de deplasările zilnice pentru muncă sau studii. Numărul zilnic al curselor ce pleacă din Autogara Botoșani este de 333, fenomen specific orașelor ce atrag o numeroasă forță de muncă dintr-o zonă slab deservită feroviar.

În Botoșani sunt patru firme particulare de transport călători care efectuează curse regulate astfel:

- din autogara **Pris-Com** pleacă zilnic 8 curse către Iași, 2 curse către București și 1 cursă către Timișoara;
- din autogara **Trans-Dor** pleacă zilnic 1 cursă către Iași, 1 cursă către Constanța, 1 cursă către Timișoara, 2 curse către Suceava, 2 curse către Tudora (jud. Botoșani) și 1 cursă internațională săptămânală la Torino (Italia);
- din autogara **Apetrans** pleacă 2 curse interne către București, 1 cursă către Timișoara și curse internaționale săptămânale către: Salerno, Torino, Catania;
- din autogara **RVG** pleacă 1 cursă către Iași, 1 cursă către Suceava, 1 cursă către Timișoara și 1 cursă către Constanța.

Serviciul de transport public local de călători a fost permanent influențat de mai mulți factori obiectivi, printre care²⁴:

- extinderea zonei urbane în detrimentul celei rurale;

²⁴ Uniunea Română de Transport Public (2003), *Strategia de dezvoltare durabilă a serviciului de transport local de călători. România 2005*, București.

- invazia automobilelor personale, în special după 1990, cu sufocarea orașului din lipsa locurilor de parcare;
- stagnarea dezvoltării economiei (scăderea numărului locurilor de muncă);
- creșterea ponderii populației „sărace” (șomeri, pensionari etc.).

Zona de rezidență, locurile de muncă, centrele comerciale, locurile de agrement s-au îndepărtat din ce în ce mai mult de zona centrală a orașului. Acest „*consum al spațiului*” impune locuitorilor deplasări pe distanțe din ce în ce mai mari. Cartierele periferice, supuse riscurilor naturale: procese morfodinamice, inundații, torenți, au carosabilul de proastă calitate, cu densitate mică a rețelei de transport în comun.

În ce privește transportul public local de călători, acest serviciu a putut înregistra câteva impacturi serioase datorate factorilor menționați:

- creșterea numărului de călători transportați cu același parc de vehicule cu uzură fizică și morală accentuată;
- creșterea duratei unei călătorii;
- neacoperirea cheltuielilor de exploatare;
- lipsa unor investiții minime.

Traficul urban se desfășoară pe căi de comunicație de tip străzi, drum județean și drum național, suprapunându-se circulația de tranzit cu cea locală, provocând aglomerarea principalelor magistrale din trama stradală. Calitatea infrastructurii de transport a fost apreciată în funcție de datele disponibile și pe baza observațiilor de pe teren. Inexistența traseelor pentru cicliști²⁵ îngreunează circulația prin reducerea vitezei de deplasare. Numărul parcărilor amenajate este mult sub necesar și din acest motiv staționările se desfășoară în mod haotic, în multe cazuri afectându-se zonele verzi. Parcări amenajate corespunzător se găsesc doar în zona Magazinului Elvila, Piața Revoluției, Gară, Parcul Mihai Eminescu, Stadion etc.

Semaforizarea se reduce la 10 intersecții, administrate de Consiliul Local Municipal, iar 14 intersecții sunt supravegheate cu camere video. Este necesară reorganizarea traficului și reducerea sau chiar eliminarea unor puncte de conflict (intersecția Octav Onicescu cu Primăverii, Petru Rareș cu Calea Națională, Ion Pillat cu Calea Națională, zona piețelor, a bazarului) prin semaforizare inteligentă. Pe schița cu trama stradală a municipiului Botoșani am încercat cartarea principalelor zone de risc rutier, astfel: intersecția str. Primăverii cu str. George Enescu, intersecția str. George Enescu cu str. Bocovina, intersecția str. Primăverii cu str. Nicolae Iorga, intersecția str. Marchian cu str. Cuza Vodă, intersecția str. Grivița cu str. Tudor Vladimirescu, intersecția str. Tudor Vladimirescu cu str. Petru Rareș etc. În aceste zone se produc frecvent accidente rutiere.

²⁵ Recent au fost construite piste pentru biciclete în centrul orașului, aproximativ 2,4 km, fiind planificați încă 0,8 km pentru conectarea pistelor realizate. În prezent acestea sunt dispuse în structura trotuarelor și nu sunt separate fizic de acestea. Pistele se disting de infrastructura pietonală prin folosirea pavajului roșu și marcare cu semnul unei biciclete după trecerile de pietoni. Rețeaua de piste este lipsită de continuitate, în special între zonele rezidențiale și zonele de muncă spre centrul orașului. În plus, nu există nici centre de închiriere de biciclete.

