UNIUNEA EUROPEANĂ

POCA
Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferența!

Instrumente Structurale 2014-2020

POLITICA URBANĂ A ROMÂNIEI

Ghid de reabilitare a spațiilor publice urbane



WORLD BANK GROUP

ARIA CONCEPT

A.

a. context / 7

a.1 noțiuni introductive / 12
1.1 _ definiții 12
1.2 _ situația existentă 18
1.3 _ obiective 20

a.2 scopul ghidului și utilizarea lui / 22
2.1 _ necesitatea 22
2.2 _ parcurgerea 24

B.

b. strategie urbană / 27

b.1 evaluarea contextului 30

b.2 proiectarea spațiului public / 38
2.1 _ direcții 38
2.2 _ implicațiile spațiului public în cadrul orașului 40

b.3 procesul de proiectare / 44
3.1 _ entitățile implicate în proces 46
3.2 _ etapele procesului de intervenție 48

C.

c. prezentare generală / 55

c.1 tipologii / 56
1.1 _ străzi 56
1.2 _ piețe 66
1.3 _ spații verzi 72
1.4 _ țărmul mării 76
1.5 _ cursuri de apă dulce 86
1.6 _ context montan 100
1.7 _ obiective istorice 110
1.8 _ zone de belvedere 118

c.2 componente / 122
2.1 _ spațiul pietonal 122
2.2 _ spațiul auto 128
2.3 _ intersecții si traversări 130
2.4 _ spații aferente transportului in comun 134
2.5 _ infrastructura velo 138
2.6 _ parcarea 140
2.7 _ locuri de joacă 142

D.

d. elemente / 147

d.1 materialitate si suprafețe / 148
1.1 _ pavimente 150
1.2 _ spații pietonale și comune 154
1.3 _ spații cu circulații auto 159
1.4 _ limite și delimitări între suprafețe 162
1.5 _ materialele și suprafețele elementelor utilizate 164
1.6 _ exemple de suprafețe 166

d.2 elemente de vegetație / 168
2.1 _ arbori 170
2.2 _ rânduri, alei sau grupuri de arbori 174
2.3 _ arbuști și plante erbacee 177
2.4 _ peluze 180

d.3 elemente de trafic și infrastructură tehnică / 184
3.1 _ elemente și semne de trafic 187
3.2 _ elemente temporare de control trafic 190
3.3_ elemente de siguranță rutieră 192
3.4 _ utilități subterane 193
3.5 _ utilități supraterane 196
3.6 _ managementul apelor pluviale 199

d.4 iluminat / 200
4.1 _ iluminat stradal 200
4.2 _ iluminat arhitectural 205

d.5 mobilier urban / 208
5.1 _ locuri de ședere 211
5.2 _ standuri de biciclete 214
5.3 _ coșuri de gunoi 216
5.4 _ stații pentru mijloace de transport in comun 220
5.5 _ obiecte cu apă 223
5.6 _ elemente informative 225
5.7 _ ceasuri stradale 230
5.8 _ bariere 231

d.6 construcții și facilități pentru servicii / 242
6.1 _ chioșcuri 244
6.2 _ info point-uri 246
6.3 _ toalete publice 247
6.4 _ puncte de pază 249
6.5 _ intervenții temporare 250

d.7 mobilitate și acces / 252
7.1 _ scări, poduri, pasarele și accesuri subterane 252
7.2 _ accesuri în parcaje subterane 256
7.3 _ facilități pentru persoane cu dizabilități 257

d.8 publicitate stradală / 258
8.1 _ reclame de mari dimensiuni 262
8.2 _ reclame integrate în mobilierul urban 264
8.3 _ reclame culturale 264
8.3 _ firmele magazinelor 265

d.9 arta în spațiile publice / 268

E.

e. ansamblu / 275

e.1 construcții existente / 276
1.1 _ tipuri de intervenție 278
1.2 _ strategii de implementare 284

e.2 inserții noi / 284
2.1 _ principii urbanistice de intervenție 284
2.2 _ aspectul clădirilor 287
2.3 _ propunere și model de intervenție _ Constanța 294

F.

f. proceduri / 303

f.1 model de intervenție / 310
1.1 _ creșterea calității arhitecturale _ Brașov 310

autori / 315

A.

a. context /

a.1 noțiuni introductive /
1.1 _ definiții
1.2 _ situația existentă
1.3 _ obiective

a.2 scopul ghidului și utilizarea lui /
2.1 _ necesitatea
2.2 _ parcurgerea

context /

Urbanitatea constă în acomodarea locuirii la sisteme avansate de utilități și oportunități economice. Orașul este un organism bazat pe sisteme ce conlucrează în vederea obținerii unei calități a vieții ridicate. Totuși evoluția mediului urban s-a realizat în timp și este martorul unor concepte de trăire specifice mai multor perioade în timp. Adaptările orașelor au implicat investiții de durată și extinse și s-au bazat pe rațiuni funcționale și politice ce au schimbat vizibil și structural organismul respectiv.

Spațiul urban reprezintă structura ce susține viața în oraș, înainte de toate, spațiul urban satisface nevoia funcțională de a permite locuitorilor să-și desfășoare activitățile. Elementele ce compun spațiul urban s-au concretizat prin nevoia comunității de a satisface o necesitate a acesteia de organizare a urbei. Evoluția societății s-a transpus în adaptarea structurilor urbane la contemporaneitate.

Un exemplu localizat de apariție a unei structuri urbane este bulevardul. În orașele medievale sistemul de apărare a reprezentat un punct esențial al organizării orașului. Fortificațiile defineau puterea de extindere al așezării precum și bugetul anual al comunității. Totuși, evoluția armelor de foc, în special apariția artileriei în strategiile de asediu au creat premisele modificării fortificațiilor. Un aspect a constat în realizarea unei artere logistice largi în preajma zidurilor pentru manipularea echipamentelor de artilerie, iar o altă direcție s-a transpus în ineficiența fortificațiilor și eliminarea totală a acestora lăsând loc bulevardului. Dezvoltarea societății a continuat după acest moment utilitar, și astăzi bulevardul devine un simbol al prosperității, o arteră ce permite un flux mare de oameni unde se pot regăsi magazine de lux și se adoptă cele mai avansate echipamente edilitare.

Orașele sunt susținute de rețele extinse edilitare, iar densitatea ridicată implică costuri ridicate în mentenanță și noi implementări de tehnologii. Principalul motor al dezvoltării constă în rezolvarea unor cerințe esențiale pentru dezvoltarea capitalului uman, simplist, dezvoltarea se axează pe îmbunătățirea vieții, implicit extinderea calității vieții. Exemple ce au schimbat imaginea orașului rezidă în revoluția industrială unde noile tehnologii au crescut randamentul orașelor, tehnologii precum motorul cu abur, electricitatea sau sistemul de canalizare.

În ziua de azi, datorită avansului societății, în special în lumea occidentală, s-au definit structuri și proceduri edilitare ce permit o mentenanță și adaptare a funcționalității unui oraș, ceea ce au creat premisele analizări în detaliu a ceea ce aduce aport calității. Calitatea vieții depinde de funcționalitatea spațiului public dar este accentuată de calitatea elementelor ce-l compun și gradul de diversitate al tipologiilor. Un exemplu constă în implementarea parcurilor de joacă pentru copii și axarea strategiilor urbane pe creșterea copiilor, calitatea transportului, calitatea aerului sau latura educativă și culturală a mediului urban.

Orașele din România au fost influențate puternic de climatul politic tradițional și continuă a fi influențate de strategiile naționale pentru dezvoltarea țării. Un context local se regăsește în modificările uneori agresive ale regimului ce a stat la baza actului de guvernare. De cele mai multe ori, aparatul administrativ a implementat schimbări bruște de direcție fapt ce nu a permis unor proiecte edilitare de anvergură să se concretizeze într-o implementare sustenabilă și calitativă. Principala axă a dezvoltării unui oraș românesc a costant în definirea randamentului său economic. Modificările teritoriale și apartenența la diferite entități teritoriale au creat un mediu al oportunismului și destul de rar s-au dezvoltat relații economice stabile în timp.

Calitatea spațiului public, rezidă în continuitatea în timp a unor bune practici. Tradiția nu reprezintă neapărat un aparat ce împiedică inovația, ci un set de reguli ce permit rezolvarea incertitudinilor printr-o unitate a comunității în vederea continuității. Experiența orașelor în administrare permite gestionarea eficientă a bugetelor și pregătirea noilor generații pentru o continuare a îmbunătățirii vieții urbane racordate la contextul contemporan.

În România, evoluția orașelor se confruntă cu vulnerabilități vizibile de ordin social și economic, ceea ce îngreunează procesul natural al dezvoltării. Totuși, există potențial nativ ceea ce contrabalansează riscurile existente. Geografia țării a permis apariția unor tipologii diverse de orașe, resursele importante se regăsesc relativ uniform pe teritoriul țării, se remarcă o unitate culturală iar existența minorităților susțin necesitatea dialogului, ceea ce reprezintă o premisă a inovării, iar continuitatea istorică a comunităților este o resursă culturală și educațională inestimabilă.

Dezvoltarea spațiului public în orașele românești este necesară pentru relevanța acestora în fața cerințelor și necesităților contemporane, din punct de vedere funcțional dar și din punct de vedere al imaginii. Calitatea spațiului public nu reprezintă neapărat calitatea investițiilor, ci calitatea strategiilor, a demersului și a capacității de administrare racordată la vulnerabilități, potențial și la resurselor locale.

Imaginea corectă a spațiului public nu este un simbol al prosperității, este în primul rând un simbol al responsabilității.

O economie fără orașe puternice nu poate să își susțină creșterea pe termen lung. O analiză a regiunilor din UE a arătat că cele mai performante regiuni europene sunt cele cu zone urbane puternice sau cele apropiate de astfel de zone. Raportul „Orașe Magnet" al Băncii Mondiale a arătat că aceiași dinamică poate fi observată și la nivelul regiunilor românești. Astfel: „zonele urbane funcționale (ZUF) ale orașului București și ale celor 40 de reședințe de județ din România generează 90% din veniturile companiilor naționale, concentrează 80% din persoanele cu studii superioare, au atras 67% dintre navetiști în anul 2011 și 66% din populația migrantă în perioada cuprinsă între 2001 și 2011, cumulează 61% din forța de muncă ocupată și 58% din totalul populației țării." Mai mult, la nivel regional, cu cât o zonă urbană este mai mare, cu atât este mai productivă. De exemplu, zona urbană funcțională a Constanței adună la un loc 21% din populația Regiunii Sud Est și generează 40% din veniturile firmelor din regiune.

Ca atare, măsura în care un oraș reușește să atragă oameni este atât o măsură a succesului acelui oraș, cât și un garant pentru o performanță economică mai bună. Un oraș care atrage oameni, face ceva bine – oferă locuri de muncă bine plătite, are o calitate a vieții ridicată, este bine conectat la restul lumii, are acces facil la piețe de desfacere mari etc. Un oraș care atrage oameni este un oraș de succes.

Pentru a vedea care sunt cele mai atractive orașe din România, Banca Mondială a elaborat un chestionar implementat la nivel național. Românii de rând au fost astfel întrebați dacă ar lua în considerare o mutare în următorii 5 ani (chestionarul a fost implementat în 2017). 18% dintre respondenți (reprezentativi pentru aproximativ 3,6 milioane dintre români) au indicat că ar dori să se mute în următorii 5 ani. Dintre aceștia, aproximativ o jumătate (reprezentativi pentru aproximativ 1,7 milioane dintre români) au indicat că ar dori să se mute într-un oraș din România. Întrebați care ar fi motivul principal pentru care au ales un oraș în parte, calitatea vieții a fost cel mai des invocat motiv.

Înglobând în definirea acestuia posibilitatea unor modificări și nuanțări, în cadrul unor limite globale, planul va avea un caracter directional, dar adaptabil prin prevederea integrării satisfacerii nevoilor curente și adnotarea să prin prelucarea datelor primite sub formă de chestionare, analizând comportarea în timp și aderarea la reguli în mod constructiv. Astfel, se va evita încălcarea flagrantă a directivelor urbanistice, prin integrarea unui element de flexibilitate nuanțat care permite influențarea reciprocă pe perioada evoluției necesităților a documentelor și a politicii urbane.

Ilustrarea și diseminarea planului de dezvoltare va conține un element central important: crearea unei hărți cu evidențierea și marcarea celor mai importante spații publice precum și o marcare a fondului construit existent și propus, considerând că strategiile de prioritizare a investițiilor vor avea rolul de potențare și alimentare a acestora, în vederea prevenirii degradării și declinului prin destructurare.

O unealtă de lucru care va condensă principiile de dezvoltare elaborate o va reprezenta elaborarea unor planuri conceptuale pentru definirea unor zone cu caracter unitar. Aceste planuri conceptuale pot fi pregătite că parte integrantă a Planului de dezvoltare din Constanța sau în complementaritate cu acesta.

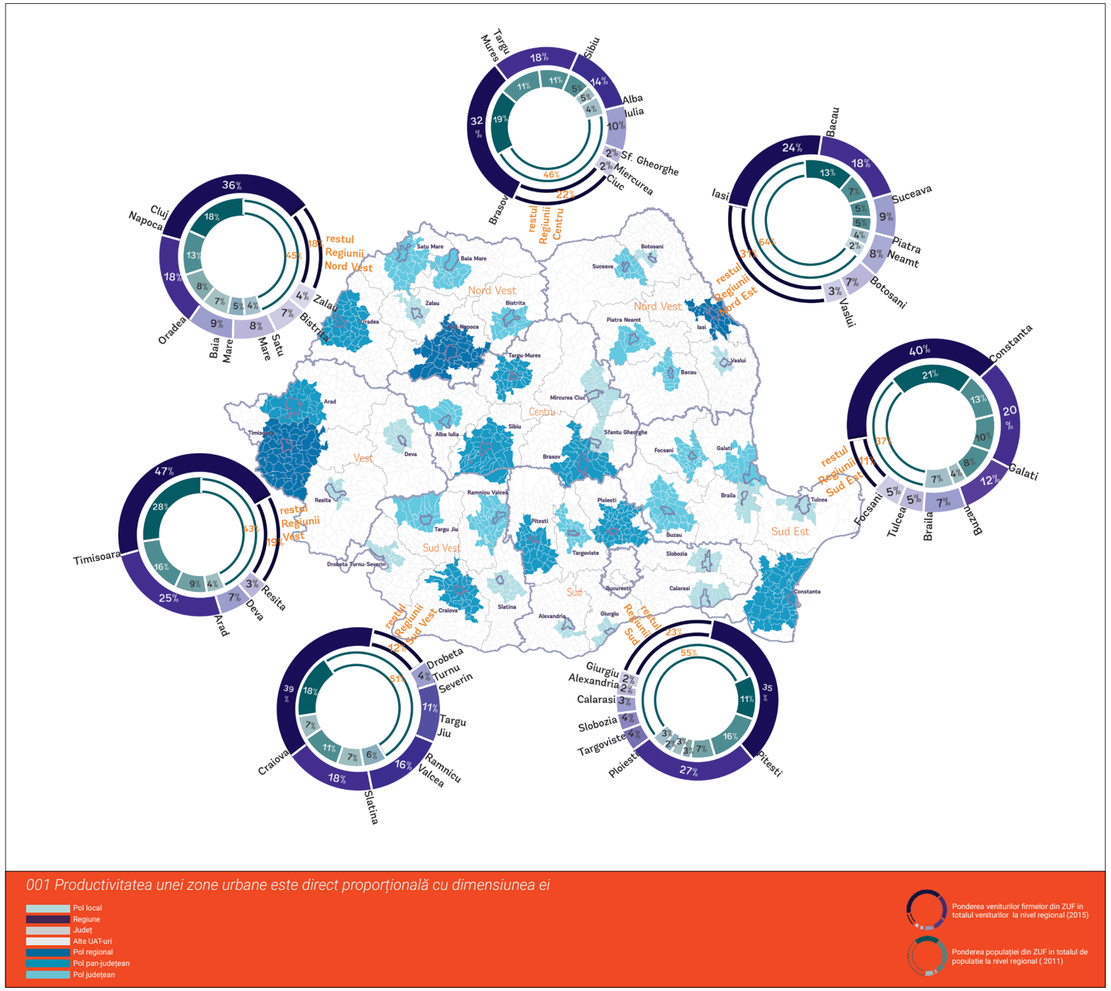
În timp, suită de planuri de valorificare a zonelor sau spațiilor publice / private pot avea rol de baza în pregătirea planului de investiții, dar pot fi și documente conceptuale pentru direcționarea pe termen lung a lucrărilor care asigura crearea unor spații calitative: identificarea investițiilor necesare, crearea unui plan de reparații și întreținere, actualizarea stadiului tehnic.

Acestea vor fi dezvoltate și se vor subordona integral Planului Urbanistic General, detaliind principiile existente de funcționare a localității prin aplicarea judicioasă a acestora în dezvoltarea spațiului public și amenajarea spațială a peisajului, rezultatul previzionat fiind o ilustrare aplicată a direcției ghidului de planificare. Planurile conceptuale rezultate vor putea fi folosite independent, dar și că parte dintr-un plan general detaliat, astfel, vor rezultă: planuri spațiale pentru zone definite, planul de reglementări, planuri ilustrând posibilitatea de utilizare a terenurilor, etc.

Prin dezvoltarea sistematică a planurilor conceptuale, se asigura întrunirea nevoilor care diferă în timp și o abordare principială pe termen lung. Deoarece acest proces nu a existat până în prezent, suplimentarea planurilor omologate urbanistice prin aplicarea dinamică a regulilor în diverse locații, identificate a fi de interes pentru dezvoltarea orașului, este o abordare pragmatică și realistă care poate genera rezultate imediate în viitorul apropiat, precum și ajută la acoperirea cuprinzătoare a teritoriului.

Principalul motiv pentru emiterea acestui tip de documente este posibilitatea de adresabilitate într-un termen scurt a nevoilor identificate și de a influență, cât mai rapid și în timp real, intervențiile private și corelarea acestora cu proiectele privind spațiului public. Astfel, prin generarea unor planuri conceptuale coordonatoare, se permite relaționarea și influențarea reciprocă a investițiilor publice și private, făcându-le pe ambele mai viabile și oferind un context de dezvoltare coordonată și coezivă. Rezultatul obținut prin aplicarea unei astfel de politici va reprezenta un spațiu dezvoltat în mod cuprinzător, că un întreg, și un oraș care crește fluid și natural, prin crearea unor interrelaționare și simbioză, și nu doar prin subordonare.

Faptul că până în prezent nu a existat o abordare holistică, coordonatoare și conceptuală asupra domeniului public a dus la deficiențele identificate în dezvoltarea domeniului public și a spațiului public din România, și astfel se determina necesitatea obiectivă a elaborării acesui document centralizator. Efectele lipsei unei direcții unitare, susținută de unelte ușor de aplicat, se observă cu precădere în zonele de interes ale orașului, zone cu mare potențial din punct de vedere social și economic. Absența unei strategii integrate de dezvoltare urbană conduce în mod vizibil la dezvoltarea nesustenabilă și funcționarea deficitară, iar abordarea unor directive exagerat de restrictive reduce nivelul de atractivitate pentru investitori și dezvoltatori, fie ei privați sau publici. Soluția adaptată nevoilor contemporane este realizarea unei metodă care coordonează abordările, cu accent major asupra procedurii, dar care generează un regulament aflat în flux continuu și care să permită ajustări.



001 Productivitatea unei zone urbane este direct proporțională cu dimensiunea ei

Pol local
Regiune
Județ
Alte UAT-uri
Pol regional
Pol pan-județean
Pol județean

Ponderea veniturilor firmelor din ZUF in totalul veniturilor la nivel regional (2015)

Ponderea populației din ZUF in totalul de populatie la nivel regional (2011)

Măsura în care un oraș reușește să atragă oameni este atât o măsura a succesului acelui oraș, cât și un garant pentru o performanță economică mai bună.

Administrarea teritoriului României și implicit a resurselor se bazează pe structura de legături dintre unitățile administrative locale. Randamentul economic rezidă în succesul relațiilor dintre administrații. Succesul orașelor este influențată de facilitatea regională și națională de colaborare.

Legăturile dintre orașe se dezvoltă pe considerente geografice, culturale și în funcție de calitatea infrastructurii. Spațiul public se dezvoltă prin decizii de ordin local și național dar și organic prin asimilări regionale. Există o dinamică a resursei umane la nivel de regiune precum și o absorbție de intervenții urbane cu specific local. Un pol de dezvoltare puternic influențează pozitiv orașele din proximitatea acestuia prin suport economic și exemple administrative.

Se remarcă și o suită de particularități ce vulnerabilizează cadrul urban. Aspectul economic, creează premisele apariției unei competiții pentru resurse, resurse umane și materiale. Un exemplu elocvent este municipiul București. Dimensiunea capitalei dezvoltă un punct de atracție pentru capital uman, posedă instituțiile necesare dezvoltării acestei resurse iar prin atractivitatea economică, reușește să susțină noile populații în cadrul său. Astfel, vulnerabilizează orașele din proximitatea sa prin accentuarea modificărilor sociale din cadrul acestora. Vulnerabilizările se remarcă prin tratarea pur pragmatică a spațiului public din orașele mici, iar o dezvoltare calitativă se evidențiază prin proiecte cu caracterul de excepție.

Totuși, îmbunătățirea infrastructurii regionale permite o migrație facilă ce nu necesită rupturi sociale în mediile urbane. Un exemplu constă în relația orașelor Timișoara și Arad. Deși reprezintă poli urbani diferiți, prezența autostrăzii susține un grad de colaborare benefic orașelor respective iar dezvoltarea se realizează concomitent.

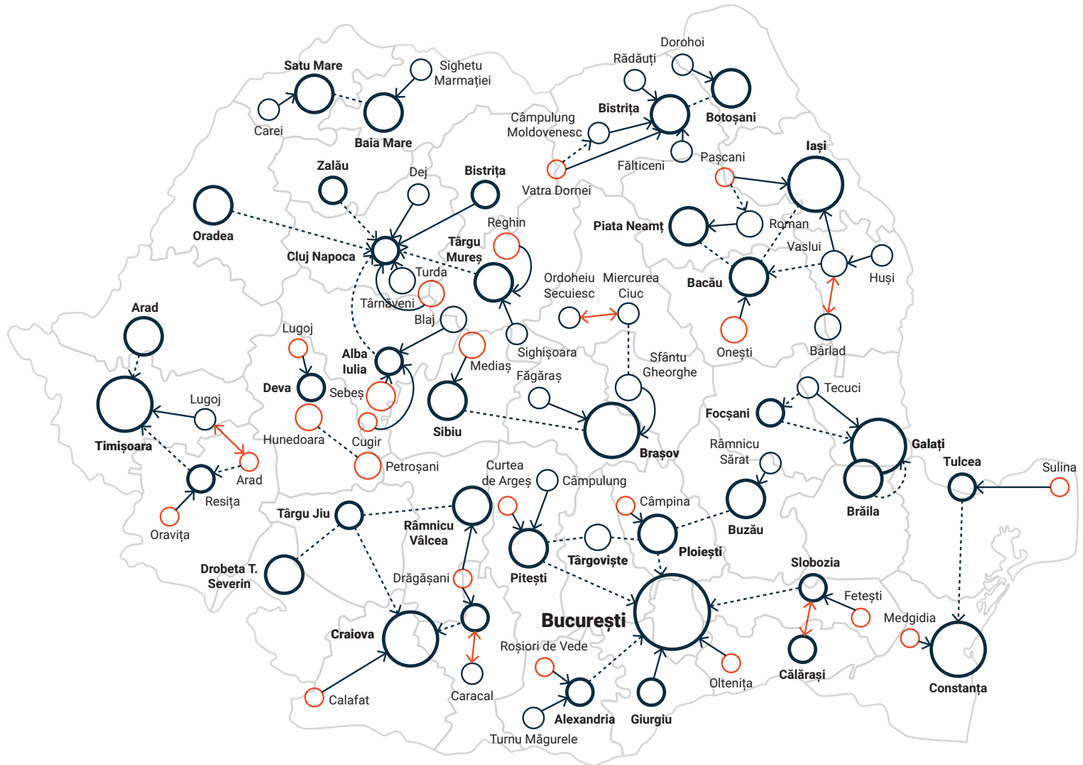
Spațiul public este rezultatul potenței economice al unei localități, precum și a experienței administrative. Gradul de colaborare productiv permite un ansamblu urban general îmbunătățit. Dinamica sustenabilă a orașelor permite reducerea vulenrabilităților și în final dezvoltarea regiunii, precum și accesarea unor resurse mai largi.

diagrame

Nr crt.	Municipiu	Județ	Număr de locuitori	Grad de polarizare
1.	Arad	Arad	176.846	52,00%
2.	Brașov	Brașov	289.360	62,56%
3.	Cluj-Napoca	Cluj	324.960	37,50%
4.	Constanța	Constanța	313.021	37,90%
5.	Craiova	Dolj	301.269	18,95%
6.	Galați	Galați	304.050	15,96%
7.	Iași	Iași	378.954	27,19%
8.	Oradea	Bihor	221.407	35,95%
9.	Pitești	Argeș	173.985	33,52%
10.	Ploiești	Prahova	227.445	44,30%
11.	Sibiu	Sibiu	168.697	45,77%
12.	Timișoara	Timiș	328.186	50,10%

002 Lista cuprinzând municipiile poli regionali.

Orașe principale
Orașe de rang III
Relații de competiție
Relații de subordonare
Relații de subordonare difuză
Relații de cooperare



003 Sistemul urban românesc și relațiile dintre orașe (sursa: Geografie Urbană, Radu Săgeată, editura Univ. Lucian Blaga, Sibiu 2010).

A.1

noțiuni introductive /
1.1 _ definiții

Rețeaua națională de localități este compusă din localități urbane și din localități rurale, organizate în unități administrativ-teritoriale de bază - comune, orașe și municipii, stabilite prin Legea nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României, republicată, cu modificările și completările ulterioare.
Toate localitățile care intră în componența municipiilor și orașelor sunt urbane, și se clasifică astfel:

a) localități urbane reședință de municipiu sau oraș, denumite localități-reședință;

b) localități urbane nereședință de municipiu sau oraș, denumite localități componente.

Orașele care au un număr mai mare de locuitori, o însemnătate deosebită în viața economică, social-politică și cultural-științifică a țării, sau care au condiții de dezvoltare în aceste direcții, pot fi organizate ca municipii (conform legii nr. 2/1968, art. 4). Legea privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, promulgată în iulie 2001 ierarhizează localitățile urbane din România în 4 ranguri stabilind seturi precise de indicatori demografici, economico-sociali și tehnico-edilitari, pe baza cărora orice localitate poate accede la o categorie administrativă superioară.

Pentru investirea unui oraș cu statutul de municipiu, legea prevede îndeplinirea următoarelor criterii:

1. Demografic: populație minimă de 25.000 locuitori, însă zona de influență a viitorului municipiu trebuie să aibă o populație de peste 30. 000 locuitori și să se extindă pe o rază de cel puțin 20 km;

2. Potențialul de poziție: acces direct la rețeaua feroviară, la cel puțin un drum național sau județean și legături bune cu așezările situate în zona de influență urbană;

3. Dotările economice: trebuie să cuprindă capacități de producție diversificate din sectorul secundar și terțiar, eventual și din agricultură; 85% din totalul populației ocupate să lucreze în activități neagricole;

4. Infrastructura tehnico-edilitară: trebuie să cuprindă următoarele elemente componente:

- Administrație publică, autorități judecătorești, partide politice, sindicat: sedii ale administrației publice locale, judecătorie, parchet, sedii de partid, de sindicat și alte asociații;

- Educație, cercetare științifică: gimnazii, licee generale și de specialitate, colegii, școli de maiștri, filiale ale unor instituții de cercetare;

- Sănătate, asistență socială: spital general, stație de salvare, dispensar, leagăn de copii, creșe, cămine de bătrâni. Numărul minim de paturi în spitale trebuie să fie de 10 la 1.000 locuitori, iar cel de medici de 2,3 la 1.000 locuitori;

- Cultură: case de cultură, cinematograf, biblioteci publice, muzee, săli de expoziție, club;

- Comerț, servicii culturale: unități comerciale diversificate (magazine universale și specializate, supermagazine, piață agroalimentară); unități pentru prestări de servicii diversificate și/sau flexibile; Turism: hotel de trei stele cu aproximativ 100 locuri;

- Finanțe, bănci, asigurări: sucursale sau filiale ale unităților financiar-bancare și de asigurări;

- Sport, agrement: stadioane, terenuri și săli de sport pentru competiții de nivel județean sau local, alte spații destinate sportului; grădini publice și alte spații verzi amenajate pentru petrecerea timpului liber. Spațiile verzi trebuie să însumeze minimum 15 m2/locuitor;

- Protecția mediului: trebuie să dispună de servicii dotate cu echipamente specifice, monitorizarea emisiilor poluante și igiena urbană;

- Alimentare cu apă și canalizare: orașele ce urmează a fi declarate municipii trebuie să dispună de rețele de alimentare cu apă, sistem colector de canalizare, stație de epurare a apei uzate; 80% din numărul total al locuințelor trebuie să dispună de instalații de alimentare cu apă și 75% de baie și WC în locuință; peste 70% din lungimea totală a străzilor trebuie să dispună de rețele de distribuție a apei potabile și peste 60% de rețele de canalizare;

- Culte: protopopie, parohii;

- Infrastructura de transporturi și comunicații: viitorul municipiu trebuie să dispună de gară, autogară, poștă și centrală telefonică; peste 60% din lungimea totală a străzilor sale trebuie să fie modernizate;

- Ordine, securitate: trebuie să dispună de poliție și alte obiective specifice; peste 70% din lungimea totală a străzilor trebuie să dispună de rețele de hidranți exteriori pentru stingerea incendiilor.

Factorii care determină funcția urbană

- poziția geografică a orașului în teritoriu (de exemplu, orașele cu funcții portuare se vor dezvolta pe litoralul maritim sau pe cursurile de apă navigabile; orașele cu funcții comerciale în zonele de contact a unor unități naturale cu potențial economic diferit, complementar, cele cu funcții de transport la răscrucea axelor de transport etc);

- Configurația reliefului (de exemplu, amplasarea porturilor este dependentă de configurația morfologică a țărmurilor; funcția de apărare este o consecință a cadrului natural cu rol de adăpost; în alte situații relieful imprimă o anumită utilizare a terenurilor în intravilan, care stă la baza funcției urbane etc);

- Resursele naturale (orașele miniere și cele petroliere sunt cele mai dependente de localizarea resurselor naturale; în multe cazuri au apărut, s-au dezvoltat și au dispărut odată cu epuizarea resurselor).

- Condițiile climatice, influențează într-o mai mică măsură funcțiile urbane; de exemplu, riscul la fenomene climatice extreme va descuraja amplasarea de obiective industriale poluante (centrale atomoelectrice, combinate siderurgice), care prin distrugere pot afecta grav mediul;

Se remarcă în România o competiție productivă între municipii. Imaginea orașelor mari la nivel național se concretizează ca fiind o prioritate, în special pentru atragerea noilor investiții. Rezultatul este vizibil în proiecte ample de revitalizare urbană, sporirea accentului către calitatea spațiului public și inovații în domeniul tipologiilor urbane.

O vulnerabilitate se concretizează în orașele secundare, din proximitatea municipiilor, de exemplu se poate observa un decalaj între spațiul urban al orașului Măcin în comparație cu municipiul Tulcea. Cel din urmă posedă resursele necesare dezvoltării unor noi proiecte, precum amenjarea falezei (proiect în derulare) și prin poziția strategică permite un flux de turiști, un motor de îmbunătățire al cadrul urban. Orașul Măcin poate rezolva local considerente funcționale dar prezintă dificultăți de relansare a orașului și de susținere sustenabilă a populației. Efectul imediat constă în procesul accelerat de îmbătrânire a populației.

Pe teritoriul României sunt prezente o suită de orașe ce se află în declin demografic și fără o strategie națională de revitalizare, acestea își vor pierde valența urbană. Responsabilitatea relansării acestor orașe rezidă în potențialul intrinseci. Orașul Victoria din județul Brașov se află într-un cadrul natural ce permite ramuri de dezvoltare durabilă, dar datorită colapsului industriei specifice localității nu sunt prezente resurse locale de atragere de investiții.



004 Orașul Victoria, jud. Brașov. Vedere spre Munții Făgăraș.

Profilul funcţional al oraşelor

"Între principalele elemente definitorii ale sistemului urban (dimensiunea demografică, activităţile economice şi socioculturale, nivelul de echipare urbană etc.), funcţiile oraşelor – care stau la originea acestora şi determină dezvoltarea lor – constituie elementul cel mai semnificativ şi, totodată, cel mai dificil de cuantificat.

În prima jumătate a secolului al XX-lea, oraşele româneşti s-au caracterizat printr-o structură funcţională specifică. Activităţile industriale, legate de extracţia şi prelucrarea unor resurse naturale ori de practica tradiţională a unor meşteşuguri, constituie o caracteristică pentru unele oraşe din regiunile carpatice şi subcarpatice, cât şi din centrul Transilvaniei, în timp ce pentru marea majoritate a oraşelor româneşti, activităţile de servicii, inclusiv cele de transport, constituiau, împreună cu agricultura, funcţiile lor principale.

În perioada postbelică, se realizează trecerea de la oraşul tradiţional românesc (urbea/târgul) – ca loc de producţie şi de schimb a unor bunuri neagricole – la centrul urban industrial. Astfel, în 1948, comparativ cu 1930, schimbările intervenite în structura populaţiei active sunt importante, relevând creşterea activilor în industrie (14,9%), construcţii (4,7%), învăţământ (3,1%) şi diminuarea celor din agricultură.

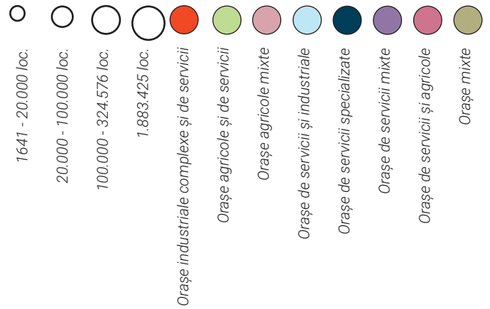
În etapa industrializării extensive, aproape toate oraşele României suferă un intens proces de dezvoltare ca centre economice, preponderent în cazul oraşelor mijlocii. Oraşele concentrează în această etapă aproximativ 95% din volumul şi valoarea producţiei industriale a ţării. În cadrul celor mai multe oraşe, în industrie este ocupată peste 45% din populaţia activă a acestora.

La Recensământul din 2002 (exceptând oraşele agricole) oraşele industriale, de servicii şi mixte ocupau ponderi aproximativ egale din total. Oraşele industriale (98) s-au redus în 2002 la jumătate faţă de 1992, ca urmare a colapsului sectorului industrial şi a privatizării. Oraşe agricole s-au redus la 6 (Însurăţei, Solca, Budeşti, Mihăileşti, Sângeorz-Băi, Piatra-Olt), faţă de 2 în 1992. În categoria oraşelor de servicii se încadrau 83, de 5 ori mai multe decât în 1992 (16). Categoria oraşelor mixte includea reşedinţe de judeţ ca Satu Mare, Slatina, Brăila, Botoşani, Zalău, Focşani, Călăraşi, în care ocupaţii din servicii şi industrie deţineau ponderi de peste 50%.

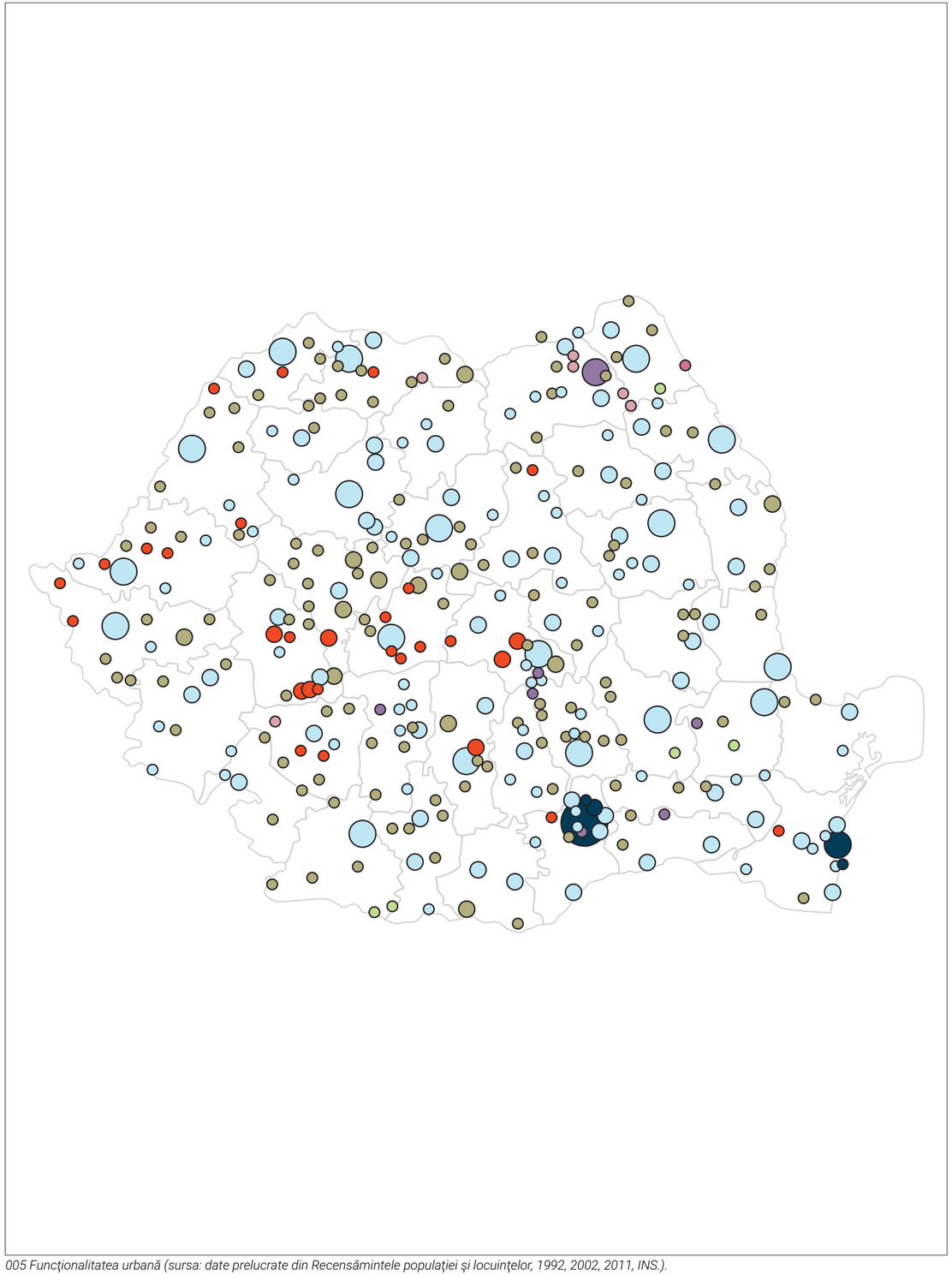
Din punct de vedere economic, oraşele româneşti au fost marcate de două procese majore care au avut un impact important în dezvoltarea acestora – restructurarea industrială după anul 1990 şi criza financiară din perioada 2008-2014. Astfel, s-a putut observa o trecere de la oraşe industriale la oraşe specializate pe servicii mixte.

În prezent, sistemul urban al României care însumează 320 oraşe se află într-un proces de restructurare, fenomenul urban căpătând dimensiuni şi caracteristici noi. Oraşul industrial, ca tip reprezentativ de aşezare urbană, va fi treptat înlocuit de oraşul polifuncţional şi de servicii."*

* DEZVOLTAREA URBANĂ ŞI ARIILE METROPOLITANE, Mitică Grigorescu Urucu, pg. 14-16



Tipuri funcţionale	1992	2002	2011
ORAŞE INDUSTRIALE	189	98	29
Orașe industriale complexe și de servicii	156	95	29
Orașe industriale specializate	23	1	-
Orașe industriale și agricole	-	-	-
Orașe industriale mixte	10	2	-
ORAŞE AGRICOLE	2	6	11
Orașe agricole și de servicii	-	-	5
Orașe agricole mixte	2	6	6
ORAŞE DE SERVICII	14	83	146
Orașe de servicii și industriale	14	74	132
Orașe de servicii specializate	-	3	5
Orașe de servicii agricole	-	1	1
Orașe de servicii mixte	-	5	8
ORAŞE MIXTE	55	78	134
TOTAL	**260**	**265**	**320**



005 Funcţionalitatea urbană (sursa: date prelucrate din Recensămintele populaţiei şi locuinţelor, 1992, 2002, 2011, INS.).

Dinamica spaţiilor verzi în oraşe

“Spaţiile verzi intravilane constituie o componentă a sistemului de lucrări publice, acestea oferind citadinilor facilităţile cele mai propice recreerii şi odihnei. Element esenţial al habitatului urban, spaţiul verde valorifică potenţialul biologic şi estetic al vegetaţiei, armonizează ansambluri arhitecturale urbanistice, igienizează şi înfrumuseţează mediul urban, reducându-i astfel agresiunea asupra locuitorilor.

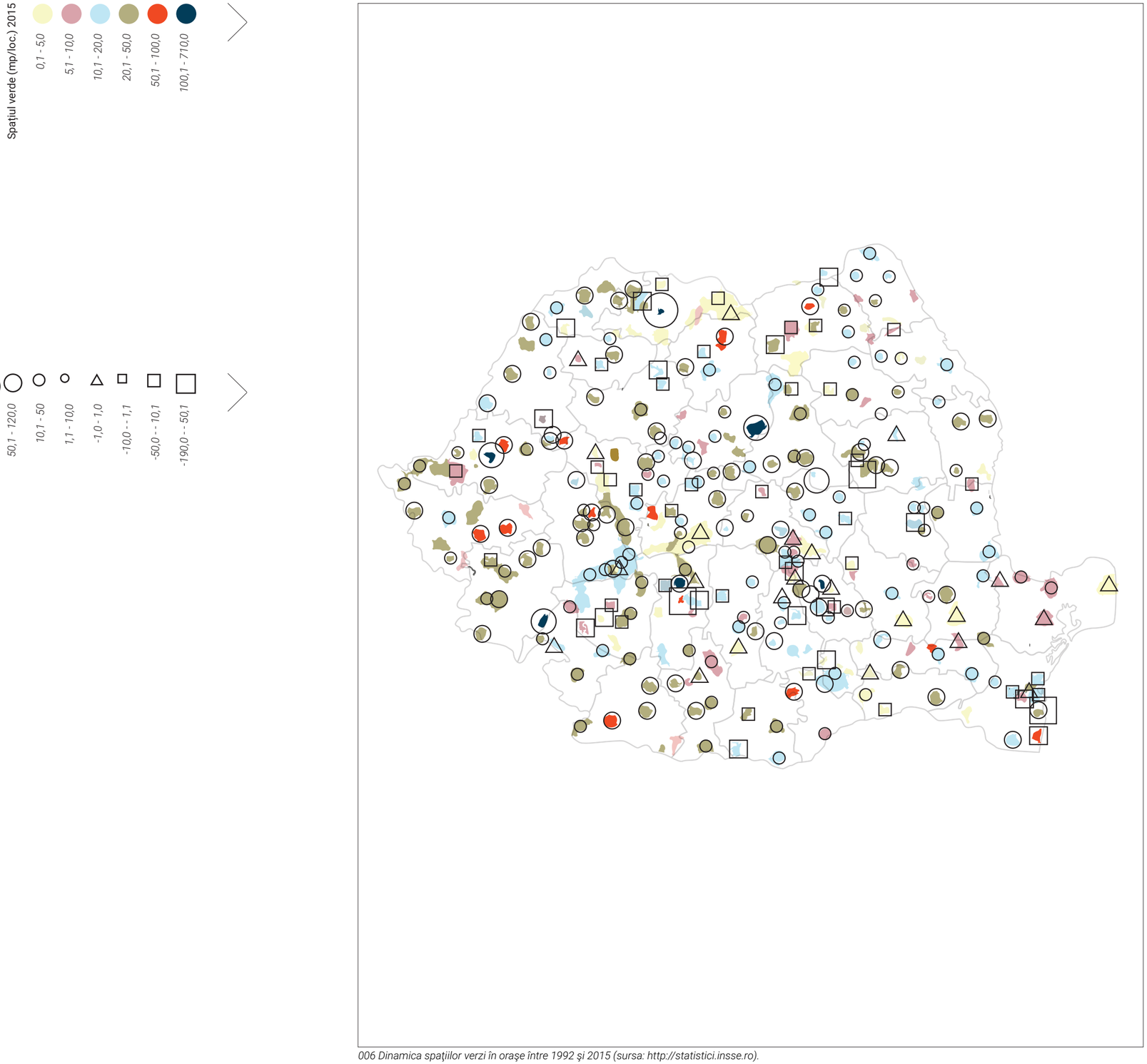
În România, suprafaţa spaţiilor verzi din centrele urbane a crescut între 1992 şi 2013 de la 206,9 km2 la 237,2 km2. Cele mai mari creşteri ale suprafeţei spaţiului verde s-au înregistrat în oraşele Cavnic şi Sovata (683,3 m2/loc., respectiv 118,5 m2/loc), urmate de Băile Tuşnad (93,6 m2/loc.), Pâncota (91,5 m2/loc.), Băile Herculane (82,1 m2/loc). Valorile în creştere se datorează atât scăderii numărului de locuitori, cât şi creşterii suprafeţei spaţiului verde. La polul opus se situează oraşele Băile Govora, Slănic Moldova şi Eforie, unde suprafaţa spaţiului verde/locuitor a scăzut între 181,4 şi 102,2 m2/loc. Pe de altă parte, 196 de oraşe s-au caracterizat prin creşteri ale spaţiului verde/locuitor, creşteri puse în majoritatea cazurilor pe seama dinamicii negative a populaţiei.

Valoarea medie pe cap de locuitor a suprafeţei spaţiului verde a crescut în intervalul 1992-2013 de la 16,7 m2/loc. la 20,6 m2/loc. Cele mai ridicate valori ale spaţiului verde pe cap de locuitor în 2013 sunt caracteristice oraşelor cu funcţii turistice, staţiuni balneare şi climaterice (Băile Tuşnad, Sovata, Slănic, Băile Olăneşti, Băile Herculane - între 707,4 şi 117,8 m2/loc.), centre urbane cu funcţie turistică şi în care acest tip de suprafaţă trebuie să deţină ponderi mari în cadrul intravilanului. Cele mai mici valori sunt prezente în oraşele Pantelimon, Bolintin-Vale, Voluntari (sub 1 m2/loc.), oraşe în care construirea de noi spaţii rezidenţiale s-a făcut în detrimentul celor verzi. Reşedinţele de judeţ, în general oraşe de mărime demografică mare, se caracterizează prin valori cuprinse între 5,6 m2/loc. în Arad şi 38,5 m2/loc. în Craiova.

O mare problemă este faptul că mare parte din spațiile verzi fiind transformate în zone comerciale. Fenomenul nu este mai amplu şi mai grav decât în capitală unde suprafaţa de spaţii verzi a scăzut din 1990 cu aproximativ 6,9% (http://statistici.insse.ro).

Acestă consecinţă s-a putut observa în capitală în 2020 când pe data de 02.03 s-au înregistrat depăşiri chiar şi cu 900-1.000% peste limitele maxim admise la poluarea cu PM2,5 (particule în suspensie cu diametrul mai mic de 2,5 microni – de la arderi, de exemplu) şi de aproape 800% la poluarea cu PM10 (particule în suspensie cu diametrul mai mic de 10 microni - de la praf sau polen).”*

* DEZVOLTAREA URBANĂ ŞI ARIILE METROPOLITANE, Mitică Grigorescu Urucu, pg. 14-16



006 Dinamica spaţiilor verzi în oraşe între 1992 şi 2015 (sursa: http://statistici.insse.ro).

A.1

noțiuni introductive /
1.2 _ situația existentă

"România a trecut printr-unul dintre cele mai radicale experimente de urbanizare din lume din spațiul post-socialist. De la o rată de urbanizare de 27,2% în 1956, România a atins un nivel de 43,7% în 1977, respectiv 54% în 1992. **25 de ani mai târziu, majoritatea orașelor se confruntă cu provocările dezindustrializării și restructurării economiei locale, ale declinului demografic și ale dificultăților legate de gestiunea fondului construit urban."***

"De cealaltă parte a fostei Cortinei de Fier, urbanizarea a fost privită ca una dintre principalele forţe motrice ale modernizării societăţii. Industrializarea, care alături de colectivizarea agriculturii se plasa la baza noii arhitecturi sociale, constituiea principalul factor urbigen. S-au dezvoltat astfel oraşele industriale caracteristice spaţiului ex-sovietic, de unde modelul a fost „exportat" şi în statele „frăţeşti", aflate sub sfera de influenţă ideologică a Moscovei. Dezvoltarea spaţiului intravilan s-a bazat de asemenea pe modelul polinuclear, pe bază de unităţi morfostructurale de tipul cartierelor şi microraioanelor de blocuri muncitoreşti şi locuinţe colective stas, privite ca instrumente de anihilare a personalităţii individuale şi de construire a unor noi raporturi sociale bazate pe relaţii de colectivitate.

În acest registru de evoluţie s-a înscris şi România. Până la mijlocul secolului al XX-lea, cu tot progresul continuu al industriei, România a rămas o ţară rural-agricolă, cu un nivel de urbanizare relativ scăzut (23,4% în 1948), particularităţile geografice ale teritoriului naţional şi istoria frământată a acestei părţi a continentului european au făcut ca societatea românească să conserve caracteristici predominant rurale.

Odată cu procesul de industrializare treptată a României din perioada interbelică, după cum era şi firesc s-a accentuat şi dezvoltarea urbană, manifestată, în primul rând, prin creşterea numărului de oraşe, de la 119 în anul 1912, la 142 în 1930 şi 152 în anul 1948. Aceasta a dus între 1912 şi 1948 la o creştere numerică a populaţiei oraşelor de 1,8 ori, cu un spor mediu anual de 45 000 persoane. Dacă în 1912 Bucureştiul era singurul oraş mare al României, cu peste 341 000 locuitori, până în 1948 acestuia i s-au mai adaugat oraşele Cluj-Napoca, Iaşi, Galaţi şi Timişoara, cu peste 100 000 fiecare, capitala însăşi depăşind un milion de locuitori. Populaţia urbană a crescut de la 16% în 1912 la 23%, în 1948, reprezentând, pentru jumătatea secolului XX, totuşi, un nivel redus de urbanizare. Existau judeţe în care proporţia populaţiei orăşeneşti se situa sub 10% (Gorj, Sălaj, Bistriţa-Năsaud), iar cele mai urbanizate judeţe (Brăila, Constanţa, Cluj, Braşov, Galaţi, Sibiu) aveau între 28 şi 35% populaţie urbană.

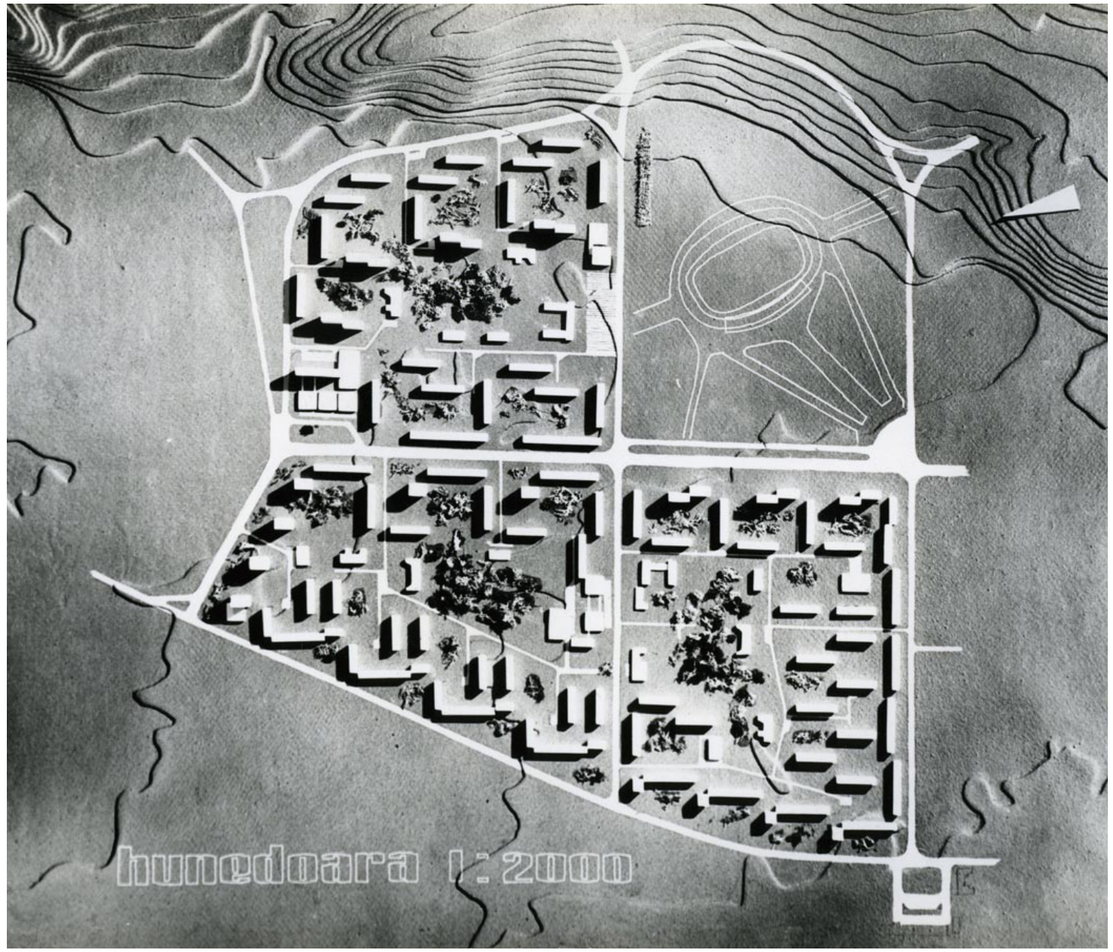
În a doua jumătate a secolului XX au avut loc modificări radicale în procesul de dezvoltare economică şi socială a României, în mare parte consecinţă a politicilor ce au fost urmate în acest domeniu. Acestea s-au produs cu intensitate maximă în două perioade de tranziţie: 1950-1960/1962, care a marcat trecerea de la economia capitalistă la cea socialistă, puternic centralizată şi planificată şi cea începută după 1989, de trecere de la economia socialistă la economia de piaţă.

Între 1950 şi 1989, modelul dezvoltării României, ca şi a celorlalte state socialiste central-europene s-a bazat pe industrializarea extensivă, coordonată politic, însoţită de urbanizarea explozivă şi de sistematizarea întregului teritoriu naţional. Sistemul urban naţional s-a consolidat în deceniile VII, VIII şi IX, pe baza imigrărilor din mediul rural şi a declarării de noi oraşe. S-a ajuns astfel la crearea unor structuri echilibrate la nivel judeţean, fiecare judeţ dispunând de un sistem urban propriu. Industrializarea a avut, în etapa respectivă, un rol decisiv în dezvoltarea urbană a ţării, iar oraşul industrial a constituit tipul reprezentativ de aşezare urbană, cu o evoluţie ascendentă. Ca urmare, în anul 1986 peste jumătate din populaţia ţării locuia deja în oraşe. În ansamblu, industrializarea şi urbanizarea postbelică au urmărit şi au realizat, în mare parte, o trecere graduală de la societatea rural-agricolă tradiţională spre o societate urban-industrială a sfârşitului de secol XX. Această evoluţie ascendentă s-a realizat în ritmuri şi forme diferite, şi se exprimă printr-o dinamică specifică şi prin unele particularităţi socio-culturale distincte ale procesului de urbanizare.

Un rol important în cadrul oraşelor industriale l-a ocupat cele monoindustriale. Cele mai multe oraşe monoindustriale au apărut ca o consecinţă a urbanizării din perioada comunistă, bazată pe decizii politice de planificare socio-economică centralizată. Importanţa acestora în structura urbană naţională a scăzut lent până la începutul secolului al XXI-lea, în contextul amplelor transformări produse în plan economic şi social. Ponderea lor din numărul total de oraşe a crescut de la 13,6% în 1968 la 16,5% în anul 1992 şi a scăzut la 9,0% în anul 2002. Dintre centrele ce îşi menţineau încă statutul monoindustrial în 2002 ies în evidenţă cele din judeţele Hunedoara şi Gorj, în special cele din bazinele carbonifere Valea Jiului şi Motru-Rovinari. La polul opus, dispar din categoria oraşelor monoindustriale cele din gruparea Dâmboviţa-Prahova-Braşov, excepţii fiind Plopeni şi Victoria. În 2011 se constată o reducere semnificativă a numărului de oraşe monoindustriale, rămânând în această categorie doar Borsec, Mioveni şi Cugir."**

Planificarea urbană în România s-a axat pe dezvoltarea industrială şi pe relevanţa economică. Structura de implementare s-a dovedit a fi rigidă, şi astfel, lipsa de flexibilitatea a vulnerabilizat oraşele pe termen lung şi în cadrul schimbărilor politice. Spaţiul public moştenit s-a dovedit a fi disproporţionat cu posibilităţile contemporane şi astfel s-au produs carenţe la nivel de imagine urbană.

* http://mkbt.ro/wp-content/uploads/2018/07/Make-Better-Cities-Communities-Policies.pdf, pg. 3
** GEOGRAFIE URBANĂ EDITURA UNIVERSITĂŢII „LUCIAN BLAGA" SIBIU, 2010, pg. 43-48



007 Sistematizare: realizarea de noi cartiere, conturarea de piețe urbane mărginite de locuințe, completarea magistralelor și locuințelor din centrul orașului cu clădiri înalte de locuințe. Practic, sistematizarea orașului a fost urmarea industrializării sale. Noile întreprinderi din zona industrială au început să atragă, muncitori din zona rurală.



008 Sistematizarea trebuia întocmită de către consiliile populare, cu datele de perspectivă privind industrializarea creșterea populației orașelor.



009 Puțin sensibilă la acest interes al profesiunii, puterea politică judeca numai în termeni economici, de unde și sincopele arhitecturale.

A.1

noțiuni introductive /
1.3 _ obiective

Orașele românești ce reprezintă simbol cultural și istoric, fac scopul unei strategii de dezvoltare urbanistică în vederea utilizarii eficiente a resurselor umane și materiale, într-o manieră coroborâtă și echilibrată.

Exemplu de bună implementare

- Dezvoltarea porturilor turistice şi a celor de agrement, având drept impact spaţial amenajarea falezelor şi creşterea presiunii asupra fondului imobiliar din Peninsulă.

-Adoptarea de măsuri concrete de protecţie a cadrului construit cu consecinţe în ceea ce priveşte extinderea zonelor protejate şi instituirea unor reglementări adecvate.

-Modernizarea anumitor trasee rutiere şi apariţia unora noi care vizează deschiderea unui traseu alternativ celui prezent către Staţiunea Mamaia şi nordul litoralului, de-a lungul liniei ţărmului.

-Modernizarea şi diversificarea ofertei turistice, creşterea importanţei turismului cultural.

-Recreearea unor centre de interes.

-Creşterea cererii pentru spaţii de birouri şi dezvoltarea serviciilor financiar-bancare (ţinând cont de tendinţa actuală de amplasare a sediilor de firme în zone cu o anumită valoare istorico-urală şi a spaţiului urban, dar cu posibile consecinţe nefaste în ceea ce priveşte animaţia urbană din zonă în cazul unor concentrări importante a acestor funcţiuni).

-Adoptarea de măsuri concrete de protecţie a mediului natural prin extinderea suprafeţelor plantate amenajate şi a zonelor protejate.