Trama stradală organică a generat o pondere importantă a intersecțiilor cu trei brațe, dificil de semaforizat și cu 25% mai costisitoare decât intersecțiile cu 4 sau mai multe brațe.

Rețeaua de străzi a Municipiului Botoșani este cea mai bine dezvoltată infrastructură care asigură comunicarea și accesibilitatea în teritoriul studiat. În intravilanul municipiului există un număr de 277 de străzi cu o lungime totală de 159,71 km, acoperind suficient teritoriul de 40,7 km². Majoritatea străzilor din interiorul municipiului beneficiază de iluminat public pe timpul nopții. Cele mai importante intersecții din zona centrală sunt semaforizate. Există prevăzute marcaje și amenajări pentru treceri de pietoni.

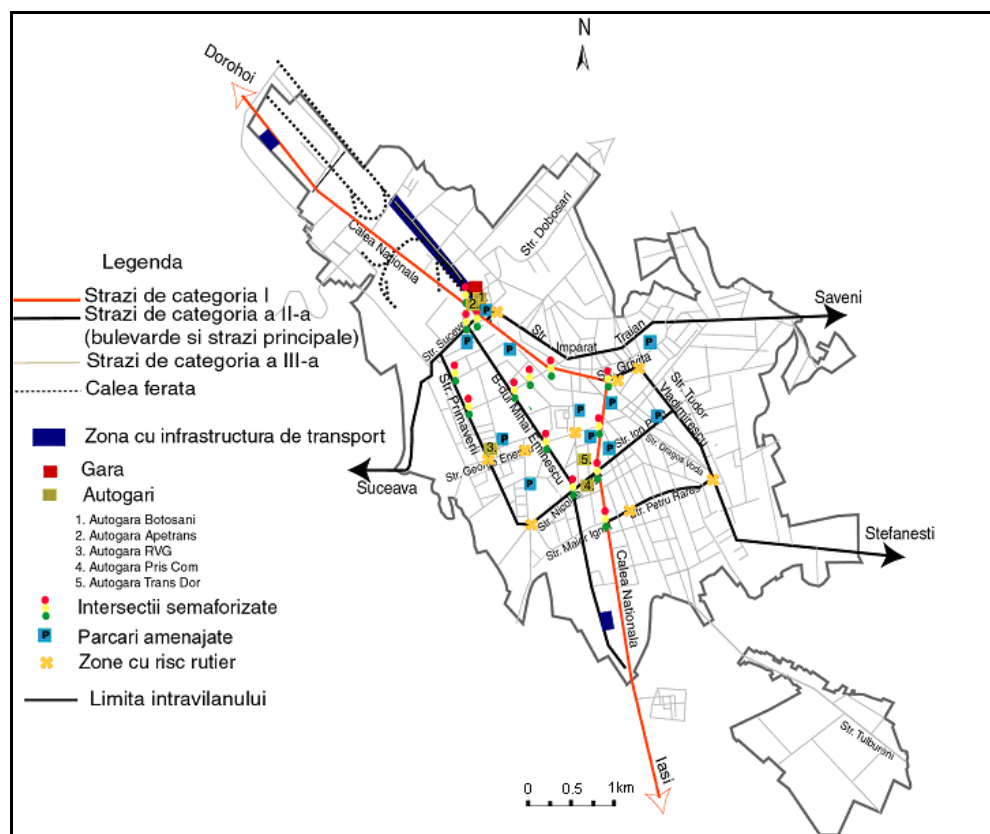


Figura nr.1 Schiță -Trama stradală și infrastructura de transport a municipiului Botoșani

Principalele străzi din municipiu sunt:

- străzi de categoria I cu 6 benzi de circulație: Strada Calea Națională, ce traversează orașul pe axa Nord-Vest – Centru – Sud. Din zona centrală (la intersecția cu strada Ion Pillat) și până în zona industrială (la ieșirea spre Dorohoi) această arteră are o linie dublă de tramvai amplasată în axul străzii. Pe Calea Națională circulația se desfășoară cu dificultate datorită faptului că pe