Cetățenii români apreciază viața într-un oraș sănătos, sigur și cu identitate bine conturată, cu locuire de calitate și cu locuri de muncă motivante, fiind membri ai unei comunități solidare, care protejează valori și respectă tradiții.

Valorile ce constituie baza dezvoltării viitoare a orașelor românești sunt următoarele:

- Accesibilitate - Deschidere
- Dinamism - Continuitate/activ
- Caracter - Conștiință socială
- Responsabilitate - Chibzuință
- Adaptabilitate – Mobilitate

Astfel, principalele obiective ale dezvoltării strategice sunt:

- Realizarea unei circulații rutiere periferice în jurul centrelor istorice;

- Reglementarea spațiilor dedicate parcajelor și realizarea de parcări amenajate în spații bine alese, pentru a deservii toate zonele de interes ale orașelor în cauză;

- Implementarea accesului auto controlat;

- Creșterea numărului de spații verzi și a spațiilor publice;

- Identificarea, punerea în valoare și utilizarea în scop turistic și cultural a peisajelor natural și antropice și a fondului construit monument istoric construit/ cu valoare arhitecturala și/ sau ambientală;

- Reconstituirea fronturilor stradale;

- Modificarea tipologiei arterelor pietonale și dezvoltarea lor într-o veritabila galerie comercială la nivel pietonal;

- Reorganizarea orașului studiat din punct de vedere spațial-compozițional și funcțional;

- Implementarea circulației dedicate transportului public.

- Modernizarea și dezvoltarea porturilor turistice și de agrement unde este cazul;

- Creșterea gradului de atractivitate în timpul sezonului estival (vară -litoral; iarnă-montan) prin expoziții temporare (teatru, dans, muzică, instalații etc.) sau de artă spontană;

- Regenerarea urbană a ansamblului de locuințe colective ridicare în perioada sistematizării (1947-1989).

Prioritățile

Oraș prosper

Orașul românesc își va dezvolta rolul tradițional de intersecție în relațiile continentale, pe măsură ce influența sa se extinde dincolo de granițele naționale române. Orașul își va consolida importanța politică și economică, pentru care există un potențial considerabil.

O parte integrantă a susținerii importanței unui oraș este o accesibilitate excelentă, care este cel mai mult axată pe dezvoltarea transportului public și a legăturilor acestuia cu legăturile naționale și internaționale (aeroporturi, porturi fluviale, etc). Municipalitatea trebuie să fie activă în inițierea acestor proiecte cheie, care sunt importante pentru dezvoltarea orașelor românești și a României în sine.

Orașele principale, prin pozitia geografica strategica și relațiile de subordonare față de alte orașe, posedă ingredientele necesare unui centru economic important. La nivelul orasului, printr-o strategie coerenta, zona idustrială poate devine un puternic motor economic.

Noile investiții pot fi făcute treptat, astfel încât să se poată controla efectul economic al masurilor implementate si o corelare a bugetului la nivelul întregului oraș.

Societatea civilă

Pentru a gestiona și dezvolta orașul românesc, trebuie să dezvoltăm ideea a ceea ce ne dorim de la orașul nostru, în alte cuvinte ce vrem de la noi însine și ce vrem de la alții, iar această idee trebuie să fie pe scară largă. Cu toate acestea, o idee comună nu poate aparea fără valori și atitudini comune care sunt reprezentate de societatea civilă.

Formarea comunităților din zonele urbane necesită apropierea de locuințe, spații publice, semi-publice, spații semi-private, curți, străzi, piețe, parcuri și locuri de joacă. Prin urmare, este necesară proiectarea unui spațiu public de calitate, funcțional și primitor cu zone de agrement și locuri de joacă și nu doar în zonele aglomerate, ci în întreaga zonă locuită a unui oraș.

Acolo unde lipsesc spațiile comunitare, centre de activități sportive și facilități extracurriculare, municipalitatea va susține construcția sau reconditionarea instalațiilor existente pentru pentru a satisface nevoile actuale.

Municipalitatea trebuie să implice activ cetățenii în discuții publice despre actualele probleme la nivel local precum urbanismul durabil, energia alternativă, protecția patrimoniului și a mediului înconjurător.

Oraș autentic

Capitala este incontestabil centrul de greutate al României din punct de vedere a patrimoniului cultural. De aceea trebuie să fie create condițiile care să stimuleze creșterea culturală și trebuie inițiate colaborări între părțile interesate. Această strategie trebuie să includă instituțiile care stau la baza infrastructurii culturale a orașului București. În consecință, municipalitatea ar trebui să consolideze cooperarea între centrele locale existente și instituțiile din oraș, colaborarea între școli și instituții culturale și instituirea unui sistem de cooperare între oraș și biblioteca municipală, incluzând metode pentru a evalua proiectele comune.

Prezentarea zonelor istorice sau de valoare culturală și turistică trebuie să fie ușor de înțeles, memorabilă și mai ales trebuie să reflecte caracterul fizic și cultural real al zonei. Prin urmare, municipalitatea ar trebui să unifice modul în care este prezentată zona la nivel național ca locație stabilă, foarte apreciată, cu un caracter cultural unic, un loc favorabil atât pentru trai cât și pentru investiții.

O experiență autentică este un aspect cheie al turismului cultural. Municipalitatea trebuie să îndepărteze o parte din povară asupra centrului istoric al orașului pentru a ușura prezența turistică copleșitoare și să creeze rute alternative de intrare în zonele municipale de interes .

Coeziune socială

Pentru a elimina numărul de persoane forțate să părăsească locuințele lor, este necesară consolidarea legăturilor dintre serviciile sociale, introducerea unui sistem de intervenție timpurie și oferirea de consiliere finaciară, socială și legală.

Pentru a consolida coeziunea între generații, este necesar să se conștientizeze pe deplin potențialul oferit de către rezidenții mai în vârstă prin implicarea lor pe piața muncii. Relațiile dintre generațiile diferite pot fi întărite prin eliminarea barierelor puse în calea angajării vârstnicilor precum și prin implicarea acestora în activități sociale și educaționale.

Este necesară actualizarea gamei de mobilier urban și eliminarea tuturor barierelor fizice (inclusiv în transportul public) care ar putea descuraja persoanele cu mobilitate redusă să participe la activitățil sociale și culturale.

Un factor cheie în cadrul procesului de integrare este rolul educației incluzive și gratuite, în special în privința minorităților și a copiilor acestora. Prin urmare, activitățile cheie ar trebui să includă alocarea unor asistenți sociali și asigurarea unei educații nesegregate prin suportul metodologic al instituțiilor de învățământ.

În acele sectoare ale zonei municipale care prezintă deja semne de excluderea socială trebuie să fie introduse măsuri care sporesc caracteristicile lor sociale. Mai exact, investiții în cultivarea spațiului public și a mediului rezidențial în aceste locații și integrarea zonelor segregate cu cele neproblematice ale zonei.

Oraș estetic

Zonele municipale istorice sunt unice prin bogăția lor urbană și arhitecturală, care nu numai că trebuie să fie protejate dar evidențiate în continuare. Este esențial adoptarea și aplicarea unor norme metodologice și a unor reglementări care vor permite zonei să se dezvolte contextual în ceea ce privește compoziția spațiilor publice, panoramice, și estetice și din punct de vedere a vecinătății zonei față de diverse fronturi (râuri etc).

În ceea ce privește planificarea urbană, este necesar să se dezvolte și apoi să se implementeze în mod constant proceduri pentru a asigura faptul că viitoarele proiecte de construcții respectă contextul arhitectural al , cu un spațiu public bine definit. Proiecte de construcții ar trebui să fie implementate în special în zonele de tranziție sau cele care se află în stare de ruină .

Este necesar să se concentreze în primul rând asupra calității spațiilor publice, pentru a le face mai atractive pentru activități sociale. Valoarea rezidențială și estetică vor fi luate în considerare în procesul de proiectare a spațiilor noi și de modificare a celor existente. daptarea transportului public sau a infrastructurii tehnice la nevoile orașului in cauză.

Municipalitatea va acorda prioritate transportului sustenabil, mersului pe jos, ciclismului și transportului public. Traseele congestionate vor fi reproiectate cu alte scopuri în minte.

A.2

scopul GHID-ului și utilizarea lui /
2.1 _ necesitatea

GHID-ul reprezintă unul dintre instrumentele de bază care susțin strategia de planificare, design, management și utilizare a spațiilor publice de calitate și care se doresc a fi obținute pe plan national.

Scopul documentului

Acest GHID nu reprezintă o simplă metodologie, el fiind un document care răspunde unora dintre cele mai importante probleme ale zonei, acesta propunându-și să aibă impact direct asupra calității spațiului public dar si asupra fondului construit. Acest document funcționează împreună cu PUZ-ul orasului in cauza, putând fi considerat un ghid de bune practici care vine în susținerea și detalierea reglementărilor legale. Autoritățile conștientizează importanța pe care o au spațiilor publice atât în ceea ce privește calitatea vieții în oraș, cât și dezvoltarea acestuia ca o sumă de fragmente interconectate. Manualul ar trebui să stea la baza viziunii dezvoltării unor spații publice de calitate pe plan national.

Crearea documentului

Spre deosebire de restul statelor din Uniunea Europeană, România nu a avut încă un astfel de document, așadar nu există precedent în ceea ce privește crearea sau utilizarea lui. Ca urmare, a fost necesar să se elaboreze atât conținutul manualului, cât și un set de caracteristici de bază ale documentului, cum ar fi statutul acestuia în sistemul actual de planificare urbană, obiectivele, metodele de implementare, caracterul, scopul tematic, forma, structura și instrumentele cu care acesta operează. Lucrarea este un prim pas către a avea o viziune asupra mediului amenajat și va trebui revizuit ținând cont de feedback-ul primit în urma aplicării lui.

Scop tematic

Publicația abordează ideea creării de spații publice calitative pe plan național, concentrându-se pe dispozitivele cu ajutorul cărora se pot elabora atât structura acestora cât și părțile lor mai detaliate. Sunt abordate detalii ale spațiului la scară umană, iar setul de principii elaborate se aplică într-o manieră generală, nefiind adresate unor situri specifice. Cu toate acestea, în cazul recomandărilor generale, aplicarea principiilor se va face cu mare atenție, adaptându-se caracterului zonei în care este propusă. Publicația are în vedere atât regenerarea spațiilor publice existente din peninsulă, cât și proiectarea unora noi. Totodata, se urmareste identificarea fracturilor in mediul construit, in vederea corelarii spatiului public cu cel privat.

Majoritatea regulilor se aplică însă regenerării spațiilor existente întrucât acestea predomină în ssistemul urban românesc, iar aducerea lor la viață este unul dintre principalele obiective ale dezvoltării acestei zone. Totuși, principiile prezentate rămân valabile și pentru designul spațiilor noi. Cu toate că principalul obiectiv al publicației este să rezolve probleme de natură fizică ale zonei peninsulare, aceasta ia în calcul și partea „narativă” a lucrurilor, în special felul în care partea fizică influențează atmosfera acestor spații, analizând totodată felul în care utilizarea lui îi afectează, la rândul ei, calitățile fizice.

Cui se adresează?

GHID-ul pentru reabilitarea spațiului public este gândit pentru a fi consultat de oricine este implicat în dezvoltarea zonei in cauză, fie că este vorba de partea de strategie, buget, investiții, proiectare, mentenanță sau simpla utilizare a lui. Principalul grup țintă este compus totuși din cei implicați în proiectarea și pregătirile tehnice și de execuție, indiferent dacă acestea vizează noile spații sau refacerea celor vechi.

Entitățile interesate în utilizarea manualului pot beneficia de pe urma acestui instrument de lucru, care poate fi aplicat atât la nivel administrativ, cât și la nivelul investitorilor privați și al publicului, în calitate de beneficiar al intervențiilor propuse. Manualul poate fi util în mod particular pentru categoriile interesate de utilizarea acestuia, în funcție de rolul acestora și de conexiunea lor cu publicația de față, după cum urmează:

Administrația locală

Rol - Principalul rol al administrației locale este acela de a iniția strategia și planificarea acțiunilor la nivelul orașului, fiind factor de decizie. El rămâne factor de decizie și la celelalte niveluri: execuție, operare, management și utilizare.

Conexiunea cu manualul - Scopul administrației locale este acela de a îndeplini viziunea propusă, respectând politicile care țin de strategie, responsabilitatea administrației locale este să asigure implementarea acestui plan pe toate nivelurile. Documentul ar trebui să servească drept instrument pentru definirea cerințelor legate de design, pentru inițierea de eforturi pentru a coordona alte proiecte, incluzând infrastructura tehnică. Manualul ar trebui să contribuie în continuare la o mai bună evaluare a eficacității oricărei soluții de intervenție propusă. Pentru cei responsabili de planificarea strategică, planificarea spațială, proiectarea și pregătirile tehnice, manualul este un document informativ. Pentru cei responsabili de pregătirea unui proiect, manualul servește drept bază pentru propunerea unor spații publice si interventii de calitate și, în același timp, ca argument de susținere a propunerilor în timpul dezbaterii și aprobării unui proiect.

”GHID-ul reprezintă unul dintre instrumentele de bază care susțin strategia de planificare, design, management și utilizare a spațiilor publice de calitate care doresc a fi obținute in spațiul public.”

Experți (urbaniști, arhitecți, peisagiști etc.)

Rol - Specialiștii în domeniu au rol executiv cu privire la strategie, planificare și supervizare. Rol secundar la toate nivelurile de aplicare: management operațional, mentenanță și utilizare, care au legătură cu impactul asupra calității spațiului.

Conexiunea cu manualul - Pentru cei responsabili cu planificarea strategică, planificarea urbanistică, design și documentație tehnică, manualul are titlu informativ. Nivelul de obligativitate al acestuia depinde de relația proiectului cu diferitele aparate administrative. Pentru cei responsabili cu întocmirea unui proiect, manualul servește ca o bază pentru propunerea unei interventii de calitate și, în același timp, ca un document suport pentru argumentele care susțin aprobarea unui proiect propus.

Investitori privați (investitori în proiecte care țin de spațiul public)

Rol - Inițiativa principală și rol de decizie în ceea ce privește strategia și planificarea investițiilor privind proiectele private. Rolul de luare a deciziilor la toate celelalte niveluri (execuție, gestionare, exploatare, întreținere și utilizare) în cazul proiectelor de investiții private.

Conexiunea cu manualul - Pentru persoane fizice și juridice, manualul este un document informativ. Momentul în care poate deveni obligatoriu depinde de dreptul de proprietate și relația proiectului cu organismele administrației publice. Documentul ar trebui să ajute investitorii să își coreleze planurile de intervenție cu strategia orașului legată de spațiile publice și a împrejurimilor lor. Acesta poate servi drept baza pentru crearea unui proiect de calitate, atribuirea lucrărilor de pregătire a unui proiect, alegerea unui specialist potrivit proiectului (astfel încât procesul de proiectare să fie în conformitate cu prioritățile de calitate) și monitorizarea dreptului la calitate până la finalizarea proiectului. Manualul reprezintă, de asemenea, baza pentru coordonarea diverselor investiții având ca obiect calitatea generală a unei locații.

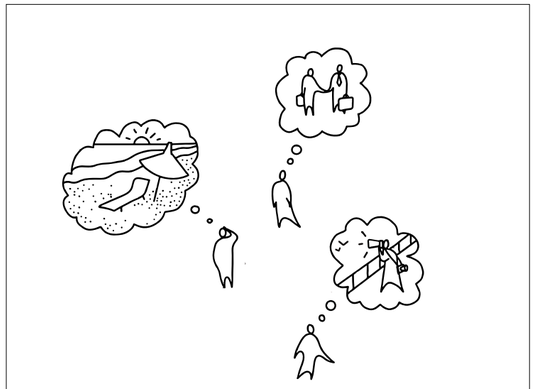
Publicul

Rol - Publicul are rol de inițiativă și de participare în ceea ce privește strategia, planificarea, managementul, operarea, întreținerea și utilizarea spațiului public.

Conexiunea cu manualul - Pentru public, manualul este un document informativ și educațional. Acesta consideră utilizatorii (publicul) ca fiind creatorii reali din oraș. Documentația îi servește acestuia ca mijloc de garantare a disponibilității de amenajare a unor interventii de înaltă calitate.

A.2

scopul GHID-ului și utilizarea lui /
2.2 _ parcurgerea



010 Orașul este rezultatul comunicării, momente pe care comunitatea le consideră importante.

GHID-ul este împărțit în 5 capitole. Fiecare capitol dezvoltă o ramură Documentul este împărțit în 6 capitole. Fiecare capitol dezvoltă o ramură a procesului de implementare a unei viziuni coerente pentru regenerarea urbană.

Capitolul A – prezintă contextul prezentei documentații, se definește aria de studiu și modul de organizare a informației.

Capitolul B – dezvoltă conceptul de strategie urbană și prezintă principalele entități responsabile de imaginea spațiului public.

Capitolul C – se axează pe tipologiile principale ce compun structura spațiului public.

Capitolul D – abordează subgrupele ce compun expresiile urbane.

Capitolul E – prezintă aportul mediului construit asupra spațiului public și considerente generale de structurare ale acestuia.

Capitolul F – reiterează necesitatea cadrului procedural.

Conținutul acestui GHID se dorește a avea un caracter accesibil. El prezintă informații și propuneri generale cu rolul definirii unor bune practici. Simulările, referințele, regulile crează o bază pentru dialog, imaginea spațiului public este în final rezultatul calității comunicării.

Schițele și diagramele din GHID servesc pentru descrierea principiilor de bază pentru proiectarea diferitelor componente, în special în relație cu calitatea generală a spațiilor. Acestea nu reprezintă specificații tehnice și nu sunt gândite a fi folosite ca atare.

Fotografiile trebuie înțelese ca exemple ilustrative suplimentare pentru o mai bună înțelegere a intențiilor și a proceselor. Ele nu pot fi interpretate ca un model în adevăratul sens al cuvântului. Este necesar ca în permanență să se ia în considerare caracterul locației.

Indiferent de opțiunile orașului, succesul intervențiilor depinde de calitatea demersului promovat. Revitalizarea unei structuri urbane atinge toate ramurile societății și un rezultat final favorabil depinde de comunitate și de modul acesteia de a-și gestiona resursele.



1 Numărul paginii și titlul capitolului în structura documentului.

2 Ordinea capitolul în structura GHID-ului.

3 Elemente de delimitare și de continuitate în structura documentului.

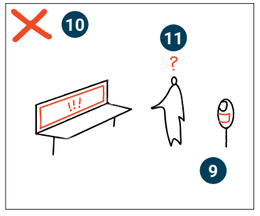
4 Text explicativ.

5 Reguli:

Descriu aplicarea specifică a principiilor generale. Acestea sunt însoțite de ilustrații relevante. Acestea trebuie aplicate în principal în timpul proiectării și execuției.

6 Fotografii:

Fotografii cu exemple de practică bună sau greșită.



10 Marcaj:

Informativ - fără marcaj
Exemplu negativ - X

7 Corpul principal de text:

Descrie elementele fundamentale de abordare a subiectului în cauză și oferă justificarea necesară. Cuprinde logica de bază de unde rezultă regulile.

8 Archi:

Rolul lui este de a atenționa cititorul asupra unor informații esențiale în parcurgerea și înțelegerea subcapitolului în cauză.

9 Culoarea:

Culoarea de bază este negru (CMYK = 0 / 0 / 0 / 100) , subiectul discutat fiind evidențiat prin culoarea dominantă a manualului (CMYK = 0 / 87 / 99 / 0).

11 Semne de punctuație:

Sunt folosite ca un accent sau element de avertizare. Semnul de întrebare marchează incertitudinea utilizatorului. Semnul de exclamare marchează atenționarea utilizatorului.

B.

b. strategie urbană /

b.1 evaluarea contextului /

b.2 proiectarea spațiului public /
2.1 _ direcții
2.2 _ implicațiile spațiului public în cadrul orașului

b.3 procesul de proiectare /
3.1 _ entitățile implicate în proces
3.2 _ etapele procesului de intervenție

strategie urbană /

Pentru un rezultat optim, viziunea si strategia create trebuie sa depaseasca caracterul protagonist, rezultand organic ca un raspuns formulat la problemele relevate din analiza de baza. Intrucat calitatea vietii pentru locuitorii orasului este strans legata de calitatea spatiului public existent, este prioritar ca solutiile sa fie direct corelate cu deficientele intalnite. Astfel, clasificarea zonelor se poate realiza raportandu-ne la tematicile problemelor recurente, intrucat zone similare vor avea probleme similare, si derivat, raspunsuri similare.

Chiar daca, in functie de areal, natura problemelor este punctuala si locala, ele se incadreaza intr-o tematica generala predefinita, iar emiterea unor solutii-tip flexibile si adaptabile poate in timp sa duca la formarea unui oras bine structurat, echilibrat dezvoltat. Prin gasirea numitorilor comuni ai deficientilor si gruparea acestor, conturand simptomele primare ale destructurarii urbane, se poate crea diagnosticul, iar definirea problemei reprezinta, in cele mai multe cazuri, insasi raspunsul la problema identificata.

Politica strategică a orașului

In urma analizei, au fost identificate urmatoarele deficiente ale strategiei politice asupra spatiului si domeniului public in majoritatea oraselor din România, reprezentand vulnerabilitati care trebuie consolidate in timp:

Potential neexploatat - Desi regasim in majoritatea oraselor spatii publice de înaltă calitate, starea fizica a acestora si modul in care sunt utilizate nu pune in valoare adevaratul lor potential. Valentele acestor spatii existente sunt, in general, o serie de obiective regonoscibile care, in timp, au devenit repere urbane. Cateva astfel de spatii, printr-o interventie minimala constand in renovari, schimbarea modului de folosire, adaugarea unui mobilier urban corect, mici interventii compozitionale si igienizare generala, ar putea renaste. Practic, unele spatii urbane necesita in mod simplu exprimat sa primeasca o fata noua, intrucat structura lor istorica este impamentenita in tesutul si memoria urbana.

Politica urbana a orasului nu defineste importanta pe care un domeniu public de calitate si un spatiu public de calitate o au pentru oras si viata din el. Asadar, nu exista o definitie si o directiva la care se poate adera care sa contureze cerintele necesare pentru a intruni criteriile de baza pentru un domeniu public si un spatiu public propice. In consecinta, locuitorii si utilizatorii se departeaza de sensul acestuia si uita, treptat, ceea ce ar trebui sa primeasca in materie de spatiu public.

Lipsa unei viziuni politice pentru oras, care sa concentreze definirea obiectivelor de dezvoltare a spatiului public si a domeniului public, precum si instrumentele necesare pentru atingerea acestor obiective.

Lipsa prioritizarii necesitatilor de dezvoltare a domeniului publlic, parte dintr-un concept unitar; astfel, nu exista un calendar sau un plan de investitii pentr dezvoltarea pe termen lung, care sa transceanda termenul finit ale mandatelor politice.

Nu exista o coordonare a elementelor care se regasesc in spatiile publice, prin crearea unei identitati coezive declinata in functie de fiecare spatiu si a unui limbaj recurent, care sa creeze senzatia de cursivitate si fluiditate.

La baza unor decizii privind imbunatatirea spatiilor publice se afla de obicei un interes punctual, particular, ale anumitor entitati, si nu este adresat interesal larg al publicului pentru o calitate generala a locului. Bugetul orașului nu are o rubrică de cheltuieli specifice pentru investiții destinate spațiului public. Îmbunătățirile spațiului public sunt prin urmare limitate în buget și, prin extrapolare, în politica orașului, doar la investiții tehnice și în infrastructură. Cheltuielile planificate pentru spațiul public sunt impartite în mai multe capitole, de obicei, de natură tehnică, iar fondurile sunt alocate pentru investitii punctuale, ceea ce face imposibila o abordare conceptuala coordonata. De asemenea, investitiile care pot crea un adevarat impact prin cresterea calitatii spatiului sunt minime.

Abordare neconsecventa: intrucat fiecare administratie politica vine cu un nou plan de management, continuitatea planurilor care au in vedere dezvoltarea spatiului public este perturbata. De obicei, reprezentatii alesi nu continua planurile pregatite de predecesori, suspendandu-le sau chiar revizuindu-le complet. Acest lucru nu se intampla neaparat pentru ca planurile sunt rele sau continutul lor este gresit, uneori motivatiile fiind de natura politica. Este de inteles ca asumarea muncii unui predecesor presupune si asumarea unor posibile deficiente, dar in acelasi timp, lucrarile cu impact major necesita un timp indelungat de implementare, etapizat si un efort sustinut, consecvent, care depaseste perioada unui mandat politic. Daca perspectiva ar fi cea a unui domeniu public de calitate superioara care reprezinta o valoare comuna care transcende interesele temporare sau personificate, aceasta ar putea fi o politica de baza la care orice administratie ar trebui sa adere.

Există nenumărate situații în care orașul nu utilizează suficient toate instrumentele statutare de care dispune pentru influențarea calității domeniului său public. Există, de asemenea, cazuri grave în care aceste instrumente nu există deloc, de exemplu spatiul dintre Piata Ovidiu si Portul Tomis, unde posibilitatea orașului de a influența lucrarile pentru reabilitarea taluzurilor, a hotelurilor inchise si/sau nu corespunde importanței locului ca un spațiu public valoros din punct de vedere touristic si istoric, de mare importanță în oraș.

Pregătirea planurilor spațiilor publice in politica orașului

Politicile și administrația orașului nu au un sistem pentru pregătirea unui concept de investiții în spațiul public. Majoritatea investițiilor sunt direcționate către planurile tehnice și de infrastructură și sunt alocate direct managerilor de infrastructură tehnică și de transport. Diferitele planuri sunt concepute doar de specialiști tehnicieni și includ doar modificări tehnice.

Nu există un proiect conceptual prealabil pentru îmbunătățirea calității generale a locului în termeni de contexte mai largi, calitate arhitecturală și viabilitate a spațiului. În plus, munca desfășurată adesea nu este coordonată nici măcar între diverși manageri. Astfel, sumele uriașe investite ar fi adus, în prezența unei pregătiri adecvate, o îmbunătățire mult mai substanțială a calității generale a spațiului public.

Sarcina de proiectare a clădirilor și de planificare a reparațiilor în oraș nu este de obicei dată unui expert calificat în calitatea generală a spațiului – anume un arhitect. Proiectarea și repararea spațiului public sunt sarcini de obicei atribuite într-un mod care împiedică găsirea celui mai bun expert.

Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice, cu modificarile si completarile ulterioare, permite atribuirea misiunii, majoritar, în cadrul unei licitații publice sau competitive, pretul cel mai scazut definind in fapt in cadrul criteriilor tehnico-economice stabilite, punctajul final, în defavoarea licitațiilor publice sau competitive sau a concursurilor de arhitectură în care criteriul principal să fie reprezentat de calificare si experienta profesională de inalta calitate.

Nu există nicio coordonare a planurilor spațiului public aparținând diferiților investitori și manageri. O astfel de coordonare ar trebui să fie responsabilitatea orașului și să aibă loc din faza de planificare, nu în timpul procesului ulterior de autorizare a construcției.

Autoritățile in domeniul construcțiilor sunt organele ultimei instanțe care pot readuce calitatea în joc. Fără coordonarea planurilor, în special în ceea ce privește calitatea spațiului, în faza de pregătire, autoritățile publice relevante (în special autoritățile in domeniul construcțiilor) sunt organele de ultimă instanță care pot cere respectarea și coordonarea cu calitatea generală a spațiului. De obicei, autoritățile in domeniul construcțiilor nu intervin, ci verifică doar respectarea reglementărilor (în conformitate cu interpretarea responsabilităților lor în conformitate cu Legislatia aplicabila din domeniul constructiilor).

Politica privind dreptul de proprietate a orașului

Nu există o politică strategică privind dreptul proprietății care să se aplice și spațiilor publice. Terenurile publice care nu sunt utilizate în acest moment, dar care au potențialul de a deveni un spațiu public funcțional, sunt adesea vândute în proprietate privată, fără o evaluare din partea experților sau responsabililor de strategia de dezvoltare urbană și a posibilităților de utilizare a spațiului public. Renunțarea la proprietatea asupra terenurilor publice înseamnă de obicei o pierdere pe termen lung (sau permanentă) a oricărei influențe fundamentale asupra calității unui astfel de spațiu din oraș.

Cele de mai sus se aplică și terenurilor publice și / sau clădirilor închiriate părților private.Acordurile de închiriere sunt adesea foarte dezavantajoase pentru oraș și durata lor în acest context este necomensurabilă. În plus, acestea nu conțin, de obicei, termeni și condiții calificate care să evalueze modul în care utilizarea sau modificările fizice realizate în baza contractului de închiriere afectează aspectul spațiului public și utilizarea acestuia.

Schimbarea formei administratorilor spațiului public din organizații finanțate din bugetul orașului în societăți pe acțiuni. Schimbarea formei managerilor din organizații finanțate de la bugetul orașului în societăți pe acțiuni este un pas care duce la pierderea influenței orașului asupra gestionării și funcționării părților strategice ale spațiului public.

Slaba implicare a entităților private în proiectarea și managementul spațiului public. Orașul nu are implementată nici o strategie și nici mecanismele necesare pentru a motiva entitățile private să investească în spațiile publice sau în spațiile administrate de acestea cu beneficii pentru ambele părți.

Pregătirea si planificarea

Mai ales datorită absenței unui arhitect atunci când se pregătește majoritatea planurilor de investiții în spațiul public, se iau numeroase decizii proaste sau chiar nu ia nici o decizie în cadrul diferitelor etape ale procesului, de la planificarea proiectului până la execuție. Doar anumite părți ale spațiului sunt tratate, fără a evalua efectul modificărilor preconizate asupra calității întregului spațiu și a împrejurimile mai largi ale acestuia. Criteriile tehnice sunt prioritate față de condițiile de trai și estetică, dacă nu sunt singurele criterii luate în considerare. Absența unui arhitect este adesea suplinită de funcționarii publici care „proiectează” în timpul procesului de autorizare a construcției, ceea ce duce din nou la favorizarea unor criterii specifice, fără a se ține cont de calitatea întregului. Această abordare consolidează, de asemenea, impresia eronată că prezența unui arhitect nu este necesară pentru proiectarea spațiului în ansamblu.

De obicei, nu există un concept general de spațiu public sau un plan de investiții pentru recondiționare și nici desemnarea de responsabilitate aferentă. Rezultatul este prin urmare o listă simplă a cerințelor specifice de către managerii individuali sau autoritățile publice relevante. Aceste cerințe sunt întotdeauna extrem de părtinitoare, fără a ține cont de rolul lor în ansamblu. În cele mai multe cazuri, ele sunt, din păcate, automat și schematic derivate din reglementări sau o interpretare simplificată a reglementărilor. Această abordare face imposibilă proiectarea unui mediu cât mai locuibil.

Infrastructura este confundată cu obiectivul unui mediu urban estetic și propice traiului. După cum implică acest termen, rolul infrastructurii este doar de a oferi sprijin obiectivului.

Managementul, funcționarea si întreținerea

Nu există un sistem - coordonat și gestionat de oraș - pentru gestionarea anumitor părți specifice ale spațiului public. Responsabilitatea pentru administrarea spațiului public este împărțită între numeroase entități fără niciun sistem implementat. Prin urmare, nu este clar cine este responsabil pentru ce și nu există o coordonare consecventă din partea orașului.

Transferurile de active între oraș și administratorii acestuia nu sunt logice și nu funcționează. Problema începe chiar de la nivelul dreptului de proprietate. Odată finalizat un proiect de investiții - planificat fie de administrator, fie de districtul municipal -, activele nu sunt transferate în conformitate cu o legătură logică de gestionare, operare și întreținere. În multe cazuri, responsabilitatea pentru gestionarea și întreținerea nu numai a anumitor elemente specifice, cum ar fi mobilierul stradal și unii copaci, dar și a unor zone cheie ale spațiului public, cum ar fi traversările semnalizate sau rutele de tramvai, se pierde.

Sistemul de evaluare a costurilor de operare este slab. Criteriul principal în evaluarea managerilor este reprezentat de costurile operaționale. Cu toate acestea, anumite investiții pentru îmbunătățirea calității spațiului public cresc costurile de operare, ceea ce face ca investițiile să devină de calitate nedorite.

Curățarea și întreținerea sunt insuficiente. Curățării și întreținerii spațiilor publice nu li se acordă atenția pe care o merită. Deși este asigurată o finanțare suficientă, aceasta nu este utilizată eficient. Nu există un concept general de întreținere, coordonarea este ineficientă, iar companiile responsabile nu au adesea expertiza adecvată (de exemplu, atunci când mențin vegetația).

Nu există un sistem eficient de control sau de aplicare, chiar dacă o curățare și întreținere temeinică și regulată ar fi suficiente pentru a crește substanțial calitatea anumitor locuri. Această situație are ca rezultat absența unei întrețineri periodice și necesitatea unei renovări mai scumpe, adică, spațiile publice aflate în stare de deteriorare sunt menținute la limita distrugerii. Îngrijirea profesională a copacilor

existenți în oraș este extrem de subevaluată. Investițiile sunt direcționate mai degrabă către plantarea de copaci noi.

Aspectul spațiilor publice

Lipsa pregătirii, proiectării și managementului are ca rezultat aspectul neîngrijit al spațiilor publice, ceea ce se manifestă în cele ce urmează, de exemplu:

Adesea, spațiile publice nu sunt interconectate, nu formează o structură urbană alcătuită și ierarhizată în mod uniform și nu îndeplinesc cerințele de bază ale continuității și permeabilității. Spațiile publice din orașul modern sunt foarte neglijate și sunt la limita de funcționare, ca să nu mai vorbim de condițiile de viață și considerentele estetice.

Spațiile publice din partea istorică a orașului sunt degradate de comercialismul care pândește turiștii și de transformarea aferentă a clădirilor din structuri rezidențiale în unele comerciale. Modul în care arată și sunt utilizate numeroase piețe importante nu corespunde deloc potențialului lor reprezentativ și rezidențial.

Valoarea culturală a locului este în consecință distrusă - aceasta include diversele niveluri ale istoriei culturale inerente spațiului precum și potențialul oferit de cultura contemporană de calitate. Multe spații publice sunt vagi, fără un caracter sau un scop definit.Calitatea estetică și viabilitatea multor spații publice sunt scăzute. Acest lucru se datorează în principal absenței unui concept de proiectare pentru renovare și a unui arhitect însărcinat cu acesta.

De multe ori predomină soluțiile care favorizează transportul și acest lucru determină aspectul spațiului. Cu toate acestea, aspectul ar trebui să fie rezultatul proiectării generale a locației, iar infrastructura de transport ar trebui să joace doar un rol de sprijin.

Volumul mare al traficului auto și dispunerea fizică și organizarea spațiului aferente adesea degradează spațiul, făcând chiar imposibilă utilizarea deplină a spațiului public. Aceasta este o problemă în special pentru spațiile publice care altfel ar avea un potențial sau o importanță mare în structura urbană.

În ceea ce privește echilibrarea diferitelor interese, „privatizarea” multor spații publice pentru parcare este obiectiv nejustificată.

Un număr mare de spații publice care au potențialul de a deveni spații publice de înaltă calitate nu sunt utilizate pe deplin, deoarece nu sunt suficient mobilate (locuri de stat jos, locuri pentru a se culca, cafenele pe trotuare etc.). Unul dintre motivele pentru care scaunele și alte structuri care fac un spațiu viabil nu sunt situate în spațiile publice este teama de persoanele cu probleme sociale.

Totuși, acest lucru este complet lipsit de sens și contrazice scopul domeniului public. Problemele sociale asociate trebuie soluționate folosind alte mijloace (prevenire, reglementare, restricție). Grupurile mai slabe din punct de vedere social nu trebuie excluse din domeniul public, prin definiție; regulile de utilizare trebuie totuși respectate.

Spațiile publice sunt poluate de obiecte, cu deosebire de infrastructura tehnică: acestea constituie o barieră în calea utilizării, degradează calitatea estetică a spațiului și ar fi putut fi eliminate dacă s-ar fi elaborat un concept de proiectare, dacă un expert și un arhitect s-ar fi implicat în planificare și orașul ar fi fost responsabil de coordonare.

Spațiile publice conțin numeroase bariere fizice, mentale și sociale. Nevoile persoanelor cu handicap nu sunt luate în considerare. Numeroase bariere care par inițial să protejeze pietonii promovează de fapt traficul auto rapid și nelimitat și îngreunează deplasarea și traseele naturale ale pietonilor.

Componentele spațiilor publice se degradează rapid din cauza curățării și întreținerii insuficiente. Mai mult, starea lor de deteriorare atrage indivizi cu probleme sociale, care la rândul lor grăbesc degradarea fizică a spațiului.

Ierarhia de valori a societății

Ierarhia valorică a spațiului public de calitate nu este definită nici de oraș cu politica sa, nici de public. Aceasta are ca rezultat valori de transport, tehnice și utilitare (care apar și există din proprie inițiativă, întrucât majoritatea apar prin instrumentare și automatism) predomină în mod clar asupra valorilor umaniste (care necesită condiții favorabile, formare activă și protecție). Rezultatul este, de exemplu, predominanța traficului „mai greu” - cum ar fi traficul auto, care, dacă nu este reglementat, domină întotdeauna spațiul - față de traficul „mai slab” - cum ar fi traficul pietonal, care necesită protecție activă. Traficului mai slab nu i s-a fost acordat atenție sistematică. Traficul mai greu se bazează pe date exacte care ar trebui să fie mapate și evaluate în mod corespunzător, în același timp cu traficul mai slab.

Societatea nu definește ierarhia valorică a diferitelor tipuri de trafic - mașină, transport public, ciclism și pietoni - sau a calităților rezidențiale ale spațiului public. Chiar dacă este întotdeauna mai bine să fie găsită o soluție echilibrată care să satisfacă toți utilizatorii, în realitate diferitele interese sunt în conflict și trebuie să se acorde preferință unuia sau altuia.

Rolul societății

Deoarece nu există o viziune sau o strategie de dezvoltare a spațiului public, rezidenții orașului nu sunt implicați sistematic în acest tip de dezvoltări.

Conștientizarea generală a felului în care ar trebui să arate spațiul public este scăzută în comparație cu principalele orașe dezvoltate. Acest lucru se reflectă în modul în care indivizii și societatea influențează apariția spațiilor publice din jurul lor, legat de modul în care le folosesc zilnic și deciziile fundamentale pe care le iau asupra cu privire la dezvoltarea lor.

Folosirea spațiilor publice

Aspectul deficitar al spațiilor publice și modul în care funcțiile acestor spații sunt stabilite de oraș afectează modul în care sunt utilizate.

Un număr mare de spații publice nu sunt zone de locuit cu drepturi depline. Modul de trai natural în exteriorul urban - a trăi, a te odihni, a merge, a socializa etc. - nu se regăsește aici. Cauza poate fi în calitatea spațiului, dar și în mentalitatea societății ca o reținere venită din trecut, când interacțiunea cu spațiile publice a fost descurajată. Numeroase restricții privind utilizarea spațiului public reprezintă o altă relicvă a trecutului; acum ar trebui încurajată utilizarea spațiilor publice. Utilizarea redusă a spațiului public are legătură cu schimbarea generală a stilului de viață al societății, unde a te afla într-un spațiu public nu mai reprezintă o necesitate, ci o alegere.

Situația se schimbă doar treptat, de exemplu în Constanta se desfășoară tot mai des evenimente pe plaja, datorită comunităților locale active și a asociatiilor non-profit, și se fac eforturi la nivel local pentru a îmbunătăți în permanență calitatea. Totuși, orașului îi lipsesc încă instrumentele pentru a sprijini și utiliza aceste inițiative „de jos în sus”.

B.1

evaluarea contextului /

Spațiul urban poate fi parcurs în mai multe moduri, în funcție de scopul deplasării: obiectiv, deplasare rapidă de la A-B, sau subiectiv, o plimbare lentă pentru a te bucură de împrejurimi.

În ambele situații, spațiul urban este fundalul interacțiunilor sociale care au loc pe parcursul acestor deplasări. Zona de studiu se dorește a fi un context prielnic pentru ambele tipuri de deplasări, influențând astfel în mod pozitiv viteză de mers pe jos prin calitatea fondului construit și a spațiului public.

Distanță de 5 minute de parcurgere pe jos este considerată distanță pe care oamenii sunt dispuși să o parcurgă înainte de a opta pentru a conduce mașînă. Bazată pe viteză medie de mers, o plimbare de 5 minute reprezintă o rază de 400 m. Această regulă este utilizată pentru a calcula ariile de acoperire ale stațiilor de transport public, sau pentru a determina accesibilitatea destinațiilor în interiorul cartierelor.

Această rază de parcurgere este de obicei calculată în jurul unui centru comunitar sau a unei funcțiuni cum ar fi o piață publică, o școală, o conglomerare administrativă, în general spații în care găsim o concentrare socială și comercială.

În urbanism, distanță de 5 minute de parcurgere pe jos, deși intens dezbătută, ne setează un reper în colectarea datelor cantitative și calitative la scară umană. Majoritatea cercetătorilor sunt de acord că distanță de 400 m este rezonabilă pentru a determina accesibilitatea serviciilor publice, devenind un element de cuantificare a cât de ușor este de parcurs o comunitate. În realitate, trama stradală, aspectul și configurarea trotuarelor, factorii de mediu, sentimentul de siguranță, afectează viteză de parcurgere a unui spațiu.

O plimbare de 10 minute este de asemenea considerată o distanță rezonabilă, de această dată pentru a ajunge într-un parc. Această este distanță aplicată în marile orașe din Statele Unite pentru a determina gradul de accesibilitate la spațiile verzi. Un oraș ideal respectă distanță de 10 minute până la un parc pentru fiecare locuitor.

Gradul de conectivitate funcțională se referă la modul în care timpul de parcurgere al anumitor distanțe poate influența dezvoltarea și densificarea zonei peninsulare. Asigurând serviciile necesare într-o rază ușor de parcurs pe jos va încuraja ocuparea locuințelor, a spațiilor de birouri sau administrative, sporind astfel numărul de locuitori permanenți.

Creșterea numărului de locuitori permanenți va favoriza dezvoltarea serviciilor (alimentație publică, cazare, loisir), asigurându-le funcționarea pe tot parcursul anului.



„Viața se trăiește la pas”



La momentul actual se remarcă o evoluție a spațiului public urban românesc. O serie de noi funcțiuni și rezolvarea necesităților urbane contemporane, permit apariția de noi oportunități de revitalizare și reconfigurare a spațiului public.

Îmbunătățirea spațiului public se răsfrânge asupra calității vieții într-un oraș, ceea ce reprezintă fundația dezvoltării unui oraș. Astefel se sporește atractivitatea orașului din punct de vedere al resursei umane dar și al noilor investiții în cadrul urban.

O serie de orașe din România pot prezenta exemple de bune practici cu privire la calitatea spațiului public. Succesul implementării noilor proiecte au permis atragerea de noi fonduri și o evoluție pozitivă al cadrului economic.

Cluj-Napoca

Avântul economic al municipiului este rezultatul unor politici de diversificare al industriilor și dezvoltare al domeniului IT ceea ce s-a corelat cu o revigorare a spațiului public ce a permis atragerea unei forțe de muncă dinamică. Strategia generală a creat un mediu propice de investiții noi și finalizarea unor obiective esențiale scării orașului.



011 Cluj, sala polivalentă



012 Cluj, centrul vechi



013 Cluj, str. Regele Ferdinand



014 Cluj, festivalul "jazz in the park"



015 Râmnicu Vâlcea, piața centrală



016 Râmnicu Vâlcea, piața centrală



017 Râmnicu Vâlcea, parcul Mircea cel Bătrân



018 Râmnicu Vâlcea, zona Palatului de Justiție

Râmnicu Vâlcea

Municipiul Râmnicu Vâlcea reprezintă un oraș cu o serie de particularități ce permit apariția unor sensibilități economice dar și oportunități. Vulnerabilitatea principală a orașului constă în dependența economică față de combinatul principal Oltchim. Modificările socio-economice din ultima perioadă au influențat necesitatea diversificării sectoarelor, ceea ce s-a transpus într-o orientare către turism, în special datorită amplasării prielnice față de obiective naturale importante și obiective turistice de interes național.

Deși un oraș cu o populație mică față de alte reședințe de județ, o serie de investiții la nivelul spațiului public au dezvoltat imaginea la nivel național și a crescut gradul de atractivitate. Promovarea municipiului s-a corelat cu îmbunătățirea infrastructurii turistice din zonă, fapt ce permite dezvoltarea serviciilor.

Programul de accesare al fondurilor și procedurile de implementare al proiectelor publice fac din municipiul Râmnicu Vâlcea un model de dezvoltare pentru alte localități similare din punct de vedere al scării , al industriei dominante și al constrângerilor inerente.



019 Oradea, Piața Unirii.

Oradea

Municipul reprezintă un model concret de activare al unui oraș. Localitatea prezenta deficiențe majore la nivelul ansamblului construit, al spațiului public, al infrastructurii și al atractivității. Într-un deceniu, printr-o strategie extinsă și fezabilă din punct de vedere economic, au fost implementate proiecte de inventariere al clădirilor, de restaurări, refacere a spațiului public, și updatare a infrastructurii.

Rezultatul proiectelor au schimbat imaginea orașului la nivel național și au permis accesarea unui turism internațional. Concomitent cu îmbunătățirea atractivității, au fost accesate noi investiții și industriile orașului au putut fi diversificate.



020 Oradea, Piața Unirii.

București

Capitala reprezintă un mediu urban aparte pentru România. Datorită inerției intrinseci, rezultat al aglomerării urbane, există o dezvoltare constantă al spațiului public.

Totodată, printr-un public foarte larg, se definesc intervenții publice cu diverse valori culturale și la diferite scări urbane. Complexitatea orașului nu permite o strategie unifromă de implementare al proiectelor, și este necesară o abordare organică ce se poate adapta la diferitele contexte localizate.

Totuși, datorită publicului divers, este un spațiu al inovațiilor și există mediul propice pentru dezvoltarea unor răspunsuri autentice la necesitățile spațiului public și potențialul acestuia. Pentru îmbunătățirea spațiului public din București sunt necesare răspunsuri inovative și o abordare holistică.



021 București, zona de nord.



022 București, Arena Națională.



023 București, Street delivery.



024 București, Muzeul de Artă Recentă.






















Succesul orașului este definit de vitalitatea sa. Această caracteristică este redată de oameni și bucuria de a trăi.






















B.2

proiectarea spațiului public /
2.1 _ direcții

Proiectarea spațiului public poate fi considerată ca orice activitate care influențează forma și funcția spațiului public, adică nu numai ca planificare și creare a spațiului public, ci și ca gestionare și utilizare a acestuia. În procesul de proiectare a spațiului public, mai întâi este necesar să se definească rolul spațiului public și al domeniului public în general, criteriile de calitate a spațiului public și ierarhia acestora precum și instrumentele pentru realizarea acestora.

Definirea rolului domeniului public și al spațiului public din oraș atât la nivel fizic, cât și la nivel ideologic.

Definirea rolului domeniului public și al spațiului public din oraș este o condiție necesară pentru crearea condițiilor nu numai pentru calitatea lor, ci și pentru existența și sprijinul acestora în planificarea și proiectarea orașului. Definirea acestui rol este motivul necesar („de ce”-ul), adică determinarea scopului care trebuie să preceadă orice alte obiecte și modalități („ce” și „cum”), anume căutarea de forme și instrumente. Aspectul și funcția domeniului public și a spațiului public sunt formele. Instrumentele se găsesc la nivel de pregătire (strategie, planificare, investiții etc.),implementare (construcție și renovare a spațiilor publice), gestionare, operare, întreținere și utilizare.

Determinarea importantei existentei și calității domeniului public si a spațiului public in ierarhia proiectării si utilizării orașului.

În trecut și chiar până în prezent, punctele de vedere tehnocrate și instrumentale au predominat, în designul urban asupra punctelor de vedere umaniste. În practică, acest lucru a fost exacerbat nu numai de valorile ierarhice generale instituite în societate, ci și de argumentele care susțin și de fapt aplică superioritatea acestor cerințe tehnocratice și instrumentale pe baza datelor și terminologiilor „dure” care, prin natura lor, sunt ușor de încorporat în limbajul legislativ al reglementărilor.

Atributele calitative ale mediului care se regăsesc la nivel umanist și care operează cu terminologie „soft” chiar și în știință nu sunt prin urmare deloc luate în considerare în practică, să nu mai vorbim o eventuală prioritate acordată lor de pe picior de egalitate. Rezultatul este o stare a mediului din orașele noastre care ne surprinde - cu toate acestea, continuăm să acceptăm sau să tolerăm interpretarea tehnocratică și instrumentală oficială a vieții și a mediului care ne înconjoară.

Pentru practicile actuale în proiectarea mediului construit, este necesară, prin urmare, stabilirea terminologică și semantică a definiției calității mediului construit la nivel umanist. O terminologie clară și aceste (propuneri) cu privire la calitățile amintite nu numai că ar trebui să treacă în argumentele practice, ci ar trebui, în mod ideal, să fie consacrate și de legislația în vigoare. Ele trebuie să fie „aplicabile” într-o anumită formă sau modalitate și, în general, ar trebui să li se „acorde prioritate” față de alte interese, în special față de cele specific tehnocratice.

Calitatea umanistă a mediului în general se regăsește, de exemplu, în caracterul locuibil, dimensiunea sa estetică și socio-culturală sau în rolul său reprezentativ și comunicativ. În domeniul public, aceste atribute fac parte din calitatea rezidențială a unui loc: condițiile de trai, bogăția experienței, percepția senzorială și învățarea. Funcționalitatea este o parte integrantă sau o condiție de bază pentru calitatea mediului construit. Rolul său este oricum să creeze o structură de suport pentru scopul final, care este calitatea generală a vieții. Din acest motiv, funcționalității nu trebuie să i se acorde prioritate în detrimentul calităților umaniste.

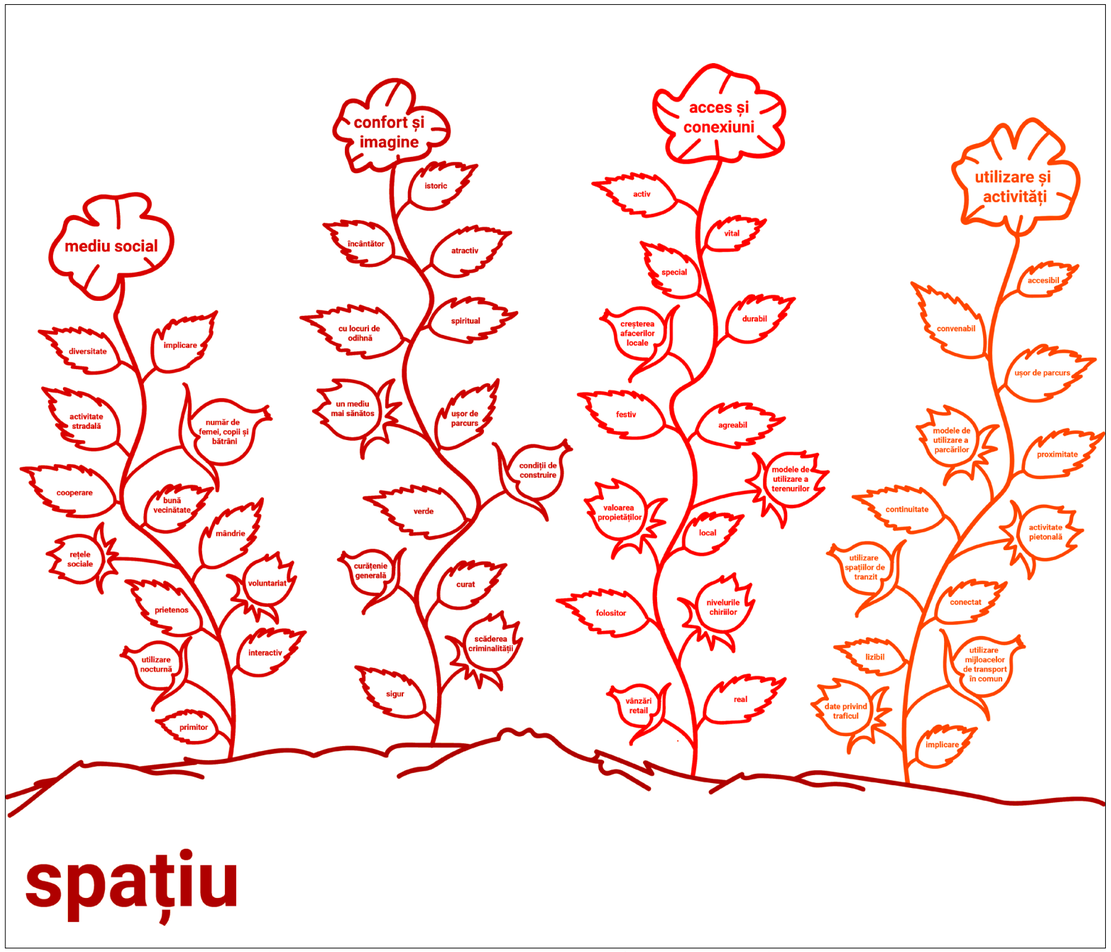
Definirea atributelor calității cuprinzătoare a spațiului public

Obiectivul principal este calitatea holistică a spațiului public (cu rolul menționat în oraș ca întreg făcând parte din acest aspect). În practică, spațiile publice sunt adesea construite sau recondiționate în principal ca parte a unor proiecte specifice - de obicei legate de transport sau de infrastructură tehnică sau de construcția de clădiri – în care spațiile publice sunt doar produsul secundar al acestora din urmă sau, de exemplu, sunt reamenajate doar pentru a le îmbunătăți structura sau starea tehnică. În orice caz, dacă ne concentrăm pe îmbunătățirea calității spațiului public în ansamblul său, atunci investiții financiare identice sau comparabile pot duce la o îmbucățire mult mai mare în nivelul global de calitate a rezultatului.

O condiție pentru obținerea calității globale este existența unui concept general pentru locul în cauză și coordonarea tuturor intervențiilor de către primărie (inclusiv influența întreținerii, managementului și utilizării).

Definirea instrumentelor pentru proiectarea unui spațiu public de calitate

În teoria designului urban cu privire la planul științific, academic, metodologic și chiar a celei de planificare și politică, accentul se pune pe descrierea stării ideale sau pe criticarea celei existente. Problema instrumentelor funcționale și realiste pentru atingerea obiectivelor declarate este adesea suprimată, subestimată sau chiar ignorată în totalitate. Acest lucru are ca rezultat aceste teorii și procesele efective care influențează aspectul necoordonat al spațiului urban. Astfel, trebuie găsite modalități de a aduce teoria asupra stării ideale în concordanță cu implementarea efectivă a unei stări de acest tip.



025 Calitatea spațiului amenajat este definit de măsurători, principii intangibile și atribute cheie (adaptat după Project for Public Spaces - The Place Diagram).

“Imaginea orașelor românești ca bun cultural este reprezentată de complexul culturii lor tangibile și intangibile”

B.2

proiectarea spațiului public /
2.2 _ implicațiile spațiului public în cadrul orașului

În ceea ce privește orașul și societatea în ansamblu, domeniul public și spațiul public trebuie să își asume anumite roluri pentru a avea sens și scop: în special roluri ideologice și experimentale pe lângă rolurile de planificare urbană, infrastructură, economice și de mediu.

a) Rolul planificării urbane

Spațiile publice din structura urbană de bază a unui oraș. Infrastructura tehnică și traficul, precum și clădirile individuale și dezvoltări întregi trebuie subordonate standardului de calitate a spațiilor publice și logicii acestora.

b) Infrastructura și rolul tehnic

Calitatea tehnică și funcționalitatea sunt condiții preliminare pentru alte roluri „mai soft" ale spațiilor publice, cum ar fi rolul lor de infrastructură, adică un rol de sprijin care oferă fundament și susține alte roluri.

Transportul de înaltă calitate și organizat în mod sistematic, în special transportul public, are un rol inițiator care duce la creșterea calității de ansamblu a locațiilor respective și a orașului în ansamblul său.

c) Rolul ideologic

Proiectarea urbană trebuie să se bazeze pe un acord social cu privire la aspectul dorit al orașului, deoarece orașul este în principal un spațiu comun. Valorile recunoscute de toată societatea creează fundamentul de bază sau metastructura unui astfel de acord, care asigură stabilitatea și complexitatea structurii sale interne.

Domeniul public constituie cadrul și materializarea acordului social. Domeniul public formează metastructura ideologică de bază a orașului.

d) Rolul politic

Domeniul public este condiția materială pentru existența unui spațiu politic. Existența domeniului public și calitatea acestuia sunt o reflectare a gradului de democrație al unei societăți.

e) Rolul umanist

Rolul umanist este în același timp suprastructura și motivul existenței domeniului public. Este format din atribute care depășesc dimensiunea tehnică, utilitară și instrumentală a mediului. Acest rol a făcut parte integrantă a mediului afișat de-a lungul istoriei. Rolul său a slăbit substanțial doar ca urmare a revoluției tehnice și a schimbării aferente în valorile societății. Domeniul public este un loc și un mijloc pentru a ne atrage în comunitate și în lume.

f) Rolul cultural și social

Domeniul public este platforma de bază pentru interacțiunea socială din oraș. Acest rol ar trebui păstrat chiar și recunoscând că spațiul virtual va prelua o parte substanțială a spațiului social, unde rolul domeniului public fizic va fi acela de a comunica cu cel virtual și de a-l asimila.
Spațiile publice au un caracter comunicativ, reprezentativ și simbolic.
Domeniul public și spațiul public au capacitatea de a influența tiparele comportamentale umane și sunt instrumentele de bază pentru dezvoltarea societății de care fiecare politică urbană ar trebui să le utilizeze și să nu le risipească

Domeniul public nu trebuie să se limiteze la satisfacerea nevoilor individuale, ci mai cu seamă să permită confruntare și partajarea socială. Eforturile pentru îmbunătățirea spațiului public au un rol inițiator, adică duc la o schimbare a modului în care este percepută localitatea și la îmbunătățirea celorlalți parametri ai acesteia.

g) Rolul în protejarea și dezvoltarea moștenirii culturale

Rolul orașului este de a proteja în mod activ această imagine și de a o dezvolta în același timp.

Domeniul public este una dintre fațetele orașului care conține, reflectă și inițiază conținutul ideologic împărtășit reciproc al societății și al mediului existent. Cultura este rezultatul și subiectul a ceea ce este împărtășit de societate.

Domeniul public este cadrul și reprezentarea culturii unei societăți și este astfel o parte a patrimoniului cultural ca moștenire a trecutului pentru prezent și a prezentului pentru viitor. Calitatea componentelor tangibile și intangibile ale domeniului public este subiectul managementului patrimoniului cultural.

Dacă percepem managementul patrimoniului cultural ca un interes public, atunci într-o anumită măsură, acesta trebuie să aibă loc prin intermediul domeniului public. Subiectul protecției și dezvoltării patrimoniului cultural trebuie să fie domeniul public în ansamblu, adică nu numai clădirile individuale sau grupurile de clădiri, ci și conținutul lor ideologic.

h) Rolul economic

Calitatea domeniului public și a spațiului public aduc beneficii economice enorme în termeni de creștere economică atât pentru împrejurimile imediate și cât și pentru orașul în ansamblul său.

Îmbunătățirea calității domeniului public și a spațiului public poate declanșa dezvoltare economică, socială și arhitecturală în vecinătate sau în zone din sfera de influență.

Proiectarea și transformarea domeniului public și a spațiului public pot duce la modificări ale structurii fizice, sociale și economice a orașului.

i) Rolul mediului

Domeniul public, ca structură de bază a orașului, trebuie să fie unul dintre instrumentele principale pentru implementarea strategiei de mediu a orașului.