- benzile laterale, spre trotuare, mai ales în zona pieții agro-alimentare, se parchează în permanență autovehicule, inclusiv taximetre, astfel încât circulația se desfășoară doar pe benzile centrale ale celor două sensuri;
- străzi de categoria a II-a cu 4 benzi de circulație sunt: bulevardul Mihai Eminescu, bulevardul George Enescu, str. Primăverii, str. Bucovina, str. Cuza Vodă, str. Doboșari, str. Dragoș Vodă, str. Grivița, str. Ion Pillat, str. Marchian, str. Mihail Kogălniceanu, str. Nicolae Iorga, str. Octav Onicescu, str. Împărat Traian, str. Sucevei, str. Maior Ignat;
 - cele mai importante străzi de categoria a III-a cu 2 benzi de circulație sunt: str. Vârnăv, str. Victoriei, str. Uzinei, str. Tulbureni, str. Teatrului, str. Ștefan Luchian, str. Săvenilor, str. Independenței, str. Prieteniei, Aleea Primăverii, str. Pod de Piatră, str. Petru Rareș, str. Petru Maior, str. Parcul Tineretului, str. Octav Băncilă, str. Miorița, str. Manolești Deal, str. Iuliu Maniu, str. I.C. Brătianu, str. Gării etc.

Degradarea continuă a străzilor și neîntreținerea acestora are drept consecință desfășurarea deficitară și chiar restricționarea transportului o creștere a consumului de combustibil, un indice ridicat de poluare a aerului urban din zonele rezidențiale traversate, creșterea poluării fonice.

Vechimea mare a infrastructurii și a parcului de vehicule impune măsuri urgente și concrete de reabilitare, în primul rând prin investiții de modernizare a dotării existente și apoi prin extinderi de rețele sau achiziții de vehicule noi. Gradul de deservire spațială a transportului public de călători diferă de la un cartier la altul. Principalele axe de comunicație străbat zona centrală, dar și principalele cartiere cuprinse în planurile de sistemizare socialiste: Manolești Deal, Primăverii.

Transportul public de călători a evoluat sub raportul cererii și ofertei, modificându-se în timp raportul dintre mijloacele de transport, atât datorită politicii adoptate de autorități, cât și evoluției factorilor economici și sociali. După etapa transportului public cu autobuzul, începând cu 1965, s-a recurs la o reducere a acestora în favoarea transportului electrificat (tramvaie) după 1990. Treptat, autobuzele au fost scoase din uz, la aceasta contribuind din ce în ce mai mult după anul 2000 transportul public privat în regim de maxi-taxi și taxi, care ofereau o creștere a vitezei de deplasare. Dacă inițial microbuzele maxi-taxi se detașau printr-un confort sporit și adaptabilitate crescută, în prezent nu mai sunt o alternativă avantajoasă la transportul public de persoane, deoarece au devenit insuficiente, calitatea și siguranța au scăzut simțitor. Modificările în transportul public, survenite după anul 2000, au determinat o creștere a presiunii asupra tramei stradale datorită gradului ridicat de inadaptare al acesteia, dar și nerespectării timpilor din foile de parcurs, în special în cazul microbuzelor, a opririlor multiple la cerere între stații.

Transportul public de călători cu tramvaiul este asigurat de SC Eltrans SA, unitate înființată în anul 1991 și în prezent direct subordonată Consiliului Local. Numărul de călători transportați cu tramvaiele a crescut în ultimii ani, deoarece pensionarii și elevii primesc abonamente gratuit de la Consiliul Județean.

Societatea Eltrans a eliberat, în luna ianuarie 2017, un număr de 16.000 de abonamente pentru pensionarii și elevii²⁶.

Transportul public de călători cu tramvaiul cuprinde două trasee cu o lungime de 16,8 km. Numărul total de angajați ai societății este de 94, din care 38 sunt taxatori iar 33 vatmani. Numărul total de vagoane este de 26, dar funcționează în medie 13 (celelalte sunt în diverse stadii de revizie), 7 pe linia 101 și 6 pe linia 102. Cele două linii de tramvai au următorul traseu:

a. **Linia 101:** Str. Ion Pillat (de la fostul cinematograful Luceafărul) – str. Calea Națională (până S.C. Madexin SRL, fosta Fabrică de Mobilă) – retur;

b. **Linia 102:** Str. Primăverii (din zona Maternității) - str. Sucevei – str. Calea Națională (până S.C. Madexin SRL, fosta Fabrică de Mobilă) – retur.