Înainte de a putea fi formulate criterii de calitate a spațiului public, termenii domeniu public și spațiu public trebuie definiți în termeni de calitate.

Spațiu public activ și latent

Trebuie avute in vedere prevederile de calitate atunci când se folosește termenul de „spațiu public" în planificarea urbană.

Definiția de bază a termenului spațiu public este mai mult sau mai puțin o definiție cantitativă. Pentru o definiție calitativă, totuși, trebuie să împărțim spațiile publice în continuare în acele spații care îndeplinesc cerințele de aspect și funcționale și cele care, deși sunt accesibile publicului (adică cele care sunt „etajul exteriorului orașului"), nu îndeplinesc niciun scop fundamental, nu sunt utilizate în niciun fel, nu au un caracter spațial sau tipologic perceptibil și sunt prin urmare sterile sub aspect spațial și funcțional. Acest spațiu „non-descris" are adesea potențialul de a deveni funcțional. Astfel, spațiul public poate fi împărțit în continuare în spațiul public activ și latent.

Spațiile publice latente ar trebui considerate doar temporare . Pe baza evaluării potențialului lor de a deveni spații publice active și a unei analize a nevoilor reale ale orașului în ceea ce privește numărul de spații publice dintr-o locație dată, ar trebui să se ia o decizie în procesul de planificare pentru ca aceste spații să devină spații publice active sau pentru a le schimba statutul într-o altă utilizare, cum ar fi terenurile de construcție.

În același timp, termenul spațiu activ nu înseamnă doar că evenimentele au loc în cadrul lor, ci și că au un rol activ în oraș. Un atare rol de exemplu poate fi chiar conceput, compus ca „vid funcțional sau vizual" într-un spațiu plin de oameni și evenimente, rolul acesta fiind îndeplinit de spațiile care nu sunt accesibile fizic pentru public.

Această evaluare calitativă ar putea fi aplicată în mod eficient în domeniul investițiilor, unde spațiile publice active ar trebui să fie sprijinite, adică spațiile care într-adevăr îndeplinesc pe deplin rolul de domeniu public.

Calitatea holistică

Criteriul de bază este calitatea spațiului public ca un întreg spațial, care include atribute fizice și funcționale, precum și relații și experiențe care nu pot fi percepute parțial și care trebuie să fie subordonate în mod preferențial calității întregului.

Chiar dacă calitatea se bazează pe existența și îndeplinirea corespunzătoare a unui concept general de proiectare a spațiului public, este necesar în același timp să se permită „deschiderea finală" a acestuia - lăsând spațiul deschis fațetelor cu mai multe straturi, în continuă schimbare ale vieții.

Criterii de calitate ale structurilor fizice ale spațiilor publice

Spațiile publice sunt definite în primul rând prin cadrul lor fizic - urban sau peisaj - și de caracterul lor. Spațiul definit de mediul urban constituie baza calității spațiului public. Este purtătorul principal al machetei operaționale. Este important să avem în vedere funcții și evenimente atunci când proiectăm un oraș; acestea aparțin însă categoriei atributelor mutabile și schimbătoare ale spațiului.

Calitatea spațiului public nu este compusă în principal din proiectarea obiectelor din el; designul poate îmbunătăți sau reduce/distruge calitatea.

Calitatea funcționalității

Calitatea funcționalității este o condiție prealabilă pentru toate celelalte, deoarece, fără ea, toate celelalte criterii de obicei nu funcționează așa cum ar trebui. Ierarhic, trebuie să fie întotdeauna în rolul infrastructurii, adică trebuie să sprijine obiectivul, care constituie viabilitatea spațiului.

Calitatea cadrului experimental

Scopul componentei fizice a mediului afișat este în primul rând să creeze un cadru pentru experiențe. Aceste experiențe sunt astfel obiectivul principal, final al spațiului public. Cadrul fizic al unui spațiu ar trebui să permită, să sprijine, să inițieze și să genereze astfel de experiențe.

Capacitatea cadrului fizic al spațiului public de a genera, iniția, susține și permite experiențe și capacitatea societății de a umple acest atribut al spațiului public cu experiențe nu numai că lucrează împreună pentru a contribui și a crește calitatea, ci se consolidează reciproc prin interacțiunea lor.

Calitatea spațiului public la nivel senzorial, emoțional și cognitiv

Pe lângă îndeplinirea unei funcții utilitare și rezidențiale, spațiul public oferă și o dimensiune experimentală și cognitivă. Aceasta include experiența senzorială imediată, experiența emoțională, percepția estetică, cogniția etc.

Condițiile de trai (caracterul locuibil)

Spațiile publice de calitate sunt cele vii, adică, folosite în mod activ de oameni pentru activități recreative și alte activități. Spațiile publice de calitate sunt primitoare, adică oamenii vor să se oprească și să petreacă timp în ele. Oamenii caută compania celorlalți. Sunt atrași de locuri bogate în percepții și experiențe senzoriale. Cu cât este mai mare raportul dintre locurile în care oamenii petrec timp și locurile prin care oamenii doar trec, cu atât este mai bună calitatea vieții publice din oraș. Spațiile publice urbane ar trebui să ofere întotdeauna un procent de locuri liniștite pentru relaxare și locuri pline de viață pentru evenimente sociale.

Contribuie la viabilitatea unui loc un număr suficient de locuri pentru a sta sau a se culca, locuri libere și liniștite pentru a se opri și a se odihni, locuri pentru relaxare și locuri active, cum ar fi cafenele de pe trotuare sau locurile care încurajează activitățile sociale, culturale sau sportive. O atmosferă plăcută (locuri umbroase sau însorite, locuri protejate de vânt sau zgomot, locuri cu mirosuri plăcute) face ca o locație să fie mai atractivă pentru petrecerea timpului.

Orașul în ansamblu devine mult mai viu dacă există un număr suficient de parcuri la distanță de mers, precum și copaci și vegetație în general.

Funcția principală a unei porțiuni mari de spații publice este pur utilitară. Aceasta se aplică în special spațiilor de infrastructură de transport. Totuși, trebuie depuse eforturi pentru ca aceste locuri să fie mai propice traiului și mai plăcute - în măsura în care funcția utilitară de bază a acestor spații nu este suprimată.

Utilitate și confort

Oamenii se deplasează prin orașul în principal din necesitate (pentru a ajunge dintr-un loc în altul).

Un procent mai redus de activități sunt voluntare (cele de relaxare). Cu toate acestea, mișcarea poate însemna, de asemenea, mai mult decât deplasarea dintr-un punct în altul: poate însemna și experiențe bogate (la nivel senzorial, emoțional, intelectual, social și societal).

Străzile orașului nu pot fi văzute doar ca simple coridoare de transport. Calitățile rezidențiale trebuie de asemenea promovate. Deplasarea de calitate este sigură, fără restricții, eficientă și bogată în percepții și cogniție senzorială.

Plimbarea prin oraș permite un grad mai mare de interacțiune cu spațiul. Scara umană a unui loc corespunde acestei forme de mișcare; viteza, invers, separă o persoană de mediul său. Modificarea aspectului împrejurimilor care trebuie privit cu o viteză mai mare decât viteza de mers deformează scara sa umană, deoarece acest lucru creează fracturi lungi care sunt sărace în stimulare senzorială și crește scara detaliului perceput.

În ceea ce privește străzile în care transportul este funcția dominantă, nu trebuie să renunțăm la calitatea spațiilor publice situate acolo și trebuie depuse eforturi pentru a identifica toate posibilitățile de creștere a viabilității acestora, ceea ce include nu numai să le facem cât mai accesibile. pentru pietoni, dar și maximizarea contactului vizual din vehicule sau percepția din spațiile alăturate care sunt mai departe.

Posibilitatea de folosire de către toți rezidenții

Termenul de public include în esență termenul de egalitate de utilizare. Spațiul public ar trebui să permită nu numai accesul publicului, ci și confortul de utilizare pentru toate grupurile de rezidenți, adică grupurile din toate categoriile social și culturale și precum și grupurilor cu limitări, cum ar fi persoanele în vârstă, părinții cu cărucioarele copiilor, persoanele cu deficiențe de vedere și cu handicap fizic.

Accesibilitate, permeabilitate

Un oraș în care distanțele sunt scurte ajută substanțial la îmbunătățirea și însuflețirea spațiilor publice. Premisele pentru aceasta includ o structură urbană compactă și o structură lizibilă a spațiilor publice, precum și reprezentarea și fuziunea tuturor funcțiilor urbane de bază (locuință, muncă, cumpărături, educație, cultură, sport, recreere etc.) și localizarea acestora la distanță de mers.

O condiție a permeabilității este respectarea scării minime a permeabilității, adică, mai ales asigurarea faptului că accesul nu este blocat de proprietățile comerciale închise sau de drumuri și alei înfundate.

Permeabilitatea este consolidată prin accesul fără bariere, prin eliminarea ocolirilor inutile, prin eliminarea treptelor abrupte etc.

O altă condiție pentru o permeabilitate satisfăcătoare a împrejurimilor este ușurința de orientare pentru utilizatori. Baza pentru aceasta este crearea unei ierarhii a spațiului public care, pe de o parte, trebuie să facă parte din componența urbană și, pe de altă parte, să fie lizibilă pentru utilizator. Spațiile publice care sunt importante la scara orașului formează reperele de bază din oraș și structura permeabilității. În ceea ce privește calitatea utilizării spațiului public, o permeabilitate bună și accesul pentru pietoni și bicicliști sunt o prioritate. Aceste forme de transport contribuie - într-un mod inițiatic, nu de reglementare - la reducerea impactului negativ al traficului auto.

Transportul public trebuie să aibă prioritate față de transportul auto individual în termeni de permeabilitate și accesibilitate.

Libertatea de a alege

Multe activități care se desfășoară în spațiile publice sunt de natură esențială, adică sunt activități pe care oamenii le desfășoară în orice condiții, indiferent de calitatea locului. Alte activități sunt o chestiune de alegere. Spațiile publice de înaltă calitate ar trebui să ofere spațiu pentru cea mai largă gamă de activități voluntare, intenționate.



Mediul urban există pentru a fi locuit de oameni. Astfel, toate atributele sale ar trebui măsurate pe scara „umană".

B.3

procesul de proiectare /

Instrumentele pot fi definite în general în diferitele etape ale procesului de proiectare a spațiului public, de la pregătirile strategice și de investiții, la planificare, proiectare, gestionare, operare și utilizare. Structura utilizată mai jos urmărește să ofere claritate cititorului; în realitate, însă, diferitele obiective se suprapun, extinzându-se într-o serie de domenii și etape ale procesului.

Strategii de dezvoltare, planificare, investiții și economie

Nu există lipsă de spațiu public în Constanta în ansamblu. Numărul optim de spații publice este unul pe care orașul este capabil să îl întrețină din punct de vedere economic și pe care oamenii îl pot folosi activ. Prin urmare, prioritatea investițiilor în structura actuală ar trebui să fie îmbunătățirea calității spațiilor publice existente care au potențial. Orașul trebuie apoi să inițieze și să pună în aplicare înființarea de noi spații publice în legătură cu planurile de noi dezvoltări, spațiile din astfel de dezvoltări fiind rezonabile ca număr și calitate.
Amploarea investițiilor în spațiile publice trebuie întotdeauna luată în considerare nu numai din punct de vedere al calității urbane, ci și din punct de vedere al sustenabilității economice derivate din adevărata situație economică a orașului, care include nu numai investițiile în construcția unor astfel de spații, dar de asemenea, în întreținerea și managementul lor pentru a garanta nivelul necesar de calitate.

În prezent, obiectivul nu mai este reprezentat de proiecte megalomane autonome, ci de intervenții specifice continue care să sporească potențialul spațiilor deja existente ale orașului transformându-le în spații publice de calitate.

Pentru a garanta că dezvoltarea spațiilor publice este posibilă și că această dezvoltare are continuitate, administrația municipală ar trebui să declare și să garanteze că fondurile din bugetul municipal alocate dezvoltării spațiilor publice vor fi disponibile pentru cel puțin un mandat electoral.

În eforturile de îmbunătățire a calității spațiilor publice existente, deseori este suficient să se elimine structuri utilitare și inutile de prisos, să adauge bănci și mobilier stradal similar pentru a face spațiile mai primitoare și să se întreprindă periodic întreținerea temeinică, însoțită de curățare, supraveghere și inspecție. Sectorul public și cel privat trebuie să lucreze împreună la investiții și gestionarea spațiilor publice, obiectivul fiind acela ca ambele părți să beneficieze în urma acestei abordări.

De asemenea, este necesar să se lucreze cu inițiative locale care direcționate spre îmbunătățirea calității spațiilor publice, utilizarea potențialului lor, susținerea acestora și coordonarea obiectivelor lor cu interesele orașului. Gradul în care spațiile publice sunt comercializate trebuie să fie examinat cu atenție. De exemplu, spațiile publice primare, în special cele cu caracter rezidențial, nu ar trebui, în principiu, să fie obligate să genereze profit dacă este în detrimentul calității funcției lor rezidențiale de bază. În cazul în care se generează un profit, acesta ar trebui reinvestit în același loc, dacă locul o cere, respectând în același timp solidaritatea diferitelor rubrici ale bugetului municipal.

Planificarea și proiectarea spațială

În cazul Constantei, existența și calitatea spațiilor publice trebuie să se bazeze pe toate nivelurile de planificare: de la planul strategic și de utilizare a terenului până la proiectarea spațiului.

Existența și calitatea spațiilor publice trebuie să fie deja definite în Planul Metropolitan Constanta – vb de pmud/sidu?. Acest lucru va asigura calitatea spațiilor publice, care constă dintr-un număr adecvat de astfel de spații, stabilirea corespunzătoare a unui cadru fizic pentru diversele spații și logica structurii lor reciproce, susținute de asigurarea unui oraș de calitate care nu se extinde în periferie.

Este necesară definirea ierarhiei spațiilor publice, care va ajuta la prioritizarea investițiilor vizând îmbunătățirea calității acestora. Trebuie definită o rețea de spații publice strategice din Constanta, iar relația dintre ele trebuie consolidată. Împreună, astfel de locuri creează o imagine comună a orașului. Această rețea ar trebui să fie o prioritate pentru investițiile în spațiile publice.

Ierarhizarea spațiilor publice pe baza importanței lor poate fi făcută la nivel național, metropolitan (din oraș), a districtului municipal, local (localitate) sau a comunității (stradă, bloc etc.). Trebuie să se înțeleagă în mod special care spații publice trebuie să fie de importanță și utilizare locală și care pot fi de importanță și utilizare pentru întregul oraș. Decizia privind o astfel de desemnare este legată de localizarea lor în structura orașului, la potențialul spațiului în sine etc. Atunci când formulăm forma și funcția spațiilor publice cu potențial și utilizare pentru întreg orașul, acest obiectiv nu trebuie uitat, de exemplu datorită preferințelor pentru anumite interese locale; îndeplinirea sa ar trebui să fie prioritară. Existența acestor spații publice „nodale” suprapuse reduce riscul creării unui oraș fragmentar, atât în planul urbanistic, cât și în sensul politic al acestui termen. Aceste spații publice de importanță ale orașului constituie rețeaua mentală comună a orașului.

În același timp, este, de asemenea, necesar să ne concentrăm asupra locurilor mici, aparent lipsite de importanță, care sunt mediul de bază al vieții obișnuite de zi cu zi. Desigur, este necesară și o schimbare fundamentală la nivel social: este necesară schimbarea relației pe care locuitorii din Constanta o au cu mediul public al orașului și creșterea nivelului de implicare socială al oamenilor, precum și a

propriei activități și responsabilități. Același lucru se aplică entităților private.

Trebuie efectuate intervenții inițiale țintite, în special în locațiile problematice, pentru a crea locuri cu impact pozitiv asupra zonelor înconjurătoare, obiectivul fiind nu numai îmbunătățirea calității locului în sine, ci crearea unui epicentru care să ducă la îmbunătățirea spațiului urban și a vieții din zonele adiacente, și acest lucru „din interior”, adică, în funcție de activitățile rezidenților și ale investitorilor privați.

Atunci când proiectăm noi spații publice, rolul și poziția lor în structura generală a orașului sunt primare, deoarece creația lor o stabilește sau o completează. De exemplu, în structurile urbane periferice care nu au caracter de oraș, rolul spațiilor publice este de a crea o astfel de caracteristică și de a iniția extinderea acestei caracteristici în structura înconjurătoare. Structura spațiilor publice trebuie să contribuie la conectarea centrului și a periferiei și, prin intermediul unor spații ierarhice lizibile și prin conectarea acestor zone, să creeze o hartă mentală a orașului.

În legătură cu orice intervenție în spațiile publice, chiar dacă obiectivul este reconstrucția infrastructurii de transport sau tehnice, prioritatea oricărui proiect trebuie să fie viabilitatea spațiului. Atunci când reamenajăm sau proiectăm noi spații publice în structura urbană existentă, deciziile strategice privind gradul de intervenție sunt importante în ceea ce privește conceptul spațial pe termen lung și fezabilitatea investițiilor în orizontul economic planificat al orașului.

Oriunde este de așteptat ca conceptul general de design al unui loc să fie implementat cu succes, este o eroare efectuarea unor intervenții fragmentare necoordonate, care pot sfârși prin a fi nu doar o investiție irosită, ci și un obstacol în îndeplinirea conceptului de proiectare. Pe de altă parte, oriunde o restaurare ideală și completă nu este posibilă în viitorul previzibil din motive economice și tehnice, merită identificate forme de intervenție, fie ele temporare sau parțiale, astfel încât să se poate îmbunătăți substanțial calitatea spațiilor publice. Conceptul de proiectare ar trebui să fie dezvoltat cu suficient timp în avans pentru a evita pierderea de calitate și eficiență potențial superioare ale țintei ca urmare a intervențiilor fragmentare necoordonate și neconceptuale de natură autonomă.

Atunci când reamenajăm spațiile publice existente, primul pas eficient poate fi „curățarea”, ceea ce înseamnă eliminarea tuturor structurilor inutile care nu servesc în primul rând cerințelor funcționale ale spațiului sau găsirea unei modalități de a îndeplini scopul acestor structuri într-un mod mai bun. În același fel, toate operațiunile care nu fac parte din funcția spațiului public sau care, dimpotrivă, au legătură cu cerințele orașului fără legătură cu spațiul și care sunt dăunătoare calității spațiului în cauză trebuie eliminate.

Scopul proiectării și renovării spațiilor publice este crearea și îmbunătățirea identității specifice a unei anumite localități. Caracterul orașului în ansamblul său este format în mare măsură din suma acestor identități și influența lor una asupra alteia. Funcția principală a unei porțiuni mari din spațiile publice este pur utilitară. Acest lucru se aplică în special spațiilor de infrastructură a transporturilor. Totuși, trebuie depuse eforturi pentru ca aceste locuri să devină mai vii și plăcute - în măsura în care funcția utilitară de bază a acestor spații nu este prin asta suprimată.

Management, funcționare și întreținere

Curățarea periodică și întreținerea corespunzătoare pot, în multe cazuri, să îmbunătățească substanțial calitatea spațiilor publice. Adesea, acest tip de eforturi pot preveni necesitatea unei recondiționări costisitoare.

Din punct de vedere al investițiilor și al proiectării, este necesar să se diferențieze în mod clar proiectele care, prin caracterul și sfera lor, sunt în esență proiecte de întreținere și proiectele care, prin dimensiunea și efectul lor global asupra calității spațiului, sunt proiecte de investiții. Este necesar să se modifice practica curentă, conform căreia un procent ridicat din proiectele majore de spații publice (de exemplu, proiectele întreprinse de către Administrația Tehnică a Drumurilor) sunt întreprinse ca parte a lucrărilor de întreținere standard sau continue și în care suprafețele și elementele sunt complet înlocuite și proiectarea spațiul, deși este adesea nesatisfăcător, este păstrat așa cum este.

Planurile de investiții, adică cele care, prin natura și dimensiunea lor, depășesc ceea ce ar putea fi considerat întreținere, trebuie să fie pregătite de către organismul responsabil de investiții, nu de organizațiile responsabile de gestionare și întreținere.

Utilizarea

Publicul trebuie cooptat în toate fazele proiectării spațiului public - de la planificare la influențarea modului în care este utilizat spațiul. Această implicare nu trebuie să aibă legătură doar cu cerințele pe care locuitorii orașului le pot pretinde în mod legitim. De asemenea, rezidenților ar trebui să li se permită să se implice activ în proiectarea și menținerea unui spațiu public de calitate.

Este de asemenea necesar să construim și să menținem conștientizarea generală a publicului referitor la felul în care ar trebui să arate un spațiu public de calitate, deoarece este această conștientizare generală este cea care permite ca un spațiu public de calitate să fie proiectat în mod oarecum firesc, printr-o utilizare zilnică regulată și gestionarea acelor locuri unde nu este necesară planificarea arhitecturală. Această conștientizare, care își are rădăcinile într-o îndelungată tradiție în țările democratice, în special în cele din vestul Europei, a dispărut în mare parte în țara noastră din cauza perturbării fatale care a avut loc în a doua jumătate a secolului XX. Este necesară experiență cu elementele care constituie un spațiu public de calitate înainte ca publicul să poată crea în fiecare zi această calitate în mediul care îl înconjoară sau să o solicite și să o evalueze la nivel public și la nivel politic.

Un spațiu public de calitate poate ajuta la prevenirea exodului rezidenților din centrul orașului. Sarcina spațiului public este de a readuce oamenii în centru. În timp ce spațiile publice au fost folosite anterior de oamenii care locuiesc în imediata apropiere a acestora, acum sunt situate central în zonele în care locuințele au cedat în fața magazinelor și birourilor și trebuie utilizate de „vizitatorii” din diferite părți ale orașului. Această transformare ridică cerințe specifice spațiului public în termeni de atractivitate și utilizare. Important este ca gradul în care partajarea domeniului public este voluntară sau necesară să fie corect stabilit.

Următorul text se ocupă de principiile generale și de tezele de bază ale procedurilor care țin de crearea (planificarea, proiectarea, executarea), gestionarea, operarea, întreținerea și utilizarea spațiilor publice. Nu oferă o listă sistematică, dar subliniază elementele care pun cele mai multe probleme și lipsesc cu desăvârșire în practica curentă.

Aceste elemente se bazează, în principal, pe distribuția actuală a rolurilor și statutului diferitelor părți interesate în proces și pe cadrul legislativ și politic al mediului, putând fi utilizate chiar și în situația actuală. Ca parte a documentației legate de Strategia de dezvoltare a spațiului public și de Manualul de proiectare a spațiului public propuse , trebuie propus un nou proces și cadru iar modificările, mai aprofundate, la nivel de sistem, trebuie să aibă loc treptat. Acest subiect va fi abordat mai detaliat în principal în Politica de investiții în spațiile publice, care va face parte din Planul de dezvoltare a spațiului public, al cărui rezultat trebuie să fie optimizarea relației și procedurilor dintre părțile interesate însoțită de consacrarea mai avansată și sistematic mai detaliată a calității generale a spațiilor publice ca cel mai important criteriu în pregătirile planului de investiții.

Obiectivul principiilor este o abordare holistică a spațiilor publice și a dezvoltării acestora, în special în ceea ce privește arhitectura, urbanismul, viabilitatea și utilizabilitatea în general, adică o abordare care nu a fost încă favorizată până la orta actuală. Cooperarea, coordonarea și delegarea corectă a sarcinilor către diversele părți interesate în proces și și modul în care acestea se raportează la diversele instrumente sunt esențiale pentru obținerea calității generale a spațiilor publice.

B.3

procesul de proiectare /
3.1 _ entitățile implicate în proces

Administrația orașului

Rol - Rolul primar inițiator și de luare a deciziilor în ceea ce privește strategia și planificarea la nivelul întregului oraș. Rolul de luare a deciziilor la toate celelalte niveluri (execuție, management, operare, întreținere și utilizare).

Rolul administrației municipale este să îndeplinească viziunea din politica strategică și de investiții, Strategia de dezvoltare a spațiului public propusă fiind destinată în principal în acest scop împreună cu Manualul de proiectare a spațiilor publice.

Administrația municipală are cea mai mare responsabilitate pentru calitatea de ansamblu și rezultatele dezvoltării spațiului public. Formularea viziunii (în cooperare cu experții). Stabilirea condițiilor pentru implementarea viziunii. Organizarea creării strategiei și politicii prin alocarea sarcinii către experți. Organizarea finanțării planului de la buget. Organizarea condițiilor pentru coordonarea diferitelor părți interesate în proces.

Districte municipale

Rol - Rolul primar inițiator și de luare a deciziilor în ceea ce privește strategia și planificarea la nivel local. Rolul de luare a deciziilor la toate celelalte niveluri (execuție, management, operare, întreținere și utilizare).

Administrația de stat

Rol - Aprobarea cu privire la strategie, planificare, execuție, management, operare, întreținere și utilizare.

Filiale executive ale orașului

Organizații contributive din Constanta si organizații finanțate din bugetul orașului Constanta.

Rol - Rol executiv în ceea ce privește pregătirile tehnice, managementul, operarea și întreținerea.

Experți, creatori ai planificării strategice, spațiale de sprijin (planificatori, proiectanți, arhitecți, urbaniști, arhitecți peisagiști, specialiști etc.)

Rol - Rol executiv principal în ceea ce privește strategia, planificarea și supravegherea. Rolul secundar la toate celelalte niveluri (management, operare, întreținere și utilizare) în ceea ce privește impactul asupra calității spațiilor publice.

Formularea viziunii, strategiei și politicii / conceptului. Elaborarea documentației de planificare și proiectare. Coordonarea proiectelor specifice cu politica / conceptul general.

Manageri, operatori, chiriași

Rol - Rol executiv în ceea ce privește pregătirile tehnice, managementul, operarea și întreținerea.

Entități private

Rol - Rolul primar inițiator și de luare a deciziilor în ceea ce privește strategia și planificarea la nivelul întregului oraș. Rolul de luare a deciziilor la toate celelalte niveluri (execuție, management, operare, întreținere și utilizare) în cazul proiectelor private de investiții.

Publicul

Rol - Rol inițiator și participator cu privire la strategie, planificare, management, operare, întreținere și utilizare. Utilizatorii (publicul) sunt înțeleși ca fiind creatorii spațiului public al orașului.

Principii și elemente importante ale procesului selectate

La proiectarea, restaurarea, renovarea, gestionarea și întreținerea spațiului public, este necesară o abordare holistică pentru a obține și menține calitatea acestuia, adică înțelegerea fiecărui proiect specific ca parte a unui singur întreg care este în măsură să constituie un spațiu public de calitate numai dacă este o combinație perfectă între toate părțile sale. De asemenea, trebuie reținut faptul că componenta decisivă a calității holistice a spațiilor publice este calitatea arhitecturii clădirilor care înconjoară și delimitează spațiul și modul în care acestea sunt utilizate.Fiecare modificare și renovare a unei părți specifice a unui spațiu public reprezintă o modificare și renovare a întregului spațiu și trebuie să fie proiectată și executată în acest context.

Profesia cu calificările și educația necesară pentru a identifica relația optimă - substanțială și semantică - între elementele specifice care cuprind un spațiu public și determină, în special în timpul pregătirii și planificării, rolul lor în cadrul întregului spațiu este arhitectul (planificatorul urban). Pentru a realiza și a menține calitatea generală (holistică) a spațiilor publice, este extrem de important ca un arhitect să fie prezent, mai ales în fazele cheie ale procesului de proiectare și renovare. În funcție de caracterul spațiului, partenerii principali ai arhitectului (planificatorului urban) sunt de obicei arhitectul peisagist și planificatorul transportului urban.

Importanța pregătirilor de planificare a calității

Pregătirile temeinice de planificare și proiectare contribuie la calitatea generală a spațiilor publice. O importanță vitală o are existența unui concept bazat pe viziunea și corespondența tuturor proiectelor și fazelor specifice cu conceptul.

Determinarea cu un avans suficient a perioadelor minime cerute de activitățile și etapele specifice pentru a permite executarea corectă a proiectului specific în mod coordonat este, de asemenea, crucială. Acest lucru va preveni situațiile în care deciziile sunt luate sub presiunea timpului, ceea ce face imposibilă atingerea nivelului de calitate planificat inițial. (Un exemplu tipic care duce la o calitate slabă este reducerea planurilor până la punctul în care în care acestea nu mai sunt supuse procedurilor administrative legate de deciziile de zonare și autorizațiile de construcție a clădirilor, ceea ce înseamnă, în practică, ratarea șansei de a îmbunătăți calitatea spațiului public în cauză. Un alt exemplu este înlocuirea soluțiilor planificate cu altele, necorespunzătoare dar disponibile momentan, ca urmare a faptului ca nu au fost încheiate acordurile cu furnizorii înainte de execuția proiectului, deoarece acestea nu au fost incluse în calendar, etc..)

Rolul părților interesate în procesul de planificare a spațiului public

Pentru a asigura calitatea generală a spațiilor publice, este necesar, pe lângă efectuarea aranjamente pentru toate fazele necesare, să se asigure ca fiecare parte interesată își îndeplinească responsabilitățile de bază. Tendința actuală de a contopi sau a omite rolurile este unul dintre motivele pentru care rezultatele finale sunt de obicei slabe. Cel puțin relațiile de bază dintre investitor (administrația locală) - coordonatorul de proiect - arhitectul, proiectantul (proiectant specialist) - coordonatorul de implementare - furnizorul de construcții/ tehnologie ar trebui să fie asigurate, cu o ierarhie clară și cu atribuții și responsabilități clar alocate și definite. Renunțarea la orice rol (prin înlocuirea sau combinarea cu altul) crește riscul de a omite informații importante , ceea ce duce la decizii proaste și cheltuieli ineficiente. În acest moment, unul dintre motivele principale pentru care spațiile publice sunt prost proiectate și renovate este absența unui concept (și absența aferentă a unui arhitect, care creează conceptul și coordonează fiecare proiect specific pentru a asigura conformitatea cu conceptul) și absența unui coordonator de proiect.

Coordonatorul de proiect

Coordonatorul de proiect este organul executiv al investitorului (administrația locală). El trebuie să reprezinte municipalitatea, ca investitor. În funcție de sfera de aplicare a proiectului, coordonatorul proiectului poate fi cineva din interiorul municipalității sau cineva desemnat pentru acest rol de către municipalitate. Rolul de coordonator al proiectelor finanțate din bugetul municipal trebuie să fie în principal cel de:

- de a se asigura că este întocmit un concept pentru locul în cauză;

- de a coordona planurile de investiții; dacă este necesar, să facă aranjamentele necesare pentru modificarea planului de investiții; să clasifice planurile specifice în proiecte care, datorită caracterului lor, impun unui arhitect să dezvolte un concept și să conducă proiectul, precum și alte proiecte cu caracter de întreținere care au un impact minim asupra calității spațiului public;

- de a garanta respectarea criteriilor și priorităților în luarea deciziilor și, pe baza instrucțiunilor investitorului, să execute deciziile cheie;

- de a evalua litigiile dintre diferitele părți interesate și să recomande soluții în cazul solicitărilor contradictorii;

- de a gestiona portalul informativ;

- de a coordona părțile la proiect, să asigure finanțările suplimentare pentru proiect (prin coordonarea rubricilor respective ale bugetelor părților interesate); să identifice resursele externe disponibile;

- de a se asigura că toate părțile interesate primesc informații complete, actualizate și coordonate;

- de a pregăti documentele tehnice justificative pentru deciziile legate de concept;

- de a crea și controla calendarul;

- da a asigura gestionarea riscurilor;

- de a asigura coordonarea tehnică a etapelor de pregătire și proiectare;

- de a supraveghea transferul de active și comunicarea între investitor și administratorul proprietății finale; în același timp, de a se asigura că fiecare proiect executat are propriul său manager.

Arhitect: autorul conceptului, coordonatorul conformității cu conceptul si proiectantul

Pe baza unei atribuții clare din partea coordonatorului de proiect și a investitorului, arhitectul elaborează un concept detaliat, integrat pentru site. Arhitectul procesează diferitele intrări și cerințe venind de la ceilalți colaboratori și specialiști. El sau ea formulează atribuții pentru specialiști, evaluând discrepanțele și recomandând soluții în cazul în care cerințele sunt conflictuale. Arhitectul coordonează și formulează atribuții pentru specialiștii în proiectare, în calitatea lor de experți și furnizori ai soluției tehnice.

În funcție de natura proiectului, arhitectul este de asemenea înțeles ca fiind conducătorul echipei de proiect dacă este necesar să includă proiectanți cu o cunoaștere mai aprofundată a unei zone specifice, de exemplu, transport urban, arhitecți de peisaj etc.

Competențele de luare a deciziilor

Condiția de bază pentru obținerea și menținerea calității spațiilor publice ține strict de competențele părților interesate în luarea deciziilor. (De exemplu: Managerul unei anumite părți din domeniul public nu are capacitatea de a crea un concept pentru aspectul general al spațiului public, managerul rețelei de infrastructură tehnică nu este pe deplin competent pentru a lua decizii cu privire la aspecte legate de straturi și în special cu privire la suprafața situată deasupra rețelei „sale” - organismul competent în acest caz este administratorul rețelei stradale, dar administratorul rețelei stradale nu are competența de a decide cu privire la impactul unui proiect specific asupra calității generale a spațiului si așa mai departe.)

B.3

procesul de proiectare /
3.2 _ etapele procesului de intervenție

a) Pregătirile preliminare

Pentru fiecare plan de spațiu public, mai întâi trebuie evaluate contextele de planificare urbană și arhitecturală. Potențialul de îmbunătățire a spațiului trebuie să fie garantat și, dacă este planificat un alt proiect de investiții pentru același spațiu, cele două proiecte urmează a fi combinate. Doar atunci va fi posibilă luarea de decizii adecvate cu privire la sincronizare, atribuire și proiectare, metoda folosită pentru selectarea proiectanților și inginerilor și modul în care ar trebui să fie executat planul. Informațiile inițiale de bază pentru această evaluare ar trebui să fie cuprinse în portalul de informații operat de biroul coordonatorului de proiect.

Contextele trebuie să fie evaluate pe baza documentelor justificative relevante: sondajele din spațiul public (nu numai sondaje tehnice, ci și studii sociologice amănunțite, deoarece acestea pot oferi o imagine a nevoilor și cerințelor reale ale utilizatorilor și, dacă sunt interpretate corect , pot spori în mod substanțial probabilitatea de reușită a proiectului).

În cazul planurilor care afectează calitatea generală a spațiilor publice, trebuie pregătit un concept de ansamblu chiar de la început de către arhitect și echipa sa de specialiști.

b) Implicarea publicului

Pentru ca utilizatorii să adopte cu adevărat un spațiu public, localnicii trebuie să fie implicați, în special la începutul procesului de planificare. Probabilitatea ca investiția să aibă succes și fondurile să fie utilizate în mod eficient va crește substanțial. Există, de asemenea, o probabilitate mult mai mare ca proiectul să aibă un impact pozitiv asupra relațiilor sociale și a spiritului comunității.

Comunicarea cu localnicii în alte etape va contribui la sporirea funcționalității și sustenabilității proiectului. Utilizarea diferitelor metode de participare în legătură cu planificarea necesită timp, precum și finanțare pentru consultanții profesioniști care sunt capabili să obțină informațiile necesare de la public prin discuții structurate și s-o comunice proiectanților și planificatorilor.

c) Selectarea contractantului de proiectare

Contractantul de proiectare trebuie să fie selectat în mod transparent. Scopul principal trebuie să fie selectarea unui antreprenor cu experiență și calificări excelente. Metoda de selecție este aleasă în funcție de importanța și sfera investiției și importanța spațiului public în cauză. Metoda trebuie să fie convenită între investitor și coordonatorul proiectului spațiului public.

<u>Pentru contracte minore următoarea metodă este adecvată:</u>
Atribuirea directă, licitațiile închise sau licitațiile comerciale publice, mai alese pe baza calificărilor contractanților evaluate în funcție de referințele prezentate (pentru faza de studiu, decizia de zonare, autorizație de construcție, documentația proiectului de construcții, etc.)

<u>Pentru contractele majore este adecvată următoarea metodă:</u>
Concursul de arhitectură (pentru faza de studiu, decizie de zonare, autorizație de construcție, documentație proiectului de construcție etc.)

Licitație comercială publică (pentru faza de studiu, decizia de zonare, autorizația de construcție, documentația proiectului de construcție etc.) cu criteriul ca expertiza și calificările antreprenorilor să fie evaluate pe baza referințelor transmise.

d) Proiectul

Pentru a garanta calitatea generală a spațiilor publice în contexte mai largi, lucrările de proiectare în faza de studiu trebuie realizate sau aranjate exclusiv de coordonatorul proiectului în cooperare cu Adminstratia publica din orasul respectiv.

Rezultatele studiului trebuie să fie utilizate ca bază pentru lucrări de proiectare mai detaliate, care trebuie să fie acordate pe baza expertizei proiectantului. Toate părțile interesate implicate în proiect trebuie să-și stabilească cerințele în timpul fazei de proiectare. Dacă antreprenorul care întocmește planurile pentru etapele următoare ale proiectului nu este autorul conceptului sau al studiului, implicarea acestuia în toate etapele următoare, inclusiv implementarea, prin audituri, cooperare, coordonare etc. trebuie realizată conform specificațiilor coordonatorului de proiect. Competențele contractantului trebuie să facă parte din termenii și condițiile contractuale convenite cu celelalte părți implicate din proiectare și execuție.

Dacă cerințele sunt în contradicție cu conceptul de proiectare a spațiului public, acest conflict trebuie rezolvat de către investitor pe baza recomandărilor arhitectului / autorului conceptului sau studiului (sau coordonatorului proiectului, dacă planul nu are arhitect).

e) Obținerea permiselor

O abordare holistică a proiectării spațiilor publice poate necesita soluții neobișnuite pentru a obține o calitate generală sau acestea pot fi necesare din cauza condițiilor spațiale ale spațiului public. Astfel de soluții ar trebui discutate suficient de mult în prealabil cu autoritățile publice responsabile cu eliberarea de permise pentru a permite

efectuarea la timp a oricăror modificări; în caz contrar, există riscul ca autorizațiile necesare să nu fie emise și lucrările la proiect să fie întârziate.

Coordonatorul proiectului de spațiu public ar trebui să evalueze documentația de proiectare înainte de transmiterea acesteia către autoritățile publice de competență, în special în ceea ce privește îndeplinirea cerințelor de calitate și rolul spațiului în strategia generală a spațiului public al orașului.

Condițiile managerului pentru acceptarea proiectului trebuie luate în considerare atunci când acordă permisiunea proiectelor care urmează să fie predate managerului după finalizare.
În cazul în care managerul nu este de acord cu proiectul, el trebuie să enumere motivele (anticiparea deciziilor terților nu este un motiv suficient), astfel încât investitorul și proiectantul să aibă o bază relevantă pentru modificarea proiectului.

f) Selectarea antreprenorului de construcții

Antreprenorul de construcții trebuie să fie selectat în mod cât mai transparent posibil pentru a obține cel mai bun raport calitate – preț. Selecția contractantului bazată exclusiv pe cel mai mic preț crește substanțial riscul de costuri suplimentare, execuție deficitară și o rată de eroare mai mare, ceea ce duce de obicei la o depășire a bugetului, deseori în exces față de suma economisită prin selectarea unui astfel de contractant.

g) Implementare

După ce a fost selectat antreprenorul de construcții, trebuie să se aloce un timp suficient pentru coordonarea diverșilor furnizori de proiecte.

Un exemplu de bune practici din străinătate poate fi găsit în Germania, unde un program de construcție este aprobat de investitori doar după ce s-au încheiat contractele cu toți subcontractanții. Acest lucru reduce nevoia de soluții alternative improvizate, în care calitatea este deseori abandonată în favoarea respectării termenelor doar pentru că coordonarea este deficitară și subcontractanții nu sunt reglementați suficient în prealabil.

Supravegherea tehnică corectă și amănunțită și supravegherea de autor din partea arhitectului, efectuată la verificarea conformității lucrării cu conceptul și documentația de proiectare aprobată, sunt factorul principal care afectează calitatea implementării proiectului în spațiul public.

Coordonarea managerilor diferitelor sectoare ale spatiilor publice

Constanta are numeroși manageri care se ocupă de diferitele sectoare ale spațiului public. Pentru a obține o calitate globală a spațiului public și o eficiență a investiție, o precondiție inevitabilă este coordonarea acestora chiar din momentul în care este gândit proiectul de investiții.

Asigurarea conștientizării reciproce a intențiilor și planurilor și stabilirea unei cooperări strânse între manageri este o condiție prealabilă a unei abordări coordonate pentru îndeplinirea unui concept comun al spațiilor publice în cauză, care poate duce la o calitate finală optimă. Orașul trebuie să organizeze și să fie responsabil pentru cooperarea și coordonarea diverșilor manageri.

Cooperarea

Pentru a obține și a menține calitatea generală a spațiului public, este de importanță primordială ca părțile interesate să își dea seama că, fiind responsabile pentru partea din spațiul public de care sunt în comun responsabile și acest lucru poate fi obținut numai printr-o cooperare strânsă cu alți manageri, nu invers.

Sistemul de coordonare a managementului

Pentru gestionarea eficientă a spațiului public, Constanta trebuie să se ocupe și să coordoneze sistematic - atât spațial, cât și temporal - toți managerii diferiți ai diferitelor spații publice și rețele de infrastructură tehnică din oraș.

O coordonare necorespunzătoare, care este obișnuită datorită practicilor deficitare existente în ziua de azi, duce la situații în care, de exemplu, se fac săpături pe o stradă sau pe un trotuar de mai multe ori într-o perioadă scurtă de timp sau managerul rețelei stradale finanțează repararea caracteristicilor de suprafață ale infrastructurii tehnice numai pentru că proprietarul și administratorul unei astfel de infrastructuri nu este cunoscut la momentul reparației, etc.

O soluție la nivel de sistem trebuie să includă schimbul de informații într-o măsură care să împiedice răspunderea pentru reparațiile și întreținerea anumitor bunuri și bunuri asumate de altcineva, fără ca acest lucru să fie convenit și stabilit în prealabil între părțile implicate, chiar și în situații de urgență (de exemplu, avarii).

Este necesară eliminarea situațiilor în care reparațiile care nu necesită autorizație de construcție, dar afectează alte părți ale spațiului public, în sarcina altor manageri, sunt efectuate fără știința acestor manageri și fără a ține cont de cerințele de întreținere și reparații care cad în sarcina acestor manageri.

Relații care țin de dreptul proprietății

Constanta nu dispune de proceduri implementate pentru decontarea între administratorii bunurilor sale în temeiul legii proprietății (schimb, predare etc.). Diferitele forme juridice ale managerilor (unii manageri sunt societăți pe acțiuni, alții sunt organizații finanțate de oraș sau districtele municipale) complică și mai mult problemele. Orașul trebuie să găsească o modalitate de a elimina barierele și de a standardiza decontarea între manageri la nivel de oraș. Decontarea trebuie inițiată intern, între districtele orașului și organizațiile sale, dar trebuie să aibă loc și extern, între sectorul public și sectorul privat.

Un instrument adecvat poate fi, de asemenea, crearea unui fond funciar, în care terenurile să fie oferite cu titlu de contravaloare, împreună cu crearea unui fond monetar care finanțează achizițiile de terenuri.

Spațiul public nu trebuie vândut niciodată în proprietate privată, chiar dacă un astfel de spațiu este un spațiu public „latent", adică acel spațiul public care nu este definit spațial sau funcțional, dar are potențialul de a deveni astfel. Dacă spațiul public este vândut, orașul își pierde influența asupra calității și naturii publice a unui astfel de spațiu pentru totdeauna. Dacă spațiul public este cedat către sectorul privat din motive de eficiență, de exemplu, este întotdeauna mai avantajos și mai strategic pentru oraș să închirieze un astfel de spațiu în loc să îl vândă.

Dezastre si situații de urgenta

A profita de situații de dezastru și de urgență – când spațiile publice și dotările tehnice (în special rețeaua de utilități) pot fi reparate cu respectarea procedurilor standard, adesea fără implicarea celorlalți părți interesate - nu contribuie deloc la calitatea spațiilor publice.

De multe ori s-a profitat de dezastre și situații de urgență pentru a efectua reparații pe care alte părți interesate nu le-ar fi aprobat și pentru a evita întârzierile rezultate din eforturile de a găsi un compromis acceptabil pentru toate părțile (care este responsabilitatea coordonatorului de proiect). Pentru a obține o calitate durabilă, este important să găsim o soluție la care toate părțile sunt de acord; altfel, de obicei va predomina o stare nesatisfăcătoare pe termen lung.

Reparații majore

Reparațiile majore sunt costisitoare și, în majoritatea cazurilor, au un efect de durată asupra spațiilor publice. Ca atare, acestea au un potențial mare de a schimba și de a îmbunătăți calitatea spațiilor publice. Practica actuală nu include pregătirea conceptuală, care poate determina dacă lucrarea este o investiție care necesită o decizie de zonare sau o autorizație de construcție (care ar permite o revizuire completă a spațiului) sau doar reparații la starea existentă.. Această decizie trebuie să fie luată de coordonatorul proiectului.

Întreținere si curățenie standard

Pentru a crește calitatea anumitor spații publice, „simpla" curățare completă și periodică și întreținerea regulată a acestora sunt deseori suficiente. Prin creșterea finanțării pentru curățenie și întreținere și efectuarea unor revizii mai amănunțite privind utilizarea resurselor în mod eficient, este adesea posibil să se asigure și să se mențină calitatea spațiilor publice mai ieftin decât prin reparații majore sau lucrări de reconstrucție impuse de starea tehnică precară a spațiului.

Întreținerea profesională a spațiilor verzi

Pentru a asigura o vegetație și copaci sănătoși și robuști în oraș, este necesar un profesionist cu educația și experiența adecvată.

De exemplu, prin utilizarea profesioniștilor și alocarea unei finanțări suficiente pentru întreținerea copacilor este posibilă creșterea duratei de viață a copacilor fapt care contribuie la calitatea generală a spațiului în care cresc. Un copac matur este mult mai benefic decât răsadurile nou-plantate.

Fiecare proiect de plantare de arbori trebuie propus sau aprobat de un arhitect peisagist. În același timp, trebuie organizată cooperarea cu managerul infrastructurii tehnice, mai ales dacă sunt implicate utilitățile. Managerul și arhitectul trebuie să lucreze împreună pentru a veni cu o soluție care să permită protejarea utilităților și plantarea copacilor (costurile mai mari ale protejării utilităților în anumite locații trebuie incluse în costul plantării copacilor).

Trebuie avut în vedere faptul că arborii și aleile copacilor fac parte din structura urbană (obiectivă) spre deosebire de rețelele de utilități, care fac parte din infrastructură (sprijin pentru obiectiv).

Comunicarea si implicarea publicului

Comunicarea în timp util cu publicul este importantă. Planurile de întreținere includ uneori pași și măsuri care pot provoca reacții puternice din partea publicului, deoarece pot afecta negativ calitatea mediului și calitatea vieții în spațiile publice, chiar dacă au doar un caracter temporar. Este în interesul managerului să discute aceste etape și măsuri în detaliu și în avans cu publicul și să ofere argumente clare în sprijinul acestora. Astfel, se pot evita protestele și obstrucțiile publice cauzate de informațiile deficitare privitor la unii pași și măsuri, care adesea pot fi interpretate ca fiind împotriva interesului public (cum ar fi eliminarea copacilor și arbuștilor).
Oriunde este posibil și eficient, publicul trebuie să fie inclus și în implementarea proiectului de construcție sau întreținere.



Obiectivul principiilor este o abordare holistică a spațiilor publice și a dezvoltării acestora, în special în ceea ce privește arhitectura, urbanismul, viabilitatea și utilizabilitatea în general, adică o abordare care nu a fost încă favorizată până la ora actuală.

Gruparea lucrărilor de întreținere

Programele de întreținere trebuie sincronizate pentru a restricționa cât mai puțin funcționalitatea spațiilor publice. Aceasta înseamnă luarea în considerare a diferiților factori determinanți - cum ar fi sezonul de încălzire sau securitatea și sănătatea în muncă - întrucât se referă la diferitele părți ale spațiului public la data programării operațiunilor de întreținere.

Verificările de siguranță

Siguranța este un aspect important pentru a avea spații publice de calitate. Aceasta poate fi asigurată prin monitorizare (sistem de camere se supraveghere, paznici permanenți, patrulare etc.) sau prin modificarea spațiului sau reglarea orelor de deschidere. Deoarece modificările fizice înseamnă de obicei bariere, monitorizarea poate fi considerată cea mai bună opțiune. O calitate generală bună a unui loc și utilizarea deplină a structurilor și a facilităților din jur permit supravegherea naturală a vecinilor, care este la fel de importantă.

Coordonarea investițiilor

Finanțarea este fundamentul întregii politici urbane și esențială pentru dezvoltarea calității spațiilor publice. Nici un plan pe care orașul îl are în vedere pentru spațiul public nu poate fi luat în serios decât atunci când administrațiile locale își asumă responsabilitatea și finanțează planul respectiv direct din bugetul orașului.

Restructurarea bugetului orașului Constanta prin crearea unei noi rubrici de investiții în spațiul public este un pas care va face posibilă o abordare holistică a proiectării și reamenajării spațiului public. Finanțarea spațiului public este, în acest moment, împrăștiată în numeroase departamente, organizații și companii municipale (Departamentul Transporturi, Departamentul Investitorilor Orașului, Departamentul Spațiilor verzi ale orașului, Administrația Tehnică a Drumurilor, Departamentul de Administrare și Management al Proprietății, Compania de Transport Public Constanta, etc.) care folosesc fondurile pentru recondiționarea acelor părți ale spațiului public care sunt în sarcina lor, și nu pentru a obține o calitate cât mai bună pe ansamblul orașului.

Această restructurare a bugetului ar permite combinarea mai ușoară a proiectelor de investiții în funcție de locație. Obținerea calității generale a spațiului public prin echilibrarea aspectelor tehnice, funcționale, estetice, rezidențiale și alte aspecte ar putea deveni în acest fel parametrul principal pentru realizarea unui astfel de spațiu.

Scopul principal al spațiului public este de a oferi un mediu bun pentru viața din oraș, nu de a genera profit. Desigur, este bine dacă spațiul public generează profit, dar acest lucru nu trebuie să fie în detrimentul scopului său principal: crearea unui mediu de calitate pentru viață. Dacă starea spațiului o cere, fondurile generate de operațiunile din spațiu ar trebui reinvestite complet în acel spațiu. Trebuie să se admită și faptul că un spațiu public de calitate creează beneficii economice indirecte substanțiale.

Un exemplu de bună practică îl reprezintă Districtele de îmbunătățire a afacerilor (BID) din marile orașe din America de Nord. Acestea sunt zone în care companiile locale plătesc o taxă specială, care este apoi investită integral în aceeași zonă, de obicei pentru a îmbunătăți mediul și a menține spațiile publice locale.

O practică care nu are mare succes este includerea (obligatorie) a costurilor de investiții în serviciile facturate de organizațiile de management.

Cheltuielile de exploatare și investiții ale organizațiilor responsabile de management trebuie, de asemenea, să fie separate. Aceasta va avea ca rezultat o mai bună prezentare generală a prețului real al serviciilor lor și va permite combinarea și coordonarea costurilor de investiții cu investițiile din alte sectoare.
Gestionarea spațiului public trebuie de asemenea să includă o evaluare a calității spațiului public ca bază pentru implementarea experienței în toate etapele procesului de dezvoltare a spațiului public.

Proiecte pilot

Proiectele pilot sunt unul din instrumentele pentru testarea eficientă și evaluarea beneficiilor sau dezavantajelor pe care le prezintă schimbările de la nivelul sistemului legate de crearea, managementul, întreținerea și utilizarea spațiului public. Proiectele pilot se remarcă prin monitorizarea anumitor indicatori selectați special pentru un anumit proiect și prin evaluarea acestor indicatori în scopul de a obține datele de sprijin pentru includerea la nivel sistem a măsurii testate în principiile, procedurile și instrumentele standard.

Proiectele-pilot trebuie să fie utilizate ori de câte ori este necesar pentru a testa abordări neobișnuite ale proiectării, managementului, formei și funcționării spațiilor publice sau, de exemplu, pentru testarea materialelor și elementelor noi.

Proiectele-pilot sunt probabil singurul instrument care poate fi utilizat în situațiile în care nu poate fi prevăzut impactul real al unei măsuri propuse asupra vieții unui spațiu public (adică, învățarea prin practică).

Proiectele-pilot sunt, de asemenea, un mijloc de a obține feedback de la diverșii actori implicați în procesul de proiectare a spațiului public precum și de la utilizatorii finali ai spațiilor publice.

Portalul de Informații

O serie de părți interesate din spațiile publice au date despre părțile care le revin. Aceste date includ date tehnice, programe de întreținere standard, planuri de reparații majore, planuri de investiții etc. Colectarea acestor date într-un singur loc împreună cu datele din procedurile administrative în temeiul Legii numărul. 183/2006, Codul construcțiilor, și oferirea părților interesate a unui acces proporțional la aceste date va facilita în mod substanțial coordonarea reciprocă în crearea și gestionarea spațiilor publice.

În același timp, ar putea fi piatra de temelie a eforturilor de a adopta o abordare conceptuală pentru pregătirea investițiilor în spațiile publice. Disponibilitatea informațiilor despre planurile de investiții în spațiile publice garantează suficient timp pentru pregătirea atentă a investiției, în special în ceea ce privește obținerea și menținerea calității generale a spațiului public.

Funcționarea prevăzută a portalului informațional

Portalul de informații ar trebui să fie o completare la Sistemul unic de informații la nivelul întregului oraș pentru managementul spațiului public și sprijinul muncii actualmente în curs de dezvoltare în conformitate cu Legea numărul 183/2006 Col., Codul construcțiilor. Portalul de informații ar partaja soluții tehnologice cu acest sistem și ar putea oferi informații în legătură cu proiectele planificate, dar încă neexecutate.

Portalul informațional trebuie să aibă o interfață grafică prevăzută cu o hartă grafică clară, cu posibilitatea de a seta filtrele în funcție de parametrii aleși. Datele vor fi introduse în același mod ca în sistemul unic pentru asistență de muncă prin intermediul unui client web.

Urmează a fi introduse aici și informații esențiale pentru clasificarea proiectelor, cum ar fi anul de execuție prevăzut, valoarea finanțării, tipul de proiect (de întreținere sau de investiție), etc. Aceste informații sunt cheia pentru a filtra apoi ceea ce este afișat. Obligația de a introduce date trebuie să fie consacrată de lege și executorie. Sistemul trebuie actualizat la intervale regulate (scurte) sau în timp real de fiecare dată când este încărcată documentația referitoare la un nou proiect. Sistemul va fi în sarcina biroului coordonatorului de proiect, care va revizui informațiile în mod regulat pentru a se asigura că acestea sunt corecte și actuale, va adăuga categorii și clasificări și va efectua întreținere periodică.

Pe lângă aspect și funcție, activitățile care se desfășoară în spațiile publice reprezintă o jumătate bună din ceea ce reprezintă spațiile publice de calitate.

Strategia propusă pentru dezvoltarea spațiului public tratează în principal crearea (strategia, planificarea și execuția), gestionarea, operarea și întreținerea spațiilor publice. Ne referim aici la subiectul utilizării în special legat de nivelurile abordate, adică legat de posibila lor influență asupra creării condițiilor pentru o utilizare de calitate, fie ea organizată sau, în special, spontană. Fenomenul utilizării este un subiect vast în sine, care ar necesita un document separat pentru a fi abordat în integralitatea sa.

Promovarea vieții în spațiile publice

Unul dintre motivele pentru care există spații publice și unul dintre indicatorii calității generale a spațiilor publice este utilizarea acestora. Gradul și modul în care este utilizat spațiul public depinde nu numai de cadrul fizic, ci și de modul și gradul în care sunt inițiate și reglementate posibilitățile de utilizare și locuire a cadrului fizic.

Ar trebui depuse eforturi maxime pentru promovarea unei astfel de utilizări a spațiului public. Aceasta înseamnă, de exemplu, consolidarea coeziunii sociale a comunității, contribuția culturală sau contribuția la calitatea vieții în general. O astfel de utilizare poate fi definită ca fiind benefică pentru public. Pe lângă crearea condițiilor care îi determină pe oameni să vrea să locuiască spontan în spațiul public (care este cea mai importantă formă de locuire a spațiilor publice), orașul trebuie să încurajeze organizarea de activități semnificative, în special cele dezvoltate „de jos în sus”.

Simplificarea procedurilor de obținere a permiselor pentru evenimentele din spatiile publice

Birocrația excesivă implicată în obținerea unui permis și costurile disproporționate față de mijloacele de care dispun solicitanții - cel mai adesea persoane fizice sau organizații non-comerciale (asociații civile, organizații non-profit) - descurajează adese organizarea multor evenimente, în special a celor care sunt inițiate „de jos în sus” de către rezidenții locali și care, de regulă, au un efect pozitiv asupra întăririi relațiilor comunitare și a bunelor relații cu vecinii.

Este necesară simplificarea procedurii pentru obținerea autorizațiilor, astfel încât solicitanții să meargă într-un singur loc și o singură dată și să nu fie nevoiți să aștepte mai mult de o lună pentru permis. Acest lucru poate fi aranjat, de exemplu, prin desemnarea unei singure locații pentru depunerea cererilor și prin impunerea diferiților oficiali ai administrației locale și ai administrației de stat și administratorilor de rețele stradale a obligației de a raporta și de a partaja informațiile între ei.

Acord privind definiția caracterului diferitelor tipuri de evenimente

Un pas important către simplificarea utilizării spațiilor publice ar fi un acord la nivel de oraș privind definițiile diferitelor tipuri de evenimente și clasificarea acestora.

Aceasta nu se referă numai la evenimentele care sunt benefice publicului și evenimentelor caritabile, care sunt deja scutite de la plata taxelor de administrare locală, dar și la alte tipuri de evenimente și regulile de autorizare a acestora.

Stabilirea regulilor pentru acordarea automată a închiderii traficului la evenimente

Un decret general obligatoriu care prevede regulile și condițiile de organizare a evenimentelor, închiderea traficului fiind acordată automat dacă aceste reguli și condiții sunt îndeplinite, este un alt pas care duce la utilizarea mai simplă și mai transparentă a spațiului public. Regulile trebuie să fie legate de natura evenimentului și să reglementeze durata evenimentului, siguranța, natura închiderii traficului etc.

Pentru ca procesul de acordare a închiderii la evenimente să fie automatizat, Orașul Constanta trebuie să publice un manual privind utilizarea spațiilor sale publice cele mai împovărate, care să reflecte experiența din evenimente care au avut succes în trecut și să servească ca exemple de inspirație.

Scutirea de la taxele locale

Scutirea taxelor locale poate fi un instrument eficient pentru promovarea evenimentelor în spațiile publice. Astfel de scutiri sunt de competența administrației locale.

Decizia de acordare a scutirilor ar trebui să fie transparentă, sistematică și să fie susținută de o declarație politică. Acest lucru va permite solicitanților să anticipeze care evenimente vor fi scutite și care nu. Un exemplu de bună practică este scutirea evenimentelor desfășurate sub auspiciile districtului municipal (orașului) sau evenimente organizate de sectorul non-profit.