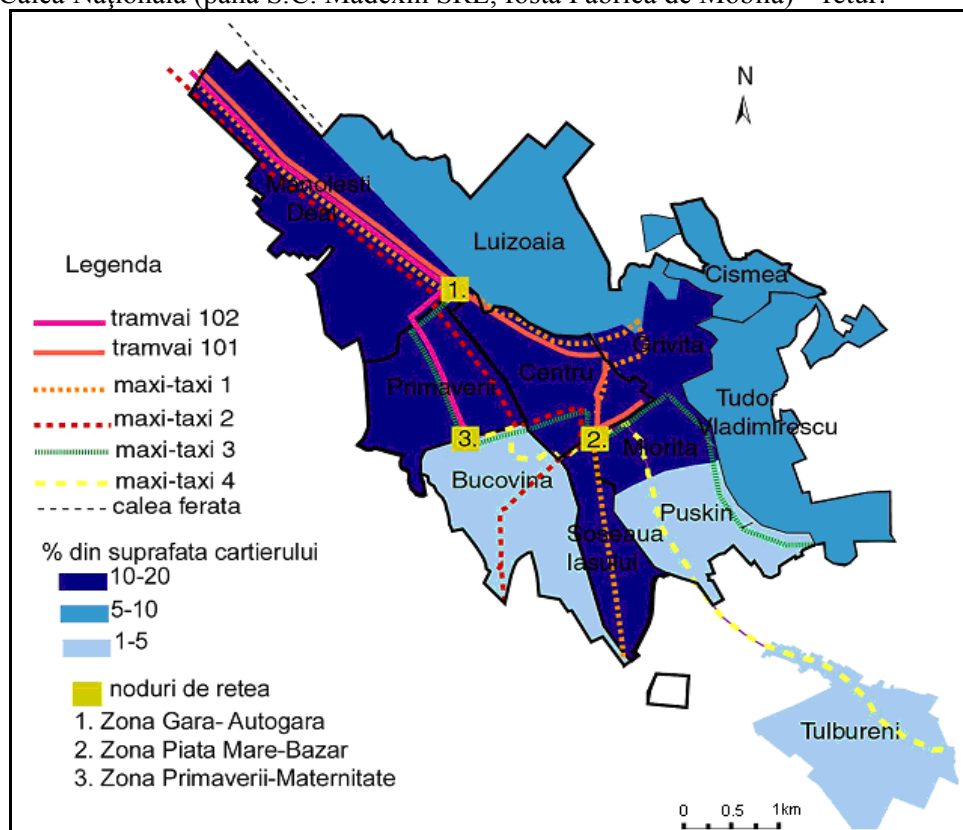


Figura nr. 2 – Rețeaua de transport public urban

Transportul public de călători cu maxi-taxi este asigurat de microbuze cu o capacitate minimă de 12 locuri cu o frecvență minimă pe traseu de 1 autovehicul / 30 min. / pe sens de deplasare, care se desfășoară pe patru trasee astfel²⁷:

- **Traseul 1** deservește străzile: Calea Națională (de la „bariera” Iași) - Grivița - Alexandru Donici - Împărat Traian - Uzinei - Calea Națională (până S.C.

²⁶ Sursa S.C. Eltrans Botoșani, bilanțul în ianuarie 2017.

²⁷ Sursa S.C. Microbuzul SRL Botoșani, organigrama în ianuarie 2018.

- Madexin SRL, fosta Fabrică de Mobilă) - retur. Pe acest traseu sunt zilnic 20 microbuze, iar numărul călătorilor într-o zi este de aprox. 4.000;
- **Traseul 2:** str. Bucovina (de la „bariera” Curtești) - N. Iorga - Calea Națională - Marchian - b-dul. M. Eminescu - Sucevei - Calea Națională (până la fosta Avicola) - retur. Pe acest traseu sunt zilnic 20 microbuze, iar numărul călătorilor într-o zi este de aprox. 4.000;
 - **Traseul 3:** str. I. C. Brătianu (de la „bariera” Sulița) - I. Pillat - Calea Națională - Marchian - bd. G. Enescu - bd. Primăverii - Sucevei - Uzinei - Aprodul Purice - Gară și retur. Pe acest traseu sunt zilnic 31 microbuze, iar numărul călătorilor într-o zi este de aprox. 6.200;
 - **Traseul 4:** B-dul G. Enescu (intersecția cu str. Primăverii) - Bucovina - M. Kogălniceanu - bd. M. Eminescu - N. Iorga - I. Pillat - Victoriei - A. S. Pușkin - Tulbureni și retur. Pe acest traseu sunt zilnic 2 microbuze, iar numărul călătorilor într-o zi este de aprox. 400.

Dezvoltarea transportului public privat a avut un rol esențial pentru cartierele marginale, în creșterea lungimii traseelor.