Un exemplu de bună practică este scutirea evenimentelor desfășurate sub auspiciile districtului municipal (orașului) sau evenimente organizate de sectorul non-profit. Un exemplu de bună practică este scutirea evenimentelor desfășurate sub auspiciile districtului municipal (orașului) sau evenimente organizate de sectorul non-profit.

c.

c. prezentare generală /

c.1 tipologii /
1.1 _ străzi
1.2 _ piețe
1.3 _ spații verzi
1.4 _ țărmul mării
1.5 _ cursuri de apă dulce
1.6 _ context montan
1.7 _ obiective istorice
1.8 _ zone de belvedere

c.2 componente /
2.1 _ spațiul pietonal
2.2 _ spațiul auto
2.3 _ intersecții si traversări
2.4 _ spații aferente transportului in comun
2.5 _ infrastructura velo
2.6 _ parcarea
2.7 _ locuri de joacă

prezentare generală /

Forma devine loc atunci când oamenii îi imprimă un sens. Oamenii se identifică cu un asemenea loc, îi dau un nume și îl văd într-un mod distinct față de felul în care îi văd împrejurimile. Spațiile publice sunt clasificate în funcție de tipul acestora, pe baza definiției caracterului lor și a rolului urban pe care îl au în structura zonei de studiu. Pentru fiecare tip, sunt formulate principiile de bază pentru atingerea calității lor.

Obiectivul este acela ca fiecare spațiu public să aibă un caracter ușor de identificat și un rol clar și semnificativ în structura de ansamblu a orașului. Acest lucru se aplică atât proiectării de noi spații publice, cât și refuncționalizării celor existente. O evaluare corectă a caracterului, rolului și sensului unui loc specific din oraș este baza unei abordări conceptuale. Definirea naturii unui spațiu public ar trebui să fie primul lucru abordat atât de designer, cât și de entitatea contractantă, întrucât aceasta determină direcția în care se îndreaptă aspectul general al unui spațiu și conectează toți actorii implicați în crearea lui pentru a defini obiective clar definite. Declararea caracterului, a sensului și a scopului este de asemenea importantă din punct de vedere al unei evaluări retrospective a calității muncii efectuate într-un spațiu public. Schema de bază a structurii spațiilor publice cuprinde tipurile tradiționale: străzi, piețe și tipurile particulare pentru situl analizat: fronturi la apă, zone de belvedere. Sunt analizate apoi componentele principale ale spațiilor publice, care mobilează și dau caracter peisajului urban: spațiul pietonal, spațiul auto, intersecții și traversări, spații aferente transportului în comun, infrastructura velo, parcarea și locurile de joacă.

Capitolul de față definește principiile pentru design-ul spațiilor publice de calitate ca unitate tipologică. Tipul, totuși, trebuie înțeles ca o formulare a unei stări ideale, ca o matrice care se transformă din cauza efectului anumitor factori. Contextul este cel care dă un anumit tip de caracter al spațiului, atmosfera și identitatea lui. Factorii de bază care afectează spațiul sunt, în mare, importanța spațiului dintr-un oraș și caracterul clădirilor care îl înconjoară. Tipurile de bază de spații publice din zonele construite (străzile sau piețele) diferă de diferitele tipuri de zone construite, nu doar în ceea ce privește aspectul lor, dar și în ceea ce privește layout-ul, cerințele de materiale folosite, standardele lor tehnice, reziliența etc.

Forma devine loc atunci când oamenii îi imprimă un sens.

C.1

tipologii /
1.1 _ străzi

Trama stradală este rezultatul unei evoluţii spontane, constituind o reţea convergentă în care are loc înmănuncherea străzilor. Caracteristicile de prospect şi ale relaţiei cu restul oraşului îi conferă valoare de unicat la nivelul ansamblului.

Valoarea de identitate culturală care se materializează în mod evident prin intermediul tramei stradale este vechimea. Din acest punct de vedere, reţeaua formată din căile de circulaţie şi spaţiile publice de tip piaţă / scuar existente în prezent în oraşele româneşti, prezintă valoare maximă. Având în vedere evoluţia istorică a aşezărilor din ale cărei etape de progres s-a conservat, ca ansamblu coerent, numai cea constituită din transformarea aşezării medievale în aşezare modernă, datarea tramei stradale în perioada anterioară perioadei moderne, formează un argument suficient din acest punct de vedere.

În plus, informaţiile transmise de patrimoniul arheologic (informaţii incomplete) sugerează că trama stradală actuală conservă, chiar dacă modificată, memoria celei din orizontul antic. Astfel, rezultă că actuală stradă Sulmona (sau actualele străzi Petru Rareş şi Dimitrie Cantemir) s-a dezvoltat pe fostul traseu al zidului de apărare al coloniei greceşti. Dacă această ipoteză este corectă, nu este exclus ca actuala Piaţă Ovidiu să fi fost, în aceeaşi perioadă, spaţiul rezervat agorei, agoră ulterior posibil menţinută ca forum al stratului aferent perioadei din antichitatea romană. Dispunerea actualei pieţe, chiar dacă descentrată faţă de teritoriul aşezării greceşti, în schimb aproape perfect centrată faţă de limitele celei romane antice, susţine suplimentar această ipoteză. De asemenea, într-o măsură deloc neglijabilă, căile de circulaţie care formează trama actuală sunt dispuse relativ ortogonal şi direcţia celor dezvoltate de la est la vest este conservată în traseul bulevardului Tomis, probabilul „decumanus maximus" al stratului antic roman.

Indiferent însă de informaţiile viitoare care vor infirma sau vor confirma ipoteza formulată anterior, valoarea de vechime a tramei stradale actuale, valoare atestată prin planul istoric elaborat în anul 1893, este maximă prin raportarea la caracteristicile evoluţiei istorice a aşezării: o existenţă antică în mers ascendent lent, dar continuu, o etapă medievală de regres lent, dar continuu, etapă prelungită (într-un fel) de însuşi acest regres şi o perioadă scurtă în comparaţie cu cele precedente, dar de o intensitate explozivă prin ritmul creşterii cantitative şi calitative.

Trebuie subliniat faptul că această ultimă perioadă din evoluţia istorică (fireasca) a aşezării, perioadă al cărei debut este consemnat de planul elaborat în anul 1893, a însemnat conservarea tramei stradale moştenite din perioadele precedente şi utilizarea ei ca sistem de referinţă pentru extinderea aşezării şi definirea centrului conceput în epoca modernă.*

Privită la scara evoluţiei istorice a aşezării, actuala tramă stradală din zona studiată prezintă valoarea maximă de vechime, deci o calitate esenţială pentru manifestarea identităţii culturale a întregului oraş contemporan. Chiar dacă nu conservă cu certitudine memoria tramei stradale din orizontul antic al aşezării, trama stradală actuală este esenţială pentru identitatea culturală a oraşului contemporan, datorită conceptului urbanistic modern care a definit relaţia dintre aşezarea pre-modernă şi cea modernă.

Aspectul spaţiului public trebuie să se bazeze pe compoziţia generală a spaţiului. Ar trebui să fie luate în considerare cerinţele funcţionale care îşi propun să creeze spaţii de o calitate înaltă din punctul de vedere al locuirii. Ar trebui să fie create medii propice încetinirii vitezei şi calmării mişcării în oraş. Străzile ar trebui să fie gestionate ca un întreg, prin crearea unei relaţii echilibrate între diferitele părţi ale acesteia. Reconstrucţia nu ar trebui să se facă separat, fără o îmbunătăţire a calităţii generale.

Designul unui spaţiu public ar trebui adaptat diferitelor feluri de mişcare prin spaţiu, de obicei în următoarea ordine:



pe jos
cu ajutorul transportului public
cu bicicleta
cu masina

Această ordine este bazată în special pe gradul cu care fiecare mişcare are impact asupra cerinţelor spaţiale, asupra cerinţelor de energie, asupra poluării etc. Transportul public trebuie să ofere protecţie amplă participaţilor la trafic mai vulnerabili în raport cu cei mai puternici şi mai periculoşi. În acest fel, spaţiul public poate motiva oamenii să se fie mai atenţi la ceilalţi.

Schimbare de strategie în ceea ce priveşte siguranţa traficului

*. Studiu istoric Hanna Derer - PUZ Peninsula, 2008



La nivel național, se remarcă o subdezvoltare a spațiului public. Deoarece economia țării se concentrează în centre urbane consacrate și în agricultura specifică zonelor rurale, orașele românești suferă la gradul de reprezentativitate.

Totuși, există un potențial în amenajarea orașelor. Configurația lor istorică păstrează puncte de adunare definite, artere principale de gabarite propice iar intervențiile urbanistice din perioada socialistă propun zone pietonale largi și noi trasee de legătură.

Imaginea urbană depinde de capacitatea unităților administrative locale de a propune proiecte și de a le putea implementa cu un grad ridicat al calității. Totodată, proiectele trebuie definite de simplitatea soluției, calitatea materialelor și îmbunătățirea manoperei. Prin realizarea sistematică a intervențiilor, administrațiile locale își definesc un sistem propriu de proceduri ce pot fi îmbunătățite cu fiecare proiect.

În esență, investițiile în rutele orașului permit o parcurgere mai ușoară a acestuia, reprezentând baza calității vieții urbane.



026 Alexandria



027 Dorohoi



028 Cugir



029 Râmnicu Sărat



030 Oltenița



031 Hunedoara



032 Drăgășani



033 Dej



034 Lugoj



035 Carei



036 Deva

În general, creșterea traiectoriilor de vizibilitate și a distanțelor de siguranță, lărgirea străzilor dedicate traficului sau segregarea utilizatorilor individuali a fost folosită pentru prevenirea accidentelor. O asemenea abordare a rezultat în faptul că șoferii dădeau mai puțină atenție drumului și conduceau foarte repede, ceea ce a produs multe accidente.

Preferințele curente pentru calmarea traficului se îndreaptă către o îmbunătățire generală a calității spațiului și o reducere a dimensiunii drumului. Drumurile pot fi reduse la minimul permis, barierele de siguranță eliminate, iar zonele pentru pietoni extinse , totul fără a folosi semne și marcaje.

Calmarea traficului

Importanța și caracterul unei străzi determină măsurile de calmare a traficului care trebuie să fie luate. Pot fi luate măsuri în diferite forme, cum ar fi reconstrucția completă a spațiului (foarte costisitoare, dar adesea cea mai eficientă) sau reconstrucția parțială (modificări pe verticală și orizontală), până la simpla modificare a semnelor de trafic (efect imediat fără reconstrucții costisitoare).

Permeabilitate

Când vine vorba de designul spațiilor publice, conectivitatea este importantă. Destinațiile (magazinele, școlile și rutele din zonă) trebuie să fie luate în considerare și trebuie creată o structură logică, permeabilă și un aspect ușor de înțeles al zonei. Cu cât un anumit tip de mișcare ia mai puțin timp și cu cât este mai mare impactul său asupra împrejurărilor, cu atât ar trebui să se mărească permeabilitatea zonei. O permeabilitate și mai mare ar trebui asigurată în special pentru pietoni și bicicliști; în anumite zone traficul poate fi chiar interzis.

O calitate ridicată a caracterului urban al străzilor, precum și folosirea materialelor și suprafețelor schimbă felul în care spațiul este văzut. Șoferii sunt, așadar, motivați să reducă viteza în mod natural, permițând spațiului să fie folosit de toți participanții la trafic.

Lățimea unei străzi și chiar proporțiile unei piețe reprezintă doar niște repere. Fără un context în forma structurii care le definește, ele rămân niște numere. Dimensiunea unei străzi nu este niciodată în sine sinonim pentru o varietate de activități care o îmbogățesc, dacă nu este definită de o structură adecvată.[**]

Strada, ca element de bază al spațiului public, contribuie substanțial la imaginea generală a unui oraș. Străzile reprezintă un element liniar al designului de bază al spațiilor publice. Rolul străzilor într-un oraș nu ar trebui să fie să fie redus la ideea de a transporta. Rolul lor în structura spațială și socială a unui oraș este, de asemenea, de primă importanță. Când ne referim la oraș vorbim de străzi, nu de drumuri. Străzile ar trebui să fie un mediu plăcut pentru plimbare, opriri frecvente și chiar petrecerea unui timp mai îndelungat în structurile lor. O rețea densă de conexiuni creează un oraș viu și facilitează identificarea cu mediul și crearea unei hărți mentale care promovează mersul pe jos.

Caracterul și modul de utilizare a unei străzi sunt determinate de cadrul spațial al acesteia, în special de lățimea străzii și de felul în care este inclusă în structura orașului. Nu întotdeauna o lățime mai mare înseamnă un spațiu de calitate superioară. Este important ca scara umană a lucrurilor să fie păstrată. Așadar, mai puțin poate adesea însemnă mai mult, în funcție de contextul în care se operează.

Potențialul calitativ al fiecărei străzi stă în posibilitatea ei de a acomoda funcțiunea de locuire la capacitate maximă, precum și în confortul pietonilor și al volumului de trafic nemotorizat, în timp ce satisface cerințele volumului de trafic. Volumul de trafic este o variabilă.

Clasificarea străzilor în funcție de lățimea lor și de tipul de trafic nu garantează o calitate ridicată a spațiului public adiacent, întrucât nu înlocuiește alți factori importanți care creează caracterul unui loc. Ca și amplasarea structurii sau a mobilierului într-o clădire, felul în care se circulă pe ea și morfologia acesteia ar trebui să formeze o compoziție armonioasă.

Calitatea detaliilor arhitecturale ale clădirilor adiacente și felul în care fațadele lor sunt utilizate contribuie substanțial la calitatea spațiilor publice de la nivelul străzilor. Pentru ca străzile să fie sigure și locuibile, clădirile trebuie să comunice cu străzile la nivelul parterului. Aceasta se bazează în principal pe tipologia clădirilor, unde sediile serviciilor și ale magazinelor sunt îndreptate către stradă și pot fi accesate de la nivelul acesteia.

În același timp, frecvența cu care sunt stimulate simțurile de la nivelul ochiului, felul în care se accesează clădirile, ferestrele magazinelor și o serie de alte elemente sunt, la rândul lor, importante.

Conceptul de design sau refuncționalizare a spațiilor publice existente ar trebui așadar să aibă la bază importanța străzii în structura urbană a orașului. Străzile pot avea caractere diferite, de la străduțe liniștite sau străzi dedicate cumpărăturilor, la promenade reprezentative.

Este important să fie păstrat un aspect stradal permeabil pentru pietoni. Pasajele nu pot fi reduse la elemente fizice. Vederile de-a lungul străzilor sunt, de asemenea, o parte din peisaj. Ele completează imaginea străzii și ajută pietonii să se orienteze. Aceste imagini ar trebui păstrate și îmbunătățite compozițional folosind copaci sau alei cu copaci.

De fiecare dată când ritmul, scara și amplasarea obiectelor sunt văzute din viteză (de la volanul unei mașini, de exemplu), scara umană dispare, spațiul este deformat, iar gradul de interes în ceea ce privește locuirea este pierdut. Dacă nu se datorează morfologiei sau compoziției, este important să se evite separarea pe grade pe cât posibil, în special dacă este vorba de separarea transportului. Pierderea contactului vizual direct, blocarea relațiilor cu clădirile adiacente la nivelul parterului, dificultatea deplasării pe jos sau sentimentul de nesiguranță în cazul pasajelor subterane duc la sentimentul parcurgerii unui spațiu respingător și greu de locuit.

Spațiile care se creează ca urmare a lățirii unei străzi (piațete, colțuri, arcade etc.) sunt adesea rezultatul unei greșeli „organice”. Ele pot, însă, să reprezinte spații de înaltă calitate ale structurii urbane. Ele asigură totodată ritmul dezvoltării drumurilor și îmbogățesc caracterul unui oraș. În anumite locuri, ele creează spații individuale în fața clădirilor importante.

Intersecția a două străzi poate crea deseori un loc de o importanță mai mare decât cea a străzilor în sine. Potențialul de creare a spațiului generat de intersecții și anomalii spațiale locale poate fi folosit pentru a genera o zonă locuibilă plăcută, informală (de exemplu prin a planta un singur copac într-un loc, mobilier urban, elemente arhitecturale de scară mica și instalații de artă în spațiul public).

La intersecțiile și nodurile de trafic importante din Constanța, unde activitățile și oamenii se concentrează în mod natural, impactul traficului trebuie minimizat prin modificări corespunzătoare al spațiului și trebuie depuse eforturi de a transforma locul într-un spațiu public de înaltă calitate, ușor de utilizat de toate grupurile de locuitori ai orașului.
Cu cât este mai mare volumul și diferența vitezelor diferitelor tipuri

**. IPR Praha. Metropolitni plan: Koncept oduvodneni: Ulice namesti. 2014

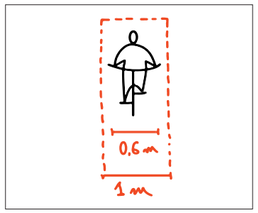
de mișcare, cu atât devine mai mare nevoie de a le separa. Cu cât este mai mic volumul și viteza lor, cu atât este mai ușor să fie ținute împreună. Segregarea mișcării nu contribuie la calitatea unui oraș. Dacă fiecărui tip de mișcare i s-ar da un coridor, utilizatorii săi ar simți că au prioritate în spațiu față de ceilalți. Când tipuri diferite de mișcare sunt mixate, însă, utilizatorii nu mai simt că au control asupra situației, dând mai multă atenție celor din jur. Chiar dacă utilizatorii se simt mai puțin protejați, aceștia sunt, de fapt, mult mai în siguranță. Condiția de bază pentru a permite diferitelor tipuri de mișcare să împartă un spațiu este implementarea.

Manualul își propune să definească potențialul maxim de calitate al unei străzi. În condițiile în care caracterul unui spațiu corespunde importanței sale urbane și clasificării traficului, rezultatul poate fi un spațiu public de calitate. Dacă oricare dintre acești parametri variază în funcție de alții, rezultatul este o calitate scăzută și un spațiu problematic.

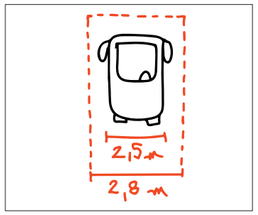
Un impact practic l-ar avea modificarea străzilor existente. Regulile care țin de aspect ar trebui, de asemenea, aplicate construcțiilor de străzi noi, unde nivelul de calitate al locuirii ar trebui evaluat în același timp cu cadrul spațial și volumul de trafic.

Lățimea benzilor de circulație depinde de caracterul traficului în spațiul vizat. Marcajele rutiere nu trebuie folosite în scopul de a delimita benzile de circulație. Impunerea limitărilor de viteză, construirea străzilor la parametrii minimali, eliminarea tampoanelor de siguranță etc. sunt moduri mult mai eficiente în acest sens.

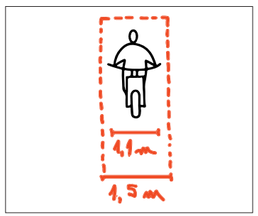
O lățime minimă de 4,00 m pentru străzi cu sens unic este confortabilă atât pentru traficul auto și velo în paralel cu acesta, permițând, de asemenea, accesul mașinilor utilitare, cum ar fi mașinile de gunoi. În cazul traficului foarte scăzut, lățimea carosabilului poate fi redusă la 3,00 m. Pentru zone cu trafic mai încărcat, lățimea carosabilului cu dublu sens de circulație trebuie să fie peste 5,50 m, putând ajunge chiar și la 7,00 m pe Str. Termele Romane, pe care se face accesul către Poarta 1 și Poarta 1bis.



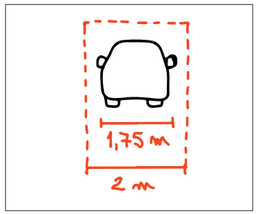
Bicicletă
0,60 m / 1.00 m



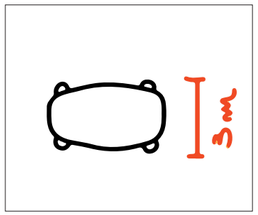
Autobuz
2.50 m / 2.80 m



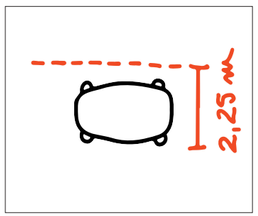
Motocicletă
1.10 m / 1.50 m



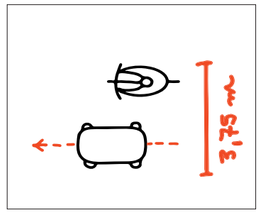
Automobil
1.75 m / 2.00 m



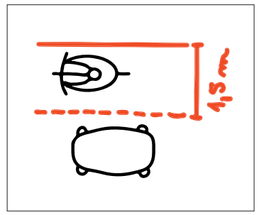
3.00 m - lățimea de bază a benzii de circulație.



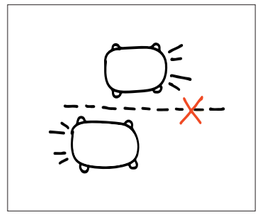
2.25 m - lățimea de bază a benzii pentru depășire.



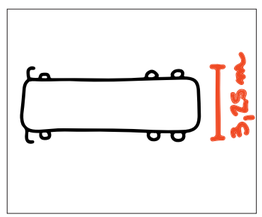
3.75 - lățimea minimă pentru ca un autovehicul și o bicicletă să poată trece unul pe lângă celălalt.



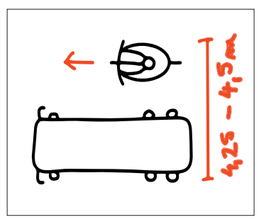
1.50 m - lățimea de bază a pistei de bicicliști, când se află de-a lungul unei borduri sau între două benzi de circulație auto.



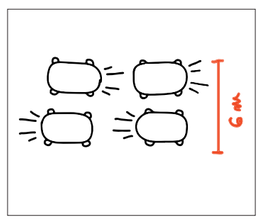
Pe străzile cu trafic scăzut, unde circulația auto se realizează cu viteză foarte redusă, iar vehiculele împart același spațiu, nu sunt necesare marcajele rutiere.



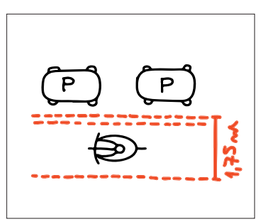
3.25 - lățimea minimă pentru o bandă de circulație parcursă de vehicule de mari dimensiuni.



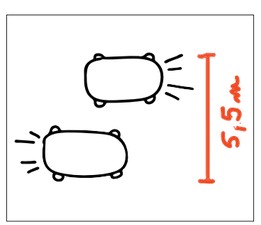
4.25 - 4.50 m - lățimea minimă pentru ca un vehicul de mari dimensiuni și o bicicletă să poată trece unul pe lângă celălalt.



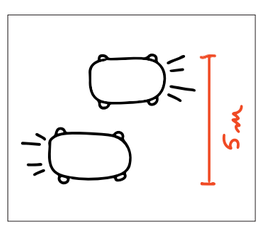
5.50 m (2 x 2.75 m) - străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic.



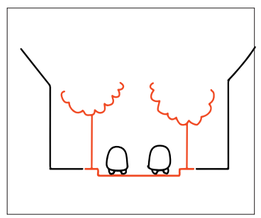
1.75 m - lățimea de bază a pistei de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone cu parcare laterală.



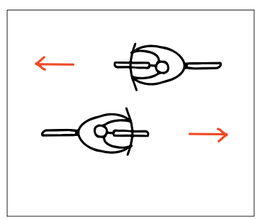
5.50 m (2 x 2.75 m) - străzile cu dublu sens, pentru volum mediu de trafic.



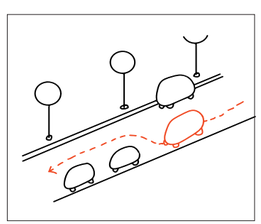
5 m (2 x 2.50 m) - străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus.



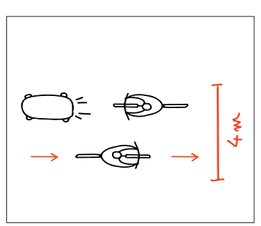
Pomii amplasați pe marginea străzii au rolul de a calma traficul și de a crește calitatea vieții, schimbând dimensiunea și scara spațiului.



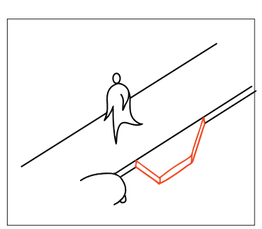
Circulația bicicletelor în ambele sensuri ar trebui permisă în majoritatea străzilor cu trafic redus.



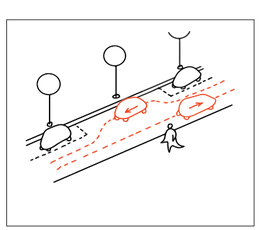
Alternarea poziționării zonelor de parcaje poate ajuta la calmarea traficului, eliminând culoarele care sunt lungi și în linie dreaptă.



4.00 m - stradă obișnuită cu sens unic. Banda pentru biciclete poate avea sens opus. Ea nu afectează traficul auto.



Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație nu trebuie făcută doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.



Dacă discutăm despre situații cu spațiu limitat, unde avem o singură bandă de circulație, trebuie create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri.

Manualul are ca obiectiv să definească potențialul maxim de calitate al unei străzi. În măsura în care caracterul unui spațiu corespunde importanței sale urbane și clasificării traficului, rezultatul poate fi un spațiu public de calitate.

Piețele publice au rol de identificare și configurare permanentă a societății, fiind un loc unde națiunea, orașele, localitățile și comunitățile



037 Girona, Spania.



038 Barcelona, Spania.

Cluj Napoca

În cuvintele primarului orașului Cluj Napoca "Bună Ziua, după cum știți, era o stradă cu două sensuri, fără trotuare, fără spațiu verde, cu stații de autobuz improvizate și cu o canalizare precară."

Strada modernizată are trei benzi de circulație, trotuare de de 1.9 m lățime, două piste pentru biciclete de 1.5 m lățime, 5 treceri de pietoni semaforizate și suprailuminate, marcaj tactil pentru nevăzători sau un sistem facil de traversare pentru persoane cu dizabilități și părinți cu cărucioare cu copii.

Noua stradă dispune de 6 stații de autobuz cu acoperiș verde, 2 standuri pentru taxi și 2 stații de încărcare, cu 4 prize, pentru mașini electrice. Pentru o coerență vizuală, toate cablurile de energie electrica și transmisie date au fost îngropate. De asemenea, întregul sistem de colectare a apelor pluviale și de canalizarea a fost reproiectat.

Spațiul verde a fost îmbunătățit considerabil prin plantarea a 64 de arbori, cu balot, de mari dimensiuni.



039 Cluj Napoca, România, Str. Bună Ziua (preluat https://eclujeanul.ro/noua-strada-buna-ziua-inaugurata-de-un-alai-intreg-din-primaria-cluj-napoca-foto/).



040 Cluj Napoca, România, Str. Bună Ziua (preluat https://eclujeanul.ro/noua-strada-buna-ziua-inaugurata-de-un-alai-intreg-din-primaria-cluj-napoca-foto/).



041 Cluj Napoca, România, Str. Bună Ziua (preluat https://eclujeanul.ro/noua-strada-buna-ziua-inaugurata-de-un-alai-intreg-din-primaria-cluj-napoca-foto/).



042 Cluj Napoca, România, Str. Bună Ziua (preluat https://eclujeanul.ro/noua-strada-buna-ziua-inaugurata-de-un-alai-intreg-din-primaria-cluj-napoca-foto/).



043 Cluj Napoca, România, Str. Bună Ziua (preluat https://eclujeanul.ro/noua-strada-buna-ziua-inaugurata-de-un-alai-intreg-din-primaria-cluj-napoca-foto/).

C.1

tipologii /
1.2 _ piețe

sunt reprezentate și în același timp un loc de adunare. Piața este pentru oraș asemenea unui salon pentru locuință.

Piețele sunt un element compozițional al orașului. Ele reprezintă noduri importante ale rețelei de spații publice, care stau la baza structurii orașului. De asemenea, acestea stau la baza ierarhiei spațiilor urbane și constituie un punct de referință în harta mentală a orașului. În limba engleză, termenul „piață" ('square') este dependent de caracterul compozițional al spațiului, de importanța lui în structurile urbane și de felul în care este folosit. În orașul contemporan, multe piețe au aceasta formă pătrată, chiar dacă ea nu mai răspunde caracteristicilor tipologice și compoziționale a ceea ce înseamnă un loc de adunare și folosirea lui. Așadar, termenul de piață ('square') devine unul lipsit de sens.

Conceptul din spatele configurării unei piețe ar trebui să se bazeze pe rolul acesteia în structura și viața orașului. O piață ar putea lua multe forme în funcție de factorii care îi determină înfățișarea – locația, originea, dezvoltarea istorică, semnificație, caracter, trafic etc. O piață poate avea așadar caracter de parc, unul rezidențial sau reprezentativ etc.

O piață este, de asemenea, definită de calitatea limitelor ei, de felul în care arată clădirile din jur și de cât de mult este construit între aceste limite (în raport cu cât este de deschisă). Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș, definite de clădirile pe care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice de cea mai înaltă calitate. Piețele care sunt traversate de un drum aglomerat suferă din punctul de vedere al felului în care sunt percepute și din cel al calității. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu raportul suprafeței și al înălțimii clădirilor din jur ș.a.m.d.). Nu ar trebui să existe bariere în calea mișcării naturale a pietonilor. Structurile de dimensiuni reduse și copacii pot crea o tranziție plăcută de la nivelul străzilor până la înălțimile clădirilor din jur.

O piață ar trebui să fie multifuncțională. Ea ar trebui să ofere o varietate de activități utilizatorilor săi și libertatea de a se mișca liber, fără restricții. O piață ar trebui să fie un mediu favorabil pentru întâlniri de dimensiuni mari, să aibă suficiente locuri de ședere, suficientă umbră și să conțină elemente care îmbogățesc spațiul, cum ar fi elemente în relație cu apa și instalații artistice.

Parcurile formează structura de bază a peisajului ('landscape') a unui oraș. Acestea ar trebui să fie complementare zonelor pietruite,



Zonele de adunare din cadrul orașului permit coagularea principalelor servicii din localitate. Majoritatea orașelor românești au bine definit zona respectivă, și în multe cazuri au fost supuse unor proiecte de reabilitare.

Deoarece piața, ca modul de configurare urbană, reprezintă o zonă limitată și este destinată unui public larg, prezintă un context favorabil de implementare al unui proiect de revitalizare. Totodată, proiectul pieței centrale definește imaginea generală a spațiului public pentru restul orașului din punct de vedere al atmosferei și al materialității.

Un risc în amenajarea zonelor centrale din orașe constă în mobilarea efectivă a spațiului. Succesul piețelor rezidă în gradul de utilizare, ceea ce depinde de activitățile disponibile în cadrul comunității și de noile echipamente ce pot încuraja noi funcțiuni. Astfel, mobilarea trebuie să ofere materiale robuste, flexibilitate în exploatare și diversitate funcțională.


044 Pașcani

045 Hunedoara

046 Târgu Jiu

047 Vaslui

048 Lugoj


049 Sfântu Gheorghe


050 Reșița

051 Pitești

052 Deva

053 Buzău

054 Târgoviște

Râmnicu Vâlcea

Centrul Municipiului Râmnicu Vâlcea a fost supus unor serii de restructurări în perioada postbelică. Totuși, în anii `80, spațiul central public a fost amenajat într-o tipologie de parc cu alei și garduri vii. Respectiva structură a descurajat adunările oamenilor și a împiedicat dezvoltarea apartenenței civice.

Noua intervenție se remarcă printr-o tratare armonioasă a elementelor existente pozitive și evitarea unei imagini în disconcordanță cu țesutul înconjurător. Axa principală de structură este susținută de trasajul în diagonală al fluxului principal, axă prezentă in-situ precedent restructurării socialiste.

Din punct de vedere al spațiului public, autorii au optat pentru un plan orizontal generos, iar tratarea declivității a reprezentat o oportunitate pentru integrarea scărilor și locurilor de odihnă. În ansamblul său, spațiul public central, reprezintă un exemplu de bune practici, iar anvergura proiectului pentru un oraș relativ mic, sugerează posibilitatea de implementare a unor strategii generoase de regenerare.



055 Râmnicu Vâlcea - Piața Mare (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2018/046/).



056 Râmnicu Vâlcea - Piața Mare



057 Râmnicu Vâlcea - Piața Mare



058 Râmnicu Vâlcea - Piața Mare



059 Râmnicu Vâlcea - Piața Mare



060 Râmnicu Vâlcea - Piața Mare

C.1

tipologii /
1.3 _ spații verzi

străzilor și piețelor. Când vine vorba de viața unui oraș, ele reprezintă o oază verde pentru recreere, relaxare și încărcare cu energie pozitivă. Aspectul lor ar trebui să corespundă acestor principii de bază.

Parcurile ar trebui să fie percepute ca părți de bază ale ecosistemului urban. Ele ar trebui să funcționeze ca parte a infrastructurii verzi. Parcurile pot deveni parte a sistemului de drenaj descentralizat în legătură cu gestionarea apelor pluviale. Proiectarea integrată a sistemului de drenaj descentralizat într-un parc ar trebui să fie o parte integrantă a lucrărilor de amenajare a teritoriului realizate cu privire la caracterul local. În procesul de design al elementelor legate de apă ar trebui să se țină cont nu doar de gradul de locuire a spațiului, ci și de funcția lui în cadrul sistemului.

În primul rând ar trebui să se utilizeze potențialul spațiilor recreaționale cu peisaje (‘landscapes’) care presupun mai puține resurse financiare, precum și zonele naturale extinse, inclusiv acelea care invadează orașul. Trebuie făcute eforturi pentru a face aceste zone cât mai accesibile. Abia după aceea ar trebui gândite noi parcuri.

Atunci când sunt proiectate parcuri noi sau când se recondiționează cele vechi, este important să fie luat în considerare atât contextul urban, cât și cel natural în care se află. Din acest motiv, este important să fie implicat un peisagist, pentru a evalua și a ține cont de aceste contexte și relațiile dintre ele. Mediul înconjurător ar trebui să fie tratat cu grijă. Intervențiile propuse nu ar trebui să deterioreze atmosfera sau mediul natural existent. Designul ar trebui să țină cont de anotimpuri și de schimbările de peisaj de-a lungul anului. Atenția ar trebui să fie îndreptată nu doar pe partea vizuală, ci și pe context , precum și pe importanța copacilor în amenajare, pe folosirea plantelor autohtone, care contribuie la modul în care sunt percepute și funcționează parcurile prin raportare la context. Principalul criteriu are în vedere relațiile locale și cerințele de funcționare și utilizare aplicate în spațiile verzi. Sustenabilitatea este, de asemenea, importantă. Costurile de mentenanță viitoare trebuie calculate în raport cu beneficiile (o analiză costuri – beneficii ar trebui efectuată), într-o fază de început.

Noi parcuri ar trebui create doar în locurile în care acestea lipsesc, prin transformarea terenurilor abandonate. Într-un număr mai mic, parcurile pot apărea, de asemenea, în oraș ca buzunare verzi și pot fi folosite ca elemente compoziționale în structura urbană (curți, spații din jurul clădirilor de sine stătătoare și piețe asemănătoare parcurilor. Aici, elementele urbane pot fi mai masive, iar ideile arhitecturale cu mai multă viziune (ele pot face trimitere la relații diferite de cele naturale). În parcurile istorice, calitatea ar trebui să fie evaluată împreună cu peisajul (‘landscape’), conexiunile și ecosistemul istoric, iar conceptul designului inițial ar trebui, de asemenea, luat în considerare. Limita este și ea un element important. Limita dintre parc și clădirile din jur ar trebui să fie vizibilă și definită. Un parc ar trebui să atragă vizitatori, nu să arate ca un spațiu verde urban greu de atins.

Pavilioane destinate muzicii obișnuiau să fie o parte tradițională a parcurilor – oamenii mergeau în parcuri să fie văzuți și să socializeze. În zilele noastre, pentru a atinge acest scop, este de dorit să se creeze spații pentru recreere, terenuri de sport, locuri de joacă pentru copii, elemente în strânsă conexiune cu apa, cafenele etc. Aceste atracții ar trebui să nu încarce foarte mult locul. Numărul și tipul acestor intervenții depinde de mai mulți factori, printre care se numără dimensiunea lor și timpul de folosire.

Zona peninsulară beneficiază de diferite relații cu frontul la apă, relații s-au aflat într-un proces continuu de transformare și adaptare, în

context



061 Grădină urbană.



062 Simbol al comunității.



Spațiile verzi urbane reprezintă vitalitatea comunității. Imaginea îngrijită a acestora denotă atașamentul local pentru bunăstarea urbei.


063 Arad


064 București, Timpuri Noi


065 București, Ferentari


066 Fetești


067 Mediaș


068 Slobozia


069 Ploiești


070 Călărași


071 Oltenița


072 Deva


073 Curtea de Argeș

C.1

tipologii /
1.4 _ țărmul mării

funcție de contextul istoric, economic și cultural. Putem identifica următoarele tipuri de spații publice caracteristice acestei categorii, care nu au însă o legătură fluidă între ele, relația dintre acestea fiind fragmentată de spații publice reziduale, fără o abordare omogenă: Portul comercial, Faleza Cazinoului, Portul turistic, Plaja.

O abordare de succes a zonei de front la apă (‘waterfront’)trebuie să fie, în primul rând, adaptată schimbărilor pe care diferiți utilizatori le aduc în diferite perioade de timp. Programarea și managementul sunt utile din anumite puncte de vedere, dar flexibilitatea trebuie să fie un punct forte în proiectarea unui astfel de țesut urban. Intervențiile trebuie să fie adaptabile astfel încât să asigure utilizarea spațiului pe tot parcursul anului.

Fronturile la apă care funcționează pe tot parcursul anului aduc beneficii considerabile din punct de vedere social, cultural și economic. Ploaia sau frigul nu constituie un motiv pentru ca malul apei sau faleza să fie goale. O strategie creativă poate ține cont de vremea ploioasă și de iarnă, iar utilizarea inteligentă a facilităților poate oferi protecție împotriva vremii nefavorabile. De asemenea, oamenii se pot bucura de a fi pe timp de noapte în apă, dacă iluminatul este adecvat și evenimentele speciale îi fac să se simtă bineveniți și în siguranță. Zona de front la apă va deveni din ce în ce mai prosperă și mai utilizabilă atunci când va putea fi accesată prin alte mijloace de transport decât vehicule particulare. Avem exemple precum Veneția, Stockholm, Sydney, Helsinki și Hong Kong, unde oamenii se îndreaptă spre malul apei atât pe uscat, cât și pe apă.

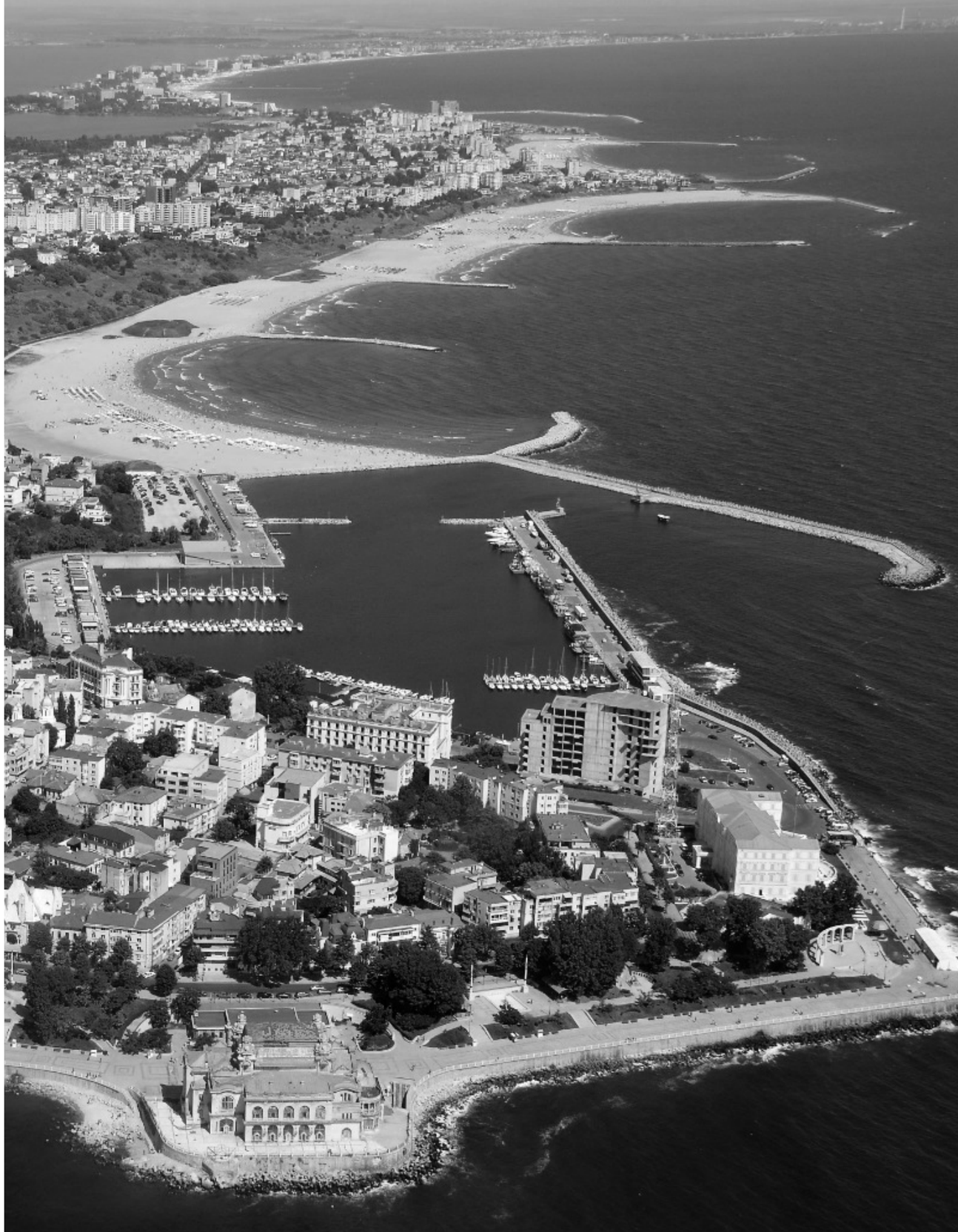
Se pot spori considerabil caracterul și experiența zonei atunci când aceasta este ușor de atins și de parcurs în alte moduri decât cu automobile. Accesul pietonal și pe bicicletă sunt elemente cruciale în amenajarea unui parcurs care să nu fie copleșit de trafic și locuri de parcare, care să creeze un climat sigur, ce încurajează o arie mult mai largă de activități. Amenajarea unor trasee pietonale și velo care să acopere zona perimetrală a peninsulei și care să țină seama și de scurtcircuitări care sa lege perimetrul de punctele centrale de interes, pot omogeniza zona de mal, integrând-o, în cele din urmă, în peisajul centrului istoric.

Clădirile reprezentative, care reflectă totuși scara umană, sunt un avantaj în contextul amenajării frontului la apă, ele deservind o varietate de funcțiuni și atrăgând mase de oameni. În procesul de planificare a intervențiilor de pe malul apei, administrația sau dezvoltatorii privați trebuie să înceapă cu proiectarea unei rețele de spații publice foarte bine conectate, ale căror funcțiuni să fie în concordanță cu nevoile specifice ale comunității care se folosește de ele. Prin orientarea intervențiilor în jurul spațiilor publice, noile construcții vor crește calitatea destinațiilor existente, rezultând un tot unitar, superior din punct de vedere calitativ față de elementele sale componente, considerate independent.

Zona de front la apă (‘waterfront’), în general, este prea valoroasă pentru a permite dezvoltatorilor privați să dicteze direcția intervențiilor. Acest lucru nu înseamnă că intervențiile private nu sunt binevenite și că ar trebui descurajate, ci din contră, ele pot constitui un fundament solid pentru o dezvoltare sănătoasă a zonei. Cea mai bună soluție de revitalizare a spațiilor publice cu front la apă trebuie să considere interesele comunității ca fiind primordiale, iar nu obiectivele financiare, pe termen scurt, ale actorilor privați.

Punctele importante ale zonei ar trebui să fie conectate și încorporate într-o viziune de ansamblu. O zonă de front la apă care are un traseu pietonal continuu, cu diferite activități de-a lungul său, va conecta cu succes destinațiile, permițând ca atractivitatea fiecărui element în parte să consolideze atractivitatea zonei în ansamblul său. Un alt element-cheie este reorientarea publicului spre parcurgerea spațiul pe jos sau pe bicicletă, în locul mașinii. Zonele de promenadă, parcurile, esplanadele nu trebuie să fie o destinație in sine a zonei de conexiune cu apa, ci un traseu unitar care să traverseze întreaga zonă.

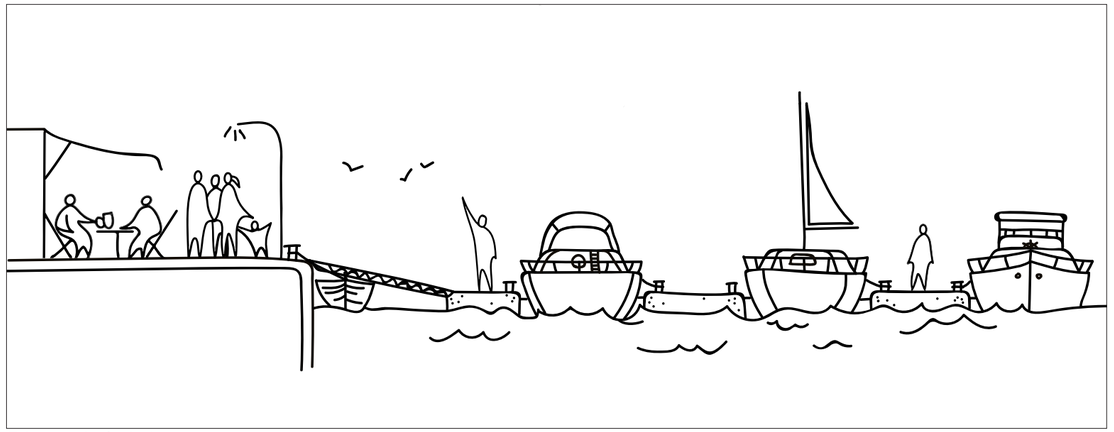
Punctul de atracție al portului îl reprezintă zona de loisir, unde procesul de amenajare dintre public și pri- vat a creat un spațiu armonios unde



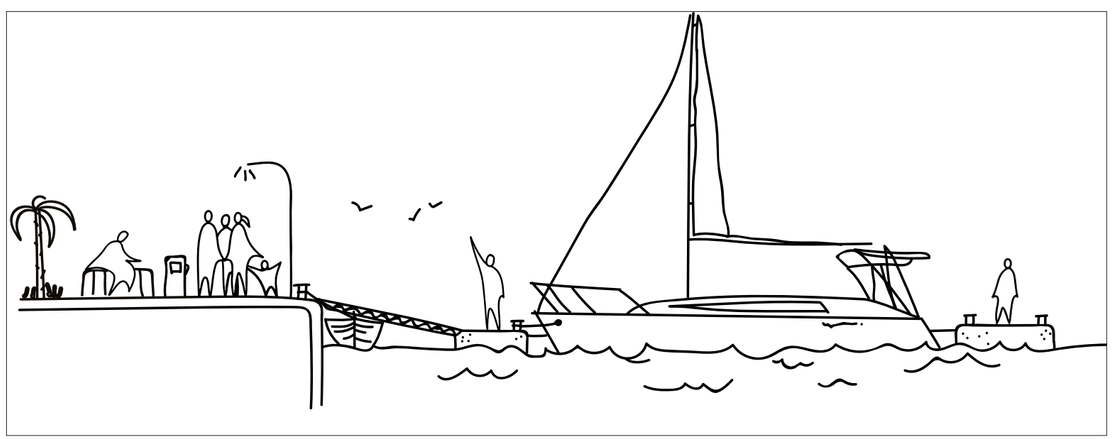
activitățile comerciale se îmbină cu cele de loisir și dau un punct de pornire în amenajarea întregii zone care deservește atât rezidenților, cât și turiștilor, prin amenajarea unor pontoane care oferă acces către bărcile care andochează.

Cu noi conexiuni care îmbogățesc și diversifică viața de-a lungul apei cu aceste spații care includ restaurante, zone de stat care oferă vederi cître viața vibrantă a zonei.

Zona emblematică o orașului, având centrul de in- teres Cazinoul, nu exploatează adevăratul potențial al zonei. Amenajarea existentă a pa-



Existent - tipologia 1



Existent - tipologia 1



074 Portul turistic.



075 Ansamblul portului.



076 Chicago, USA.



077 Valencia, Spania.



078 Copenhaga, Danemarca.

vajului și a cazinoului sunt într-o stare de degradare, iar reabilitarea falezei a fost făcută sumar.

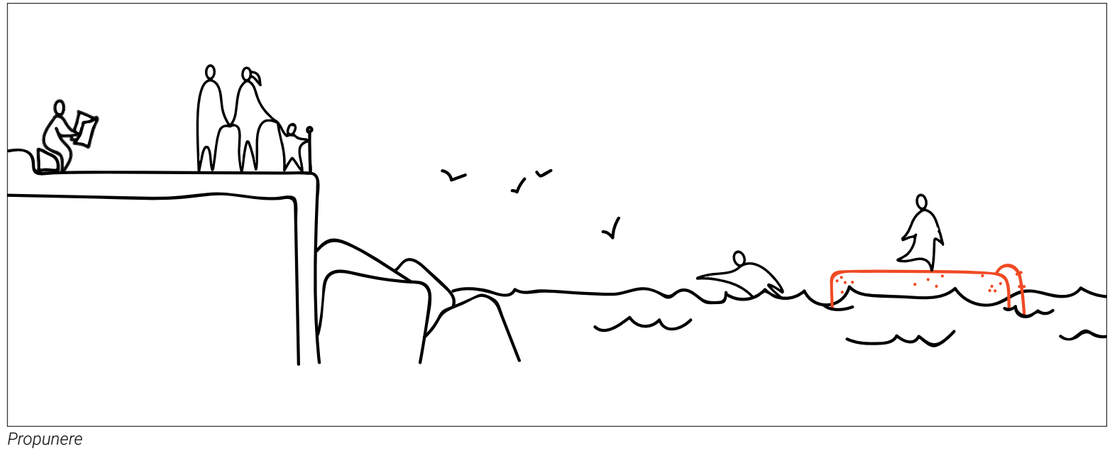
platforme plutitoare pentru înot și scufundări. De asemenea, zona mică de plajă aferentă falezei poate fi extinsă pentru a oferi acces către facilitățile acvatice oferite. Faleza oferă cadrul pentru dezvoltarea vieții publice, un loc pe care oamenii îl pot adapta în propriile moduri.

Un exemplu în a revitaliza faleza într-un loc Un exemplu în a revitaliza faleza într-un loc de recreație și contemplare, ar fi propunerea unor

Zona destinată parcării a fost dezvoltată din necesități pragmatice torită activității intense a portului Constanța. Principala activitate s-a



Existent - tipologia 2



Propunere



079 Cazinoul Constanta.



080 Puncte de repaus cu privire la mare.



081 Holsvrun, Norvegia.



082 Tel Aviv, Israel.



083 Copenhaga, Danemarca.



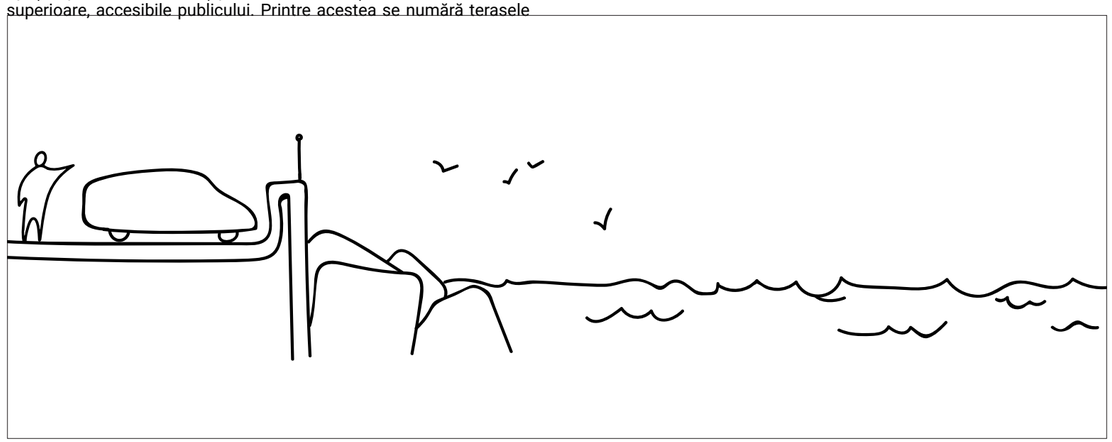
084 Hong Kong.

mutat în noua dezvoltare portuară dinspre Agigea și astfel a scăzut importanța Porții I. Acest schimb de densitate comercială a transformat spațiul parcării într-o zonă neexploatată, poziționată într-un punct strategic pentru dezvoltarea activităților în peninsula Constanța.

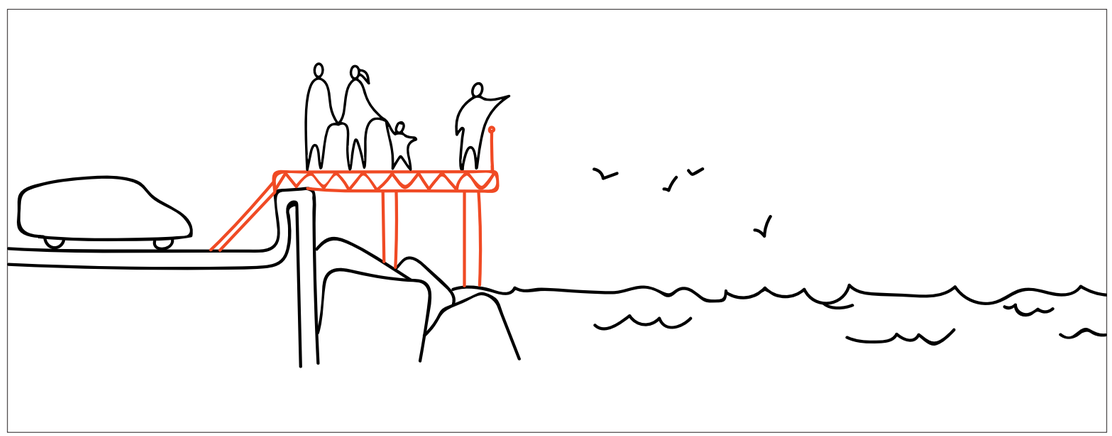
lor o experiență mai plină de viață prin construirea unor pasarele care extind tărâmul public în apă, respirând viața nouă într-o zonă rezervată în mod istoric pentru scopuri industriale.

Prin aceste propuneri se dorește un cadru pentru o cantitate maximă de viață cu o cantitate minimă construită. Oferă rezidenților și turiști-

Spațiile publice într-un oraș pot fi considerate și locurile de la niveluri superioare, accesibile publicului. Printre acestea se numără terasele



Existent - tipologia 3



Propunere



085 Parcarea adiacenta poartei 1.



086 Helsinki, Finlanda.



087 Holsvrun, Norvegia.



088 Berlin, Germania.



089 Helsinki, Finlanda.

Mangalia

Portul turistic Mangalia este cel mai modern port românesc destinat navelor turistice de dimensiuni mici care navigheaza de-a lungul litoralului Marii Negre. Portul și faleza au fost amenajate în perioada 2006-2008 cu finanțare europeană și locală.

Astfel s-a obținut un spațiu public de calitate care îmbină particularitățile zonei cu toate avantajele specifice accesului la Marea Neagră și în care pot acosta până la 146 de ambarcațiuni care beneficiază de spații moderne de acostare și întreținere.



090 Mangalia, România, (preluat https://www.wikiwand.com/ro/Portul_turistic_Mangalia).



091 Mangalia, România, (preluat http://www.mangalia.tv/portul-turistic-mangalia).



092 Mangalia, România, (preluat https://www.wikiwand.com/ro/Portul_turistic_Mangalia).



093 Mangalia, România, (preluat https://www.wikiwand.com/ro/Portul_turistic_Mangalia).



094 Mangalia, România, (preluat https://www.wikiwand.com/ro/Portul_turistic_Mangalia).

C.1

tipologii /
1.5 _ cursuri de apă dulce

„Istoria omenirii este strâns legată de râurile pământului, factorul determinant principal al locației așezărilor urbane. Râurile nu au influențat doar forma și distribuția orașelor noastre, dar și-au determinat relațiile economice și sociale. Într-adevăr, omul a arătat un mare interes pentru căile navigabile din momentul în care au apărut pentru prima dată si avantajele pe care le ofereau (în special cele cu caracter economic). În afară de furnizarea resurselor de apă esențiale, râurile au permis transportul rapid și ieftin al mărfurilor între porturile fluviale și maritime. Relațiile comerciale stabilite între diferite regiuni, popoare și culturi separate de mase de apă de diferite tipuri au fost bine documentate. Trebuie doar să privim la marile capitale și orașe europene, unele situate pe sau lângă un râu, altele extinzându-se treptat pe ambele maluri, de exemplu: Paris și Sena, Londra și Tamisa, Roma și Tibru, Viena și Dunărea și Varșovia și Vistula. Pe scurt, porturile fluviale și litoralele - originile unui oraș - au asigurat progresul economic, progresul intelectual și dezvoltarea culturală a societății umane în ansamblu.

Cu toate acestea, relația dintre orașe și râurile lor a fost una extrem de complexă, constituind o provocare ineludabilă a coexistenței între două sisteme foarte diferite: mediul fluvial, caracterizat prin schimbare, diversitate și ocuparea ocazională a spațiului în timpul inundațiilor și mediul urban, uniform, continuu, al utilizărilor exclusive și al produselor fabricate de om. Fiecare oras străbătut de râu este unic, iar frontierele râurilor au fost tratate în mod distinct de urbanisti în funcție de caracteristicile râului mediu, de exemplu, factorii hidromorfologici ai bazinului său și episoadele de inundație legate de regimul său hidrologic.

De asemenea, caracteristicile mediului urban: investiții public-private sau absența acestora, procese de marginalizare sau dimpotrivă, crearea de noi hub-uri urbane, deși guvernate întotdeauna de o logică a „cercurilor vicioase” și „virtuoase”. În cazul european, în anii ’80 și ’90 au fost implementate planuri de restaurare a mediului și de regenerare urbană a fețelor râurilor și au permis integrarea mediului natural în țesătura urbană. Orașe precum Londra (Donofrio 2007), Paris (Djament-Tran 2012), Hamburg (Hans 2008), Manchester (APEM & Agency Agency 2010), Lisabona și Genova (Moretti 2010), Lyon (Bravard 2004), Rotterdam (Moretti 2008) și Salonic (Tastoglou și Vagiona 2012) sunt exemple paradigmatice ale reînnoirii strategice a versanților și a litoralelor.”*

Aceste noi politici pentru gestionarea zonelor fluviale urbane au răspuns, în primul rând, la apariția - în sensul cel mai larg - a mișcării de mediu și, în al doilea rând, la voința de a reconcilia restabilirea ecosistemului fluvial cu utilizarea acestuia de către locuitorii orașului. Zonele de pe malul râului au trecut de la a fi percepute ca spații „marginale” și „marginalizate” la a face parte dintr-un nou model care, în diferite grade, reevaluează valoarea socială, economică și peisagistică, permițând cetățenilor să se bucure de un oraș care are a reușit să se întoarcă și să-și înfrunte râul încă o dată. Fără îndoială, aceste noi politici de management au fost favorizate de adoptarea, în 2000, a Directivei-cadru pentru apă, care a contribuit la stabilirea unei serii de ținte privind calitatea mediului, pe care planificatorii urbani ai secolului XXI le-au avut.