Transportul în regim de taxi, în municipiul Botoșani, este asigurat de un număr de 425 taximetre, această activitate fiind reglementată de HCL nr. 8/2002, funcția de licențiere, monitorizare și control fiind desfășurată de serviciile specializate ale Primăriei. Marea majoritate a taximetrelor beneficiază de servicii de dispecerat, asigurate de 7 operatori-dispeceri.

Organizarea *circulației pietonale* este realizată pe străzile comerciale: str. 1 Decembrie 1918, Piața 1 Decembrie, str. Transilvaniei, Piața Transilvaniei și str. Unirii.

Consiliul Local se confruntă cu dificultăți în menținerea serviciului de transport de călători. Acest lucru constă în deteriorarea infrastructurii și a vehiculelor (durată de viață expirată). Experiența a arătat că atunci când un sistem se deteriorează, sub un anumit nivel, cheltuielile de întreținere vor fi mai mari la sfârșitul duratei de viață, decât atunci când sistemul este menținut în stare bună până la atingerea unui prag de eficiență.

Deplasările de persoane se efectuează atât pietonal, pe trotuare, alei, pasaje de trecere, scări, cât și cu autovehicule, pe suprafețele carosabile ale străzilor. Cererea populației pentru transportul urban diferă ca intensitate și frecvență, în funcție de tipul, distanța și scopul deplasărilor. Traficul de persoane are două componente:

- deplasările zilnice (alternanța zilnică în dublu-sens, locuință-loc de muncă/studii, deplasările în afara orelor de lucru, în zonele cu dotări social-culturale, comerciale);
- deplasările săptămânale, lunare sau anuale către principalele centre administrative, sanitare, culturale.

Chiar dacă aceste deplasări nu se suprapun în timp, fiecare dintre ele generează așa-numitele „*perioade de vârf*” sau „*momente de trafic intens*”, de care

trebuie să se țină seama în organizarea rețelelor de transport și amplasarea noilor zone de locuit.

După 1989, zonele de atracție a populației s-au multiplicat și diversificat, influențând semnificativ calitatea și lungimea tramei stradale și modificând traseele. Dezindustrializarea parțială a economiei urbane a afectat semnificativ transportul public în partea de nord-vest a orașului, transportul cu autobuzele fiind desființat datorită numărului mic de călători.

Deplasările zilnice pentru lucru rețin interesul, deoarece amploarea și regularitatea lor au impus organizarea transporturilor. Cererea de transport public diferă semnificativ în funcție de numărul de locuitori din fiecare cartier. Astfel, deplasările pendulare cele mai intense se desfășoară între cartierele Primăverii, Centru și Manolești Deal, care concentrează cea mai mare parte a populației active și cele mai importante societăți. Aceste zone se remarcă prin atragerea principalelor trasee și creșterea numărului și a frecvenței mijloacelor de transport în comun. În cazul zonelor de locuințe din cartierele Miorița și Grivița, gradul de centralitate atenuază cererea, iar trama stradală lasă mult de dorit (complet neadaptată la traficul actual, veche, îngustă și nemodernizată).

Structura acestui tip de deplasări se remarcă prin ponderea scăzută a persoanelor din zonele periferice din sud, sud-est, nord, nord-est cu aspect rural, care concentrează 30% din populația orașului: Pușkin, Tudor Vladimirescu, Cișmea, Luizoiaia. Aceste cartiere se caracterizează prin populație vârstnică, cu venituri modeste, autarhică, care nu se deplasează pe distanțe mari, sau printr-un număr destul de scăzut de populație activă, dar cu venituri peste medie care și-a construit în această zonă case tip vilă și care își permit să se deplaseze cu propriul autoturism. Pe lângă ponderea scăzută a activilor, un alt motiv ar fi fragmentarea mai accentuată a reliefului (prezența alunecărilor de teren și a terenurilor inundabile) și calitatea proastă a drumurilor care nu favorizează transporturile în comun. Din cauza numărului mai mic de rezidenți, suprafeței considerabile a cartierelor și distanței mari față de centru, se observă o periferizare a unei arii importante din spațiul urban.

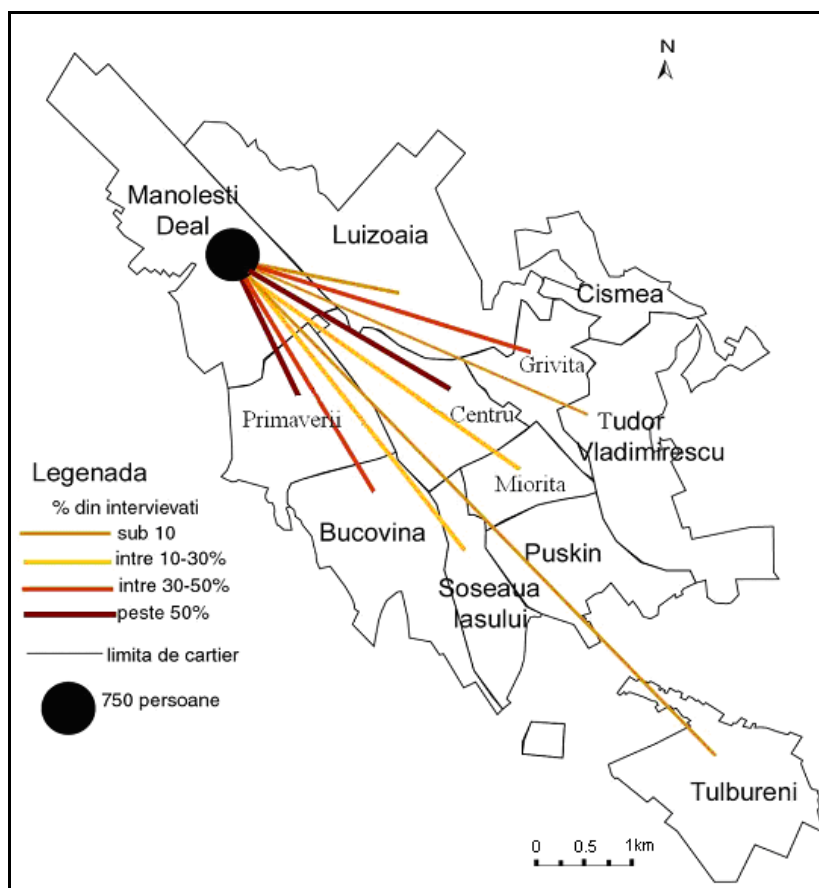


Figura nr.3 – Principalele fluxuri zilnice de salariați către zona industrială

După anul 1989, amploarea acestor fluxuri a scăzut o dată cu divizarea marilor unități industriale, diversificarea socio-profesională și dispersia spațială a serviciilor și au apărut noi zone de atragere a persoanelor active, în special în sectorul terțiar. O dată cu multiplicarea polilor de atracție s-au creat noi fluxuri care au determinat uniformizarea spațiului urban.

În funcție de numărul de angajați din societățile botoșănene, am putut analiza principalele zone cu rol decisiv în direcționarea, dimensionarea și specializarea fluxurilor urbane. Analizând diagrama evoluției populației active pe ramuri de activitate, observăm că industria deține primul loc, urmată la o distanță semnificativă de comerț. Cu toate că dezindustrializarea economiei urbane a generat o diminuare a fluxurilor din zona Manolești Deal, amplasarea unor societăți comerciale nou înființate (cu profil industrial sau comercial și depozitare în vechile spații ale industriei socialiste), alături de activitățile productive încă în funcțiune, reușesc să conserve, totuși, un grad ridicat de atractivitate al zonei de nord-vest a Botoșanilor asupra forței de muncă.

Terțiarizarea economiei, generează modificări radicale în gradul de dispersie și complexitate a noilor fluxuri urbane. Crește gradul de polarizare a zonei centrale (cele mai multe centre comerciale fiind amplasate în această zonă) amplificându-se fluxurile sud-nord, cererea pe această direcție fiind mult mai mare.

Deplasările școlare au modificat, în ultimii ani, polaritatea unor centre de studii prin echilibrarea învățământului teoretic cu cel tehnic, încurajarea elevilor spre Școlile de Artă și Meserii, prin acordarea de burse. Dispersia școlilor generale permite, în cele mai multe cazuri, deplasarea pe jos. În cazul liceelor, situația este puțin diferită din cauza numărului mai mic și concentrarea lor în zona centrală, fapt ce impune parcurgerea de distanțe mari și utilizarea mijloacelor de transport în cazul liceenilor ce locuiesc în zonele periferice: zona industrială, nordul și estul și sudul orașului. În legătură cu aceste deplasări se constată un flux, deloc neglijabil, de studenți care vin și pleacă din oraș în zilele de vineri și duminică, direcționate spre gară, autogări sau locurile de unde pleacă autobuzele spre universitățile din Iași, Suceava, Cluj.