„Râul și inovația sa pentru centrul orașului este un subiect destul de larg. Prin urmare, este discutat în diferite aspecte în lucrările oamenilor de știință și în istoria urbanismului. Deși există posibilitatea de a clasifica toate aceste puncte de vedere diferite, în consecință, în funcție de obiectul principal al intereselor:
- Funcția (râul ca „centru funcțional”)
- Social (râul ca spațiu public, deschis)
- Ecologic (râul ca stabilizator ecologic)
- Vizibilitate (râul ca formant al identității vizuale)

Conștiința despre rolul râului ca loc urban de agrement perfect amplasat în centrul orașului s-a consolidat in Europa mai devreme decât în România. Oamenii, planificatorii s-au îndreptat către dimensiunea umană, apoteoza auto fiind stopată. Planificatorii urbani au încercat să adapteze spațiile orașului, să deschidă zonele naturale mai mult pentru pietoni si bicicliști decât pentru vehicule. Procesul de întoarcere a râurilor către oameni a început la odată cu constientizarea importanței acestuia ca centru urban. De exemplu, râul din Arhus, Danemarca, care a fost transformat în stradă în anii 1930, a fost schimbat în spații deschise pentru oameni în 1998 și activitateade deschidere a continuat până în 2008. Râul și litoralele sale au devenit cel mai popular spațiu de agrement din oraș.”**

* Urban planning in riverfront areas. A case study of a mediterranean city: Terrassa (Catalonia, NE Spain), pg. 14-20

** URBAN RIVERS - VITAL SPACES MANUAL FOR URBAN RIVER REVITALISATION, REURIS Project Team, pg. 1-270



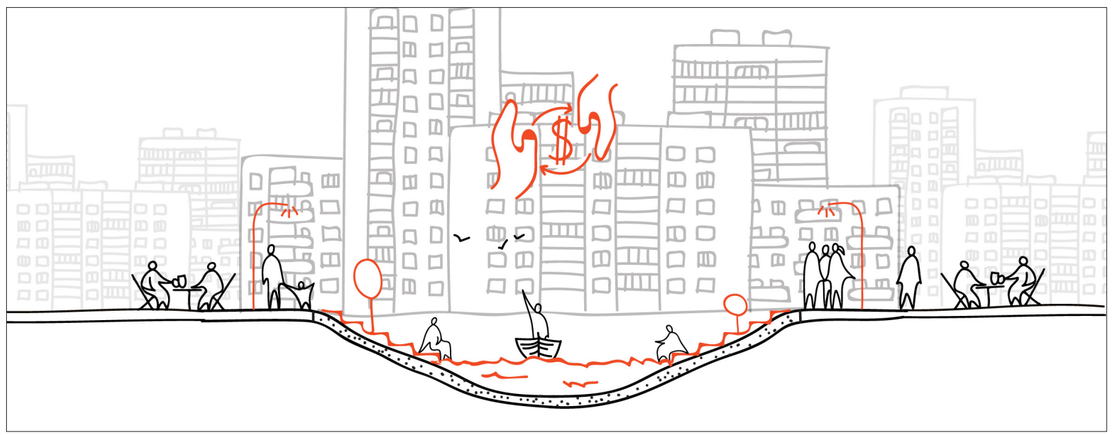
Rolul râului în sine este intr-o scădere semnificativă. Potențialul funcțional al râului nu este utilizat în mod suficient, incluzând turismul naval, pescuitul recreațional (spațiu de agrement și comercial). După Revoluția de la 1989, rolul funcțional al râului în orașele nu a crescut, ci doar s-a erodat mai departe.

Investițiile de pe fronturile la apă nu pot fi considerate ca fiind de tip "izolat", ele constituind nu numai o parte din structura orașului și „fața-da" râului, ci un element al structurilor liniare sau de rețea a coridoare-lor ecologice și a sistemelor hidrologice. Este esențial să fie introduse metode de planificare integrată care iau în considerare impactul in-vestițiilor asupra calității mediului natural și cultural, activarea căilor navigabile, atractivitatea traseelor turistice urbane precum și riscul de inundații. Revitalizarea este un proces continuu. Planificarea locală trebuie să se bazeze pe analize profunde ale principalelor funcții și conținutul estetic de pe malul apei. De asemenea, revitalizarea trebuie să fie flexibilă pentru a permite adaptarea la schimbările vitale din me-diul urban.

Prioritățile de revitalizare ale fronturilor la apă depind de specificul loc-ului în structura funcțional-spațială urbană. Aspecte socio-culturale și estetice vor au o prioritate ridicată în dezvoltarea centrului compact, în timp ce parcurile mai mari și pădurile municipale oferă o oportunitate pentru revitalizarea naturală și crearea biotopurilor de apă. Cu toate acestea, în toate domeniile este necesar să se folosească orice oc-azie pentru a crește accesibilitatea și atractivitatea malului apei, pre-cum și creșterea capacității de retenție și a biodiversității.



Existent - tipologia 1



Existent - tipologia 1



095 Tucea.



096 Călărași.



097 Sulina.



098 Sibiu.



099 Aarhus, Danemarca.



100 Varșovia, Polonia.

Caracterul ambivalent sub care râurile funcționează în orașe poate fi văzut și în interiorul compoziției lor urbane. Excluzând aspectele utilității naturii, cum ar fi accesul la apă, fortificații naturale și comunicare și transport convenabil, merită menționat faptul că prezența apei în peisaj oferă oamenilor multă emoție pozitivă.

Râul, precum și alte corpuri de apă, sunt locuri în care oamenii vor să petreacă timp. Crearea zonelor de agrement a fost adesea legată de prezența apei în peisaj.

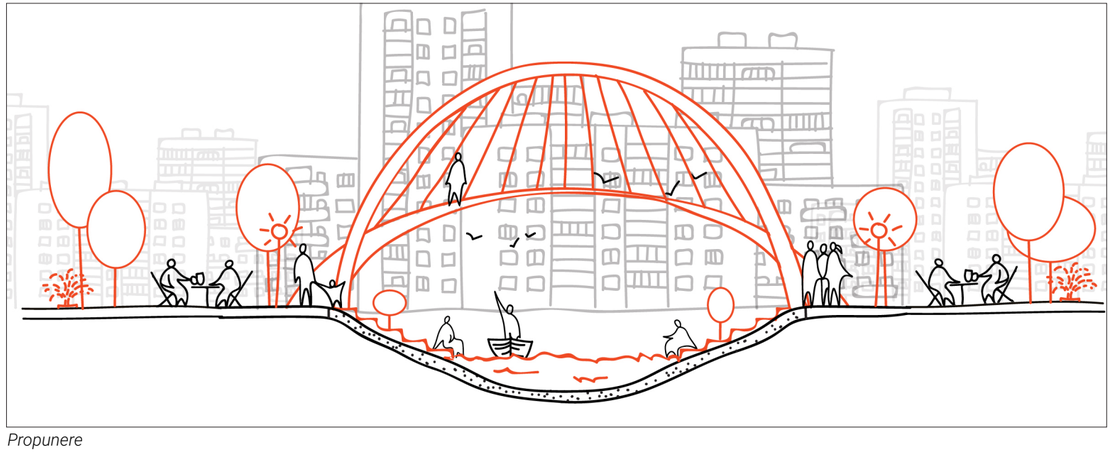
Malurile râurilor ar trebui să fie accesibile fizic și vizual pentru cetățeni și turiști de toate vârstele și toate categoriile de viață. Spațiile publice de înaltă calitate trebuie să asigure accesibilitate pentru persoanele cu handicap și continuitatea rutelor de agrement de pe malul râului.

Acceptarea transformărilor este o condiție prealabilă pentru participarea rezidenților în procesul de revitalizare și de păstrare a rezultatelor sale. Acest lucru poate fi realizat prin cooperarea cu comunitatea locală, oferind informații complete despre intențiile de investiții și de satisfacere a nevoilor și așteptărilor sociale. Este crucială creșterea constantă a conștientizării ecologice a societății prin programe educaționale atractive care vizează diferite grupuri sociale (nu numai copiii și tineretul).

Cel mai înalt nivel de acceptare socială este atins atunci când costul transformarii și conservarii zonelor revitalizate este împărțit. Acest obiectiv poate fi atins prin parteneriate publice-private. Autoritățile locale trebuie să garanteze un proiect de înaltă calitate, dezvoltare teritorială, precum și sustenabilitate socială. Implicarea capitalului privat asigură rentabilitate economică și facilitează ritmul de dezvoltare a zonei. Dezvoltatorii privați ar trebui să fie obligați să partajeze costul modernizării spațiilor publice de pe malul apei. Coordonatorii procesului de revitalizare ar trebui să garanteze beneficii pe termen lung sub aspecte economice, sociale și ecologice.



Existent - tipologia 2



Propunere



101 București.



102 Vatra Dornei.



103 Sena, Paris.



104 Tamisa, Londra.



105 Tamisa, Londra.



106 Amsterdam, Olanda.

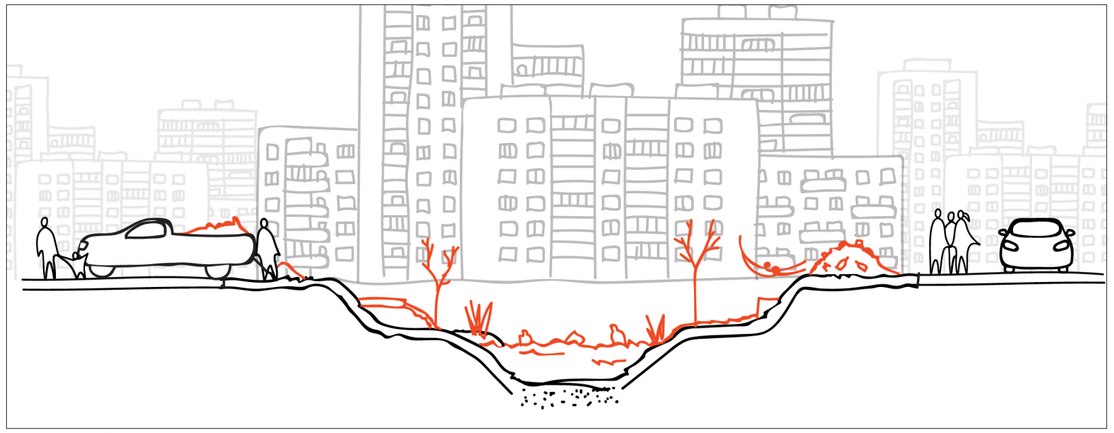
Situația calității apei râurilor nu este cea mai mare problemă ecologică din România (majoritatea râurilor îndeplinesc criteriile claselor bune și moderate ale calității apei). Cu toate acestea, nu există suficiente spații verzi de-a lungul râurilor din orașe, care ar putea face o parte integrantă din sistemul spațiilor verzi urbane și care nu numai că ar putea împlini aspectul social sub formă de spațiu public, dar ar garanta echilibrul ecologic al orașului.

Beneficiile cursurilor de apă din aglomerările urbane sunt reflectate în impactul asupra sănătății si asupra oamenilor: protecție contra zgomotului (nevoia umană de pace și de a fugi de sunetul străzilor aglomerate, care astăzi reprezintă o amenințare majoră pentru sistemul nervos uman), poluarea (zonele verzi de lângă râu pot absorbi praful orașului, fumul, mirosurile, purificând aerul), soarele (în zilele călduroase de vară, suprafața rece a apei si spatiile verzi creează cel mai bun mod de a vă proteja de temperaturi ridicate si de umiditate schimbătoare), înghesuiala din oras (pentru diferite vârste, suprafata amenajată a râului poate oferi caracteristici si continut in cadrul tesutului urban).

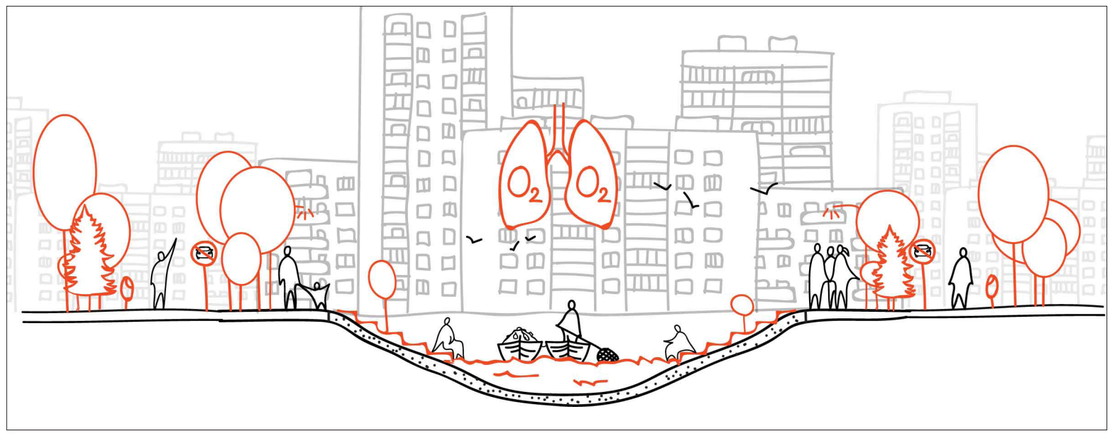
Calitatea înaltă a apei de suprafață este o condiție necesară pentru revitalizarea sustenabilă a zonelor de râu. Eliminarea surselor de poluare din zona bazinului trebuie urmărită îndeaproape împreună cu creșterea capacității de auto-curățare a corpurilor de apă.

Acțiunile de renaturalizare necesită un diagnostic prealabil al bazinului hidrografic condițiile, ajustarea obiectivelor la capacitatea și nevoile zonei de scurgere specifice la ulterior procedați la re-naturalizarea câmpiei inundabile. Re-naturalizarea albiilor în sine ar trebui să fie etapa finală a acțiunilor pentru a preveni distrugerea zonelor transformate.

Limitele zonelor de scurgere a apei menajere nu coincid cu frontierele administrative. Astfel, revitalizarea eficientă a zonelor de pe malul râurilor necesită cooperare transregională sau internațională. Este esențial ca experiențele și cunoștințele la nivel trans-național să fie împărtășite între entitățile implicate în procesele de revitalizare a spațiilor urbane fluviale la diferitele niveluri și etape de planificare și realizare.



Existent - tipologia 3



Propunere



107 Poluare pe suprafața apei - Timișoara.



108 Instalație de deversare a apei menajere - București.



109 Medgidia.



110 Arad.



111 Colmar, Franța.



112 Cesky Krumlov, Cehia.

Există o mulțime de exemple în întreaga lume în care râul este principalul formant al identității orașului. Cu toate acestea, în România, râul a fost întotdeauna granița orașului (protecție împotriva lumii din afară), nu axa. Este trist să recunoaștem, dar râul (trăsătura valoroasă) dată de natură nu este acceptat ca fiind ceva excepțional care merită pus in valoare.

Litoralele sunt cruciale pentru definirea imaginii orașului în ceea ce privește turismul și dezvoltare recreativă, precum și pentru crearea unui spațiu de integrare socială și evenimente culturale. Aceste informații ar trebui utilizate pentru promovarea adecvată a acțiunilor de revitalizare a fronturilor râurilor.

Moștenirea comună a unui oraș și a râului, precum și evenimentele, structurile urbane și resursele naturale ar trebui să determine caracterul și sensul peisajelor de pe malurile unui râu. De asemenea, relicvele unui trecut industrial constituie un element integrant al identității zonelor de râu.

Experienţa internaţională a ultimelor decenii ne arată cât de preţuită este azi prezenţa unui râu în oraş, cât de intens este valorificată şi cât de consecvent se recuperează potenţialul fronturilor la apă pentru a conferi semnificaţie şi identitate spaţiului public. În condiţiile în care orașului îi lipsesc acut astfel de spații, neglijarea râului este marca unui comportament anacronic.



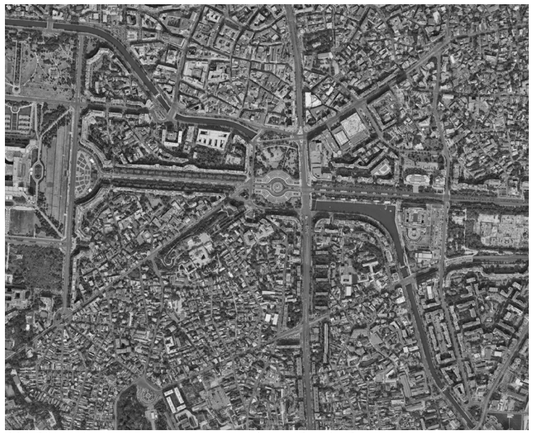
Existent - tipologia 4



Propunere



113 Traseul râului a definit orașul de-a lungul dezvoltarii sale urbane - Timișoara.



114 Râul definește caracterul orașului (micul Paris) - București.



115 Sulina.



116 Oradea.



117 Praga, Cehia.



118 Porto, Portugalia.

Reghin

Proiectul din orașul Reghin a fost promovat de către comunitatea locală, în special tineri arhitecți ce au crescut în oraș și aucrezut în dezvoltarea spațiului public. Demersul proiectului se remarcă printr-o inițiativă aparte în contextul românesc. Se poate considera că demersul s-a axat pe cetățeni și nu pe administrarea locală. Echipa de arhitecți a urmărit convingerea publicului și apoi convingerea autorității locale, și au reușit printr-o comunicare validă și realistă să obțină suportul orașului.

În vederea realizării, au fost necesare cedări de drepturi de proprietate, iar comunitatea locală a acceptat sacrificarea unor beneficii personale pentru beneficiul urbei. În urma finalizării, toți actorii participanți direct, dar și indirect, acceptă succesul intervenției. Utilizarea noului spațiu public adună toate categoriile de vârstă iar prin diversitatea funcțională există o atracție constantă pentru zona respectivă. Deși inițial un grup de cetățeni au fost nevoiți să renunțe la anumite facilități spațiale, se constată o creștere a valorii imobiliare datorită calității spațiului public.



119 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



120 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



121 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



122 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



123 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



124 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



125 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).



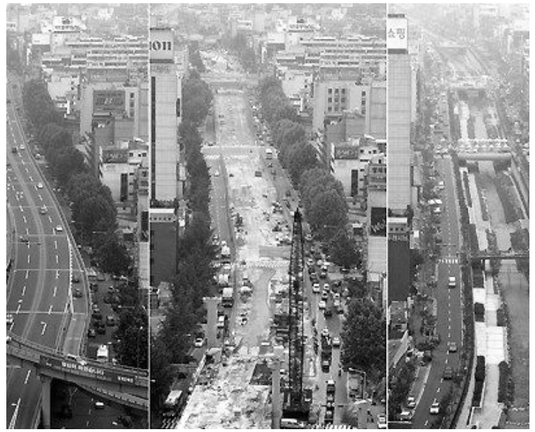
126 Reghin, România, canalul Morii (preluat https://www.publicspace.org/works/-/project/h210-recoveing-of-the-moirii-canal).

Seul

Proiectul din Seul reprezintă un exemplu concret de schimbare a direcției de dezvoltare a spațiului public. Metropola asiatică s-a dezvoltat alert după războiul din anii `50, iar direcția generală a spațiului public s-a concretizat în proiecte de infrastructură de anvergură menite susținerii avântului economic.

La sfârșitul secolului XX s-a remarcat o nevoie a comunității locale, de proiecte publice destinate circulației pietonale și recreaționale. Astfel în anii 2000 s-a dezafectat o principală arteră ce străbătea metropola și s-a realizat o arteră pietonală de-a lungul vechiului râu. În amenajarea spațiului s-a optat pentru o diversificare a zonelor funcționale și de recreere, fapt ce a atras un public larg.

Deși proiectul a fost puternic criticat în stadiul de elaborare, datorită costurilor ridicate, la deschiderea acestuia s-a remarcat succesul imediat al intervenției și nevoia publicului pentru spații de recreere. Respectivele proiecte au menirea de a demonstra capacitățile de revigorare și de implementare a unor strategii dedicate calității vieții urbane.



127 Seul, Coreea de Sud, râul Cheonggyecheon (preluat https://medium.com/vision-zero-cities-journal/paradigm-shift-in-seoul-3895fe381b61).



128 Seul, Coreea de Sud, râul Cheonggyecheon (preluat https://medium.com/vision-zero-cities-journal/paradigm-shift-in-seoul-3895fe381b61).



129 Seul, Coreea de Sud, râul Cheonggyecheon (preluat https://urban-regeneration.worldbank.org/Seoul).



130 Seul, Coreea de Sud, râul Cheonggyecheon (preluat https://urban-regeneration.worldbank.org/Seoul).



131 Seul, Coreea de Sud, râul Cheonggyecheon (preluat https://urban-regeneration.worldbank.org/Seoul).

C.1

tipologii /
1.6 _ context montan

„Munții sunt atât o condiție geomorfologică intangibilă cât și un „marker” de structurare a identității pentru un număr bun de activități în regiunea Munților Carpați. Și totuși, aceștia ies în evidență datorită absenței lor din politicile metropolitane. O astfel de absență pune în discuție relația dintre țesutul urban și necesitatea de a-și regândi relația cu munții și pârtiile lor în toate aspectele și specificitățile sale.

Imaginea munților, așa cum este folosită în lecturile de specialitate, nu a scăpat de conceptele impuse de modernitate: ele sunt prezentate ca o rezervație naturală care trebuie păstrată, o emblemă de prezervat și o zonă de activitate recreativă predată turismului. Dincolo de ceea ce nu poate fi descris decât ca o viziune funcționalistă a unui oraș montan, adică o viziune care consideră munții doar ca un obiect printre multe alte obiecte, ce activități de urbanism au fost efectiv derulate. Motivul pentru care zonele montane sunt considerate zone cu un specific aparte care trebuie analizate și delimitate cu atenție este legat de altitudine și uneori de condițiile climatice specifice.

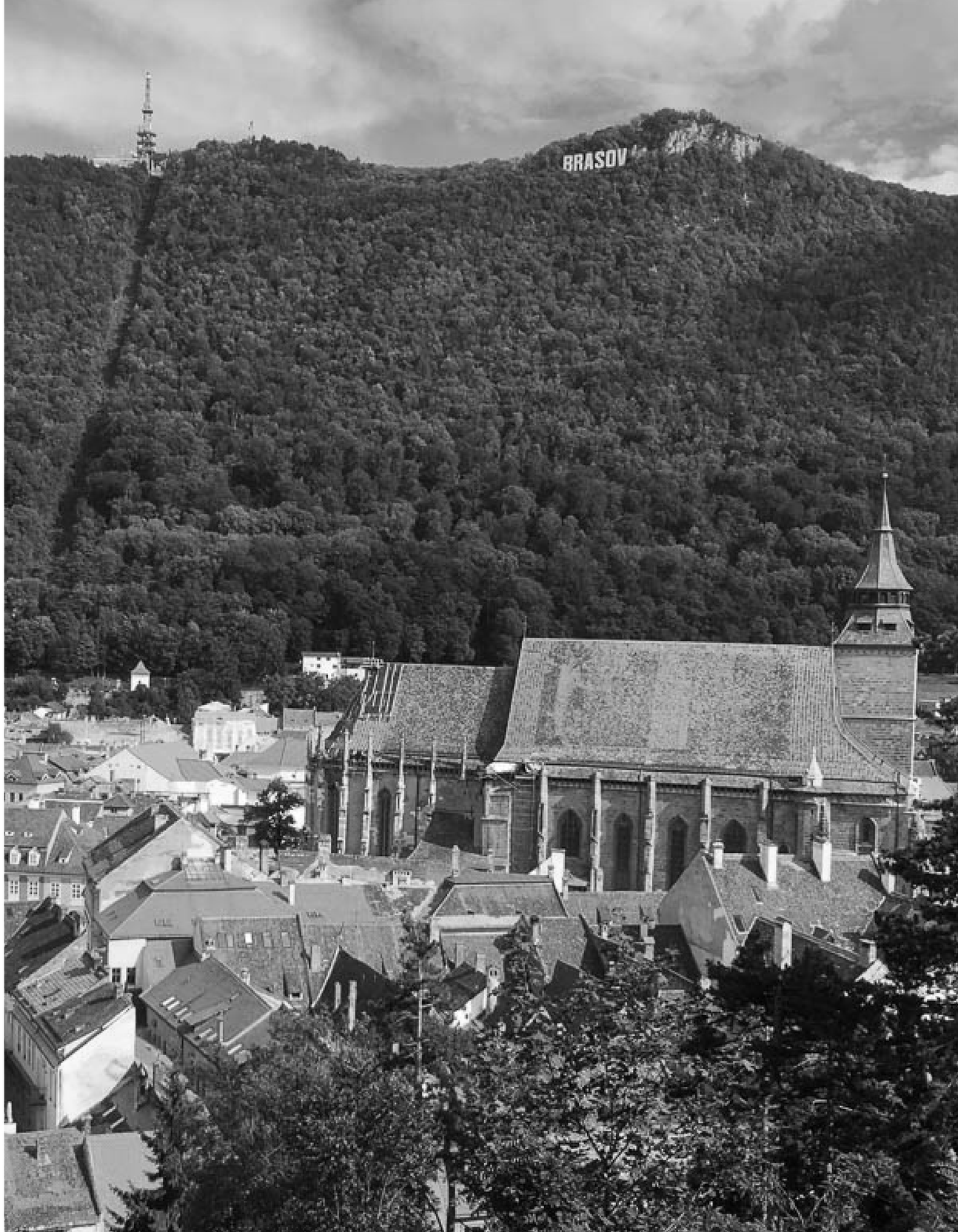
Altitudinea are un rol important în configurarea vieții oamenilor din aceste spații. Astfel, la peste 1.000 m se întâlnesc sate și cătune „risipite” cu împrejmuiri largi pentru creșterea animalelor în siguranță față de viețuitoarelor sălbatice. Sub 1.000 m se află însă condiții favorabile vieții și activității oamenilor ceea ce face ca o mare concentrare de așezări să se înregistreze în spațiul montan din depresiuni, de pe văi etc.

Plafonul maxim al așezărilor permanente în Carpați este marcat de localitățile Fundata (satul component Fundăţica are case ce ajung la 1820 m) în culoarul Rucar-Bran-Dragoslavele din Carpații Meridionali și Moldova-Sulita (1360 m) în nordul Obcinei Mestecanișului, iar pentru Carpații Occidentali trebuie văzut mai sus. Este vorba de locuințe izolate ale acestor așezări care sunt însă locuite permanent. Zona montană are o densitate a populației mai mică în raport cu restul țării, astfel că aici se găsesc cele mai bine conservate regiuni. Totodată densitățile cele mai mari (peste 100 loc/kmp) sunt legate în primul rand de ariile depresionare și de prezenta unor orașe mari (Valea Jiului, Baia Mare, Hunedoara, Resița, Depresiunea Brașov, Văile Prahovei, Trotusului și Bistriței). Densitățile cele mai reduse (sub 50 loc/kmp) reprezintă o mare parte din spațiul carpatic și caracterizează ariile locuite temporar cu folosința pastorală, forestieră sau turistică.

Orașele din Carpați sunt localizate pe văi, în depresiuni, în areale cu resurse de subsol (Petroșani, Hunedoara, Reșița etc.) și cu izvoare minerale, în apropierea trecătorilor și de-a lungul căilor de circulație transcarpatică (Brașov, Deva etc.). În Carpați domină numeric orașele mici și foarte mici, majoritatea apărute ca urmare a dezvoltării unei industrii de tip monoindustrial, sau care au o singură funcție importantă (extractivă, turistică, de transport). Așezările rurale reprezintă peste 9/10 din numărul total al așezărilor din Carpați. Din punct de vedere al numărului de locuitori, predomină satele care au sub 1500 de locuitori.

La prima vedere, termenul „oraș montan” poate părea paradoxal, cele două termene aparținând unor categorii geografice antagoniste. Atributele lor, delimitarea spațială și valorile de identitate se dezvoltă într-o relație de alteritate care caracterizează modernul: lume civilizată versus neîmblânzită. Într-adevăr, ideea că orașele situate în munți ar putea constitui entități spațiale, culturale și politice unice continuă să fie subiect de dezbatere academică. De exemplu, recenta recalificare a „orașului montan”, prezentat atât ca o utopie urbană, cât și ca un proiect politic care încearcă, printre altele, să încerce noi modalități durabile de creare a interacțiunii între ecologie și dezvoltare. În ceea ce privește Brașovul, ideea unei „metropole montane” permite reînnoirea interacțiunii dintre oraș și mediu.”*

* Charles Ambrosino and Jennifer Buyck, « The Mountain Metropolis's Land Design Project. Grenoble, from Plain to Slope », Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine [Online], pg. 1-12

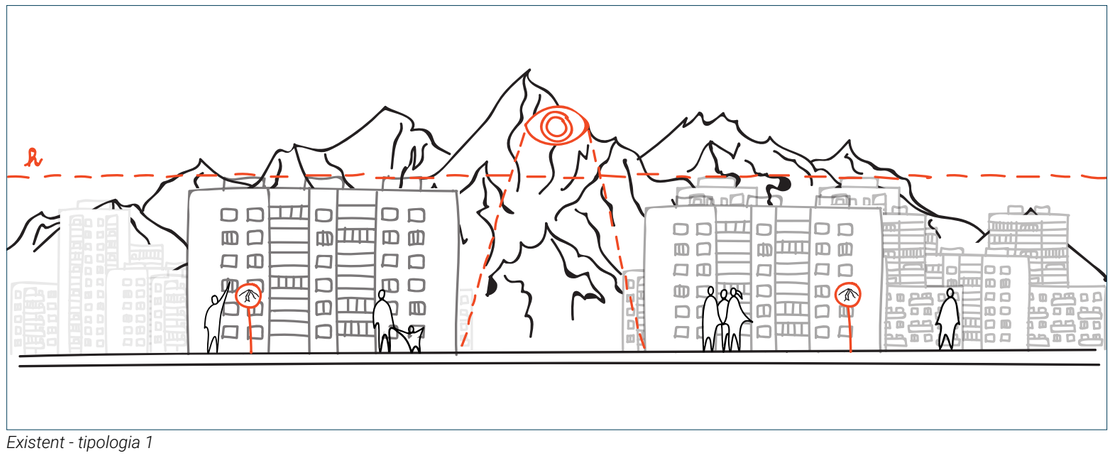


Primul termen definitoriu pentru dezvoltarea urbană poate fi denumit „naturalist”, în care muntele acționează ca o rezervație, un mediu care este organizat în conformitate cu asociații ecologice foarte diferite de cele ale orașului și trebuie adăpostit și protejat prin reguli de dezvoltare foarte speciale.

Marea varietate de peisaje și patrimoniu este un alt indicator al puterii diversității orașelor montane. Protecția și promovarea acestor două componente esențiale ale mediului de viață sunt de-o importanță structurală esențială pentru construirea unei metropole montane care să atragă putere din diversitatea sa. Afirmarea caracterului muntos al metropolei ar trebui să contribuie la integrarea teritoriului și la coerența urbană.



Existent - tipologia 1



Existent - tipologia 1



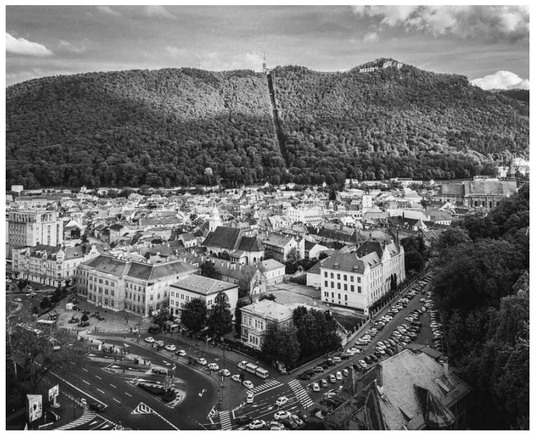
132 Piatra Neamț.



133 Predeal.



134 Brașov.



135 Brașovul și proximitatea față de formațiunile montane.



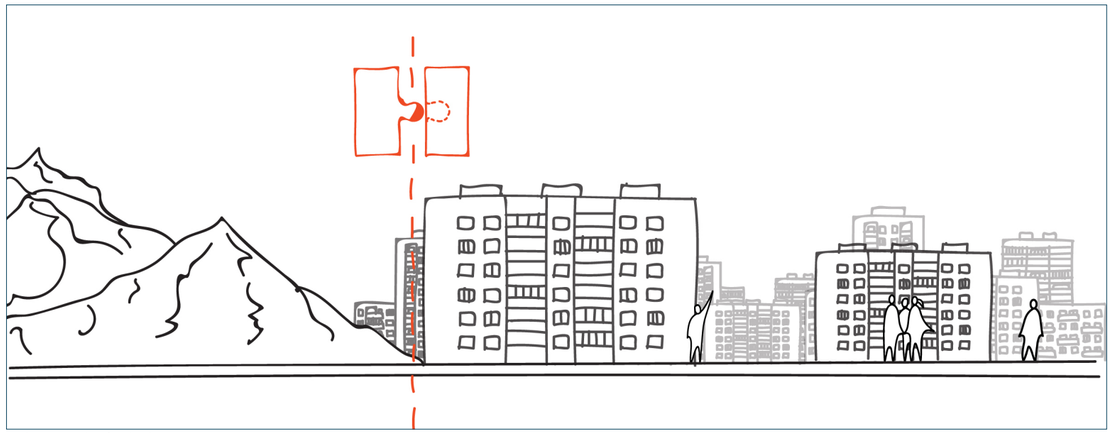
136 Lucerne, Elveția.



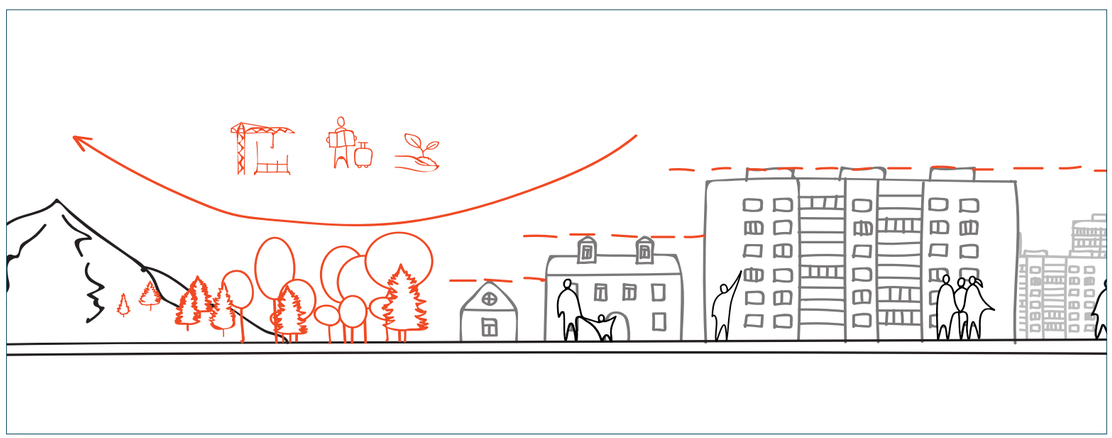
137 Innsbruck, Austria.

Al doilea termen poate fi denumit „estetică”, în care distanțarea de munte se realizează prin munca de revelație (prin păstrarea perspectivelor) și compoziția urbană care are grijă să evidențieze o astfel de emblemă monumentală (muntele ca emblemă).

Deoarece versanții montani coboară până la orașul în sine și sunt atât de evidente oriunde vă aflați pe teritoriul său, ar fi înțelept ca orașul în cauză să-și afirme statutul de „oraș montan” și în acest sens, să-și regândească relația cu munții și versanții lor în toate aspectele și specificitățile sale.



Existent - tipologia 2



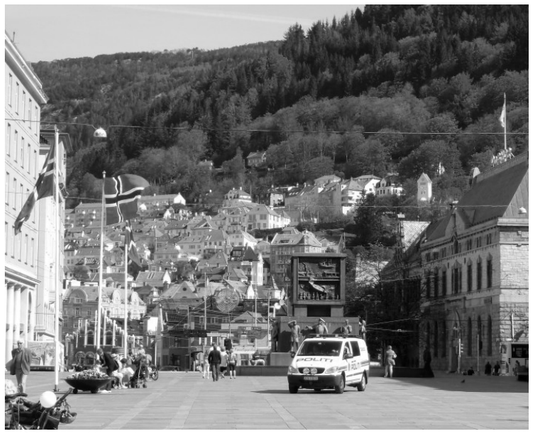
Propunere



138 Predeal.



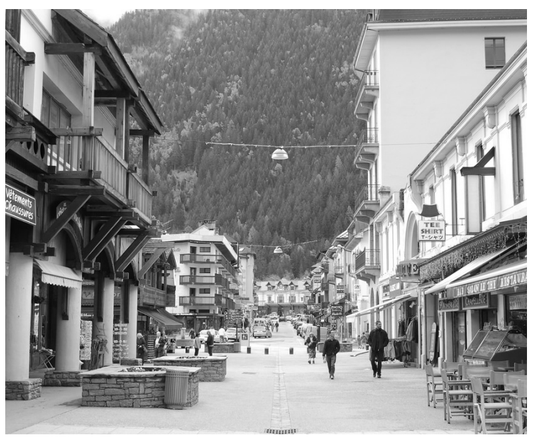
139 Exemplu de bună implementare - Bușteni.



140 Bergen, Norvegia.



141 Innsbruck, Austria.



142 Chamonix, Franța.

Al treilea termen poate fi denumit „marketing”, în care muntele devine un simbol, s-ar putea spune chiar un marker, al distincției spațiale și funcționale (în special, prin activități turistice și recreative) cu scopul de a asigura atractivitatea teritoriilor sale (muntele ca atracție).



Existent - tipologia 3



Propunere



143 Vedere panoramică a orașului Brașov (Vf. Tâmpa).



144 Vedere panoramică a orașului Brașov și traseul cu telecabina. (Vf. Tâmpa).



145 Predeal, România.



146 Rio de Janeiro, Brazilia.



147 Halder Kulm, Elveția.

Predeal

Tema proiectului a constat în reabilitarea a două străzi, amenajare unei parcări terane și construcția a trei parcări etajate în orașul Predeal, pârtia Clăbucet. Scopul final al acestei lucrări a constat în îmbunătățirea accesului la pârtia de schi, având un impact pozitiv asupra mediului înconjurător, cât și asupra turiștilor și localnicilor.



148 Predeal, România (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2019/134/).



149 Predeal, România (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2019/134/).



150 Predeal, România (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2019/134/).



151 Predeal, România (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2019/134/).



152 Predeal, România (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2019/134/).



153 Predeal, România (preluat https://www.anuala.ro/en/projects/2019/134/).

C.1

tipologii /
1.7 _ obiective istorice

"Centrele urbane istorice joacă un rol major în îmbunătățirea identității locului, a memoriei și apartenenței. În plus, acestea tind să creeze o identitate urbană pentru restul orașului și sectoarele adiacente. Moștenirea culturală poate fi privită ca o valoare „moale", care oferă orașelor o identitate unică, în timp ce concurează cu alte orașe pentru a atrage piețele globale. Pe parcursul secolului XX până în prezent, dezvoltarea urbană în orașele istorice a devenit coloana vertebrală a lumii de astăzi, a schimbărilor dinamice de mediu, socio-economice și politice. Un număr de autori au discutat despre rolul patrimoniului cultural construit ca un catalizator al economiei și de dezvoltare a culturii. Această afirmație aduce rolul regenerării patrimoniului cultural ca o modalitate de a consolida unicitatea și distinctivitatea unui oraș. În timp ce schimbarea este o lege a vieții; în zonele sensibile, cu resurse istorice fragile, este important ca schimbarea să fie treptată și nu radicală pentru a fi evitată „prădarea unui oraș".

Conceptul de identitate urbană vine deseori în minte atunci când se discută despre patrimoniu. Identitatea urbană este deseori exprimată prin utilizarea unei forme urbane distinctive istorice. Stilul arhitectural , soluțiile de design și ornamentele sunt folosite ținând cont de materiale și tehnici locale de construcție.

În următoarea declarație din cadrul "U.N. Habitat", a fost subliniat importanța moștenirii culturale în orașele actuale; „Drept urmare, este necesară o planificare pentru păstrarea și promovarea patrimoniului cultural, tangibil și intangibil, al comunităților care trăiesc în orașe, dat fiind faptul că moștenirea a avut un rol în modelarea identității orașului ". Această afirmație aduce în discuție rolul regenerării patrimoniului cultural ca o modalitate de a consolida unicitatea și distinctivitatea."*

* New life for historic cities, The historic urban landscape approach explained, UNESCO



Regenerarea urbană a centrelor istorice contribuie în mare măsură la modernizarea mediului, calitatea economică și socio-culturală fiind în același timp un motor important pentru schimbare. Proiecte de dezvoltare în zonele istorice pot atrage vizitatori locali și globali pentru a descoperi principalele atracții din patrimoniu. Mai mult, poate îmbunătăți mediul fizic, țesutul social și spațiile urbane ducând la adopția lor ca locuri pentru interacțiune socială și adunări. Astfel, regenerarea urbană înclină să consolideze sentimentele de identitate și de sens ale rezidenților în cadrul curentului globalist.

Toate spațiile de care am amintit, aflate în zonele protejate, exceptând desigur monumentele destinate publicului, sunt locuite sau folosite în scopul activității zilnice a localității. Din acest motiv, provocarea întreținerii unui astfel de areal devine mult mai antrenantă decât păstrarea unor elemente de patrimoniu într-un spațiu destinat protejării cum sunt muzeele, de exemplu.

De fapt, aceasta este cea mai mare provocare a secolului XXI din punct de vedere patrimonial, prezervarea contextului și patrimoniului istoric într-un spațiu în care se locuiește și se trăiește. Un spațiu vivant este mult mai complicat de prezervat decât unul care are deja un avantaj prin lipsa permanentei necesități de adaptare a sa la confortul de viață contemporan.

Moștenirea urbană ajută la crearea identităților naționale care le permit oamenilor să definească cine sunt și unde locuiesc. În al doilea rând, moștenirea urbană ar putea să-și asume importanța economică, deoarece oamenii doresc din ce în ce mai mult să refolosească zonele și clădirile istorice ca resurse pentru comerț și turism pentru a crește veniturile.



Existent - tipologia 1



Existent - tipologia 1



154 Fondul construit istoric trebuie pus în valoare și trebuie evitată degradarea acestuia .



155 Fondul construit istoric trebuie pus în valoare și trebuie evitată degradarea acestuia .



156 Dej



157 Mediaș



158 Mantua, Italia.

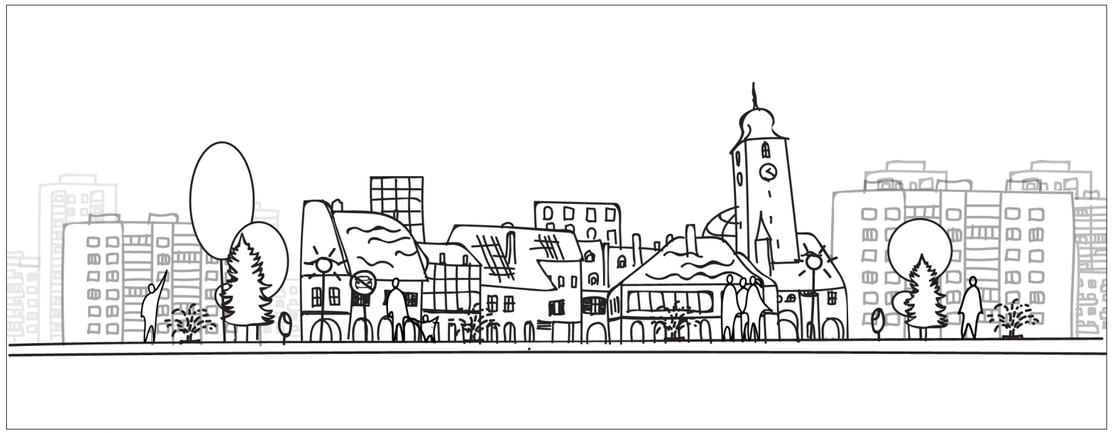


159 Toledo, Spania.

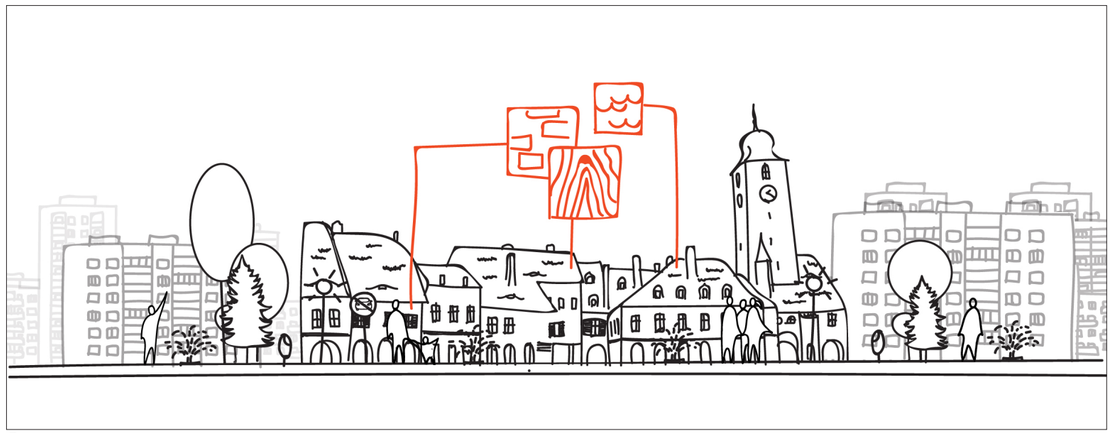
În ceea ce privește caracteristicile și materialele exterioare, trebuie reținut faptul că penetrarea umidității, degradarea ultravioletе și diferite rate de expansiune termică și contracție ale materialelor fac ca orice reparație sau înlocuire să fie problematică. Pentru a se asigura că o reparație sau înlocuire va funcționa bine în timp, este esențială înțelegerea pe deplin a proprietăților materialelor originale, cât și ale materialelor de înlocuire. Instalarea corectă a materialelor de înlocuire și evaluarea impactului lor asupra materialelor istorice adiacente trebuie sa fie făcută în perfectă armonie.

Deoarece utilizarea excesivă a materialelor de înlocuire poate afecta foarte mult caracterul unei structuri istorice, toate opțiunile de conservare ar trebui să fie explorate în amănunt înainte de utilizarea materialelor de înlocuire. Este important să ne amintim că scopul de a repara caracteristicile deteriorate și de a înlocui cele pierdute și ireparabile deteriorate este estetic (să se potrivească vizual cu ceea ce a existat, cât și să nu producă alte deteriorări). Din aceste motive, nu este cazul să acoperim materiale istorice cu materiale sintetice care să modifice aspectul, proporțiile și detaliile unei clădiri istorice și care să ascundă deteriorarea viitoare.

Unele materiale au fost utilizate cu succes pentru repararea unor caracteristici deteriorate, cum ar fi epoxii pentru umplerea lemnului, patch-uri de ciment pentru reparații de gresie sau piatră din plastic pentru reparații de zidărie.



Existent - tipologia 2



Propunere



160 Pentru învelitoare se vor folosi, pe cât posibil, materiale naturale, precum țigla produsă manual, și soluții care să permită schimbul de vapori.



161 Se va evita pe cât posibil folosirea unor soluții de consolidare sau reparare tip improvizație.



162 Sibiu



163 Timișoara



164 Anvers, Belgia.



165 Siena, Italia.

Cluj-Napoca

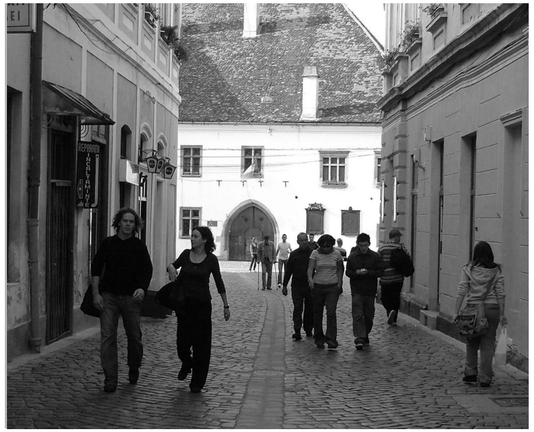
La începutul secolului XXI, traficul rutier în orașul Cluj-Napoca a devenit mult prea pregnant, și anumite zone au suferit în urma volumului de trafic ridicat. Astfel s-au pus bazele îmbunătățirii gradului de mobilitate în centru, strategie ce a demarat cu restructurarea unor spații centrale din țesutul medieval. Proiectul a urmărit punerea în valoare al cadrului ambiental, restaurarea monumentelor istorice, definirea unor noi artere pietonale și implementarea unor spații publice destinate loisir-ului.

Intervenția s-a dezvoltat în jurul dezideratului de a elimina traficul rutier. S-a creat o parcare subterană ce a satisfăcut necesarul de staționări vehiculare, iar traficului pietonal i s-a oferit o pardoseală istorică. Eliminarea asfaltului a permis accesul către instalațiile subterane ce au necesitat o updatare, și s-au recuperat pardoseli specifice epocii orașului de secol XIX. Pentru creșterea atractivității s-a implementat o nouă fântână iar gardurile au fost eliminate din spațiul public.

Un detaliu semnificativ a constat în păstrarea arborilor cu o vârstă estimată de 100 de ani.



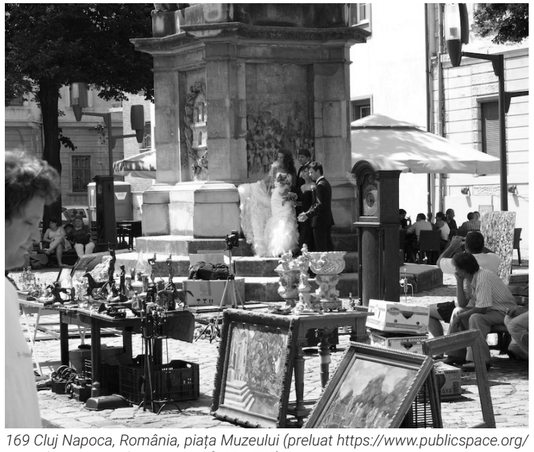
166 Cluj Napoca, România, piața Muzeului (preluat https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/f290-1910).



167 Cluj Napoca, România, piața Muzeului (preluat https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/f290-1910).



168 Cluj Napoca, România, piața Muzeului (preluat https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/f290-1910).



169 Cluj Napoca, România, piața Muzeului (preluat https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/f290-1910).



170 Cluj Napoca, România, piața Muzeului (preluat https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/f290-1910).



171 Cluj Napoca, România, piața Muzeului (preluat https://www.publicspace.org/en/web/guest/works/-/project/f290-1910).

C.1

tipologii /
1.8 _ zone de belvedere

și spațiile amenajate pe acoperișuri. Pe baza unui acord între oraș și proprietarul clădirii, aceste spații pot fi parte din clădirile private.

Studiu de caz, Constanța

De asemenea, în contextul topografic al Peninsulei, pot fi preluate în platformele de belvedere elemente ale țesutului urban existent. Terminațiile străzilor Karatzali, Callatis și Sulmona și alte zone similare către taluzul plajei Modern pot fi prelungite și amenajate de așa natură încât să permită crearea unor puncte de perspectivă asupra zonei de plajă și asupra portului turistic.



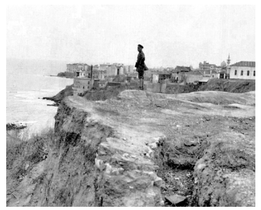
172 Zona de belvedere exploatează principala atracție a Constanței: deschiderea completă la Marea Neagră.

Măsurile de calmare a traficului implementate pe arterele principale permit o mișcare liberă și dezvoltarea unui peisaj urban locuibil.

context



173 Vraja mării.



174 Zona modern.



175 Punctele de belvedere au diverse caracteristici și permit intervenții de amenajare cu diferite aspirații funcționale.



Punctele de belvedere reprezintă o resursă importantă pentru spațiul public. Oferă oportunități turistice dar și comunitare.


176 București


177 Constanța


178 Râșnov


179 Cetatea Neamțului


180 Sighișoara


181 Brașov

C.2

componente /
2.1 _ spațiul pietonal

În acest context, predomină mișcarea lineară și secțiunea stradală. Zonele care se doresc a fi pentru mers și petrecerea timpului liber sunt separate de cele pentru deplasarea cu autovehicule motorizate sau alte vehicule. Zonele pietonale se rezumă deseori la nivelul trotuarelor de-a lungul străzilor. De obicei, bicicletele și mijloacele de transport in comun împart spațiul cu vehiculele motorizate. Datorită traficului calm, restricționat, este posibil să treci strada practic pe oriunde, dar o bună poziționare a trecerilor de pietoni trebuie pusă în practică în vederea obținerii unui spațiu sigur. Măsurile de calmare a traficului pe străzile importante permit dezvoltarea unui peisaj stradal locuibil și cresc calitatea spațiului în general. Volumul traficului motorizat este de obicei ridicat in zonă, având limita de viteză de 50 km/h. O limitare a vitezei la 30 km/h ar putea fi implementată in zonele cu trafic pietonal. Această măsură este, de asemenea, benefică în scopul de a preveni accidentele dintre mașini și bicicliști. În anumite situații, pot fi implementate măsuri integrante, cum ar fi benzile comune de circulație.

Spațiul pietonal

Spațiul pietonal este acea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil.

Trotuarele

Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susține în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Un trotuar trebuie extins pentru a include zone de ședere, vegetație, infrastructură și alte elemente.

Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configurează un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisface doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă și densitatea urbană a zonei respective. În acele locuri care au un potențial sporit de a concentra activități, un trotuar este în mod uzual mai lat decât acolo unde concentrarea nu este atât de mare.

Vegetația

Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Aceste alei trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste de până la 12-14 m lățime și trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un anumit standard.

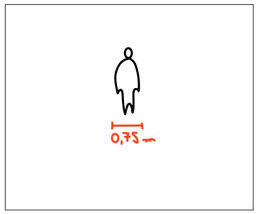
Fronturi active

Interacțiunile care sunt importante pentru viața orașului se întâmplă la limita dintre spațiul public și privat. În consecință, dacă se dorește o îmbunătățire a calității spațiului public, zona de fronturi necesită de asemenea reabilitare.

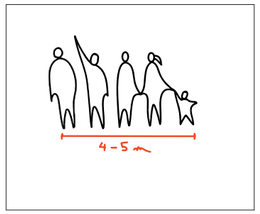
Un front stradal activ înseamnă că acolo se întâmplă mișcare, atât în interiorul, cât și în exteriorul clădirilor, și că serviciile, business-urile, cafenelele și restaurantele sunt localizate acolo. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public, atât din punct de vedere vizual, cât și fizic (ocazional, la nivel operativ). Trotuarul poate fi astfel utilizat pentru terasele cafenelelor, pentru vitrine, bănci etc. Lățimea acestor tipuri de spații trebuie să corespundă cu intensitatea la care este utilizat frontul.
Orașul are nevoie să susțină activ dezvoltarea relațiilor de lungă durată. Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice, cât și pe cele comerciale. În acest scop, trebuie îmbunătățit procesul de obținere a autorizațiilor atât din punct de vedere administrativ, cât și din punct de vedere financiar.

Pe străzile importante, unde frontul este lipsit de viață, trebuie întâi depistate motivele care au dus la acest fapt. Cauzele funcționării defectuoase pot include existența traficului auto, lipsa sau calitatea slabă a spațiilor pietonale. Modalitățile de a îmbunătăți calitatea străzilor, lățimea trotuarelor și reducerea traficului trebuie identificate în vederea reabilitării străzii.

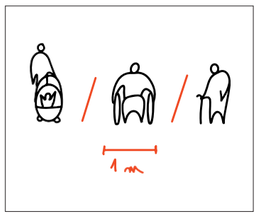
Cafenele și restaurante stradale



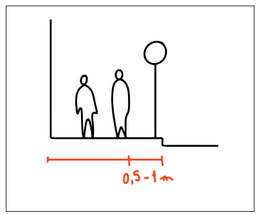
În spațiul public, lățimea aferentă unui om este de 0,75 m.



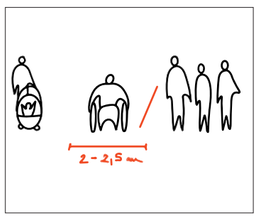
Pentru combinații de grupuri, familii sau prieteni, de regulă se folosește o dimensiune între 4 și 5 m.



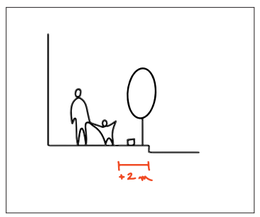
Lățimea aferentă unui om cu cărucior-ul / om în scaun cu rotile / un senior este de 1,00 m.



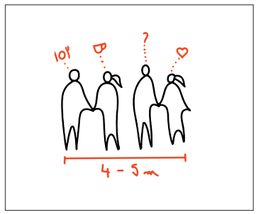
Pentru trotuare trebuie alocat spațiu fiecărui element fizic ce poate perturba fluxul pietonal. Pentru semne de circulație este nevoie de un spațiu tampon de 0,5 / 1 m.



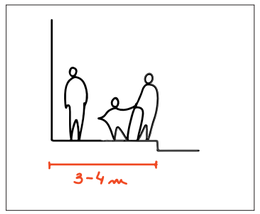
Pentru combinații de circulații pietonale, este necesară o dimensionare de 2 / 2,50 m.



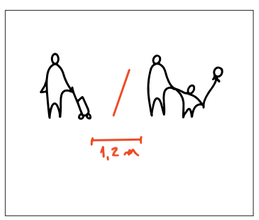
Pentru a separa trotuarul de un spațiu verde, trebuie alocată o bandă de cel puțin 2 m zonei plantate, pentru ca aceasta să permită dezvoltarea unei vegetații consistente.



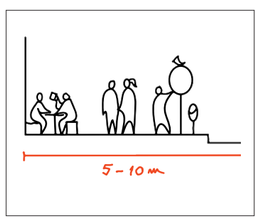
Pentru grupuri de oameni ce necesită o parcurgere a spațiului împreună, este necesară o lățime minimă cuprinsă între 4 și 5 m.



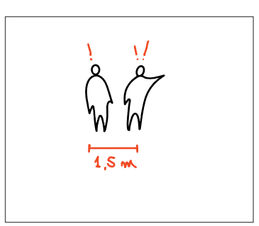
O dimensiune a trotuarului pentru un flux mediu de oameni se încadrează între 3 și 4 m.



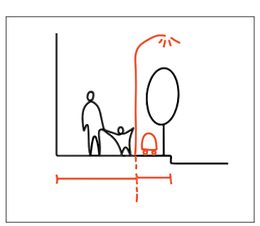
Pentru activități mai ample, precum mersul cu trolerul sau plimbarea cu un copil, este necesară o lățime de 1,20 m.



În cazul în care pe trotuar au loc activități diverse (cafenele, fluxuri pietonale, spațiu verde), acesta trebuie să aibă o lățime între 5 și 10 m.



Pentru a permite interacțiuni și conversații spontane, este nevoie de o lățime de minim 1,50 m.



În cazul iluminatului public, trebuie luat în considerare faptul că obiectele de iluminat întrerup activitățile dacă ele nu au destinat un spațiu dedicat, adecvat.

Restaurantele și cafenelele stradale contribuie substanțial la revitalizarea spațiului și, drept urmare, trebuie susținute. Pe de altă parte, trebuie să existe reguli stricte cu privire la aspectul și calitatea spațială a acestora, pentru a preveni o degradare a spațiului public.

Dimensionarea și poziționarea obiectivelor de alimentație publică stradală trebuie să fie în concordanță cu contextul general, nu trebuie să fie determinate strict de interesele comerciale. Acestea trebuie să fie proiectate utilizând mobilier independent, poziționat direct pe pavimentul spațiului public. Structurile de închidere, chiar dacă sunt declarate ca fiind temporare, nu trebuie să fie permise. Împrejmuirea sau ridicarea spațiului utilizând platforme, sau alte abordări care să sporească numărul de locuri în detrimentul fluidității traficului pe trotuar trebuie descurajate.