Deplasările în afara orelor de lucru în zonele comerciale și social-culturale sunt deplasări în interes personal pentru cumpărături, afaceri personale, pentru recreare și se realizează, în special, spre centru, unde sunt concentrate 30,7% din unitățile comerciale ale orașului, Primăria, sediile băncilor etc. În ultimii ani, diversificarea comerțului cu amănuntul, „de vecinătate”, bine repartizate pe suprafața intravilanului generează deplasări pe jos, într-o arie restrânsă, deplasări care presupun un volum mic de produse cumpărate. Excepție fac unele zone marginale în care deficitul de astfel de servicii se menține: Cișmea cu 0,5% din totalul unităților comerciale, Tudor Vladimirescu, Pușkin și Luizoaia, cu aproximativ 3% din totalul societăților comerciale ale municipiului Botoșani. Singurele spații comerciale capabile să polarizeze fluxuri importante sunt complexele comerciale de mari dimensiuni și unele magazine specializate din centru precum: *Pars, Walland, Tati, Fidelio, Pita, Plus, Tratoria, Carisma*. Acești cumpărători necesită deplasări mai mari, magazinele fiind în număr redus. Piețele agro-alimentare și bazarul reprezintă, încă, principalii poli de atracție.

Deplasările săptămânale, lunare sau anuale spre unele unități administrative și sanitare au un impact mai redus asupra transporturilor, fluxurile principale fiind dirijate spre zona centrală, unde sunt concentrate și majoritatea instituțiilor administrative, financiare, culturale, sanitare și de învățământ.

În ceea ce privește *transportul urban de călători*, în municipiul Botoșani pot fi observate trei **noduri de rețea**, cu cele mai mari intensități ale traficului și numărului de călători:

1. zona Gară - Autogară;
2. zona Piața - Mare - Bazar;
3. zona Primăverii - Maternitate.

Includerea acestor areale în categoria celor mai bine servite și interconectate cu restul spațiului este justificată prin deschiderea mai multor firme de transport în zonă, a unor supermarketuri și depozite *en-gros* în jurul celor mai

importanți poli de polarizare deja menționați, la care se adaugă și numărul mare de locuitori, dar și deplasările navetiste.

În municipiul Botoșani, aria terenului ocupat de zona funcțională de transport deține cca. 152,4 ha, adică 7,8 % din teritoriul intravilan. Suprafața terenului ocupat de transporturi include, pe lângă trama stradală propriu-zisă, și toate suprafețele ocupate de activități de transport (stații și triaje de cale ferată, garaje, autobaze, depouri de tramvai, ateliere de întreținere, reparații și service, parcaje, gara, autogara).

Arealele bine servite continuă să rămână cartierele centrale și pericentrale, foarte bine echipate și cartierul Manolești Deal, datorită numărului mare de persoane ce se îndreaptă zilnic spre locurile de muncă din industrie. Orientarea acestei rețele de transport a fost impusă de vechea politica economică prin înființarea zonei industriale. În categoria acestor areale sunt încadrate cartierele Central și Primăverii, datorită numărului mare de locuitori și localizării principalelor unități comerciale, educaționale, culturale și administrative. Aici cererea nu s-a modificat foarte mult, în ultimii ani, stațiile polarizând destul de bine întreaga suprafață.

În arealele cu o servire încă deficitară sunt prezente doar companiile de transport privat și unde cererea este mult mai mare decât oferta. Este vorba de cartierele mărginașe, mult timp izolate de oraș (Tulbureni, Șoseaua Iașului, Pușkin, Bucovina), fapt ce stă la baza unui nivel ridicat de segregare urbanistică (zone nemodernizate, cu un caracter rural), acestea unind între ele, pentru prima dată, și cartiere precum: Pușkin - Grivița, Șoseaua Iașului - Luizoaia, Tudor Vladimirescu - Primăverii. Deși populația acestor cartiere este mai puțin numeroasă, suprafața mare a zonelor de locuințe individuale accentuează deficitul mijloacelor de transport în comun.

Arile nedeservite de transportul public urban cuprind: cartierele Luizoaia, Cișmea, Tudor Vladimirescu, NE cartierului Grivița. Zona cartierelor marginale este izolată din cauza străzilor cu două benzi sau chiar fundacuri, cu asfalt de proastă calitate, sau cu multe tronsoane pietruite.

În cartierele orașului, bine deservite în ceea ce privește transportul în comun, timpul de deplasare este satisfăcător. Pentru ilustrarea acestui fapt s-a măsurat timpul în care se ajunge la marginea orașului din stația Dova - Piața Mare, principalul nod al liniilor de transport în comun. Astfel, distanța cuprinsă între acest punct și Bariera Sulița se parcurge în 10 min, până la stația de pompă Tulbureni în 8 min, până la bariera Iași sunt necesare 5 min, până la intersecția dintre străzile N. Iorga și Bucovina 4,5 min, până la intersecția dintre străzile G. Enescu și Primăverii 5,5 min, până la Gară 11 min, iar până la fosta Fabrică de Mobila 21 min.