Pe parcursul procesului de design, trebuie luată în calcul accesibilitatea persoanelor cu dizabilități. Pentru cei cu probleme vizuale, linia ghidajului de-a lungul fațadei trebuie tratată prioritar. În acest caz, trebuie luate măsuri care să faciliteze abilitatea celor cu probleme vizuale de a se orienta. Platformele prezintă probleme pentru accesibilitatea celor cu mobilitate redusă și ar trebui să fie utilizate doar în cazuri foarte bine justificate (spre exemplu, în zone unde panta trotuarului nu permite planeitatea mobilierului sau în apropierea parcajelor).

În zonele protejate, amenajarea cafenelelor și a restaurantelor stradale trebuie supusă strict reglementărilor aferente documentațiilor de urbanism în vigoare.



182 Alocarea spațiului necesar teraselor și diferitelor circulații.

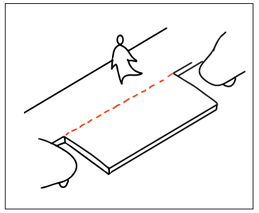


183 Zonificarea traseelor și a zonelor de ședere.

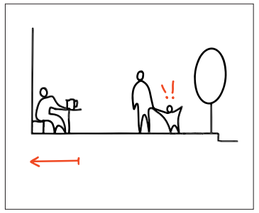


184 Metode de folosire a mobilierului urban și a texturilor.

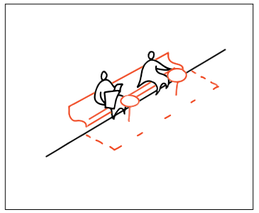
Orașul are nevoie să susțină activ dezvoltarea relațiilor de lungă durată. Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice, cât și pe cele comerciale.



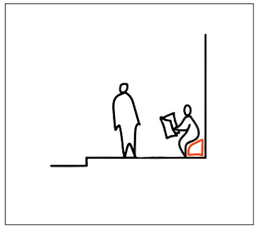
Dacă un trotuar este bordat de parcări, este necesară realizarea unor spații intercalate mai ample, pentru a fragmenta limita creată de mașinile parcate.



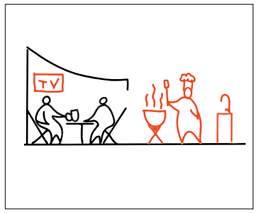
Pentru situațiile în care se decid zone comerciale cu deschidere către spațiul public, trebuie ținut seama de dimensiunea trotuarului pentru a permite pietonilor să asimileze informațiile aferente fațadelor.



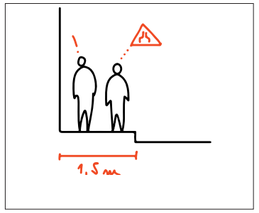
În anumite situații, pot fi adăugate și mese de-a lungul băncii (adâncimea totală de 1,20 m). Zona trebuie clar demarcată și separată de restul trotuarului, pentru a nu pune în dificultate persoanele cu probleme de vedere.



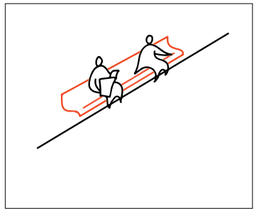
În parcurgerea spațiului public este necesară instalarea mobilierului urban ce activează fațadele prin încurajarea unor popasuri spontane.



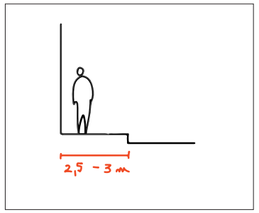
În cazul teraselor complexe, cu bucătării exterioare, este necesară utilizarea unui mobilier flexibil, de dimensiuni reduse, care să nu intre în conflict cu fluxul pietonal.



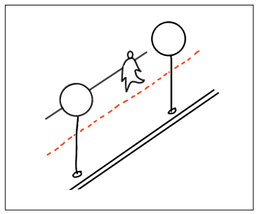
Dacă traficul impune îngustarea trotuarelor, atunci acestea nu trebuie să fie îngustate sub 1,50 m. Se admite și lățimea de 1,20 m, dar doar în cazuri excepționale.



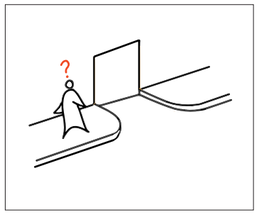
Băncile poziționate de-a lungul fațadelor clădirilor contribuie semnificativ la calitatea spațiului. Ele nu ocupă foarte mult loc (au o adâncime de aproximativ 0,60 m) și, din acest motiv, sunt potrivite pentru aproape toate tipurile de spații.



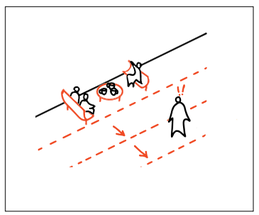
O dimensiune rezonabilă pentru un trotuar care să permită și mici variații poate ajunge la 2,50 - 3,00 m.



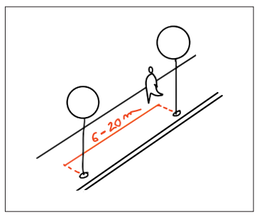
În cazul trotuarelor mărginite de copaci, trebuie alocată atât o zonă dedicată vegetației, cât și o zonă dedicată circulației pietonale.



Atunci când se intervine asupra căilor de circulație, trebuie luat în considerare faptul că orice întrerupere scade confortul pietonilor și fragmentează spațiul.



Pentru a permite cafenele în spațiul public, este nevoie de minim 3 zone: una aferentă meselor, una aferentă fluxului de oameni și una dedicată repausului, care să permită asimilarea informațiilor.



Pentru a permite poziționarea mobilierului urban și a altor facilități urbane, distanța optimă dintre copacii situați într-un aliniament este între 6 și 20 m. Dacă distanța este mai mare, atunci efectul de aliniament este anulat.

Mișcarea predominantă poate fi liniară sau organică, în funcție de caracterul spațiului public.

Mobilierul urban

Mobilierul stradal joacă un rol important în a face posibilă utilizarea deplină a spațiului public. În același timp, acesta nu trebuie să contribuie la blocarea traseelor pietonale sau la încărcarea excesivă spațiului public.

Mentenanța

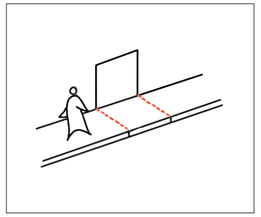
Legătura dintre clădiri și căile de circulație auto ar trebui să se realizeze la nivelul trotuarului, pentru a nu perturba continuitatea traseelor pietonale și velo. Pietonii trebuie să aibă prioritate și vehiculele trebuie să le-o acorde. Un trotuar nu trebuie tăiat sau coborât la nivelul carosabilului.

Continuitatea mișcării în spațiul public trebuie permanent asigurată. Acest lucru conservă un spațiu pietonal continuu, logic și omogen.

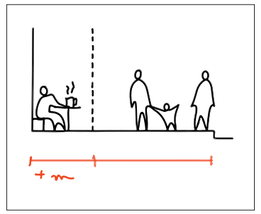
Spațiul comun este gândit pentru pietoni cu activități legate de mișcare, cum ar fi mersul cu bicicleta, mersul cu rolele sau chiar călăritul în unele cazuri. Traficul motorizat este interzis, având voie să acceseze zona doar cu scopul mentenanței sau al aprovizionării. Utilizatorii împart în totalitate spațiul sau o parte substanțială a acestuia la același nivel. Dacă mersul cu bicicleta sau cu rolele reprezintă activități comune, spațiul poate fi divizat. Mișcarea predominantă poate fi liniară sau organică, în funcție de caracterul spațiului public.

Spațiul public este potrivit piețelor locuibile și străzilor dedicate cumpărăturilor din centrul orașelor și pentru aleile pietonale. Așadar, și semnele de circulație sunt gândite pentru pietoni/ bicicliști.

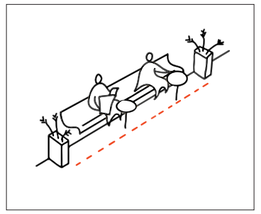
Traficul motorizat, dacă este prezent, va fi supus unei limite stricte de viteză și anumitor restricții, pentru a nu fi împiedicată mișcarea liberă a pietonilor. Ceilalți utilizatori vor împărți spațiul rămas sau mare parte



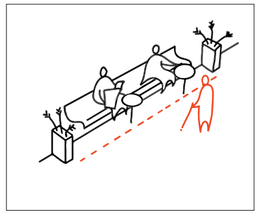
Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public se recomandă renunțarea la orice tip de întreruperi ale căilor de trafic pietonal.



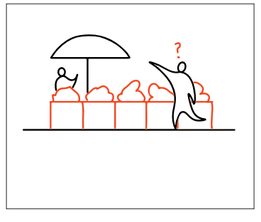
În cazul în care într-un anumit spațiu public există cafenele, trebuie alocat un spațiu suficient pentru acestea în așa fel încât ele să nu incomodeze traficul pietonal.



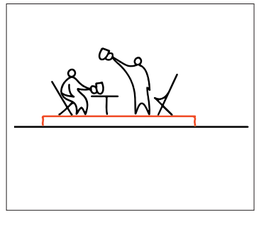
Zonele de relaxare și terasele situate de-a lungul unui traseu pietonal trebuie să țină cont și de necesarul de spațiu pentru persoanele cu dizabilități locomotorii.



Totuși, delimitările nu trebuie să interfereze cu circulația pietonilor.



Delimitările subtile accentuează calitatea unui spațiu public atât timp cât ele nu obturează vizibilitatea și circulația.



Folosirea unor platforme la cote diferite față de cea a solului este total nepotrivită. Singurul caz în care acestea ar trebui folosite este atunci când terenul este în pantă.



185 Detalierea atentă ridică gradul de atractivitate a spațiului public.



186 Spații largi pentru diverse funcțiuni.



187 Fiecare element folosit urmărește susținerea întâlnirilor spontane.



188 Mobilier urban customizat.



189 Insule pentru ierarhizare a fluxurilor.



190 Alveole de vegetație.

C.2

componente /
2.2 _ spațiul auto

din el.
Ca regulă, vehiculele motorizate împart doar o anume parte a zonei. Dacă vehicule aparținând transportului public trec prin acest spațiu comun, ele au permanent un culoar dedicat de trecere. Acestea sunt, de obicei, zone în jurul blocurilor, în fața școlilor și a altor funcțiuni cu măsuri de reglare a traficului deja aplicate, a străzilor dedicate cumpărăturilor, a bulevardelor sau a piațetelor cu trafic pietonal predominant.

Măsurile de calmare a traficului implementate pe arterele principale permit o mișcare liberă și dezvoltarea unui peisaj urban locuibil. În acest context predomină mișcarea lineară și secțiunea stradală. Zonele care se doresc a fi pentru mers și petrecerea timpului liber sunt separate de cele pentru deplasarea cu autovehicule motorizate sau alte vehicule. Zonele pietonale se rezumă deseori la nivelul trotuarelor de-a lungul străzilor. De obicei, bicicletele și mijloacele de transport în comun împart spațiul cu vehiculele motorizate. Cu un trafic calm, restricționat, este posibil să treci strada practic pe oriunde, însă este necesară o bună poziționare a trecerilor de pietoni, pentru un spațiu sigur.

Măsurile de calmare a traficului pe străzile importante permit dezvoltarea unui peisaj stradal locuibil și cresc calitatea spațiului în general. Volumul traficului motorizat este de obicei ridicat în zonă, având limita de viteză maximă de 50 km/h. O limitare a vitezei la 30 km/h ar putea fi implementată în zonele cu trafic pietonal. Această măsură este, de asemenea, benefică întrucât previne accidentele dintre mașini și bicicliști. În anumite situații, pot fi implementate măsuri integrante, cum ar fi benzile de circulație comune.

În ceea ce privește semnele de circulație, aceste spații pot fi desemnate ca zone de locuințe (având limita de viteză setată la 20 km/h), zone pentru pietoni (fiind deschise și circulației bicicletelor și transportului public) sau zone cu limită de viteză de 30 km/h.

Pe o stradă liniștită, traficul motorizat este atât de lent și de slab că devine confortabil ca strada să fie traversată în orice punct al ei.

Un asemenea spațiu este de obicei divizat în două părți separate: o parte destinată strict plimbărilor și petrecerii timpului liber și o parte pentru traficul motorizat. Zonele destinate plimbărilor sunt configurate de obicei de-a lungul drumurilor, bicicletele împărțind drumul cu celelalte vehicule.

Aceasta înseamnă totuși că o atenție mai mare ar trebui să fie îndreptată către accesibilitatea spațiului de către persoanele cu dizabilități. De obicei, pistele de biciclete au două sensuri, chiar dacă circulația auto se face într-un singur sens.



191 Integrarea transportului în comun.



192 Shared-space.



193 Trafic controlat.

traversărilor se dorește a fi integrat prietenos, trebuie să fie luat în calcul cesta trebuie să se reflecte în scară



194 Spațiul auto trebuie delimitat de celelalte circulații.



195 Texturile creează diferențieri în funcție de importanța circulațiilor.



196 Elemente precum traseele velo sunt prioritare.



197 Totodată, aceste texturi pot unifica spațiile destinate pietonilor și mașinilor.



198 Semnalizarea consistentă sporește gradul de siguranță.



199 Spațiul auto trebuie planificat coerent pentru a putea fi adaptat la toate cerințele viitoare de trafic.

C.2

componente /
2.3 _ intersecții și traversări

și formă. Luarea în considerare a acestui principiu va veni în sprijinul utilizatorilor mai vulnerabili și va promova activitățile care nu implică deplasare cu automobile în spațiile adiacente.

Trebuie depuse eforturi în direcția de a compacta pe cât posibil zona carosabilă a intersecțiilor și a da cât mai mult spațiu pietonilor și cicliștilor. Cu cât este mai mică raza de curbură a intersecției, cu atât autovehiculele trebuie să reducă viteza, spațiul devenind mai sigur pentru pietoni și ciclişti. În momentul traversării, contactul vizual dintre pietoni și conducători auto trebuie să fie încurajat sau cel puțin trebuie să fie posibil pentru pietoni să perceapă prin vederea periferică apropierea autovehiculelor. Este preferabil ca traseele pietonale să fie directe, fără deviații. Intersecțiile trebuie gândite în așa fel încât să permită pietonilor să traverseze în linie dreaptă pe toate direcțiile acesteia. Trebuie, de asemenea, ca intersecțiile să fie astfel configurate încât să fie accesibile și persoanelor cu dizabilități.

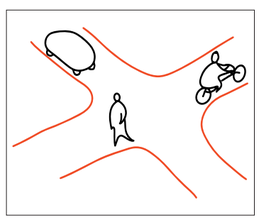
Infrastructura de transport „de mare viteză” și elementele sale fac parte dintr-un sistem de transport superior. Contactul ei cu mediul urban și cu spațiile publice înseamnă automat un impact între două scări diferite: cea a mediului văzut din mișcare, dintr-o mașină, și cea a omului. În legătură cu noile proiecte de infrastructură de transport, este important să fie eliminate alte spații vagi sau nefolosite. În primul rând, este posibilă integrarea spațiului în apropierea infrastructurii pentru a deveni parte a spațiului public mai larg (rutier, stradă, parc, promenadă pe malul mării etc.) sau a peisajului.

Aceasta înseamnă că infrastructura nu va mai domina zonele. În acest caz, este posibil ca zonele să fie amenajate prin proiecte care sunt mai puțin pretențioase din punctul de vedere al întreținerii și al utilizării de materiale, de exemplu, ca o parte a unei investiții mai mari care se referă la o zonă mai întinsă.

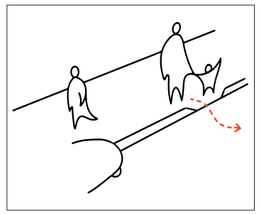
Zonele-tampon create din vegetație de-a lungul drumurilor pot fi definite și integrate folosind instrumente legate de peisaj (landscape). Aceste spații verzi reziduale sunt în momentul de față o locație populară pentru panouri publicitare mari, cum ar fi afișele de mari dimensiuni. Numărul și dimensiunea acestor panouri trebuie să fie supuse anumitor reguli, întrucât ele participă la degradare vizuală a calității unui oraș. În schimb, este de dorit ca spațiile adiacente ale drumurilor să devină rafinate, să se transforme în spații de înaltă calitate din punctul de vedere al arhitecturii peisagere și să fie atractive nu doar pentru participanții la trafic, ci și pentru utilizatorii tuturor formelor de transport.

Stațiile de autobuz

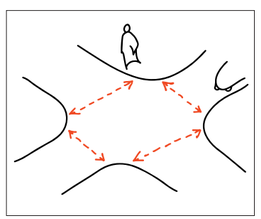
Calitatea vizuală, funcționalitatea, comoditatea în utilizare și



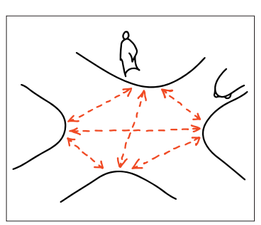
Intersecțiile trebuie configurate în așa fel încât să protejeze toți participanții la trafic, în special pietonii și bicicliștii.



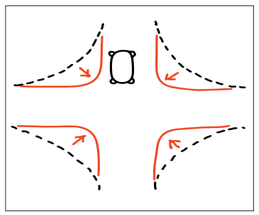
Deplasarea liberă în spațiu trebuie încurajată, chiar și atunci când traversarea se face în afara trecerilor de pietoni.



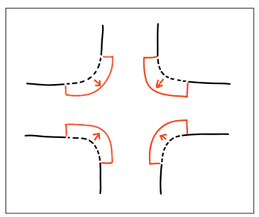
Toate intersecțiile trebuie marcate corespunzător, pe toate direcțiile de trecere.



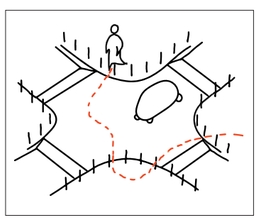
În cazul intersecțiilor cu trafic redus, pot fi luate în considerare și traversări în diagonală.



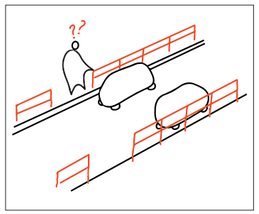
Spațiul carosabil din intersecții ar trebui redus cât de mult posibil, în așa fel încât să fie încurajat traficul pietonal.



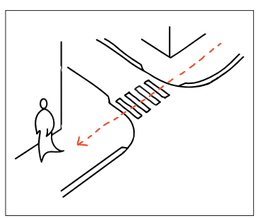
Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.



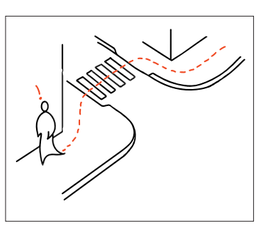
Pentru a reduce substanțial viteza în spații nepartajate, întreaga suprafață a unei intersecții poate fi ridicată la cota trotuarului.



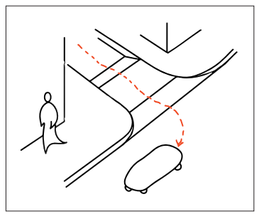
Utilizarea excesivă a gardurilor de protecție pentru zonele pietonale nu este recomandată. Acestea incomodează și blochează deplasarea liberă a pietonilor.



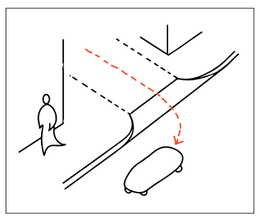
Trecerile de pietoni trebuie amplasate în funcție de fluxul pietonilor.



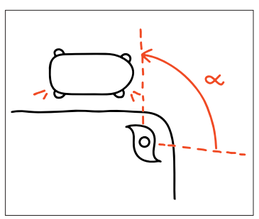
Orice tip de deviere a fluxului de pietoni nu este recomandată. Cu cât este mai departe trecerea de pietoni de fluxul firesc, cu atât circulația este mai îngreunată.



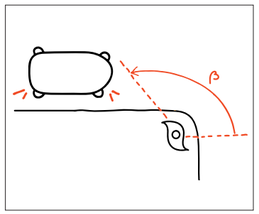
Trecerile în cazul străzilor cu trafic redus pot fi diminuate dacă o parte a carosabilului este ridicată la cota trotuarului.



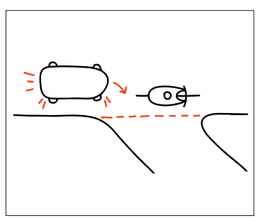
Conectarea la nivel cu o stradă principală, situată la o cotă diferită, este de preferat să fie făcută chiar în dreptul intersecției respective.



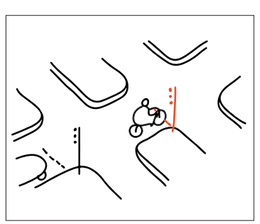
Cu cât raza de curbură într-o intersecție este mai mică, cu atât crește siguranța pietonilor, deoarece autovehiculele sunt forțate să încetinească.



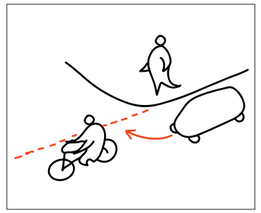
Cu cât raza de curbură într-o intersecție este mai mare, cu atât vehiculele tind să accelereze, iar siguranța pietonilor scade.



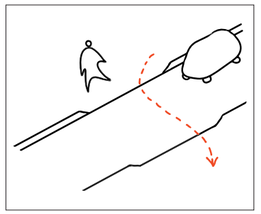
Străzile care încurajează traficul auto intens, fără a fi partajate în funcție de utilizatori, afectează siguranța pietonilor și a bicicliștilor.



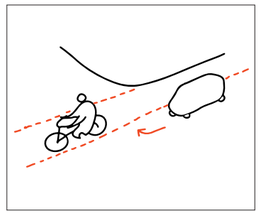
În cazul traseelor lungi, care necesită opriri dese, este necesar un sistem de semaforizare separat pentru infrastructura velo.



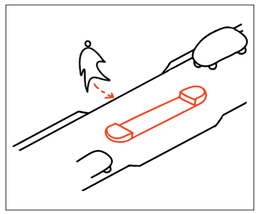
Străzile de tip „shared space” și razele mici de curbură contribuie la buna funcționare a unui spațiu public.



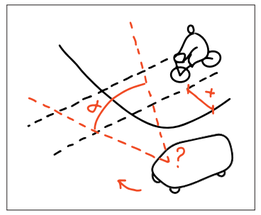
Pot exista traversări nesemnalizate în cazul străzilor cu trafic redus, dar trebuie ținut cont că în acest caz autovehiculele au prioritate.



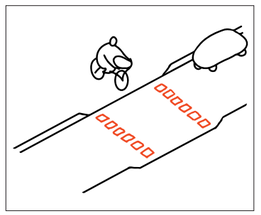
Pentru străzile cu trafic ridicat sunt necesare măsuri suplimentare de protecție pentru bicicliști. Acestea pot fi implementate prin marcaje rutiere suplimentare.



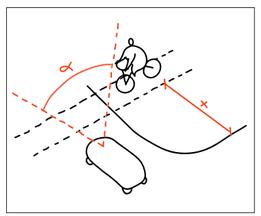
Orice element suport pentru pietoni impune automat o reducere a vitezei pentru mașini. Astfel de elemente pot fi poziționate chiar și în cazul trecerilor informale.



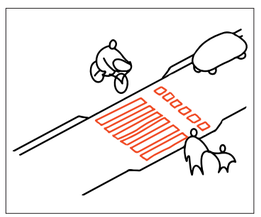
Cu cât o pistă de bicicliști este mai retrasă de spațiul carosabil, cu atât crește posibilitatea apariției unghiurilor moarte și implicit a accidentelor din cauza lipsei de vizibilitate.



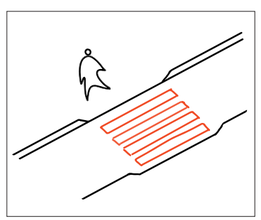
Pentru infrastructura velo pot exista treceri diferențiate, care nu sunt dedicate și pietonilor. Aceste treceri contribuie la coerența unui traseu dedicat bicicliștilor.



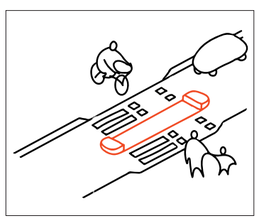
În implementarea pistelor de biciclete în intersecții trebuie impuse retrageri care să ia în calcul câmpul vizual al șoferilor.



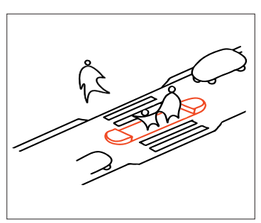
Dacă sunt implementate traversări combinate, atunci ele trebuie semnalizate suplimentar.



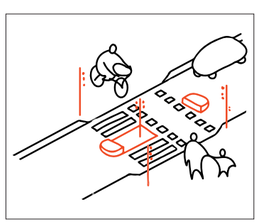
Trecerile de pietoni necesită ghidaje specifice care să protejeze cât mai mult deplasările pe jos.



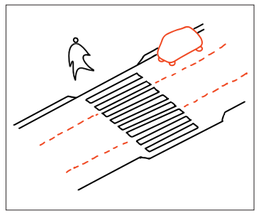
Chiar și în cazul traversărilor combinate, dacă străzile sunt cu trafic intens, atunci ar trebui gândite refugii care să permită traversarea în etape.



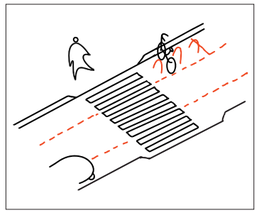
În cazul străzilor cu trafic crescut, refugiile pentru pietoni sunt o soluție care permite traversarea mai sigură, în etape.



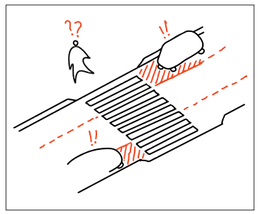
În cazul străzilor cu trafic intens, sistemul de semnalizare pentru bicicliști poate fi independent față de cel pietonal.



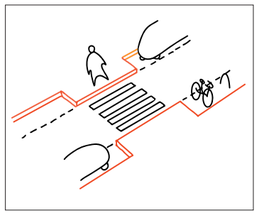
Parcarea mașinilor în imediata apropiere a trecerilor de pietoni nu trebuie permisă deoarece reduce considerabil vizibilitatea.



Zonele de protecție pentru trecerile de pietoni pot fi realizate din elemente fixe, de tipul parcărilor pentru biciclete.



Marcajele pictate pe asfalt care interzic parcarea autovehiculelor reprezintă o soluție temporară, dar nu pot fi o soluție permanentă. De cele mai multe ori, acestea devin ineficiente cu trecerea timpului.



O altă soluție o reprezintă extinderea trotuarului și îngustarea zonei de trecere. O astfel de soluție nu afectează vizibilitatea utilizatorilor dintr-un spațiu public.



200 Intersecțiile trebuie tratate pentru a spori siguranța participanților și a susține reducerea vitezei.



201 Semnalizarea trecerilor poate primi o signalistică iconică.



202 În măsura în care este necesar, se pot propune și treceri în diagonală.



203 Pentru a se realiza un traseu coerent, este necesară o planificare ce conține toate elementele aferente transportului.

C.2

componente /
2.4 _ spații aferente transportului în comun

confortul utilizatorului, împreună cu conceptul general de transport în comun au o influență directă asupra atractivității acestor spații și a gradului lor de utilizare.

Trebuie pus accentul pe îmbunătățirea facilităților de transport în comun, datorită faptului că acestea contribuie la constituirea unui cadru urban mai plăcut și îndeamnă oamenii să aleagă utilizarea transportului în comun în detrimentul automobilelor personale. Stațiile ar trebui să fie parte din arhitectura spațiului, vizibile și accesibile. Acestea au un rol important în configurarea spațială a orașului și influențează modul de funcționare a acestuia.



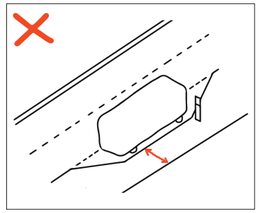
204 Copertinele contribuie la atragerea noilor călători și ridică gradul de confort în transportul în comun.

Infrastructura velo sporește siguranța deplasării cicliștilor în spațiile publice. În orașul Constanța, bicicleta este din ce în ce mai des folosită ca mijloc de transport, nu doar în scop recreațional. Ciclismul este la

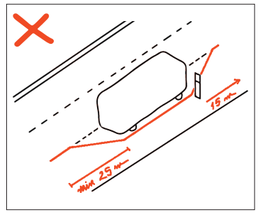


205 Guldbergs Plads, Franța.

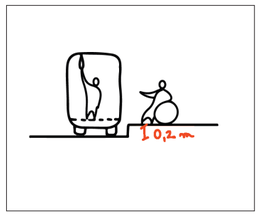




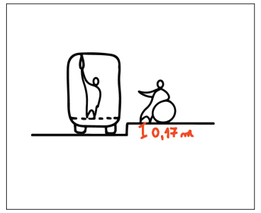
Retragerile destinate staționării autobuzelor eficientizează traficul, dar nu și calitatea spațiului public. Prioritar este confortul utilizatorilor transportului în comun.



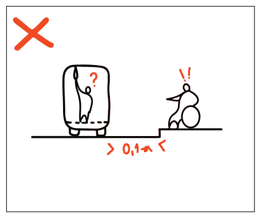
Pentru ca retragerile să fie utilizate corect, trebuie respectate în proiectarea lor dimensiunile minime necesare manevrelor.



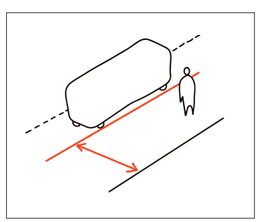
20 cm
Înălțime recomandată pentru acces în mijloace de transport în comun.



17cm
Înălțime parțial recomandată pentru acces în mijloace de transport în comun.



Dacă distanța de oprire față de trotuar depășește 10 cm, accesul în mijloacele de transport în comun se face la nivelul străzii, ceea ce afectează accesibilitatea.



Staționarea pe carosabil, fără intervenții asupra zonei pietonale, reprezintă soluția cea mai confortabilă.



206 Imaginea stației reprezintă un simbol pentru oraș.



207 Modul în care arată o stație de autobuz trebuie să răspundă unor exigențe funcționale diverse.



208 Pentru zone strategice pot fi adoptate intervenții extinse ce definesc un nod de transport.



209 Elementele constitutive trebuie să se orienteze spre siguranță, robustețe și atractivitate.



210 Atractivitatea zonei de așteptare creează legături în comunități.



211 Pergole generoase pentru confortul utilizatorilor.

C.2

componente /
2.5 _ infrastructura velo

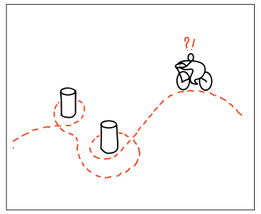
momentul actual o forma suplimentară de transport, dar rolul său nu este insignifiant.

Măsurile implementate trebuie să îmbunătățească condițiile de transport velo în zonă, nu doar pe anumite rute singulare. Scopul este, de asemenea, de a determina măcar o parte din locuitori să își folosească mai mult bicicletele în parcurgerea acestei zone.

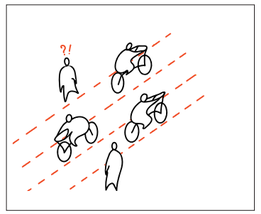
Cicliștii sunt, în esență, șoferi, iar bicicletele vehicule nemotorizate. Bicicletele folosesc, de obicei, strada, nu trotuarul, cicliștii împărțind spațiul cu ceilalți șoferi. Măsurile implementate trebuie concentrate pe sporirea siguranței și protejarea pietonilor.

Din punct de vedere recreațional, o bună infrastructură velo în zonă poate atrage un număr mai mare de vizitatori, care pot parcurge distanțe lungi dintre obiective într-un timp mult mai scurt, beneficiind totodată de beneficiile frontului la apă și participând astfel la omogenizarea experienței acestui țesut urban.

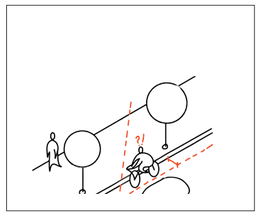
Parcarea in spațiile publice trebuie să fie complementară cu activitățile recreaționale și rezidențiale și în sprijinul acestora. O condiție primordială în acest sens este o politică locală de parcare funcțională



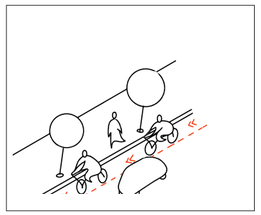
Pentru infrastructura velo trebuie întotdeauna planificate trasee coerente, fără întreruperi, care să respecte un parcurs firesc prin oraș.



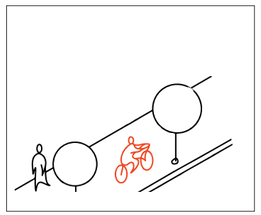
Atunci când se planifică traseele de bicicliști, ele nu trebuie să interfereze cu traseele pietonale și să perturbe deplasarea pe jos.



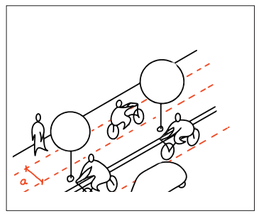
Lățimea minimă a unei benzi pentru bicicliști realizată în zona carosabilă trebuie întotdeauna respectată. Dacă lățimea străzii nu permite inserția unei benzi dedicate, este de preferat ca spațiul să nu mai fie deloc marcat și să fie tratat la comun, pentru ambele mijloace de transport.



Circulația auto și cea pietonală trebuie diferențiate de circulația velo, iar acest lucru se poate obține cu ușurință prin realizarea unor marcaje rutiere specifice.



Acolo unde spațiul permite, este de preferat să se realizeze atât piste de bicicliști pe trotuar (pentru viteză redusă), cât și piste de bicicliști pe carosabil (pentru viteză crescută).



O pistă de bicicliști realizată pe trotuar trebuie să fie mai lată decât cea realizată în zona carosabilă, tocmai pentru a nu fi afectați negativ pietonii.

C.2

componente /
2.6 _ parcarea

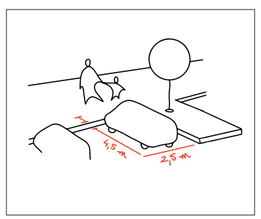
și comprehensivă.

Spațiul de parcare trebuie gândit astfel încât să permită parcurgerea pietonală fără bariere a spațiului public. În ceea ce privește calitatea spațiului public în zona studiată, aceasta trebuie redusă la zonele special amenajate și în incinta proprietăților. În situații excepționale, se poate accepta parcarea paralelă, preferabil sub forma locurilor de parcare individuale intercalate între rânduri de copaci. Parcarea bicicletelor în spațiile publice este de obicei pe termen scurt și mediu, cu standuri de biciclete sau obiecte similare.

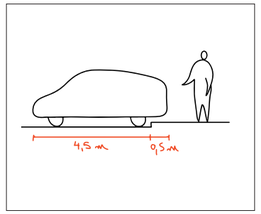
O condiție elementară pentru un sistem de parcare funcțional este un regulament local de urbanism care să fie unitar la nivelul întregului oraș, ca parte a unui plan de mobilitate sustenabil. Domeniul public este valoros, iar parcările ocupă spațiu fie cu titlu gratuit, fie contra unor taxe minore. Scopul regulamentului de parcare este de a influența în mod pozitiv comportamentul rezidenților și al vizitatorilor, reducând treptat cererea pentru locuri de parcare. Măsurile ce pot fi luate in acest sens ar fi următoarele: limitarea timpului de parcare, aplicarea taxelor de parcare, îmbunătățirea infrastructurii de transport în comun, implementarea unui sistem de „car sharing” etc.

Folosirea legislației și a măsurilor economice ar trebui să ia în considerare valoarea domeniului public, chiar în contextul valorificării spațiului privat. Spațiul public nu trebuie să servească doar la parcaj. Abordarea corectă este aceea care găsește un echilibru între parcaj și celelalte funcțiuni ale spațiului public.

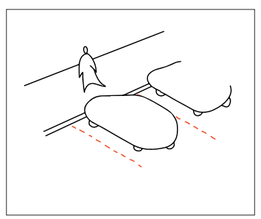
Locurile de joaca imită experimentarea naturală a mediului înconjurător. Locul de joaca ar trebui să permită copiilor să experimenteze lumea ă, inclusiv un anumit nivel de risc, care duce la învățare.



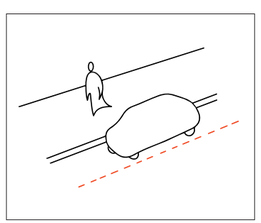
Dimensionarea specifică pentru parcarea perpendiculară este de 4,50 x 2,50 m, și 0,50 m zonă tampon pentru trotuar. Acest tip de parcare este recomandat pe străzile cu trafic redus. Se recomandă extinderea trotuarului în zonele libere dintre parcări. Aceeași regulă se aplică și pentru parcarea în spic.



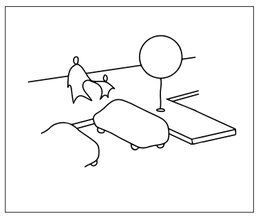
Pentru a nu îngusta trotuarul prea mult, zona de tampon de 0,5 m poate fi realizată la cota trotuarului. Dimensiunea bordurilor trebuie să țină cont de garda la sol a mașinilor.



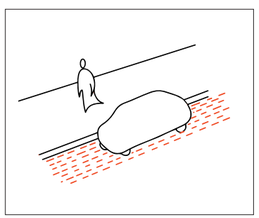
O mai bună gestiune a locurilor de parcare poate fi realizată prin marcarea lor corespunzătoare.



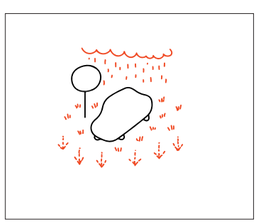
Marcajele rutiere au un rol critic în demarcarea tipurilor de circulații. Indicatoarele rutiere nu sunt cea mai vizibilă și indicată soluție. Din acest motiv, ele ar trebui însoțite și de marcaje specifice.



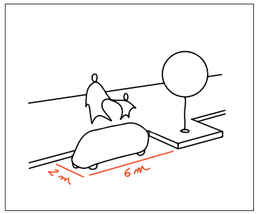
Pentru îmbunătățirea microclimatului, între locurile de parcare se pot integra spații verzi.



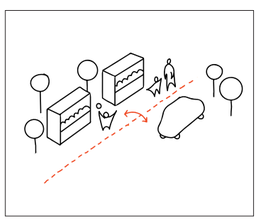
Diferențierea zonei carosabile de cea dedicată parcărilor poate fi realizată și prin texturi diferite ale pavimentului.



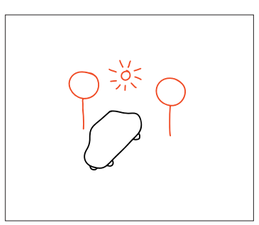
Folosirea pardoselilor vegetale în parcări îmbunătățește microclimatul și contribuie la o mai bună scurgere a apelor pluviale.



Dimensionarea specifică pentru parcarea paralelă cu trotuarul este 2,00 x 6,00 m.



Zona destinată parcărilor poate fi combinată cu zone dedicate comerțului, dacă acestea sunt clar delimitate și nu se incomodează reciproc.



Distribuția zonelor plantate și a arborilor care țin umbră în zonele de parcare reprezintă un câștig pentru toți locuitorii orașului.

C.2

componente /
2.7 _ locuri de joacă

Locurile de joacă și facilitățile publice de petrecere a timpului liber reprezintă o alternativă pentru terenurile sportive private sau pentru cele din incinta unităților de învățământ. Ele prezintă un anumit beneficiu pe care orașul îl oferă rezidenților săi. Datorită locurilor de joacă publice, orașul devine un loc mai atractiv pentru petrecerea timpului liber. Locul de joacă crește timpul petrecut în spațiile publice și este o unealtă foarte potrivită pentru lupta cu problemele sociale, în scopul generării unei comunități și a unui cartier locuibil. Cum fiecare loc de joacă este specific și legat de împrejurimi, ar trebui proiectat individual.

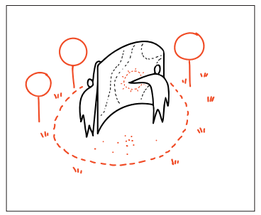
Locurile de joacă sunt unele dintre cele mai frecvente proiecte de spații publice și mare parte din fondurile publice ar trebui investite în ele. Când se proiectează un loc de joacă, ar trebui luate în calcul criterii cum ar fi costurile mici de mentenanță, durabilitate, rezistență la vandalism, siguranța utilizatorilor și protecția față de trafic. Atât componentele individuale, cât și întreg ansamblul locului de joacă ar trebui divizate pe categorii de vârstă. Se depun eforturi foarte mari în asigurarea siguranței și durabilității locurilor de joacă, în detrimentul izolării copiilor față de experimentarea lumii reale.

Selecția amplasamentului locurilor de joacă ar trebui să ia mereu în considerare compoziția spațială și caracterul zonei în care se situează.

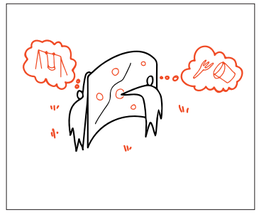
Dacă mediul înconjurător este unul negativ, acesta degradează impactul pozitiv pe care îl are locul de joacă în sine. În privința conexiunilor cu mediul înconjurător, locurile de joacă nu ar trebui împrejmuite. Împrejmuirea este dezirabilă în anumite situații specifice, pe străzi aglomerate sau în locuri în care copiii trebuie protejați de trafic. În plus față de funcțiunea utilitară, împrejmuirea ar trebui să adauge valoare spațiului în sine.

Configurația, proporțiile și capacitatea locurilor de joacă trebuie să răspundă caracterului zonei în care se amplasează. Spațiul public trebuie să ofere locuri în care copiii să se poată juca, iar aceste locuri trebuie amplasate în cadrul construit cu sensibilitate și atenție. Acest lucru poate fi atins prin proiectarea elementelor, a vegetației și a suprafețelor și chiar tematica spațiului în sine poate să interpreteze mediul înconjurător.

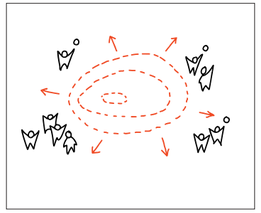
Această secțiune discută elementele care constituie, definesc și dezvoltă un spațiu public. Modul în care aceste elemente sunt concepute, reabilitate, regândite, joacă un rol covârșitor în creșterea



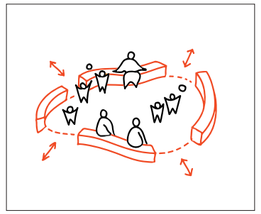
Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public.



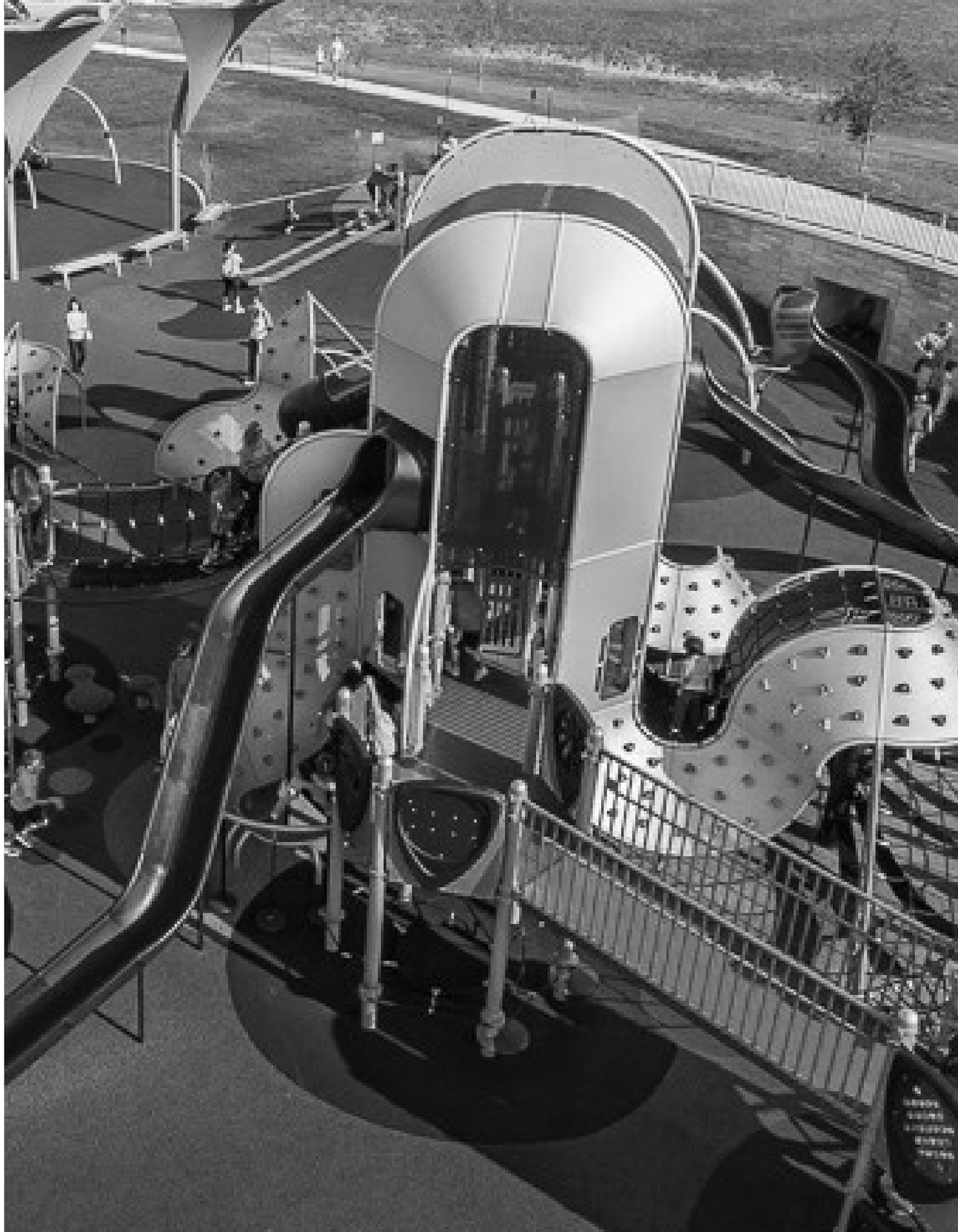
Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor.

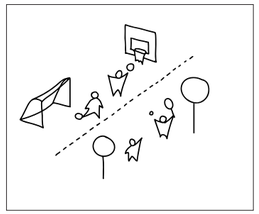


Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.

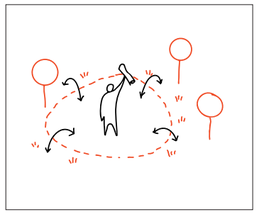


Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.

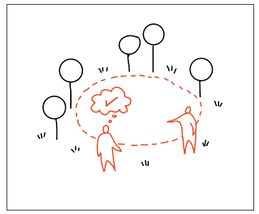




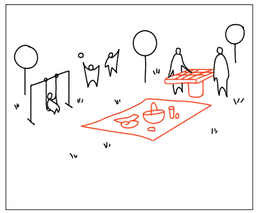
Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.



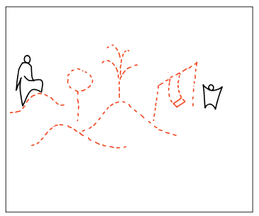
Amenajarea locului de joacă trebuie să mimeze spațiul înconjurător și să utilizeze materiale locale, inclusiv vegetație locală.



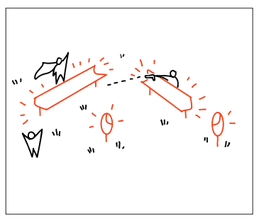
Siguranța este prioritară și din acest motiv fiecare echipament trebuie să aibă o certificare încă din timpul proiectării.



Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vârstele și locuri de ședere.



În alegerea echipamentelor se recomandă colaborarea cu firme dedicate acestui segment. Echipamentele trebuie să dezvolte imaginația copiilor.



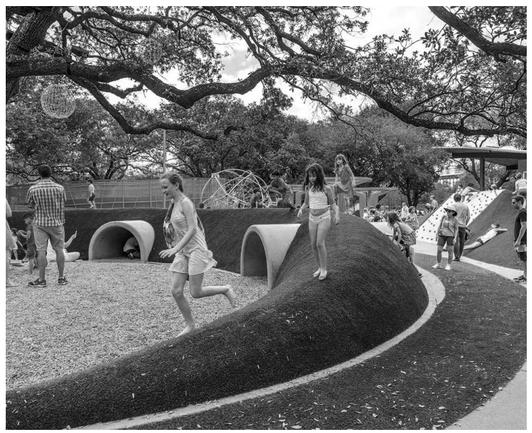
Toate echipamentele necesită o robustețe ridicată, atât pentru a proteja copiii, cât și pentru a rezista în timp la uzura specifică locurilor de joacă.



212 Spații de joacă deasupra orașului.



213 Reutilizări funcționale.



214 Diversitate de echipamente.



215 Zonificări concrete.



216 Arta spațiilor de joacă.



218 Legături strânse cu natura.



217 Aventuri urbane.



219 Modelări geografice.

D.

d. elemente /

d.1 materialitate si suprafețe /
1.1 _ pavimente
1.2 _ spații pietonale și comune
1.3 _ spații cu circulații auto
1.4 _ limite și delimitări între suprafețe
1.5 _ materialele și suprafețele elementelor utilizate
1.6 _ exemple de suprafețe

d.2 elemente de vegetație /
2.1 _ arbori
2.2 _ rânduri, alei sau grupuri de arbori
2.3 _ arbuști și plante erbacee
2.4 _ peluze

d.3 elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.1 _ elemente și semne de trafic
3.2 _ elemente temporare de control trafic
3.3 _ elemente de siguranță rutieră
3.4 _ utilități subterane
3.5 _ utilități supraterane
3.6 _ managementul apelor pluviale

d.4 iluminat /
4.1 _ iluminat stradal
4.2 _ iluminat arhitectural

d.5 mobilier urban /
5.1 _ locuri de ședere
5.2 _ standuri de biciclete
5.3 _ coșuri de gunoi
5.4 _ stații pentru mijloace de transport in comun
5.5 _ obiecte cu apă
5.6 _ elemente informative
5.7 _ ceasuri stradale
5.8 _ bariere

d.6 construcții și facilități pentru servicii /
6.1 _ chioșcuri
6.2 _ info point-uri
6.3 _ toalete publice
6.4 _ puncte de pază
6.5 _ intervenții temporare

d.7 mobilitate și acces /
7.1 _ scări, poduri, pasarele și accesuri subterane
7.2 _ accesuri în parcaje subterane
7.3 _ facilități pentru persoane cu dizabilități

d.8 publicitate stradală /
8.1 _ reclame de mari dimensiuni
8.2 _ reclame integrate în mobilierul urban
8.3 _ reclame culturale
8.3 _ firmele magazinelor

d.9 arta în spațiile publice /

elemente /

calității spațiului public și, prin extensie, în creșterea calității vieții în oraș.

Intervențiile asupra unui spațiu public sau semi-public pot fi implementate atât de către actori publici, cât și de către actori privați. Această secțiune se adresează ambelor categorii de actori. Indiferent dacă intervențiile sunt punctuale și minore, nefiind nevoie de documentații tehnice aparte, sau dacă aceste intervenții sunt mai complexe și presupun elaborarea unor documentații tehnice (studii de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții, proiecte tehnice) sau organizarea unor concursuri de soluții, principiile descrise în această secțiune vor fi de folos. Aceste principii pot ghida modul în care se înfăptuiesc intervențiile punctuale, precum și modul în care este elaborată o temă de proiectare, o temă de concurs, precum și documentațiile tehnice în sine.

Secțiunea este structurată modular, cu sub-capitole scurte, menite a fi parcurse rapid în funcție de informația căutată. Sub-capitolele includ atât informații generale, cât și informații particulare. Acolo unde este cazul, referiri vor fi făcute la cadrul legislativ național sau local, relevant pentru subiectul abordat. Principiile discutate nu sunt exhaustive și pot fi completate cu analize adiționale și mai detaliate, în funcție de nevoi. Aceste principii oferă însă o bază solidă pentru o administrare mai eficientă a spațiului public din Zona Peninsulară.

Aspectul elementelor de cadru urban este important, dar mai important este modul în care aceste elemente influențează calitatea generală al unui spațiu public.

Un spațiu devine mai atractiv și mai frecventat atunci când sunt utilizate materiale de calitate. Materialele și suprafețele utilizate într-un spațiu public trebuie să țină cont de contextul local, de cel istori

D.1

materialitate si suprafețe /

mai ales de compoziția generală a spațiului.

Materialele și suprafețele care apar în spațiile publice joacă un rol puternic în cunoașterea contextului spațial, temporal și ideologic al unui loc anume. Astfel, la crearea unui spațiu, valorificarea potențialului reprezentativ al materialelor este foarte importantă, în special pentru referințele la contextul istoric, cel ideologic, cel cultural, social și estetic ale unui spațiu.

Materialele și suprafețele spațiilor publice ar trebui să reflecte așadar istoricul și caracterul natural al locului în care sunt folosite. La construcția suprafețelor din spațiile publice noi, precum și la reconstrucția și la revitalizarea celor existente, materialele locale specifice ar trebui să aibă întotdeauna prioritate. Cu alte cuvinte, folosirea materialelor obținute din surse locale și reciclarea materialelor de construcție ar trebui să devină un lucru normal și o practică larg răspândită.

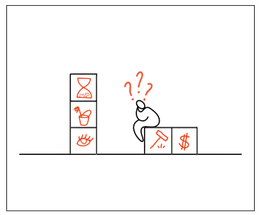
Materialele bine alese joacă un rol hotărâtor în integrarea renovărilor în contextul lor. Intervențiile arhitecturale noi ar trebui să folosească principiile de conformare ale structurilor istorice, fără să adopte superficial elemente de formă, de culoare sau de ornament. Folosirea materialelor tradiționale, prelucrate prin tehnologii actuale, este una din modalitățile de atingere a unui asemenea obiectiv. Materialele locale și soluțiile contemporane bine gândite, care respectă istoria locului, sunt ideale. Pe de altă parte, însă, soluțiile care folosesc materiale contemporane pentru a imita o anumită perioadă istorică sunt, de cele mai multe ori, nepotrivite.

Pe scurt, un material corect ales și potrivit contextului său primește un rol de ornament al orașului. Pe lângă rolul lor funcțional și istoric, materialele și suprafețele joacă, de asemenea, un rol important în experiența senzorială imediată a utilizatorilor, în special la percepția lor vizuală, tactilă, precum și la cea a mișcării. Mirosul și auzul pot fi și ele afectate. Structura și culoarea suprafețelor influențează așadar confortul folosirii spațiului.

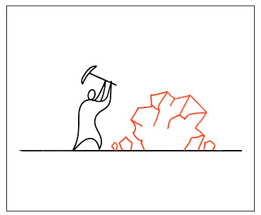
Din acest motiv, toate materialele și suprafețele folosite în spațiile publice ar trebui să aibă o calitate vizuală și structurală ridicată. Astfel, suprafețele destinate șederii trebuie create din materiale stabile termic și plăcute la atingere. Proprietățile funcționale și structurale ale materialului ales influențează durabilitatea și rezistența lor, precum și siguranța spațiilor publice în care sunt folosite. Proprietățile suprafeței materialelor, precum textura, capacitatea de reflecție și de absorbție a luminii, alături de culoare influențează puternic luminozitatea spațiului. Așadar, nu numai alegerea materialelor influențează calitatea imaginii de ansamblu a spațiului, ci și interacțiunea lor. Modul în care materialele sunt combinate are impact puternic asupra percepției sale generale și asupra longevității elementelor și a suprafețelor.

Din acest motiv, punctele și zonele de contact între două elemente sau între două materiale diferite trebuie tratate întotdeauna individual și proiectate corespunzător. Suprafața de călcare din spațiile publice este fațada orizontală a orașului, care trebuie tratată cu aceeași grijă cu care sunt tratate fațadele clădirilor.

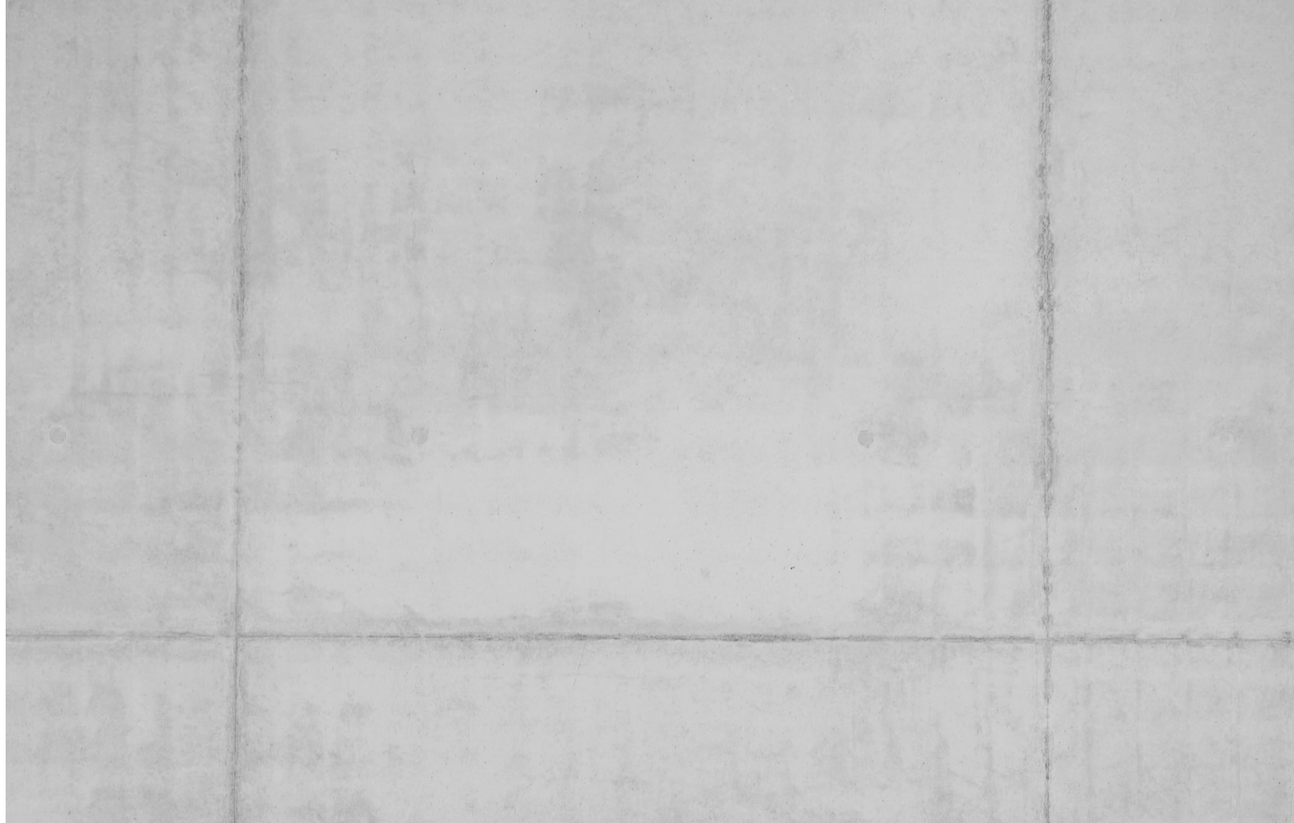
Tipurile de suprafețele trebuie să fie proiectate ca parte a conceptului arhitectural general al spațiului. Calitatea suprafețelor din spațiile publice afectează estetica spațiului, contribuie la calitatea mișcării,



În alegerea materialelor și a suprafețelor, trebuie să se țină cont de echilibrul între estetică, rezistență, durabilitate, întreținere ușoară, reparație facilă și un preț bun.



Ar trebui folosite prioritar materiale obținute din surse locale, care susțin caracterul și economia locală. Materialele de import ar trebui folosite doar în cazuri foarte bine justificate.



D.1

materialitate si suprafețe /
1.1 _ pavimente

precum și la sentimentul de siguranță și de confort, având astfel un impact major asupra deciziei unei persoane de a-și petrece timpul în acel spațiu.

Materialele și suprafețele au așadar capacitatea de a transmite informații utile orientării, contribuind în același timp la organizarea naturală a activităților în acel spațiu. Cât despre plăcerea utilizării spațiului, siguranța și funcționalitatea sa, este foarte important ca proiectanții să verifice textura, înclinația, stabilitatea la variațiile de temperatură și aderența suprafețelor. Mai mult, alegerea materialelor, în special pentru căile de rulare, influențează, de asemenea, nivelul de zgomot din zonă.

Alegerea materialelor și a suprafețelor depinde întotdeauna de modul în care se utilizează spațiul public și de amplasarea lui în oraș. În centrul istoric și în zonele construite protejate, ea este influențată și de protecția monumentelor. Astfel, proiectanții trebuie să aibe grijă atât la alegerea unor suprafețe adecvate, cât și la modalitățile și posibilitățile de întreținere regulată a spațiilor publice.

Clasificarea suprafețelor de călcare

Pentru scopurile manualului de față, suprafețele sunt împărțite în următoarele doua categorii:

suprafețele pietonale
căile de rulare

Cerințele privind capacitatea, organizarea deplasărilor și siguranța utilizatorilor diferă pentru fiecare categorie în parte. De exemplu, suprafețele pietonale sunt proiectate în principal pentru a fi confortabile, în vreme ce durabilitatea căilor de rulare trebuie să corespundă volumului de trafic, iar materialele trebuie alese în funcție de tipul de autovehicul. În cadrul unui spațiu public, alegerea structurii și a culorii materialelor trebuie armonizată cu atmosfera sa generală. O combinație de prea multe tipuri de materiale, modele și culori va genera un spațiu fragmentat și confuz. Combinațiile corespunzător alese oferă senzația de spațiu calm, cresc gradul de lizibilitate și, prin urmare, reduc nevoia de măsuri de protecție suplimentare, de tipul barierelor, diferențelor de nivel și indicatoarelor de circulație. În zonele în care anumite suprafețe nu pot fi diferențiate la același nivel, linia de demarcație trebuie să corespundă regulilor detaliate în subcapitolul care tratează suprafețele ca limită între două spații.

Alegerea suprafeței

Un pavaj din piatră de calitate superioară este potrivit pentru centrul istoric și în anumite zone reprezentative ale orașului. Păstrarea și reînnoirea pavajelor istorice este necesară. Pentru a le crește confortul, pavajele pot fi completate cu alte suprafețe adecvate, care trebuie însă realizate din elemente de calitate comparabilă sau superioară, dar numai pe baza unui concept arhitectural aprobat pentru întregul spațiu. În astfel de cazuri, trebuie respectate de fiecare dată principiile de protecție a monumentelor istorice. În restul orașului, caracterul spațiului și modalitatea lui de folosire trebuie urmate întotdeauna îndeaproape.

Montarea pavajelor din piatră

Pavajele din piatră montate pe suprafețe mici și mijlocii ar trebui țesute, respectând regula celor trei rosturi care se întâlnesc într-un singur punct. Pavelele trebuie așezate întotdeauna perpendicular pe direcția de mișcare. Grosimea rosturilor și materialul de rostuire trebuie să reziste la aspirarea suprafețelor. De asemenea, din cauza riscului de îngheț și a deformărilor produse, apa nu trebuie să se infiltreze prin stratul de bază al pavajului.

Pavajele istorice trebuie întreținute, conservate și reînnoite. Pavajele acoperite cu straturi de asfalt ar trebui descoperite.

Reparațiile și întreținerea

Renovarea lor presupune însă refacerea și compactarea stratului

de bază, precum și înlocuirea pavelelor care lipsesc cu unele asemănătoare ca material, culoare și structură. În cazul trotuarelor cu modele, suprafața trebuie pavată respectând atât materialele folosite, cât și modelul inițial. În situația în care pavajele vechi sunt înlocuite cu unele noi sau cu suprafețe asfaltate, ele trebuie depozitate și păstrate pentru folosirea lor în viitor în același loc.

De asemenea, atunci când se repară suprafețele pietonale într-un spațiu istoric, diversitatea și atributele originale ale suprafeței trebuie păstrate. Ele includ, de exemplu, bordurile deschiderilor pivnițelor, pragurile din piatră și așa mai departe.
La reconstrucția trotuarelor istorice, care sunt acoperite în prezent cu asfalt, pavelele descoperite trebuie sortate, refolosite și înlocuite cu unele noi, acolo unde lipsesc, respectându-se modelele inițiale. La transformarea trotuarelor asfaltate în trotuare pavate, trebuie redusă înălțimea drenajelor, astfel încât pavajele să poată fi așezate pe un strat de bază refăcut și pavajul să poată prelua scurgerile din burlanele care se scurg pe el.

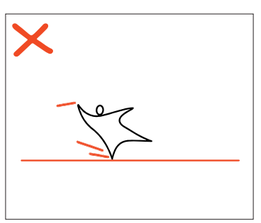
Pentru funcționarea corectă a suprafețelor asfaltate, precum și pentru întreținerea lor facilă și pentru valorificarea capacității lor de a reduce nivelul de zgomot pe căile de rulare, ele trebuie să fie plane și să nu aibă rosturi sau goluri. Asfaltul în stare bună are proprietăți excelente și nu este vulnerabil la deformare.

Dacă se efectuează numai reparații fragmentare într-o anumită zonă, trebuie utilizat asfalt de același tip, de aceeași structură și culoare cu suprafața înconjurătoare. Diferitele grade de compactare, structura diferită a materialelor și sigilarea slabă reprezintă greșeli grave. Din acest motiv, pentru a preveni tasarea suprafeței de călcare, trebuie realizat în zona de lucru același nivel de compactare al stratului suport, ca cel din zonele adiacente. Rosturile dintre suprafețele noi și cele vechi trebuie realizate mecanic, cu circularul, apoi tratate și sigilate pentru a preveni infiltrațiile de apă și deteriorarea la îngheț. Concret, orice reparație realizată în zone cu material asfaltic trebuie să aibă ca prioritate repararea lor pe întreaga lungime și lățime, cu un număr cât mai mic de articulații.

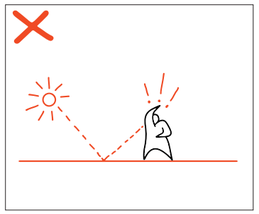
Drenajul suprafețelor

Suprafețele ample, pavate, trebuie să conțină zone de infiltrare a apei de ploaie, direct legate la sistemul descentralizat de scurgere a apelor. De exemplu, este recomandată combinarea zonelor minerale cu suprafețe verzi, nepavate și utilizarea unui asfalt permeabil pe căile de rulare. Apa de ploaie colectată din rețeaua de străzi este de obicei contaminată și nu trebuie să ajungă la baza clădirilor deoarece salinitatea ei le poate degrada structura. Acest lucru este valabil și în centrele istorice, compacte, unde trebuie utilizate metode de îndepărtare a apei de ploaie din zona construcțiilor.

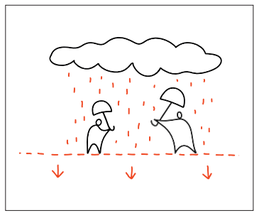
Confortul deplasărilor în oraș este direct legat de calitatea materialelor și a suprafețelor utilizate în zonele pietonale. În spațiile de tip „shared space”, materialele utilizate trebuie să creeze un cadru armonios și



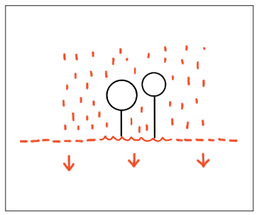
Materialele alunecoase nu trebuie folosite în zonele pietonale și carosabile. O excepție de la regulă poate fi pavajul istoric.



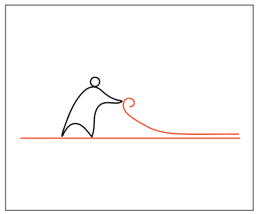
Materialele care reflectă lumina și suprafețele deschise la culoare trebuie folosite cu atenție. Ele pot fi bune ca accent într-o zonă, cu condiția să fie utilizate în baza unui proiect de arhitectură realizat pentru întreaga arie. Utilizarea excesivă a acestor materiale nu este recomandată.



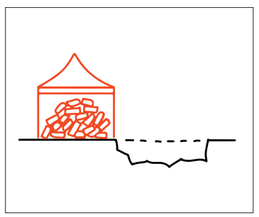
În interiorul orașului ar trebui acordată prioritate materialelor care permit infiltrarea apei de ploaie, de tipul pietrișului stabilizat, pavelelor montate pe o bază de nisip sau de tipul asfaltului permeabil.



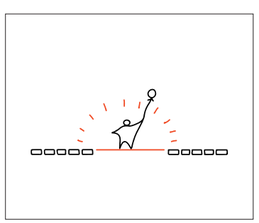
Este recomandată proiectarea unor zone de infiltrare și de captare a apelor meteorice în spațiile mai ample.



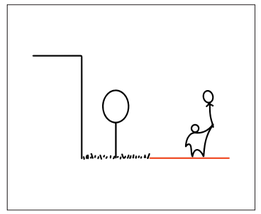
În zonele istorice în care pavimentele tradiționale au fost acoperite cu asfalt, stratul suplimentar trebuie decopertat și suprafața veche restaurată.



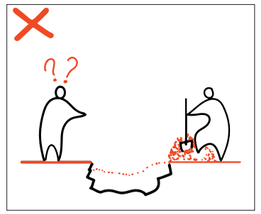
În cazul înlocuirii pavajului tradițional cu noi materiale, dalele tradiționale trebuie depozitate într-un loc ferit de intemperii pentru a permite reutilizări viitoare în alte zone ale peninsulei sau ale orașului.



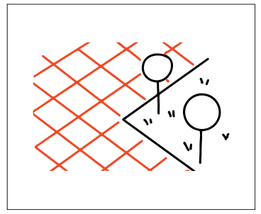
Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public, în momentul inserării de pavaje contemporane într-un context istoric, trebuie folosite pavaje de o calitate similară sau superioară. Totuși, trebuie ținut seama de un concept arhitectural general pentru spațiul asupra căruia se intervine.



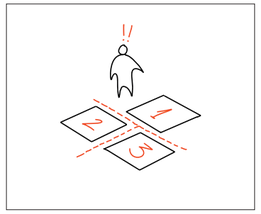
Materialele contemporane se adaptează bine în afara centrului istoric, iar materialele istorice nu se potrivesc în zonele nou dezvoltate ale orașului.



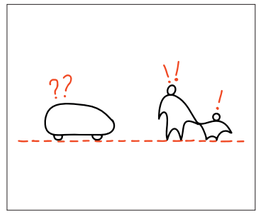
Reparațiile efectuate la suprafețele de călcare nu trebuie să fie vizibile. Pentru suprafețele asfaltate, este recomandată acoperirea unei zone mai ample, pe întreaga lățime a trotuarului. Pentru suprafețele pavate, trebuie utilizate materialele originale, iar dispunerea pavelelor să fie identică cu cea existentă.



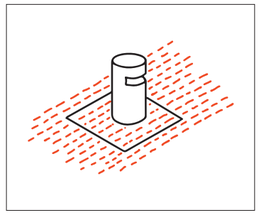
Pentru parcuri sau cartiere nou dezvoltate, se pretează utilizarea de suprafețe ample de piatră (dale de piatră sau pietriș stabilizat), asfalt, asfalt pigmentat sau suprafețe de beton turnat.



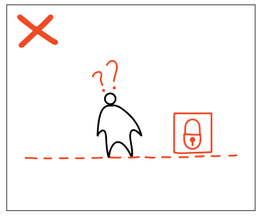
Toate suprafețele pavate trebuie să respecte regula celor trei rosturi care se întâlnesc într-un singur punct (pavelele trebuie să fie glisate).



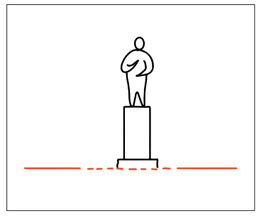
Pavajele se folosesc de regulă pentru zona pietonală. Totuși, când există situația de zonă cu trafic redus, se pot folosi pavaje, cu condiția ca acestea să fie diferențiate de zona pietonală și să reziste la traficul auto.



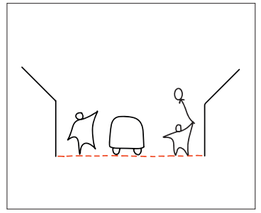
Toate zonele adiacente structurilor îngropate în pământ (infrastructuri tehnice, containere subterane etc.) trebuie să fie tratate exact ca zonele adiacente. Marginile acestor zone nu ar trebui să se distingă cu ușurință.



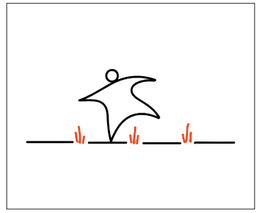
Pavajele de beton nu ar trebui folosite în spațiul public. În timpul reabilitării unor zone cu astfel de elemente, pavajele de beton trebuie înlocuite cu materiale mai durabile.



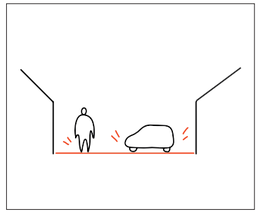
Se pot utiliza materiale diferite ca structură și culoare în jurul elementelor importante: statui, fântâni, clădiri, spații publice importante etc. Alegerea acestor materiale trebuie să se încadreze în conceptul general al spațiului.



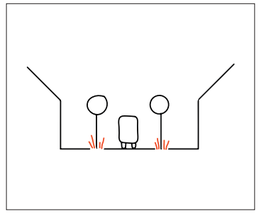
În zonele cu trafic redus, unde diferențele dintre trotuar și carosabil au fost eliminate, este important ca aspectul și modelul materialelor alese să diferențieze cele două căi de rulare.



Spațiul public trebuie amenajat în așa fel încât să se evite crearea spațiilor reziduale. Se va evita folosirea de suprafețe înierbate care nu au un scop definit în strategia generală.



În locurile unde autovehiculele ajung pe suprafața pietonală trebuie utilizat un singur tip de material dedicat zonelor pietonale, care să reziste și la greutatea autovehiculelor.



Suprafețele verzi de-a lungul unei străzi sunt adecvate doar dacă au un scop și un sens clar. Ele trebuie să formeze întotdeauna zone continue mai ample și să se încadreze în compoziția arhitecturală a spațiului în care sunt propuse.



220 Amenajare Alba Iulia.



221 Îmbinări de texturi, Cluj-Napoca.



222 Îmbinări de texturi, Baia Mare.



223 Amenajare Iași.



224 Îmbinări de texturi, Botoșani.



225 Îmbinări de texturi, Craiova.

D.1

materialitate si suprafețe /
1.2 _ spații pietonale și comune

suficient de rezistent la fluxurile auto.

Una dintre condițiile de bază ale unui spațiu public de calitate este posibilitatea de deplasare în siguranță și confort. În general, cele mai potrivite suprafețe de călcare sunt cele în care sunt utilizate materiale naturale, netede.

Centrele istorice

În centrele istorice trebuie respectate modelele istorice existente și caracterul spațiului dat. Pentru a face mersul mai confortabil și pentru a ajuta persoanele cu handicap fizic și cu deficiențe de vedere și chiar bicicliștii să se deplaseze mai ușor, pot fi utilizate pentru anumite spații și benzi de rulare, materiale adecvate în forme contemporane, de tipul pavajelor mari de înaltă calitate sau a pavajelor netede cu rosturi foarte mici.

Zonele noi și zonele în curs de dezvoltare

În zonele în curs de dezvoltare ale orașului pot fi folosite materiale contemporane. Acestea pot include pavaje de piatră de dimensiuni mai mari, asfalt, asfalt pigmentat, suprafețe turnate și pavele de beton de înaltă calitate. Cu cât distanța față de centru este mai mare, cu atât este mai adecvată utilizarea unor elemente prefabricate reciclabile, care se degradează mai greu și care îmbătrânesc mult mai bine decât alte materiale mai pretențioase. În astfel de cazuri, prefabricarea nu ar trebui să inducă un aspect artificial. Există multe tipuri de suprafețe prefabricate care sunt menite să reziste mai bine în timp și să ascundă defectele generate de trecerea vremii. Un exemplu în acest sens sunt suprafețele buciardate, un model adecvat pentru spațiile mai ample, din periferia orașelor.

Din cauza duratei scurte de viață și a calității estetice scăzute, utilizarea dalelor de beton de mici dimensiuni, întreținute, trebuie evitată. Acest tip de suprafață se degradează în timp foarte repede, iar vehiculele tehnice și de întreținere contribuie de asemenea la deteriorarea lor fizică și estetică.

Parcurile

În parcuri, grădini și spații publice cu vegetație trebuie utilizate suprafețe nepavate și permeabile, de tipul pietrișului stabilizat. Reputația slabă a pietrișului stabilizat este în mare parte generată de nerespectarea procedurilor tehnologice atunci când acesta este montat. Calitatea execuției și modul în care întreținerea ulterioară este efectuată sunt două criterii importante, care contribuie la buna funcționare a acestui tip de suprafață. De exemplu, dacă nu este suficient drenat, pietrișul poate deveni noroios, iar dacă nu este suficient compactat, poate să se taseze în anumite zone și să creeze disconfort o lungă perioadă de timp. Un pietriș stabilizat bine montat trebuie, în primul rând, să aibă o bază suport extrem de bine realizată, iar amestecurile care țin pietrișul legat trebuie să fie rezistente la umezeală. Pentru ca această compoziție de materiale să fie bine aleasă, se recomandă realizarea unor teste în zona unde pietrișul urmează să fie montat. De asemenea, trebuie să se țină cont de faptul că pietrișul stabilizat nu este un material potrivit pentru pantele mai abrupte.

Atunci când în parcuri materialul de bază este asfaltul, trebuie utilizate culori și texturi care să ofere un aspect cât mai natural. Un exemplu bun este asfaltul pigmentat, obținut din agregate, care oferă senzația de pietriș natural.

Extinderea trotuarelor

În funcție de materialul și structura suprafețelor existente, extinderile pietonale pot fi diferențiate prin culori diferite. Cu toate acestea, structura și culoarea celor două materiale trebuie să fie similară, încât adiția să nu pară una artificială. Dacă suprafața existentă este una pavată, nu este recomandată și pavarea zonei extinse deoarece modelul original se poate altera.

Carosabilul și trecerile la nivel

Pentru a accentua prioritatea pietonilor în zonele de trecere, este recomandată, ori de câte ori este posibil, executarea trotuarului și a carosabilului la același nivel. În cazul în care trotuarul este realizat din dale, zona de trecere trebuie realizată la rândul ei din dale, dar mai mari, pentru a fi confortabile și rezistente la rulare.

Spațiile de tip „shared space”

Suprafețele de acest tip sunt, în general, realizate la același nivel. Pentru a diferenția utilizatorii în spațiu, este recomandată utilizarea unor combinații de suprafețe similare, cu structuri și culori compatibile. De exemplu, poate fi folosit un singur tip de material, dar cu granulație diferită în funcție de utilizatorii zonei. În primul rând, aceste materiale trebuie să fie confortabile pentru mersul pe jos și îndeajuns de durabile pentru a rezista la greutatea vehiculelor motorizate. În cazul spațiilor publice, unde autovehiculele nu sunt permise, ar trebui utilizat același material pe toată suprafața lor.

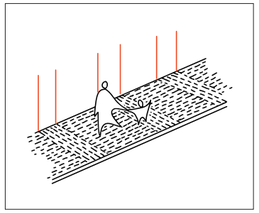
Elemente pentru persoanele cu handicap fizic și pentru persoanele cu deficiențe de vedere

Toate elementele folosite pentru persoanele cu dizabilități trebuie să fie materiale certificate. În acest sens, este importantă identificarea mai multor tipuri de materiale utilizate în alte țări și, pe cât posibil, găsite soluții de implementare și certificare și pentru acestea. Liniile de ghidare trebuie să fie create din aceleași materiale cu suprafețele adiacente, iar diferențierea ar trebui realizată prin combinarea materialelor brute, mai poroase, cu cele netede. Diferențierea prin culoare poate fi realizată utilizând culori contrastante, dar din aceeași gamă, nu prin culori stridente (galben, roșu etc.).

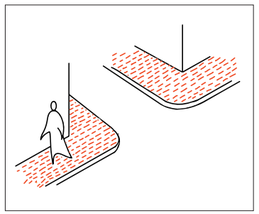
Liniile de ghidare realizate incorect sau incomplet pot pune viața persoanelor cu dizabilități în pericol. Prin urmare, liniile de ghidare trebuie să creeze un parcurs continuu prin oraș și, în mod ideal, ar trebui să facă parte dintr-o rețea completă de trasee. Dacă astfel de linii sunt întrerupte din varii motive, scopul lor este anulat. Dacă sunt respectate toate aceste principii, deplasarea persoanelor cu deficiențe de vedere nu mai este problematică nici în spațiile de tip „shared space”.

Realizarea corectă a liniilor de ghidare trebuie făcută sub supravegherea unor consultanți specializați în problema persoanelor cu deficiențe de vedere și cu dizabilități fizice.
Mozaicul roman - studiu de caz

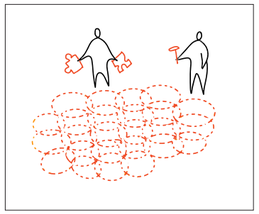
Un studiu de caz pentru zona peninsulară îl reprezintă exemplul de



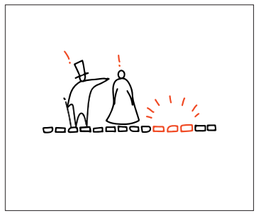
Diferitele modele de pavaj trebuie să corespundă fațadelor clădirilor. Schimbarea pavajului se poate face la intersecția fațadelor.



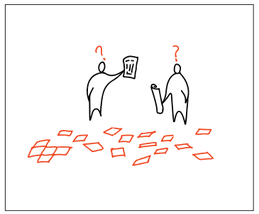
Pavajul istoric trebuie să se continue de-a lungul colțurilor de stradă. Deoarece detaliile devin complicate la aceste îmbinări, se recomandă un desen ce permite flexibilitatea țeserii.



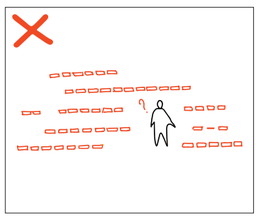
Pentru desene complicate, originale, se pot folosi modele de mozaic.



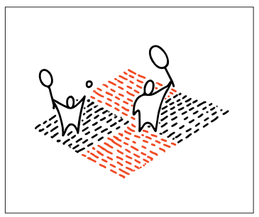
Atunci când sunt restaurate zone ample de pavaj, texturile existente trebuie respectate. În cazul în care apar discontinuități în pavaj, trebuie găsite soluții pentru continuarea texturii istorice.



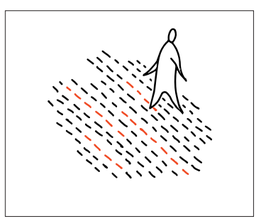
Modele din mozaic tăiat se pot folosi pentru țeseri contemporane, cu unghiuri drepte.



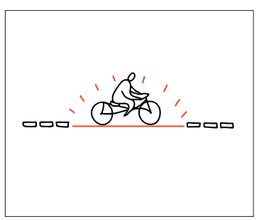
Nu se recomandă utilizarea suprafețelor de mozaic pe arii largi, în piețele publice. Acestea se pretează, de cele mai multe ori, în pavarea trotuarelor.



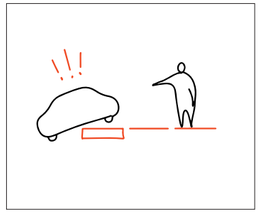
Pentru modele colorate de pardoseli se pot folosi culori diferite atâta timp cât materialele nu au rezistențe diferite.



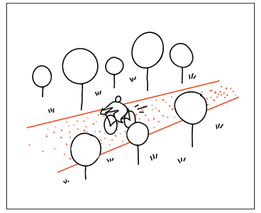
Atunci când se integrează pavaje noi într-o țesătură istorică, acestea pot avea modele contemporane doar dacă sunt realizate de către artiști și dacă se încadrează în contextul general al spațiului.



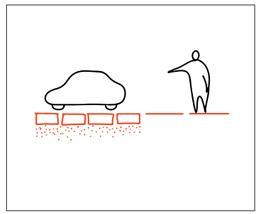
Pentru ca deplasarea pietonilor și cicliștilor să fie una cât mai confortabilă, pavajele istorice trebuie combinate în mod corespunzător cu finisaje netede sau pavaje de mari dimensiuni.



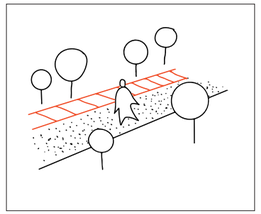
Dalele mari se pretează circulației pietonale. Acestea nu au rezistența necesară circulației motorizate.



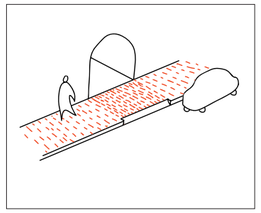
Tipul de suprafețe și de texturi din zonele verzi ale orașului trebuie să reflecte caracterul natural al mediului.



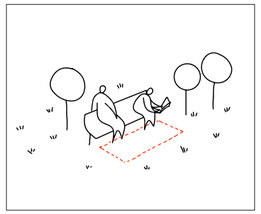
Dacă în anumite zone cu acces carosabil vor fi utilizate dale mari, atunci ele ar trebui să fie mai groase față de cele destinate doar accesului pietonal și ar trebui montate pe un pat de pietriș. O alternativă viabilă o reprezintă dalele mari care conțin un strat-suport de beton.



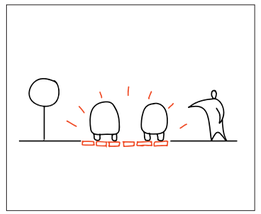
În anumite condiții, suprafețele neamenajate sunt cel mai bine combinate cu plăci de dimensiuni mari sau benzi asfaltate, în special în scopul creării unor zone mai ușor de parcurs în cazul condițiilor meteorologice nefavorabile.



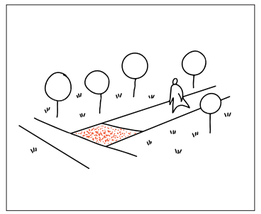
Căile de acces realizate la același nivel cu trotuarul (accesul în curți interioare, parcări subterane) trebuie proiectate în așa fel încât să fie cât mai similare estetic cu trotuarul adiacent. Materialul utilizat ar trebui să aibă aceeași culoare și textură cu trotuarul, dar o capacitate de suport mai mare.



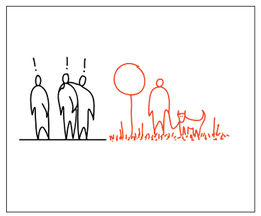
Suprafețele nepavate din jurul băncilor sau din jurul intrărilor trebuie prevăzute cu un grătar care să păstreze integritatea suprafeței.



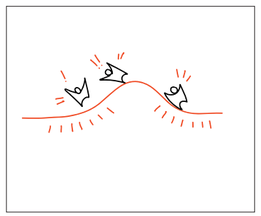
Trecerile de pietoni la nivel trebuie să fie realizate din materiale cu aceeași textură, structură și culoare ca trotuarul adiacent, dar cu un grad mai mare de rezistență la încărcările mai mari de trafic.



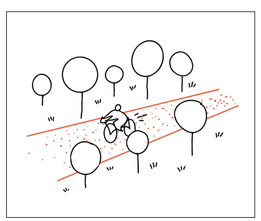
La intersecția dintre zone pavate și zone nepavate este recomandat să existe o zonă de curățare.



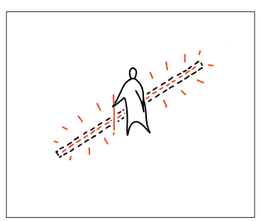
Suprafețele nepavate pot fi propuse în zonele de recreere și în parcuri, deoarece sunt mult mai confortabile pentru pietoni.



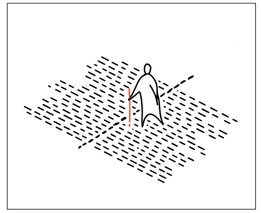
Pentru locurile de joacă se pretează o suprafață moale, care să amortizeze căderile.



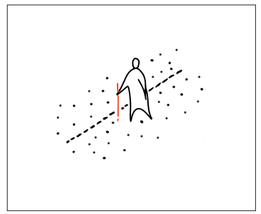
Pentru aleile din parcuri și grădini, este recomandată utilizarea pietrișului stabilizat sau a asfaltului permeabil. Durabilitatea unor astfel de suprafețe depinde în mare măsură de calitatea execuției și de întreținere. Dalele tipice zonelor urbanizate nu sunt cea mai potrivită alegere în parcurile naturale.



Liniile de ghidaj pentru nevăzători trebuie realizate din materiale certificate, de calitate înaltă.



Elementele tactile trebuie realizate din același material sau dintr-un material asemănător cu suprafețele adiacente.



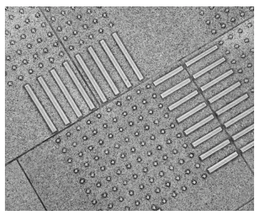
Culorile elementelor de siguranță se adaptează la contextul general.



226 Amenajare Brașov.



227 Pardoseala specifică parcurilor.



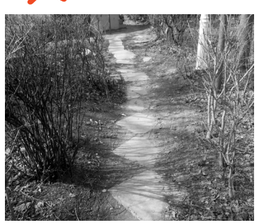
228 Elemente de accesibilitate.



229 Amenajare Timișoara.



230 Pavajul necorespunzător se degradează în calea mașinilor.



231 Aleile în spațiile verzi trebuie tratate corespunzător.

mozaic roman. Mărturiile istorice se regăsesc în cadrul edificiului roman cu mozaic. Acesta este situat în imediata vecinătate a Muzeului de Istorie Națională și Arheologie și a fost descoperit în anul 1959, în timpul unor lucrări edilitare desfășurate în Piața Ovidiu.

Cercetările ulterioare descoperirii atestă că monumentul a fost construit în secolul al IV-lea și extins treptat până în jurul secolului al VI-lea, atunci când a încetat să mai funcționeze. În vremurile sale de glorie, edificiul reprezenta cea mai mare construcție de acest gen din întregul Imperiu Roman și servea ca punct de legătură între port și orașul antic, fiind locul în care se desfășurau activitățile de comerț și depozitare a mărfurilor.

Câteva magazii și impresionanta sală cu pavimentul de mozaic ocupau terasa edificiului. Sala cu mozaic reprezenta locul efectiv de întâlnire al negustorilor și oficialităților vremii.

În prezent, din suprafața totală de 2000 de metri pătrați a pavimentul cu mozaic, se mai păstrează doar o porțiune de aproximativ 850 de metri pătrați. Podeaua încăperii este formată din două părți distincte: un chenar care înconjoară sala și care cuprinde motive geometrice și vegetale și mozaicul propriu-zis, alcătuit din pietricele de diferite culori: alb, roșu, negru, verde, galben.

În prezent, orașul Constanța este constrâns de o criză de identitate și toate amenajările realizate sau în desfășurare nu absorb influențe din istoria orașului.

Pentru a aduce mai multă substanță în discursul estetic al spațiului public, o serie de elemente istorice pot fi integrate în oraș pentru a accentua prestanța istorică a „urbei".

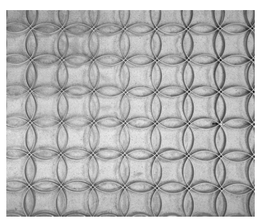
Suprafețele de rulare trebuie modificate în funcție de locul prin care acestea trec. Combinarea dalelor în zonele carosabile cu indicatoarele rutiere de reducere a vitezei reprezintă o bună măsură de calmare a

Rememorarea nu este un proces de copiere a trecutului, ci o reflecție cu privire la identitatea locală, cu scopul de a înțelege sau imagina personalitatea la care comunitatea poate aspira.

referințe



232 Detaliu al mozaicului din perioada romană.



233 Aplicații ale motivelor regăsite.



234 Motive locale.

D.1

materialitate si suprafețe /
1.3 _ spații cu circulație auto

traficului. Dincolo de parametrii funcționali ai unui drum (textură, rezistență la înclinare, duritate, durabilitate, drenaj etc.), trebuie luat în considerare și cadrul pe care acesta îl străbate. Acest lucru se aplică chiar și în cazul unor artere importante dintr-un oraș.

Prin urmare, zonele carosabile care parcurg spații publice importante (piețe, parcuri, grădini etc.) ar trebui, de regulă, să își modifice caracteristicile în funcție de suprafețele adiacente, în special pentru a consolida caracterul locului. Aspectul drumului trebuie să fie uniform pe toată lungimea spațiului public prin care trece și, prin urmare, orice schimbare de culoare sau structură trebuie să fie în conformitate cu compoziția spațiului și cu modul în care se efectuează deplasările în cadrul său.

Organizarea spațiului poate fi realizată prin modificarea tipului și culorii suprafețelor destinate diferitelor utilizări (zone de parcare, spații dedicate staționării autobuzelor sau benzi dedicate).

Alegerea tipurilor de suprafețe

În centrul istoric este recomandată utilizarea cât mai redusă a suprafețelor asfaltice. Dalele mari utilizate la suprafețele carosabile sunt, împreună cu indicatoarele de reglare a vitezei, un instrument adecvat pentru calmarea traficului. Trebuie avut însă în vedere faptul că la o viteză de peste 30km/h, aceste dale încep să producă zgomot considerabil. Prin urmare, utilizarea lor trebuie evaluată în funcție de fiecare caz în parte, mai ales în zonele din afara centrului istoric sau în zonele unde viteza de deplasare este mai mare.

Din cauza faptului că drumurile pavate sunt mai zgomotoase și mai alunecoase, suprafețele asfaltice sunt o soluție recomandată pentru drumurile din afara centrului. Pentru a funcționa corespunzător, pentru a fi ușor de întreținut și pentru a reduce zgomotul cât mai mult, aceste suprafețe trebuie să fie cât mai netede, fără goluri și fără zone denivelate.

Pentru reducerea zgomotului poate fi utilizat și așa-numitul asfalt silențios, care poate reduce nivelul de zgomot cu până la 7 dB în comparație cu asfaltul clasic. Pentru siguranța traficului, este esențial drenajul carosabilului. Zonele de băltire și zonele umede fac drumurile mult mai alunecoase și cresc distanța de frânare. De asemenea, ele afectează direct vizibilitatea șoferilor deoarece reflectă lumina soarelui pe timpul zilei și farurile pe timpul nopții. Drenarea suprafețelor asfaltice poate fi realizată și prin combinarea asfaltului clasic cu cel permeabil.
Utilizarea dalelor mari, de beton nu este adecvată în oraș. Ele pot fi utilizate doar pentru drumurile temporare, pentru a preveni deteriorarea stratului suport. Acestea ar trebui îndepărtate odată cu terminarea lucrărilor și înlocuite cu o suprafață adecvată.

Intersecțiile

O intersecție trebuie tratată similar cu drumurile adiacente. Dacă străzile care se întâlnesc în intersecție au caracteristici diferite, suprafața intersecției trebuie să preia caracteristicile străzii mai importante. În unele situații, suprafața unei intersecții poate fi tratată într-un mod complet diferit, însă trebuie ținut cont de faptul că astfel de intervenții au ca scop accentuarea caracterului intersecției respective. În intersecțiile unde trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, materialul utilizat trebuie să fie relaționat la zona pietonală, dar să se potrivească prin textură și culoare și cu zona carosabilă.

Zonele dedicate parcărilor

Zonele dedicate parcărilor trebuie privite ca zone cu trafic redus. În general, suprafața lor trebuie realizată din materiale asemănătoare cu suprafața trotuarului. Această abordare îngustează optic banda de circulație și, prin urmare, calmează traficul. Marcajele folosite pentru delimitarea locurilor de parcare pot fi înlocuite cu dale dintr-un material diferit, așezate la un alt unghi față de suprafața carosabilă. O alternativă viabilă pentru zonele de parcare o reprezintă și spațiile realizate la nivelul trotuarului, delimitate de carosabil printr-o bordură teșită, de mici dimensiuni. În cazul parcărilor cu barieră, acestea trebuie proiectate în așa fel încât să poată fi ușor accesate chiar și de persoanele cu dizabilități.

Stațiile de autobuz

Suprafețele utilizate în stațiile de autobuz trebuie să fie durabile, pentru a rezista încărcăturilor rezultate din sosirile și plecările frecvente ale autobuzelor (presiune, tensiune, tracțiune și fluctuații ale temperaturii). În cazul opririlor realizate pe spațiul carosabil, tratarea suprafeței destinate opririi trebuie să fie similară cu cea a șoselei. În cazul în care există o zonă dedicată staționării, adiacentă suprafeței carosabile, atunci zona de staționare poate fi tratată similar cu trotuarul.

Benzile pentru bicicliști

Traseele dedicate bicicliștilor trebuie să fie netede, cu cât mai puține

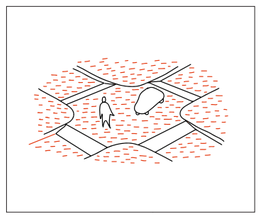
denivelări și goluri. Pentru siguranța bicicliștilor, materialul utilizat trebuie să fie diferit, fie prin textură fie prin culoare, iar dacă pista de biciclişti este poziționată direct pe carosabil, atunci ea trebuie protejată printr-o zonă tampon. În centrul istoric, o varianta estetică o reprezintă combinarea pavajelor dure, folosite la carosabil, cu pavaje ușoare, cu îmbinări simple.

Dacă o suprafață carosabilă este realizată din asfalt, atunci benzile dedicate nu trebuie să fie pavate cu piatră. Acest lucru este inestetic și nu este recomandat. O alternativă recomandată este realizarea unor marcaje din asfalt pigmentat sau vopsit, care să marcheze diferența dintre cele două tipuri de utilizări.

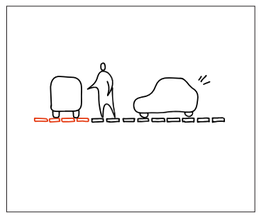


În centrul istoric, o varianta estetică o reprezintă combinarea pavajelor dure, folosite la carosabil, cu pavaje ușoare, cu îmbinări simple.

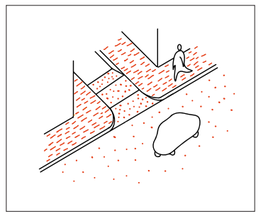
Diferențierea spațiilor pe înălțime marchează diferitele utilizări, facilitează mișcarea, protejează pietonii și direcționează scurgerea apelor meteorice. În spațiile deschise (parcuri), ele servesc ca lini



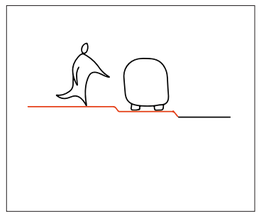
Suprafața intersecțiilor din zonele cu trafic redus, unde trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, trebuie tratată cu materiale cu structură și culoare similară cu trotuarele și drumurile înconjurătoare. Cu toate acestea, zonele pietonale și carosabile trebuie să fie întotdeauna clar diferențiate.



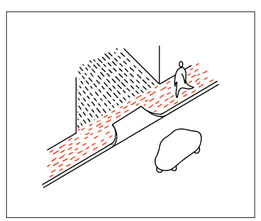
Diferențierea suprafețelor în funcție de tipul utilizării trebuie marcată prin materiale cu culori și texturi diferite, nu prin marcaje pictate.



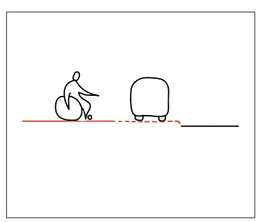
Trecerile de pietoni la nivel și limitatoarele de viteză trebuie realizate din materiale asemănătoare drumurilor și trotuarelor înconjurătoare. În cazul în care trotuarul este realizat din pavaje iar carosabilul din asfalt, este recomandat ca trecerile și limitatoarele să fie realizate din pavaje similare trotuarului.



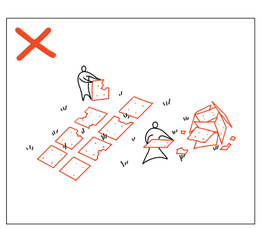
Suprafața locurilor de parcare trebuie să fie diferită de cea a carosabilului. Materialul utilizat poate fi similar cu cel folosit în zonele pietonale. În unele cazuri, locurile de parcare pot fi ridicate, iar diferența de înălțime se poate marca cu borduri joase, teșite.



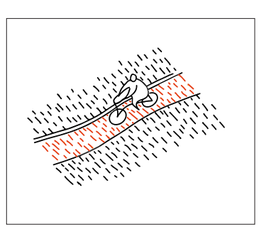
Dacă două materiale diferite intră în contact, suprafața străzii mai importante este cea care trebuie preluată în intersecție. În acest caz, punctul de contact dintre cele două materiale trebuie proiectat cu grijă.



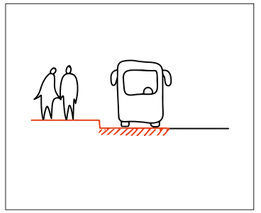
Parcările fără barieră trebuie să fie accesibile tuturor utilizatorilor și trebuie proiectate folosind materiale adecvate.



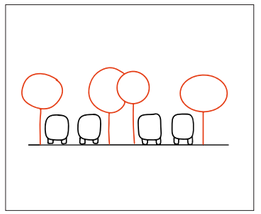
Dalele mari de beton nu trebuie utilizate în oraș. Ele trebuie înlocuite treptat cu o suprafață diferită, adecvată spațiului respectiv.



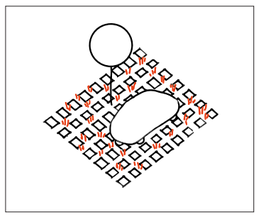
Benzile de bicicletă din centrul istoric trebuie realizate din dale netede cu rosturi fine.



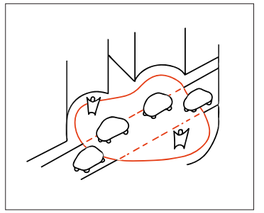
Suprafețele utilizate pentru stațiile de autobuz trebuie să fie extrem de rezistente și durabile. Stațiile de autobuz pot fi realizate din materiale similare cu cele folosite în zonele pietonale, cu condiția ca ele să aibă o rezistență ridicată la trafic intens.



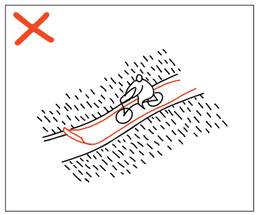
Este recomandat ca locurile de parcare să fie îmbinate cu spații verzi, plantate. Arborii plantați trebuie să aibă un spațiu suficient de mare pentru dezvoltarea rădăcinilor.



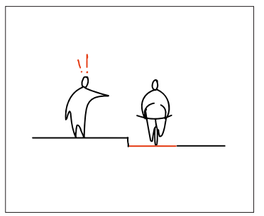
Zonele ample destinate parcării trebuie realizate din materiale cu o structură care atenuează scara spațiului.



Suprafața carosabilă trebuie modificată în funcție de caracterul zonei străbătute. Acest lucru se aplică și arterelor importante dintr-un oraș. Suprafața căilor rutiere care traversează spații publice importante trebuie să se adapteze caracteristicilor spațiului respectiv.



În centrul istoric, benzile de bicicletă trebuie să se armonizeze estetic cu trotuarele pavate. Ele nu trebuie realizate din beton sau asfalt.



Benzile de bicicletă trebuie diferențiate de alte benzi prin materiale diferite și prin linii de separare, atunci când sunt realizate pe suprafața carosabilă. Vopseaua este alunecoasă și din acest motiv trebuie evitată.



235 Promenadă cu amenajare funcțională.



236 Definire funcțională.



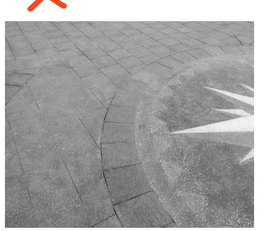
237 Spațiu rezidențial delimitat.



238 Pardoseli cu motive simple.



239 Alternări de texturi.



240 Elementul de mozaic nu este pus în valoare de către dalele de piatra.

D.1

materialitate si suprafețe /
1.4 _ limite și delimitări între suprafețe

ghidare pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

Bordurile

Bordurile pot contribui pozitiv la definirea unui anumit spațiu. Din acest motiv, în oraș și în special în zona centrală trebuie utilizate materiale de înaltă calitate. Suprafețele adiacente sunt cele care dictează tipul și structura bordurilor.

De exemplu, pentru stațiile de autobuz este recomandată utilizarea bordurilor teșite sau a bordurilor de tip Kassel. Bordurile Kassel sunt borduri cu formă concavă specială, ce permit autobuzelor să opreasca cât mai aproape de marginea de îmbarcare, prevenind deteriorarea anvelopei și a bordurii în sine.

În cazul zonelor pietonale și trecerilor de pietoni, bordurile trebuie să fie coborâte la nivelul suprafeței carosabile, astfel încât parcursul pietonilor, persoanelor cu dizabilități și bicicliștilor să fie unul cât mai confortabil.

Limitele în zonele verzi

În parcuri, este recomandată minimizarea diferențelor de înălțime dintre suprafețele pavate și cele nepavate prin utilizarea marginilor ascunse. Acestea pot lua forma unor margini metalice încastrate în pământ sau a unor margini special realizate pentru anumite zone. Cu toate acestea, marginile aleilor aglomerate trebuie să acționeze ca linii directoare pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

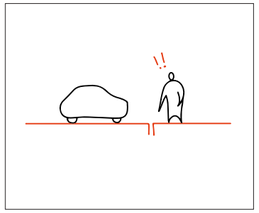
Utilizarea separatoarelor

În mod obișnuit, separatoarele sunt folosite pentru a delimita diferitele benzi de circulație dintr-un oraș (benzi de bicicletă, benzi de tramvai, trasee pietonale etc.). Astfel de intervenții ar trebui utilizate doar în cazul în care folosirea materialelor sau a marcajelor rutiere nu este suficientă pentru a împiedica conducătorii auto să intre în zonele neautorizate.

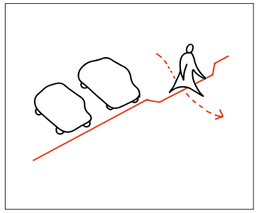
Totuși, separatoarele utilizate în oraș trebuie să fie suficient de mici pentru a permite trecerea anumitor vehicule (de exemplu, ambulanțele) în situații de urgență.

Marginile și limitele în spațiul public ar trebui să facă parte din compoziția globală a unui spațiu. Acestea nu ar trebui tratate ca o barieră fizică, ci ca o linie naturală de ghidare, care contribuie la organizarea spațiului.

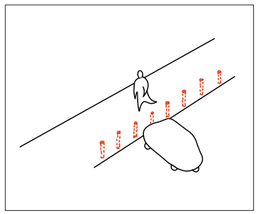
Alegerea materialelor pentru elementele tehnice din mediul urban trebuie să se bazeze întotdeauna pe designul general al spațiului. Stâlpii, containerele de gunoi, balustradele, mobilierul urban, toate trebuie să



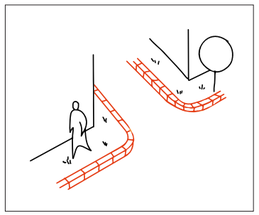
Dacă trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, trotuarul trebuie delimitat printr-o margine care să acționeze și ca suport pentru pavaj. Această funcție poate fi asigurată și printr-un jgheab sau orice alt material de dirijare a apelor meteorice.



Bordurile trebuie să fie îndeajuns de înalte încât să nu permită autovehiculelor să pătrundă în zona pietonală. Ori de câte ori apar treceri de pietoni, trotuarul și bordura trebuie reduse în înălțime în așa fel încât să nu mai existe diferențe între stradă și pietonal.



În cazul în care suprafața pietonală și cea carosabilă sunt la nivel, iar autovehiculele trebuie restricționate în zona dedicată pietonilor, se pot utiliza stâlpișori sau borduri cu înălțime joasă.



În zonele noi ale orașului este posibilă utilizarea betonului de înaltă calitate sau a altor borduri prefabricate, în funcție de suprafețele adiacente.



241 Separări subtile ale circulațiilor.



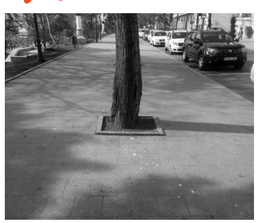
242 Bordaje pentru copaci.



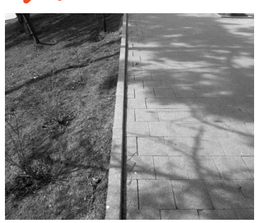
243 Compartimentări.



244 Un pavaj uniform nu dezvoltă ierarhii.



245 Baza arborilor trebuie să fie proporțională cu trunchiul acestora.



246 Bordajele pot evita detaliile suplimentare.

D.1

materialitate si suprafețe /
1.5 _ materialele și suprafețele elementelor utilizate

fie subordonate unei imagini unitare. Diferențele dintre acestea trebuie întotdeauna justificate pe baza ierarhiei compoziționale arhitecturale a unui spațiu.

În general, materialele trebuie folosite în forma lor naturală. Dacă e necesară însă aplicarea unei protecții suplimentare, aceasta nu trebuie să ascundă aspectul natural al materialului (de exemplu, lemnul nu trebuie ascuns de vopsea). Este de preferat ca în mediile naturale să fie utilizate materiale naturale sau materiale cu aspect natural. În mediul urban, pe de altă parte, ar trebui alese materiale de înaltă calitate și durabile. Astfel de materiale sunt cele care îmbătrânesc frumos în timp (bronz, oțel inoxidabil, oțel Corten, aluminiu, alamă, beton, piatră, lemn de esență tare, lemn impregnat în vid, lemn tratat termic etc.). În acest sens, nu sunt recomandate imitațiile de materiale (cele care imită lemnul, piatra, pavajul etc.), deoarece acestea îmbătrânesc rapid și se degradează ușor.

Culorile elementelor

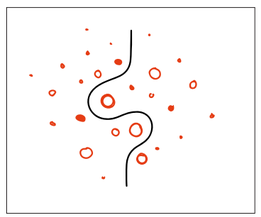
O singură culoare folosită pentru toate elementele metalice tehnice contribuie la uniformitatea spațiilor publice și le face mai plăcute din punct de vedere vizual. Griul închis este o culoare elegantă și subtilă, recomandată în spațiile publice. În cazul în care designul general al spațiului impune acest lucru, o culoare diferită poate fi utilizată în spații și parcuri importante.

Suprafețe anti-adezive

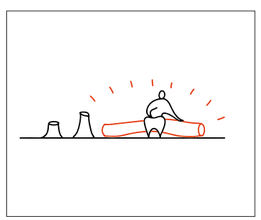
Astfel de suprafețe nu trebuie să afecteze în mod negativ estetica elementelor tehnice din mediul urban. Chiar dacă este folosită pentru a descuraja lipirea afișelor și reclamelor, vopseaua anti-adezivă este în general foarte dură și neplăcută la atingere. Prin urmare, este recomandată utilizarea unei vopsele cu granularitate foarte mică sau un tratament diferit, interesant ca aspect și la atingere (de exemplu, se pot realiza canelări verticale pentru anumite suprafețe).

Arborii și vegetația acționează în același timp ca un biotop pentru alte specii, mediază schimbările anotimpurilor și îmbunătățesc estetica mediului construit. Totodată, prin intermediul lor sunt compensate

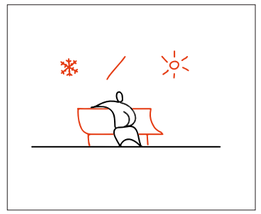
Utilizarea unei singure culori pentru toate elementele tehnice contribuie la uniformizarea spațiilor publice și le face mai plăcute din punct de vedere vizual.



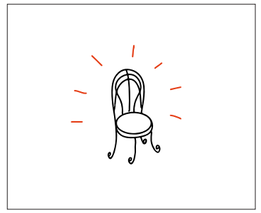
Materialele și modelele tuturor elementelor plasate în spațiile publice trebuie să se înscrie în caracterul locului, în compoziția spațiului și să țină cont de poziția lor în ierarhia spațiului.



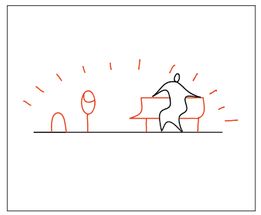
Elementele din materiale naturale trebuie folosite în forma lor naturală. Tratamentele de suprafață pentru durabilitate sau întreținere mai ușoară nu trebuie să ascundă caracterul natural al materialului.



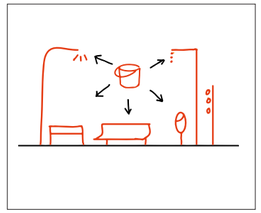
Alegerea materialelor trebuie făcută în relație cu utilizarea lor, în special dacă se ține cont de zilele foarte călduroase, reci sau ploioase. Cel mai bun material din punctul de vedere al confortului este lemnul, urmat de rocă, metale naturale și beton șlefuit.



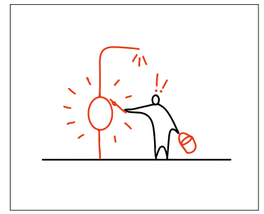
Utilizarea unor materiale de calitate este recomandată chiar și pentru mobilierul urban mobil. Mobilierul de plastic nu este potrivit pentru spațiile publice, decât în condițiile în care este de înaltă calitate și nu are un aspect ieftin.



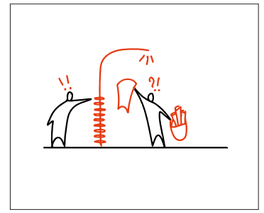
Toate elementele situate în spațiile publice (mobilierul stradal, structurile standardizate, elementele de infrastructură tehnică) trebuie să fie realizate din materiale de calitate și durabile, să fie plăcute din punct de vedere vizual și să reziste la eventuale acte de vandalism.



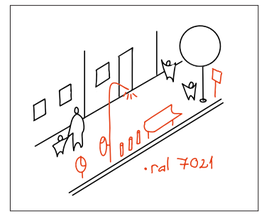
Toate elementele standard metalice ar trebui să aibă aceeași culoare.



Suprafețele anti-adezive nu trebuie să degradeze estetic și funcțional elementele de cadru urban. Este recomandată utilizarea unor vopseluri cu granularitate mai mică sau a unor suprafețe canelate.



Tratamentul anti-postere nu trebuie sa schimbe calitățile estetice ale mobilierului urban.



In zona peninsulară, pentru a păstra dialogul coerent dintre nou și vechi, toate elementele metalice trebuie vopsite în aceeași culoare. Se recomandă un gri inchis.

RAL de referință 7021



247 Materialitate robustă.



248 Materialitate incertă.

D.1

materialitate si suprafețe /
1.6 _ exemple de suprafețe



249 Dale de piatră.



250 Piatră cubică, Constanța.



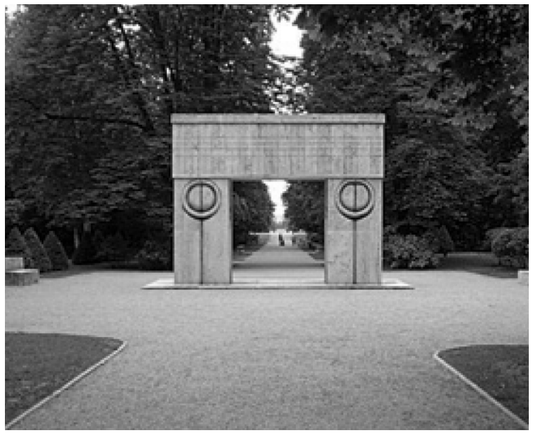
251 Pardoseli de nisip.



252 Dale de piatră.



253 Piatră cubică.



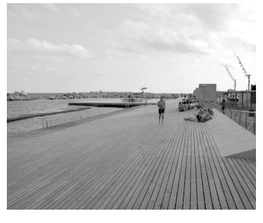
254 Pardoseli de pietriș, Târgu Jiu.



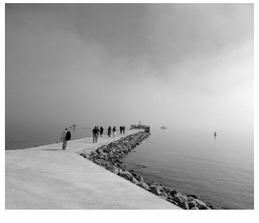
255 Peluze, Baia Mare.



256 Pardoseli de beton.



257 Pardoseli de lemn.



258 Pardoseli de beton.



259 Pardoseli de lemn.



260 Peluze.

D.2

elemente de vegetație /

efectele negative ale traficului auto și supra-încălzirea mediului construit.

Dacă un arbore este sănătos și are apă suficientă, el poate transpira până la 200 de litri de apă și poate regla eficient temperatura aerului din jurul său prin transformarea apei în vapori. Dacă sunt luați în considerare și utilizați corespunzător, arborii și vegetația pot fi folosiți pentru a reduce efectul negativ produs de urbanizare, în așa fel încât să se creeze un mediu plăcut de locuit, cu impact emoțional pozitiv pentru locuitori. În acest caz, arborii de dimensiuni mai mari sunt cei mai potriviți. Copacii și vegetația sunt elemente vii, care se dezvoltă dinamic în timp și în spațiu. Un sistem bun de îngrijire, care influențează dezvoltarea lor corectă, este la fel de important ca plantarea lor inițială. Această continuitate nu poate fi asigurată numai printr-o proiectare adecvată.

Alte instrumente importante de care trebuie să se țină cont în proiectare sunt: un inventar detaliat al plantelor existente, un plan obligatoriu de îngrijire și implicarea viitorilor utilizatori în pregătirea proiectelor.

Mentenanța spațiilor publice cu vegetație, în special a parcurilor, reprezintă un proces costisitor. Stabilirea costurilor de îngrijire și modul de finanțare pentru aceste acțiuni trebuie abordate încă din faza de concept. Este esențial ca propunerea de amenajare să fie însoțită de un plan corespunzător de mentenanță.

O mare parte din arborii și vegetația spontană din oraș sunt rezultatul unei regenerări naturale sau a extinderii intravilanelor. Prin urmare, aceste elemente trebuie evaluate corespunzător și, dacă merită, incluse în propunerea de amenajare finală. În acest scop, trebuie realizat și evaluat un plan detaliat al materialului dendrologic existent. Respectarea și utilizarea conștientă a proceselor naturale existente conduce atât la o valoare crescută a mediului plantat, cât și la costuri de implementare și întreținere mai reduse.

Calitatea serviciilor ecosistemice este oferită de gradul de vitalitate privind copacii și al vegetația și tocmai din acest motiv trebuie luată în considerare cantitatea de apă necesară și modul în care sistemul de drenaj este conectat la sistemul descentralizat de scurgere a apelor.

În cazul spațiilor verzi importante, trebui avut în vedere un sistem de irigație suplimentar. Din acest motiv, ar trebui tratat cu prioritate și modul în care sunt colectate și folosite resursele de apă naturală din municipiu.

Vegetația de aliniament sau arbuștii nu ar trebui înlocuiți cu vegetație în jardiniere. Copacii în jardiniere aduc un beneficiu mult mai mic mediului înconjurător, iar costurile de îngrijire sunt mult mai mari. Utilizarea lor în oraș ar trebui să fie auxiliară și direct legată de principiile enunțate în capitolul privind mobilierul urban.

În general, vegetația în jardiniere este utilă în spații cu acces restricționat sau pe străzi preponderent rezidențiale. Din cauza costurilor de întreținere mai mari, îngrijirea lor ar trebui încredințată de comun acord proprietarilor clădirilor adiacente.