Concluzii. Privind situația actuală a transportului urban, putem desprinde câteva concluzii generale:

- a. transportul nu este considerat ca fiind o prioritate între serviciile de interes public;

- b. comunicarea cu cetățenii este, în general, modestă;
- c. transportul individual deține ponderea majoră între modalitățile de deplasare, urmând cel în comun.
- d. cetățenii doresc un transport public care să răspundă nevoilor lor, sub raportul calității, eficienței și disponibilității. Pentru a fi atractiv, transportul public trebuie să fie accesibil, rapid, fiabil și confortabil.
- e. prin poziționarea județului pe granița de Est a Uniunii Europene, există posibilitatea dezvoltării fluxurilor comerciale. Se impune, deci, și modernizarea drumurilor județene care fac legătura între orașe și punctele rutiere de trecere a frontierei. Conform Planului de Amenajare a Teritoriului Național, județele din nordul Regiunii de Nord-Est vor fi străbătute de viitoarea autostradă Cluj Napoca - Dej - Bistrița - Suceava - Botoșani - Ștefănești - Republica Moldova. Aceasta va asigura o comunicare rapidă între vestul și estul Europei. Realizarea “bretelelor” de drumuri modernizate județene, între autostradă și punctele de trecere a frontierei, vor permite circulația fluentă și în siguranță între cele trei țări România - Moldova - Ucraina.

Bibliografie

1. M. Costăchescu (1932), *Documentele moldovenești înainte de Ștefan cel Mare*, II, Iași;
2. Luca Diaconu (2015), “Curțile domnești de la Botoșani. Contribuții la istoria orașului și la stabilirea unei noi atestări documentare a acestuia”, în *Anuarul Institutului de Istorie „A. D. Xenopol”*, t. LII, 2015, Supliment, Istoriografia în secolul XXI, pp. 1- 42;
3. Eugenia Greceanu (1981), *Ansamblul urban medieval Botoșani*, Editura AIA, București;
4. Al. I. Gonța (1989), *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XII–XVII*, București;
5. Ștefan S. Gorovei (2014), *Întemeierea Moldovei, Probleme controversate*, ed. a II-a adăugită, Iași;
6. P. P. Panaitescu (1933), “La route commerciale de Pologne à la mer Noire au Moyen Âge”, în *RIR*, III, 1933;
7. M. D. Matei (1997), *Geneză și evoluție urbană în Moldova și Țara Românească până în secolul al XVII-lea*, Iași,;
8. Șerban Papacostea (2004), “Comerț, alianțe și acțiune militară în politica lui Ștefan cel Mare la începuturile domniei (1457-1462)”, în vol. *Ștefan cel Mare și Sfânt. Atlet al credinței creștine*, Putna;
9. C. Racoviță (1940), “Începuturile suzeranității polone asupra Moldovei (1387 - 1432)”, în *RIR*, X, , p. 73;
10. P. P. Panaitescu (1944), *Mircea cel Bătrân*, București;
11. Cristian Tălângă (2000), *Transporturile și sistemele de așezări din România*, Editura Tehnică, București;

12. Vitalie Josanu (2014), *Monument al civilizației medievale românești la Marea cea Mare: Cetatea Albă - Moncastro*, București;
13. Gh. Vlăsceanu, Bebe Negoescu (2004), *Geografia transporturilor*, Editura Meteor Press, București.

Keywords: *transports, economy, Botoșani, bus public transport, tramcar public transport, taxi public transport, maxi - taxi public transport, public transport lines.*

HISTORICAL CONTEXT AND SOCIAL-ECONOMICAL TENDENCIES OF TRANSPORT IN BOTOȘANI TOWN

(Summary)

The transport is developing in close correlation with the industry, commerce, and also with the current urban needs (transport of labor force, transport of merchandise). Transports influence the concentrations of population and material goods, flows type and intensity (material and energy). *“In the internal structure of a human settlement, transports ensure the system functioning by facilitating the connections between functional areas, plus modifications in the structure of the economical basis and the demographic component”.*

The role of the transport function is that to ensure the goods dynamics, raw materials, information, people, being a special economical activity, which realizes money not *“producing”* or *“processing”*, but moving spatially, from different reasons (labor force, studies, tourism).

The urban transport system can be one of the ways of the town spatial growth direction. So, in case of Botoșani town, the incorporated area develops along the highways of access in town. The flows of road and rail transport contributed to the actual appearance of the town, and also to the assertion of the commercial function as dominant function until the end of the XIXth century, when Botoșani became the end of the secondary line.