Pentru ca arborii să atingă maturitatea sigur și sănătos, trebuie asigurat suficient spațiu pentru rădăcini și pentru infiltrarea apei de ploaie. Arborii sunt importanți în conformarea spațiului construit și în determinarea unei semnificații simbolice a locului.

Caracteristici, rol și importanță

Arborii joacă un rol esențial în oraș, indiferent dacă sunt arbori solitari,

Arborii și vegetația reprezintă un element important în spațiile publice. Prin intermediul lor se reglează temperaturile extreme din orașe, se stimulează circulația și umiditatea aerului, se reduce praful din atmosferă, se asigură necesarul de umbră, se produce eliberare de oxigen și absorbție de dioxid de carbon.



D.2

elemente de vegetație /
2.1 _ arbori

plantație de aliniament, alei sau grupuri de copaci, arbuști sau copaci în jardiniere. Ei au o caracteristică spațială și simbolică importantă, fie că sunt instanțe individuale, fie că se regăsesc sub forma unor grupări vegetale. De exemplu, oamenii pot dezvolta în timp legături emoționale puternice cu zonele plantate.

Copacii nu reprezintă doar parte a unor elemente arhitecturale și de compoziție, ci sunt o parte importantă de biotop. Valoarea lor individuală crește direct proporțional cu vârsta și mărimea lor. În general, prezența lor în oraș contribuie semnificativ la calitatea unui spațiu prin crearea unui mediu de viață mai sănătos. În cazul în care există un concept peisagistic unitar la nivelul orașului, copacii contribuie cu succes la integrarea mediului construit în peisajul natural.

Cel mai adesea, copacii din spațiul public relaționează cu grădinile și curțile aflate pe proprietate privată.Acestea din urmă trebuie tratate cu importanță egală și, de obicei, fac obiectul unei înțelegeri între municipalitate și proprietarii terenurilor. În anumite cazuri, vegetația spontană de pe aceste proprietăți oferă vitalitate mediului urban.

Dacă condițiile permit, trebuie acordată prioritate speciilor de arbori de dimensiuni medii sau mari, deoarece impactul lor (evaporare, transpirație și umbră) este mult sporit față de speciile de dimensiuni reduse. Dacă în conformarea unui spațiu este utilizat un arbore ca instanță individuală, atunci acesta ar trebui să fie tratat egal din toate direcțiile, el fiind punctul central al spațiului respectiv. Într-un asemenea caz, modul în care proiectantul sau peisagistul alege copacul din pepinieră este important. O parte din regulile de utilizare a copacilor în masive plantate este detaliată în capitolul dedicat aliniamentelor, aleilor și masivelor plantate.

Reguli de bază utilizate la plantarea arborilor în spațiul public

Posibilitatea utilizării copacilor existenți în sit trebuie verificată responsabil împreună cu proiectantul încă de la primele faze de proiectare. Prin urmare, o analiză necesară este cea a materialului dendrologic existent. Modul specific de plantare trebuie de asemenea stabilit în faza de proiectare. Plantarea copacilor indiferent de condițiile de mediu, ar trebui să respecte următoarele reguli și principii:

_ Analiza sitului /

_ Propunerea de îmbunătățire a condițiilor existente (în baza evaluării menționate mai sus) /
_ Alegerea speciilor și soiurilor corespunzătoare pentru condițiile specifice amplasamentului.

Spațiul urban nu oferă, în general, condiții prielnice pentru creșterea și dezvoltarea pe termen lung a copacilor.

Spațiul urban nu oferă, în general, condiții prielnice pentru creșterea și dezvoltarea pe termen lung a copacilor. Din acest motiv, astfel de condiții trebuie create. Prin urmare, alegerea speciilor care să reziste la efectele negative cauzate de mediul construit trebuie să țină cont de mărimea arborilor raportată la condițiile sitului. În zonele istorice protejate, alegerea speciilor trebuie să țină cont de conceptul propus pentru zona protejată /

_ Asigurarea unei suprafețe suficient de mari care să permită infiltrarea apei de ploaie.

Această suprafață trebuie să fie neasfaltată. Dacă totuși suprafața este pavată, pavelele trebuie să fie poziționate pe o bază uscată, cu spații mai largi între ele care să permită pătrunderea apei și a aerului. Acolo unde este posibil, problema apei poate fi abordată printr-un concept de drenare descentralizat. Pe de altă parte, trebuie avute în calcul măsuri de protecție împotriva salinizării și inundării sistemului de rădăcini /

_ Asigurarea calității plantelor ce urmează a fi folosite în mediul urban. Este important ca plantele care vor fi folosite să fie verificate și să aibă rădăcina sănătoasă. Astfel de criterii de calitate trebuie stabilite

și trebuie incluse în documentația de proiectare. Furnizorul trebuie să poată proba originea plantelor și îndeplinirea măsurilor de protecție în timpul transportului. Este recomandată utilizarea prioritară a materialului dendrologic care provine din regiuni cu condiții climatice similare /

_ Asigurarea unui mod de plantare corespunzător, inclusiv a măsurilor de protecție împotriva efectelor negative din oraș.
Plantarea trebuie să fie efectuată de o firmă specializată care să ofere supraveghere competentă.

O plantare corectă asigură viața unui arbore încă de la început. Astfel, trebuie respectate o serie de măsuri precum /

_ Asigurarea unui sistem adecvat de ancorare;

_ Protecția trunchiului copacului împotriva soarelui folosind arbuști la baza acestuia, sau diferite soluții speciale de protecție;

_ Ridicarea bordurilor înspre banda de parcare, ca măsură de protecție împotriva apei contaminate;

_ Utilizarea de agenți de protecție împotriva dăunătorilor /

_ Protecția împotriva compactării solului, care împiedică infiltrarea apei, prin folosirea grătarelor de protecție, bolarzilor, balustradelor, scoarței de copac sau a pietrișului stabilizat. În anumite situații se pot utiliza și garduri verticale care împiedică accesul animalelor și protejează împotriva deteriorării mecanice /

_ Asigurarea îngrijirii copacilor nou plantați.
Există o diferență între îngrijirea estetică a arborilor și îngrijirea care asigură o bună dezvoltare a lor /

Asigurarea continuității unui arbore este vitală, astfel că îngrijirea trebuie să includă toate intervențiile necesare pentru creșterea corespunzătoare a copacului, precum tăierea formativă, controlul elementelor de protecție, udarea, fertilizarea, aerarea solului, plivitul, protecția împotriva dăunătorilor și protecția împotriva înghețului. Dacă totuși un copac moare, trebuie identificată cauza și dacă situația permite, acesta trebuie înlocuit cu un copac din aceeași specie /

_ Asigurarea calității plantelor ce urmează a fi folosite în mediul urban. Este important ca plantele care vor fi folosite să fie verificate și să aibă rădăcina sănătoasă. Astfel de criterii de calitate trebuie stabilite și trebuie incluse în documentația de proiectare. Furnizorul trebuie să poată proba originea plantelor și îndeplinirea măsurilor de protecție în timpul transportului. Este recomandată utilizarea prioritară a materialului dendrologic care provine din regiuni cu condiții climatice similare /

_ Asigurarea unui mod de plantare corespunzător, inclusiv a măsurilor de protecție împotriva efectelor negative din oraș.
Plantarea trebuie să fie efectuată de o firmă specializată care să ofere supraveghere competentă.

O plantare corectă asigură viața unui arbore încă de la început. Astfel, trebuie respectate o serie de măsuri precum /

_ Asigurarea unui sistem adecvat de ancorare /

_ Protecția trunchiului copacului împotriva soarelui folosind arbuști la baza acestuia, sau diferite soluții speciale de protecție /

_ Ridicarea bordurilor înspre banda de parcare, ca măsură de protecție împotriva apei contaminate /

_ Utilizarea de agenți de protecție împotriva dăunătorilor /
_ Protecția împotriva compactării solului, care împiedică infiltrarea apei, prin folosirea grătarelor de protecție, bolarzilor, balustradelor, scoarței de copac sau a pietrișului stabilizat. În anumite situații se pot utiliza și garduri verticale care împiedică accesul animalelor și protejează împotriva deteriorării mecanice /

_ Asigurarea îngrijirii copacilor nou plantați.
Există o diferență între îngrijirea estetică a arborilor și îngrijirea care asigură o bună dezvoltare a lor.

Asigurarea continuității unui arbore este vitală, astfel că îngrijirea trebuie să includă toate intervențiile necesare pentru creșterea corespunzătoare a copacului, precum tăierea formativă, controlul elementelor de protecție, udarea, fertilizarea, aerarea solului, plivitul, protecția împotriva dăunătorilor și protecția împotriva înghețului. Dacă totuși un copac moare, trebuie identificată cauza și dacă situația permite, acesta trebuie înlocuit cu un copac din aceeași specie.

Protecția și îngrijirea copacilor

Deoarece este un element dinamic, orice copac își schimbă caracterul pe parcursul vieții sale. Dincolo de specificațiile clare ale arborelui și de modul în care ar trebui plantat, este necesar să se determine tipul de mentenanță asociat lui și obiectivul silvic (ex: înălțimea maximă a trunchiului, densitatea coroanei și, în cazul arborilor temporari, termenul de înlocuire sau îndepărtare). Din acest motiv, este imperativ ca proiectul propriu-zis și planul de îngrijire să fie tratate unitar – în general, orice proiect este considerat finalizat odată cu darea în folosință, fără a se mai lua în calcul etapele ulterioare. Astfel, un plan de îngrijire care să asigure coordonarea diferitelor activități și atingerea obiectivelor propuse trebuie să fie asociat parcurilor cu suprafețe întinse sau spațiilor publice care conțin masive de vegetație considerabile.

Copacii sunt adesea afectați chiar de către utilizatorii spațiilor publice (prin parcări neregulamentare, prin transportul containerelor de gunoi, prin contaminarea cu apă impură sau cu reziduuri animale etc.). Astfel, dincolo de măsuri de protecție stabilite prin proiectare, trebuie avută în vedere educarea publicului și implicarea lui în procesul de planificare.

Lucrările de construcție desfășurate în vecinătatea copacilor trebuie supervizate de către un specialist în domeniu.

Pe cât posibil, zona rădăcinii trebuie protejată prin împrejmuire în timpul lucrărilor de construcție. De asemenea, umpluturile și săpăturile trebuie efectuate în baza unor măsuri de protecție, sub supravegherea unui expert calificat. Dacă în zonă vor avea loc lucrări de amploare și copacul necesită mutare, primele măsuri în acest sens trebuie luate cu cel puțin un an înainte.

În cazul lucrărilor care necesită trecerea în subteran a cablurilor, trebuie folosite tehnologii non-invazive de tipul excavării cu aer sub presiune, care să îndepărteze solul prin vacuum. Pe cât posibil, acestea trebuie trecute prin conducte de protecție sub sistemul radicular. Orice excavare care are loc la mai puțin de 2,5 m față de pom, poate reduce substanțial viața acestuia. Dacă există contact direct cu arborele, acesta trebuie menționat în inventarul spațiilor verzi.

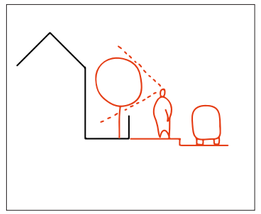
Este recomandă utilizarea unui material inert, de tipul nisipului, în așa fel încât să nu fie afectată viața copacului. Dacă nu există altă opțiune, poate fi utilizată o clorură de calciu mai puțin toxică, iar zăpada contaminată trebuie îndepărtată de pe spațiul de plantare al fiecărui copac. Ulterior, spațiul aferent fiecărui copac trebuie curățat de până la trei ori cu câte 100 de litri de apă curată.

Beneficiile produse de arborii maturi, capacitatea lor de a oferi umbră și răcoare în special în zonele intens pavate, compensează efectele negative produse de căderea frunzelor, a fructelor și a altor resturi.

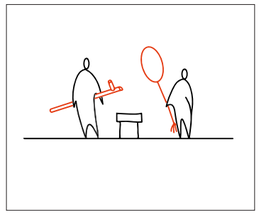
Aliniamentele, aleile și masivele de vegetație trebuie considerate elemente de peisaj și de compoziție ale spațiului urban. Din acest motiv, procedurile de planificare și procedurile tehnologice trebuie adaptate la context.

Aliniamente, alei și masive de vegetație

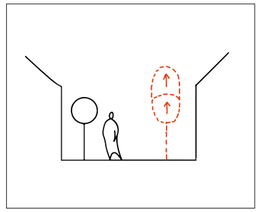
Orice aliniament plantat este definit ca o serie de copaci, de obicei de



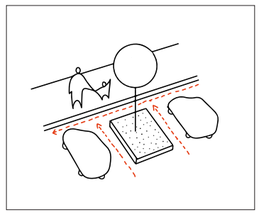
Copacii care cresc în grădinile tangente la spațiul public, ale căror coroane se extind înspre stradă, ar trebui tratați ca parte integrată a spațiului public și tratați în consecință.



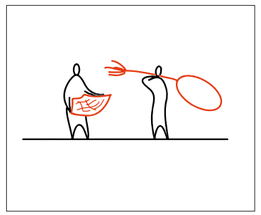
Uneori este necesar ca unii copaci să fie plantați în zonele de infrastructură tehnică. Într-un astfel de caz, trebuie verificată fezabilitatea acestora pentru astfel de zone și impuse o serie de măsuri de protecție specifice.



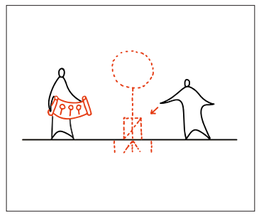
Copacii ajunși la maturitate pot fi încadrați în trei categorii: copaci de dimensiuni mici (până la 10 metri), copaci de dimensiuni medii (între 10 și 15 metri) și copaci de dimensiuni mari (peste 15 metri). Arborii mari ar trebui tratați cu prioritate în oraș.



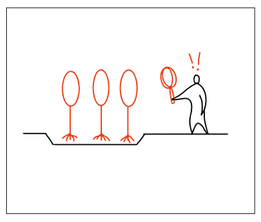
Copacii plantați trebuie protejați împotriva udării excesive prin modul în care sunt dispuși în raport cu strada.



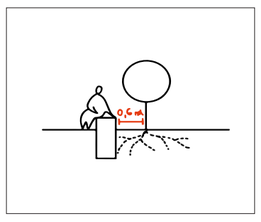
Orice actiune de replantare trebuie facută sustenabil și având în vedere politicile de dezvoltare pe termen lung.



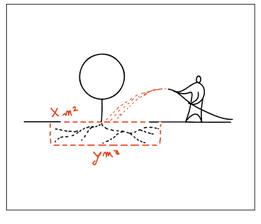
Copacii trebuie plantați de către firme specializate, iar o serie de măsuri de protecție împotriva degradării mecanice sau chimice trebuie introduse încă din faza de proiectare.



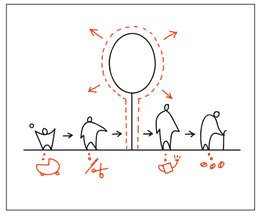
Copacii folosiți în spațiul public trebuie să fie de o calitate corespunzătoare. Aceștia vor fi verificați de către specialiști.



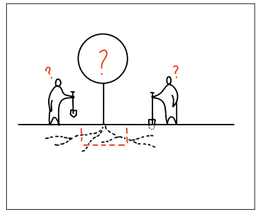
Distanța minimă de plantare a unui copac față de un obstacol pentru rădăcină trebuie să fie de 60 cm pentru un copac de dimensiuni mici și 80 cm pentru un copac de dimensiuni mari.



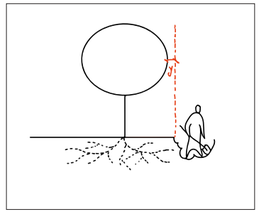
Copacii ar trebui plantați în zone cu suficient spațiu pentru infiltrarea apei și pentru dezvoltarea rădăcinii. Suprafața minimă necesară pentru infiltrarea apei este de 6 m2, iar suprafața minimă pentru dezvoltarea rădăcinilor este de 16 m2, cu o adâncime de 0,8 m.



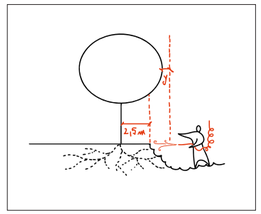
Un copac este un organism viu și se dezvolta in timp. Tratarea, mentenanța și lucrările de întreținere devin o parte integrantă a procesului de plantare.



Dacă spațiul pentru rădăcină este insuficient, trebuie aplicate o suită de măsuri tehnice care să susțină dezvoltarea acestuia. Dacă aceste măsuri sunt imposibil de aplicat, atunci copacul va avea o viață limitată, iar după un anumit timp acesta va trebui înlocuit.

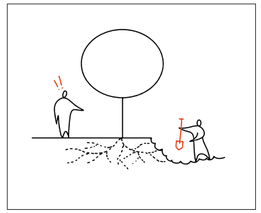


Copacii trebuie protejați în timpul lucrărilor de construcție. Zona rădăcinii trebuie protejată cu un gard înalt, iar în cazul în care lucrările se desfășoară chiar la baza copacului, atunci o persoană specializată în silvicultură ar trebui să determine mijloacele de protecție ale trunchiului, rădăcinii și coroanei.



Lucrările de excavare în zona rădăcinii nu trebuie făcute la o distanță mai mică de 2,5m. În cazul în care trebuie plasate sau înlocuite cabluri subterane, metoda recomandată este cea de excavare cu aer sub presiune.

De asemenea, pe timpul iernii, sarea utilizată în topirea zăpezii este dăunătoare elementelor plantate, iar opțiunile de protecție în acest sens sunt limitate.



Orice lucrare de construcție din vecinătatea rădăcinilor unui copac trebuie făcută sub atenta supraveghere a unui specialist.



261 Integrarea arborilor în spațiul public, Bistrița.



262 Integrarea arborilor în spațiul public, Brașov.



263 Arborii necesită o zonă de respirație.



264 Curțile private vizibile trebuie amenajate.

D.2

elemente de vegetație /
2.2 _ rânduri, alei sau grupuri de arbori

același tip, plantați într-un singur rând, în general la distanțe regulate. Aliniamentele sunt, de obicei, combinate cu alte elemente liniare, de exemplu cu drumuri, garduri sau limite de proprietate. De asemenea, prin alei plantate se înțelege orice vegetație de aliniament plantată în două sau mai multe rânduri, de-a lungul unui drum.

Dacă se face referire la aliniamente și alei plantate ca elemente arhitecturale, atunci ele pot fi definite ca acel grup de copaci a căror caracteristică principală este ritmul și liniaritatea.

Dacă un aliniament de copaci nu este neapărat caracterizat de utilizarea aceleiași specii de copaci, cu aceeași vârstă, plantați la distanțe egale, în strictă dependență de o stradă, o alee de copaci este definită tipologic mai clar. Ea este în primul rând clar definită în spațiu prin plantarea a cel puțin două rânduri de copaci de-a lungul unui drum, de cele mai multe ori pietonal. O alee reprezintă un element important de compoziție urbană, ea fiind considerată un ax verde in peisajul urban. Spre deosebire de vegetația de aliniament, copacii care formează o alee sunt de obicei din aceeași specie și de aceeași vârstă. Alte atribute sunt reprezentate de ritmul regulat de plantare și o direcționare clară în spațiu.

Arbuști și masive vegetale în spațiul public

Arborii definesc un spațiu în baza unor principii similare cu cele din arhitectură. Ei pot fi plantați ca o rețea regulată, în care coroanele lor formează o boltă unitară peste un spațiu public, sau ca un grup mai mic de arbuști umbroși, poziționați în centrul unei piațete însorite.

Grupuri de copaci cu aspect natural

În general, aceste grupuri sunt lăsate să se dezvolte natural și au un aspect mai mult sau mai puțin omogen. Aceste grupuri pot fi folosite ca legătură într-un peisaj preponderent rural. În anumite contexte, ele pot fi un element revitalizant într-un spațiu urban aglomerat. Ele oferă cel mai adesea un aer de autenticitate unui anumit loc.

Grupuri mixte de copaci, plantați fără un concept clar definit

Aceste grupări nu au o dispunere organizată și nici nu cuprind specii alese special pentru a forma o compoziție. Acest tip de masive vegetale sunt problematice, pentru că nu contribuie la identitatea locului, nu au o funcție estetică definită și nu au, în general, legătură cu mediul natural. Cu toate acestea, astfel de grupări sunt întâlnite destul de frecvent.

Principii de bază

Aliniamentele de copaci sau aleile verzi trebuie să aibă la bază un concept pentru o zonă unitară, de tipul unui cartier, iar în cazul aliniamentelor mai importante, conceptul trebuie gândit la scara întregului oraș. Rolul lor este să unifice spațiul și să îl structureze în contextul mai larg al orașului. Această abordare este la fel de valabilă și pentru copacii solitari sau masivele vegetale. Dacă la nivel local ele acționează ca punct de atracție și ca dominantă în spațiul respectiv, la nivelul orașului, ele reprezintă un element unificator, atâta timp cât au aceleași caracteristici de specie, formă și poziție.

Este recomandată reînnoirea aliniamentelor și aleilor de copaci odată cu reabilitarea străzilor. Doar în asemenea condiții pot fi asigurate spațiile necesare infrastructurii tehnice, fără a periclita spațiul necesar dezvoltării rădăcinilor. Acest tip de reabilitări trebuie să fie planificate din timp în mod corespunzător și coordonate cu alte planuri de investiții, în special cu instalarea infrastructurilor tehnice. Pe cât posibil, în condițiile în care intervențiile nu prevăd lucrări în mai multe etape, cu modificarea completă a speciilor plantate, arborii nou plantați ar trebui să se încadreze în specificul celor existenți.

Prin urmare, este necesară identificarea acelor străzi unde se dorește reabilitarea spațiilor plantate într-o singură etapă sau gradual. De asemenea, este necesară o identificare a străzilor unde, în viitor, este tehnic posibil să fie proiectate noi aliniamente de copaci.

În cazurile în care aleile și aliniamente istorice trebuie protejate, reînnoirea lor trebuie să țină cont de specia și de forma lor originală. În asemenea situații, se justifică modificări ale sitului astfel încât să poată susține speciile propuse, chiar dacă costurile de intervenție sunt mai mari. Pentru zone mai ample care fac parte din arii protejate, abordarea trebuie să plece de la un consens între administrație și direcția de patrimoniu, în așa fel încât toate cerințele legate de patrimoniu și reziliență să fie îndeplinite.

În zonele istorice, copacii trebuie plantați în fâșii semi-permeabile, acoperite cu pietriș stabilizat sau cu grilaje metalice.

Pe străzile cu o lățime mai mare de 18 m, este recomandată plantarea copacilor la o distanță de 4-6 m față de fațada clădirilor cu mai multe etaje. Dacă acest lucru nu este posibil, copacii pot fi plantați mai aproape de clădiri, doar dacă sunt alese specii potrivite și coroana copacului este îngrijită corespunzător. Ca distanță de plantare, în cazul unui aliniament, distanța între copaci trebuie să fie între 6-20 m sau un multiplu raportat la dimensiunea locurilor de parcare.

Coronamentul arborilor plantați pe o stradă se extinde, de obicei, și peste zonele carosabile sau pietonale. În astfel de cazuri, este recomandată cosmetizarea copacilor în așa fel încât să atingă

înălțimea dorită în funcție de caz: aproximativ 4,5 m în cazul străzilor și aproximativ 2,5 m în cazul trotuarelor.

Înălțimea stabilită trebuie să țină cont întotdeauna de scara străzii și de posibilitățile de cosmetizare a coroanei. Aliniamentele de copaci și arbuști ar trebui să fie utilizate și în integrarea locurilor de parcare cu mediul înconjurător. În mod normal, pentru a asigura o distribuție coerentă a copacilor într-o parcare, este recomandată plantarea unui copac la fiecare 5 locuri de parcare. Minimul acceptat este de un copac la 8 locuri de parcare.

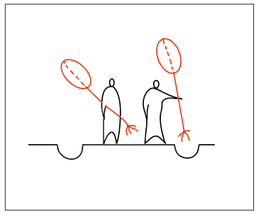
În condițiile în care se dorește plantarea copacilor peste construcții subterane, trebuie lăsat un strat minim de pământ care să asigure creșterea lor. Astfel de măsuri trebuie aplicate chiar și atunci când la momentul realizării construcției subterane nu există un plan clar de plantare viitoare, tocmai pentru că ciclul de viață al unor structuri construite de acest fel este mai mare.

În zonele istorice, copacii trebuie plantați în fâșii semi-permeabile, acoperite cu pietriș stabilizat sau cu grilaje metalice.

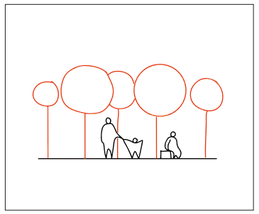
Caracteristici, rol și semnificații

În manualul de față, arbuștii și plantele erbacee semnifică toate acele

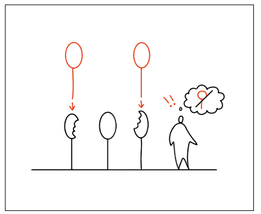
reguli



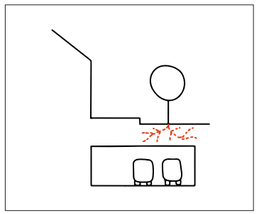
Copacii utilizați în conturarea aleilor trebuie să aibă trunchiul drept, să permită cosmetizare și să reziste la condițiile mai dure din mediul urban.



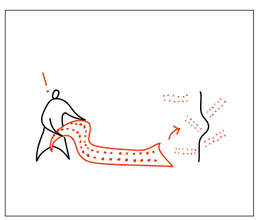
Dispunerea corectă a pomilor dintr-un masiv vegetal poate să contribuie pozitiv la crearea unei compoziții, cu coroane intercalate, care să contureze un spațiu public unitar, umbrit.



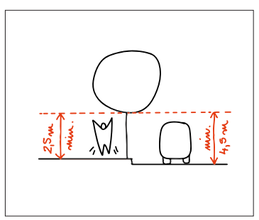
Reabilitarea unei străzi trebuie să aibă ca parte integrată reînnoirea aliniamentului.



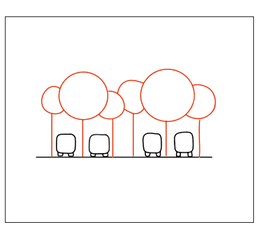
În cazul construcțiilor subterane, trebuie lăsat deasupra lor un spațiu suficient de mare de pământ, care să permită plantarea ulterioară a copacilor de dimensiuni medii și mari.



Străzile verzi trebuie planificate în contextul mai larg al orașului. Dacă acest lucru nu este posibil, atunci plantarea trebuie să se încadreze cel puțin într-un concept dedicat străzii respective.



Dacă un copac se extinde peste zona carosabilă, înălțimea sa trebuie să fie de minim 4,5 metri. Dacă se extinde peste o zonă pietonală, înălțimea sa trebuie să fie de minim 2,5 metri. Acest lucru se poate obține în timp, prin cosmetizarea graduală a copacului.



In zona parcărilor trebuiesc plantați copaci de dimensiune medie și mare. Se recomandă folosirea unui copac la 5 locuri de parcare, astfel încât coroanele să se intercaleze și să realizeze un „acoperiș".



265 Ansamblu de arbori, Iași.



266 Delimitarea circulațiilor cu spațiu verde, Alba Iulia.



267 Delimitarea parcajelor în spațiu verde, Alba Iulia..



268 Amenajare urbană a parcurilor, Sfântu Gheorghe.



269 Monumentalitate obținută prin amenajare peisageră.



270 Aliniament de copaci.



271 Permiterea ca spațiile să-și păstreze flexibilitatea.



272 Îmbinarea jardinierelor cu aliniamentul de copaci.

D.2

materialitate si suprafețe /
2.3 _ arbuști și plante erbacee

suprafețe care conțin vegetație în creștere, cu excepția zonelor cu gazon. Practic, în această categorie sunt incluse următoarele plante: arbuști, tufișuri, garduri vii, plante perene, anuale sau bienale, flori ornamentale și copaci. Ele pot fi combinate și utilizate într-o gamă largă de posibilități /

_ Pot crește controlat, sau pot fi lăsate să crească independent /

_ Arbuștii și plantele erbacee sunt baza vegetală pentru majoritatea parcurilor și grădinilor /

_ Se pot regăsi sub forma unor fâșii plantate de la nivelul străzii, sau ca spații verzi clar definite în spații publice /

_ Într-o anumită măsură, completează prin creștere spontană spațiile urbane greu de definit, fără atributele clare ale unui spațiu public sau ale unui spațiu de agrement (zone tampon, foste zone industriale, spații reziduale, spații abandonate etc.) /

Arbuștii și plantele erbacee sunt plante care se dezvoltă și se schimbă în timp. Din acest punct de vedere, obiectivul inițial al plantării lor poate fi de două feluri: fie ca element clar definit, ce trebuie format și controlat în timp, fie ca proces natural, care se autoreglează prin mecanisme proprii și evenimente aleatorii. Primul concept ține de domeniul peisagisticii și al grădinăritului. Al doilea ține mai mult de o abordare ecologică sau de mediu. Totuși, în ultima perioadă, concepte ale grădinăritului clasic încep să se transforme în baza noilor descoperiri. De exemplu, se tinde tot mai mult către utilizarea plantelor perene cu capacitate mai mare de autoreglare și către însămânțare cu un mix mai mare de semințe.

Proiectarea spațiilor verzi nu ar trebui să fie limitată doar la unul din cele două concepte. Ea ar trebui să îmbine, pe cât posibil, elemente din sfera peisagisticii și din sfera ecologiei.

De multe ori, în reabilitarea unui spațiu, este mai importantă regândirea suprafețelor pavate și a elementelor arhitecturale din vecinătatea unui spațiu verde, decât să se intervină în spațiul plantat. Acest lucru este important mai ales din perspectiva unui concept care are la bază principii de ecologie urbană, unde spațiile verzi nu ar trebui afectate. Astfel de abordări necesită totuși un concept de peisagistică pentru spații mai ample și trebuie să includă metode de comunicare cu viitorii utilizatori. În spațiile intens utilizate, cum ar fi străzile sau piețele publice, spațiile plantate trebuie delimitate clar și trebuie protejate prin restricționarea accesului. Acest lucru se poate face prin utilizarea unor bolarzi, unor garduri sau unor elemente de mobilier urban. Este important să se instituie asemenea măsuri de protecție mai ales dacă nu este posibilă îngrijirea intensivă a plantelor din acea zonă, sau dacă s-a urmărit obținerea unei imagini mai sălbatice a spațiului verde. Chiar și în cel de-al doilea caz, toate elementele trebuie să se subordoneze unui concept unitar pentru întreg spațiul public.

Arbuștii și plantele erbacee pot fi utilizate în combinații variate, tocmai pentru a putea profita la maximum de potențialul lor. De exemplu, poate fi utilizat un număr mai mare de plante care acoperă solul, în combinație cu arbuști solitari, în locul unui șir continuu de arbuști. De asemenea, pot fi combinate garduri vii atent cosmetizate, în contrast cu plante care cresc liber, cum ar fi plantele anuale sau perene semănate direct în pământ. Pajiștile de flori evidențiază anotimpurile, atrag fluturi și alte insecte și contribuie la crearea unui spațiu mult mai atractiv, mai estetic, mai ecologic și mai educativ.

În plus față de criteriile artistice (structura arbuștilor, combinațiile de specii în funcție de perioada de înflorire, miros), ecologice și de mediu (sprijinirea biodiversității, infiltrarea apei de ploaie), trebuie luate în considerare criterii semantice (utilizarea de specii tradiționale care fac parte din cultura europeană) și criterii biotehnice (specii adecvate condițiilor de mediu specifice).
Arbuștii plantați în spațiile publice sunt, de asemenea, importanți. Ei contribuie la fragmentarea spațiilor ample, aduc detalii, au un aspect care se schimbă în funcție de sezon și atrag păsări. În general, arbuștii

În oricare dintre cele două cazuri, trebuie determinat încă de la început dacă se intenționează o creștere controlată sau o creștere naturală.

sunt folosiți în spațiile unde nu se pot planta copaci. Pe de altă parte, ei conturează adesea spații mai greu accesibile, care pot contribui la creșterea criminalității. Arbuștii mai pot fi folosiți ca delimitare pentru grădinile situate la limita dintre spațiul public și cel privat, dar, pe cât posibil, trebuie asigurată îngrijirea lor corespunzătoare. În mod evident, astfel de plante nu trebuie folosite acolo unde aceste condiții nu sunt garantate.

Spațiile publice dinamice și intens utilizate nu sunt un cadru propice pentru dezvoltarea naturală a plantelor. Aceste zone verzi prin care se dorește o creștere necontrolată sunt mult mai bine legate de peisajul deschis, unde și întreținerea este mult mai puțin costisitoare. Totuși, chiar și pentru astfel de zone verzi, unde criteriile de mediu primează, nu ar trebui îngăduită dezvoltarea excesivă a plantelor.

Reguli de bază pentru plantare

Deoarece în acest capitol este cuprinsă o diversitate foarte mare de plante, este imposibil de precizat care sunt condițiile de plantare pentru fiecare dintre acestea. În general, aceleași condiții de plantare pentru copaci sunt valabile și pentru arbuști. În cazul plantelor erbacee, se aplică standardele specifice fiecărei specii în parte.

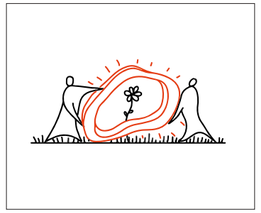
Ceea ce este important de determinat este însă valoarea plantelor existente într-un anumit spațiu ce urmează a fi plantat și posibilitatea utilizării lor în viitor. Pentru a afla acest lucru, în general trebuie organizate anchete corespunzătoare încă din primele faze ale proiectului: sondaje dendrologice, fitocenologice și biologice. Trebuie, de asemenea, analizat amplasamentul și, în baza analizei, propusă o îmbunătățire a condițiilor prin determinarea unor specii de plante potrivite pentru plantare ulterioară.

În timpul lucrărilor de construcție, zona care urmează să fie plantată trebuie protejată împotriva compactării și contaminării solului.

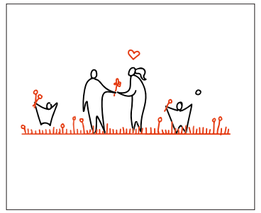
Îngrijire

Condițiile de îngrijire, întreținere și dezvoltare ar trebui să figureze în planul de întreținere pentru fiecare parc sau grup de spații publice. Din acest motiv trebuie asigurată întotdeauna o evaluare preliminară, o monitorizare atentă și o gestiune a întregului proces de plantare.

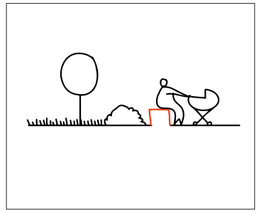
Realizarea și întreținerea unei peluze sunt procese costisitoare. Din acest motiv, propunerea unei peluze pentru o anumită zonă trebuie făcută în cunoștință de cauză. Pentru a fi percepute ca spații curate



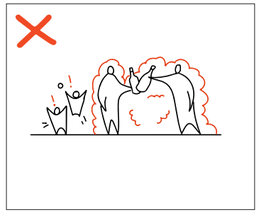
Plantele crescute spontan au propria lor frumusețe naturală, pe care de multe ori locuitorii nu o observă. Arhitecții și peisagiștii trebuie să găsească metode să pună în valoare acest lucru.



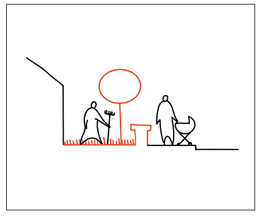
Implicarea cetățenilor prin activități educaționale bazate pe observarea mediului înconjurător este cea mai bună metodă de a asigura acceptarea intervențiilor.



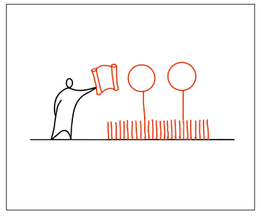
Daca arbuștii și plantele erbacee sunt parte integrantă a spațiului public, ele trebuie definite clar și protejate de intervenții specifice.



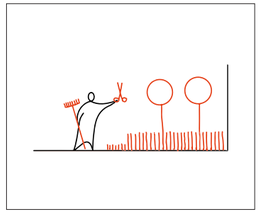
Amenajările preponderent cu arbuști nu ar trebui propuse în zone unde nu este posibil să se asigure un control social suficient sau îngrijire corespunzătoare a spațiului public.



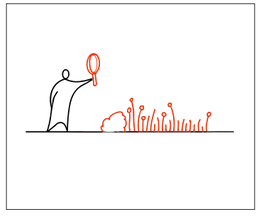
Grădinile situate la limita dintre spațiul public și cel privat nu sunt anonime. Ele trebuie îngrijite și menținute de către proprietari, iar arbuștii și plantele perene pot fi folosite în astfel de amenajări.



Este întotdeauna necesară o analiză a plantelor care sunt deja existente în sit și, pe cât posibil, înglobarea lor în noul concept de plantare.



În acele zone unde spațiile verzi nu au un scop specific, trebuie urmărit principiul eficienței. Este recomandată utilizarea unor plante care nu necesită costuri de întreținere mari.



Arbuștii și plantele erbacee necesită îngrijire specializată regulată.



273 Integrarea locurilor de ședere cu vegetație specifică.



274 Integrare peisageră la scară largă, Baia Mare .



275 Plantele locale susțin micro-climatul.



276 Evocarea naturii sălbatice calmează spațiul.



277 Aleile pot fi amenajate pentru a crea un traseu interesant.



278 Stuful este specific zonei Dobrogei.



279 Spațiile verzi sunt o oază de relaxare.



280 Densitatea construită permite mereu amenajări peisagere.

D.2

elemente de vegetație /
2.4 _ peluze

și de recreere, ele ar trebui realizate doar în locurile unde servesc unui scop recreațional și unde funcționează unitar.

Caracteristici, rol și importanță

Peluzele sunt o componentă a parcurilor, dar și a unor bulevarde largi, străzi sau peisaje mai ample. Rolul lor este preponderent recreațional, cu zone dedicate pentru stat, jucat, exersat sau pentru picnic.

Prin definiție, ele reprezintă o suprafață de teren acoperită cu iarbă scurtă și deasă (un ecosistem bogat în humus, cu microorganisme în straturile superioare), cu rol important în ecosistem. Ele reţin praful și dioxidul de carbon, permit infiltrarea apei de ploaie și reglează temperaturile extreme. Ca elemente de peisaj, ele fie au rol de unificare la nivel compozițional și vizual, fie au rol de accentuare a unui spațiu sau a unei structuri individuale.

Peluzele se prezintă sub mai multe forme, în funcție de costul și de scopul lor. Prin urmare, este extrem de importantă alegerea tipului de gazon utilizat.

Peluzele se pot împărți în patru categorii:

_ Peluze ornamentale – cu strat de iarbă gros și fin, rezistență scăzută și greu de întreținut (cosit intensiv) /

_ Peluze recreaționale (parcuri) – cu iarbă puțin mai dură, cu rezistență scăzută sau medie și mediu sau greu de întreținut /

_ Peluze pentru joacă – cu folosință pe toată durata anului și greu de întreținut /

_ Pajiști extinse – cu o compoziție mixtă de plante, cu folosințe multiple /

Alte tipuri de peluze mai sunt: terenurile de golf, zonele verzi destinate parcării (inclusiv cele cu dale înierbate), spațiile verzi ample de pe acoperișuri sau alte spații verzi mai ample cu iarbă.

Condiții de bază pentru utilizarea peluzelor în spațiile publice

Pentru ca beneficiile aduse de proiectarea unei peluze să fie într-adevăr atinse, ea trebuie proiectată în locul potrivit, iar rolul pe care îl are în spațiu trebuie clar definit. Topografia, modul în care ea se conectează la spațiile din jur, tipul de peluză ales în funcție de intensitatea activităților care vor avea loc, nivelul de îngrijire și condițiile de sol sunt alte câteva aspecte de care ar trebui să se țină cont.

Succesul unor astfel de peluze depinde de modul în care sunt percepute de utilizatori și de modul în care sunt mediate potențialele conflicte între aceștia (de exemplu, între persoanele care își plimbă animalele de companie și restul utilizatorilor). Din acest motiv este esențială o analiză sociologică și de risc, succesul fiind asigurat în final de un acord social mai amplu.

O peluză ar trebui, în principiu, să cuprindă un singur spațiu mai amplu, cât mai puțin divizat în așa fel încât să încurajeze practicarea mai multor tipuri de activități. Acest lucru contribuie la o întreținere mai facilă și la estetica locului (în general suprafețele omogene, ample asigură continuitate, consolidează spațiile și oferă proporții). Zonele înierbate de tipul fâșiei nu ar trebui proiectate sub 1 metru lățime. Mobilierul urban și semnalele de trafic nu ar trebui poziționate pe zonele verzi, pentru că îngrijirea este mai costisitoare iar degradarea mai rapidă. În situațiile în care există un număr mare de elemente de infrastructură tehnică, trebuie gândite alte tipuri de spații verzi.

De asemenea, o peluză trebuie poziționată în așa fel încât utilizatorii să nu poată crea scurtături care să o deterioreze. În parcuri, zonele destinate animalelor de companie trebuie semnalizate și demarcate.

Peluzele sunt o componentă a parcurilor, dar și a unor bulevarde largi, străzi sau peisaje mai ample. Rolul lor este preponderent recreațional, cu zone dedicate pentru stat, jucat, exersat sau pentru picnic.

În anumite situații, acest principiu poate fi inversat și doar anumite zone care trebuie protejate pot fi îngrădite, iar restul parcului să poată fi utilizat inclusiv de animale.

Diferitele tipuri de peluze trebuie atent alese în funcție de cât de utilizată va fi zona respectivă, dar și în funcție de costurile pe care administrația le poate suporta pentru îngrijire. În primul rând, trebuie să se decidă dacă peluza este una intensivă (ornamentală, parc, loc de joacă) sau extensivă (pajiște).

O peluză intensivă necesită îngrijire de la 8 până la 30 de ori pe an, iar îngrijirea trebuie să respecte regula 1/3, care menționează că doar 1/3 din ceea ce este crescut deasupra solului trebuie tăiat, altfel stratul se slăbește și se deteriorează. Înălțimea ierbii nu trebuie să depășească 10 cm. Uneori, pentru a putea ajunge la imaginea dorită, pe timpul verii sunt necesare sisteme de irigare suplimentare.

Peluzele extensive nu necesită îngrijire la fel de atentă ca cele intensive, dar, în general, ele nu pot fi folosite în spațiile cu trafic intens, unde de multe ori se dorește o imagine uniformă a ierbii. Peluzele de tip pajiște necesită cosire de până la 5 ori pe an.

Indiferent de tipul peluzei, ele trebuie proiectate din perspectiva costurilor de realizare și întreținere. Mai exact, ele nu ar trebui propuse în spații reziduale.

Mai mult, acolo unde există zone ample cu gazon neîntreținut, este recomandată transformarea lor în peluze extensive, proces care nu numai că reduce costurile de întreținere, dar îmbunătățește și aspectul vizual. De asemenea, în cartierele rezidențiale, fâșiile cu gazon bine întreținut pot contribui la o imagine plăcută și curată la nivelul străzii.

Analiza condițiilor unui sit înainte de a realiza o peluză este importantă. De exemplu, zonele umbroase, aflate la baza copacilor, nu sunt cel mai bun spațiu pentru a realiza astfel de propuneri, tocmai pentru că sunt greu accesibile și nici nu beneficiază de îndeajuns de multă lumină.

Peluze speciale

O pajiște este considerată la limita dintre o peluză și un biotop natural. Ea este în general utilizată în proiecte mai ample de peisagistică sau în proiecte unde îndeplinește rolul de spațiu destinat infiltrării apei de ploaie. Combinația de plante este stabilită de un specialist, iar beneficiul principal este costul scăzut de întreținere.

Peluzele pentru parcare sau pentru utilizare intensivă trebuie să fie în primul rând rezistente la compactare. Stratul vegetal este armat cu o structură specială. De cele mai multe ori, acest tip de peluze face parte din sistemul descentralizat de colectare a apei și, în același timp, reduce suprafețele minerale dintr-o zonă. Aceste peluze sunt proiectate în vecinătatea funcțiunilor care necesită parcări de dimensiuni mari, precum stadioanele sau zonele ample de recreere. Ele mai pot fi propuse ca înlocuitor pentru zonele pavate din jurul clădirilor sau pe cărările de iarbă. Acestea din urmă includ un strat-suport suplimentar, în formă de fagure, realizat din plastic dur sau cărămidă. O condiție pentru astfel de pajiști este utilizarea unui substrat de pietriș cu granularitate potrivită.

Condiții pentru realizarea corectă a peluzelor

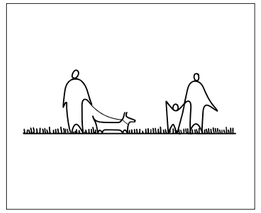
Realizarea peluzelor este o muncă profesionistă, care necesită cunoașterea tehnologiilor în domeniu și care, în general, trebuie realizată de un grădinar specialist, sau, dacă sunt necesare tehnologii mai complexe, chiar de un specialist în peluze. Încă de la început se impune analiza solului, tratamentul acestuia împotriva compactării și pregătirea stratului ce urmează a fi plantat. Combinația de plante trebuie să țină cont de condițiile sitului (umbrit, uscat, umed) și să anticipeze folosința ulterioară. Combinații universale de plante nu ar trebui utilizate fără a analiza clar ce specii se pretează la condițiile specifice sitului.
Atunci când se creează un amestec de plante, trebuie utilizate specii de mici dimensiuni (specii cu frunze mici, trifoi, varietăți de păpădie și de iarbă), în scopul reducerii necesarului de îngrășăminte și apă pe timpul anotimpurilor secetoase.

Pentru formarea stratului-suport, trebuie utilizate procedurile tehnologice corecte, iar pentru dezvoltarea armonioasă a amestecului de plante propus, trebuie respectate îndeaproape termenele de plantare, de îngrijire și cosire. Fertilizarea, aerarea și protecția împotriva bolilor și dăunătorilor este extrem de importantă pe tot parcursul anului, iar în primele luni de la plantare, este necesar ca zona să fie închisă și protejată.

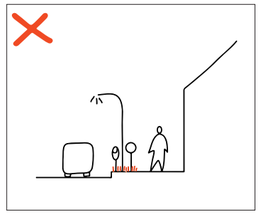
Îngrijire

Îndepărtarea biomasei (iarba tăiată) trebuie compensată ori cu îngrășământ, ori cu mulcirea intensivă, folosind mașini de tuns iarba speciale, care pot tăia iarba foarte fin și o pot distribui uniform pe suprafața gazonului. Programarea cositului, fertilizării, aerarea și toate celelalte procese necesare trebuie să facă parte din sistemul de îngrijire a gazonului, care, la rândul său, ar trebui să fie parte dintr-un plan de îngrijire mai complex.

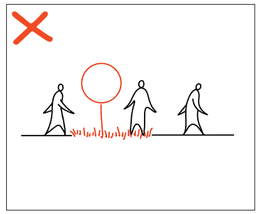
Cerințele funcționale ale infrastructurilor tehnice și de transport trebuie coordonate cu rolul de bază al spațiului public – acela de loc destinat activităților urbane. Orice element de infrastructură situat



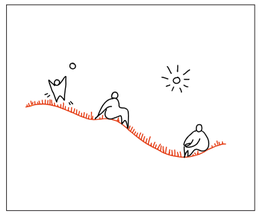
Posibilele zone de conflict între diferiți utilizatori pot fi rezolvate prin delimitarea clară a spațiilor în funcție de activitățile care se pot desfășura într-un anumit spațiu.



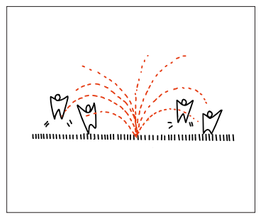
Nu ar trebui realizate peluze unde nu se poate asigura o zonă mai amplă pentru îngrijirea lor.



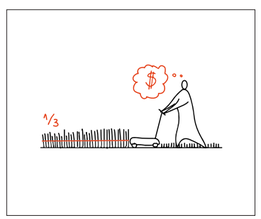
Peluzele nu trebuie proiectate în așa fel încât utilizatorii să folosească scurtături care să le degradeze.



Modelarea terenului poate fi un principiu de proiectare de succes în propunerea unei peluze.



Sistemele de irigare trebuie adăugate în situațiile în care se dorește un aspect armonios al peluzei pe tot parcursul anului. De asemenea, diverse specii de plante pot fi adăugate pentru a crește rezistența împotriva secetei (de exemplu, trifoiul).



O peluză necesită mentenanță specializată și fonduri suficiente. Tunderea ierbii trebuie să se facă astfel încât nu mai mult de 1/3 din înălțimea ierbii să fie tăiată.



281 Îmbinarea peluzei cu zonele de circulație.



282 Spațiile verzi pot impulsiona petrecerea timpului afară.



283 Peluzele permit amenajări de complexități diferite.



284 Peluze cu rol de protecție, Alba Iulia.



285 Umbra copacilor trebuie luată în considerare în amenajarea de peluze.



286 Mentenanța este esențială.

D.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică /

deasupra solului trebuie să fie perceput ca un element care contribuie la calitatea generală a unui spațiu.

Infrastructura tehnică și de transport reprezintă o parte critică în susținerea mediului urban. În același timp, prin amplasarea rețelelor tehnice la suprafață este influențată substanțial forma spațiilor publice și posibilitățile de utilizare ale acestora.

Cerințele funcționale și tehnice trebuie să fie în conformitate cu standardele în domeniu și în același timp să nu afecteze rolul de bază al spațiului public ca spațiu dinamic, pentru oameni. De regulă, infrastructura tehnică ar trebui observată în cadrul urban cât mai puțin cu putință. Ea nu ar trebui să reprezinte o caracteristică dominantă și nu ar trebui să determine modul de conformare a unui spațiu.

Fiecare element de infrastructură tehnică prezent la suprafață trebuie privit ca un element care contribuie la crearea calității generale a arhitecturii unui loc. Prin urmare, localizarea și proiectarea lor trebuie realizată doar în baza unor analize și studii profesioniste, iar aspectul lor trebuie să se înscrie în caracterul general al spațiului public.

Regula „mai puțin înseamnă mai mult” se aplică atunci se discută despre cantitatea, mărimea și caracterul distinctiv al elementelor de infrastructură de suprafață. Soluții aleatorii, fără un concept sau un context bine determinat nu sunt permise pe domeniul public. Infrastructurile trebuie să fie în primul rând parte componentă a clădirilor sau structurilor arhitecturale, sau cel puțin să fie asociate cu acestea. Pentru a minimiza barierele vizuale, acestea ar trebui grupate într-o singură structură cu cea mai mică dimensiune posibilă.

Pentru a menține calitatea spațiului public la standarde înalte, trebuie acordată atenție atât nivelurilor superioare ale spațiului și fațadelor adiacente lui, cât și metodelor de minimizare a infrastructurilor tehnice amplasate în spațiu.

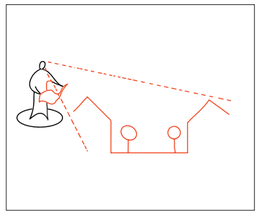
În mediul urban, infrastructura tehnică ar trebui, în primul rând, plasată în subteran, o excepție de la regulă fiind liniile suspendate ale tramvaielor. Deși rețelele sunt poziționate în subteran, impactul pe care ele îl au la suprafață este mare, mai ales dacă se iau în calcul și elementele de infrastructură conexe care trebuie poziționate la sol sau deasupra solului. Dacă nu există o abordare conceptuală a modului în care sunt amplasate rețelele în subteran, poziționarea altor elemente de la suprafață (copaci, aliniamente) devine dificilă sau chiar imposibilă.

Pentru a preveni eventuale probleme cauzate de reparații și modificări ulterioare ale infrastructurilor tehnice, trebuie realizat un studiu despre conceptul și compoziția spațiului public, înainte ca acestea să fie prevăzute.

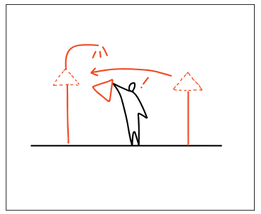
Semafoarele sunt potrivite doar în anumite condiții, unde siguranța intersecțiilor și deplasărilor nu poate fi asigurată în alt mod. Poziționarea semafoarelor trebuie să fie stabilită într-un context mai

De regulă, infrastructura tehnică ar trebui observată în cadrul urban cât mai puțin cu putință. Ea nu ar trebui să reprezinte o caracteristică dominantă și nu ar trebui să determine modul de conformare a unui spațiu.

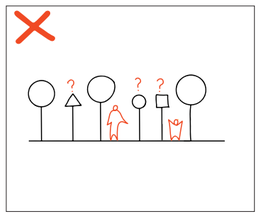




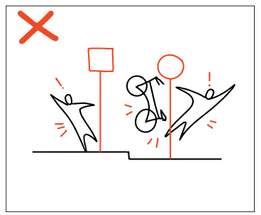
Spațiul public ar trebui configurat astfel încât să se reducă necesitatea de folosire a elementelor de trafic.



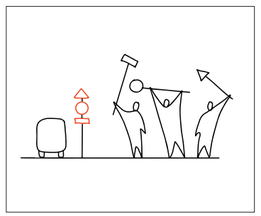
De preferat, semnele de circulație trebuie fixate pe stâlpii de iluminat.



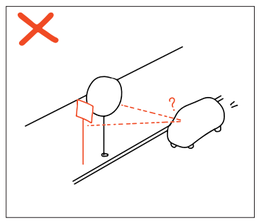
Cu cât se folosesc mai multe semne de circulație, cu atât se degradează spațiul public; se reduce vizibilitatea și apar granițe fizice.



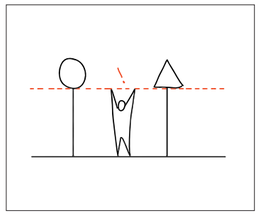
Semnele de circulație nu trebuie plasate astfel încât să blocheze circulația pietonilor și a cicliștilor.



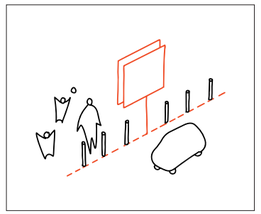
Reducerea semnelor de circulație se poate realiza prin gruparea semnelor și reducerea informației la strictul necesar.



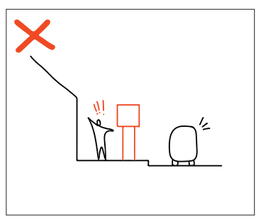
Elementele de trafic trebuie să fie vizibile. Ele se dispun la distanțe consistente față de obstrucții, precum copacii.



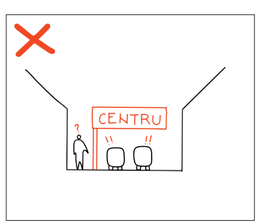
Semnele de circulație trebuie să se mențină la aceeași înălțime. Semnul cel mai de jos trebuie să permită pietonilor și mașinilor sa treacă pe sub el.



Combinarea semnelor pentru a semnala două circulații este considerată o bună practică.



Semnele de circulație trebuie să fie implementate în dimensiunea cea mai mică.



Portalurile cu semne de circulație trebuie evitate în interiorul orașelor.

D.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.1 _ elemente și semne de trafic

larg al orașului, tocmai pentru facilita fluxurile și a proteja utilizatorii vulnerabili.

Semafoarele organizează toate formele de transport din oraș (mersul pe jos, transportul public, deplasările cu bicicleta sau cu mașina) și asigură fluxuri sigure și facile. Acestea ar trebui utilizate doar în cazurile în care nu se poate organiza intersecția prin alte mijloace.

Intersecțiile semaforizate în intersecțiile cu trafic scăzut generează bariere excesive împotriva mișcării și adesea conduc la situația în care pietonii traversează pe roșu. În același timp, șoferii tind să meargă mai repede și mai puțin atent. Prin urmare, semaforizarea nu ar trebui utilizată în intersecțiile unde nu există trafic intens. În schimb, ea nu trebuie să lipsească din intersecții cu străzi cu trafic intens, sau acolo unde se poate crește irigarea zonei, ajutând pietonii, cicliștii sau pe cei cu dizabilități să traverseze strada.

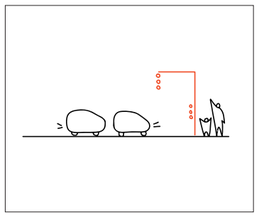
Trecerile de pietoni trebuie să aibă o lățime de cel puțin 4 metri. În intersecțiile mai aglomerate, acestea ar trebui să fie mai largi, din cauza numărului mare de persoane care se acumulează între fazele semaforului.

În cazul intersecțiilor cu trafic greu sau la deal, trebuie luate în calcul diferitele viteze de deplasare ale vehiculelor motorizate și ale bicicliștilor. Pentru bicicliști, este posibilă realizarea unei benzi dedicate, cu un set paralel de semnalizare, care să permită accesul în intersecție înaintea autovehiculelor și, dacă împart accesul în intersecție, să poată opri mai devreme decât acestea. Pe de altă parte, poate fi realizată o bandă dedicată pentru bicicliști, cu un set independent de semaforizare. Pentru bicicliști, schimbarea direcției către stânga este o mișcare destul de periculoasă, mai ales în intersecțiile cu trafic intens. Din acest motiv, este recomandată schimbarea direcției în mod indirect, dar fără a înlocui total întoarcerile directe.

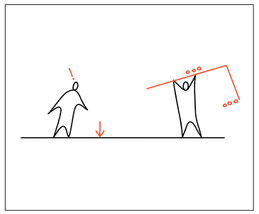
Spațiul de așteptare pentru bicicliști într-o intersecție (zona pentru biciclete) este situat, de obicei, în fața liniei de oprire pe toate brațele intersecției, indiferent de rolul sau lățimea benzii. Dacă există mai multe benzi pentru o singură direcție, zona pentru bicicliști este poziționată în partea dreaptă.

În cartierele mai îndepărtate de centru, este indicată utilizarea semafoarelor în combinație cu sisteme de monitorizare a vitezei, care să asigure respectarea limitelor maxime de viteză pe arterele principale.

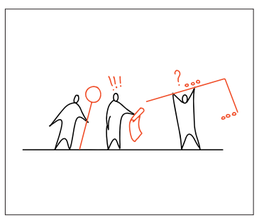
Forma dispozitivelor de control trebuie să fie în conformitate cu caracterul mediului urban și mobilierul stradal, în ciuda caracterului lor temporar.



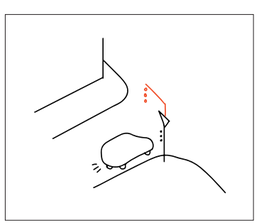
Semnalele în intersecții sunt destinate în special străzilor cu trafic intens, cu autovehicule grele, unde nu este posibilă asigurarea siguranței autovehiculelor și pietonilor în alt mod. Nu ar trebui utilizate semafoare pe străzile cu flux redus.



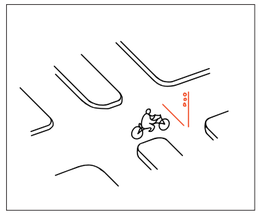
Forma și poziția semnalelor rutiere trebuie coordonată și discutată cu un arhitect pe baza unui plan general de amenajare a spațiului public.



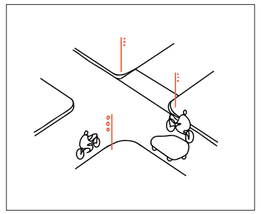
Poziția și forma semnalelor rutiere trebuie propuse ca parte a unui întreg sistem local de infrastructură tehnică de suprafață.



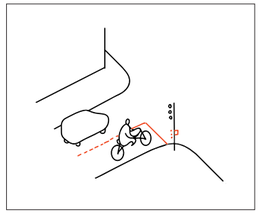
Semafoarele pot fi suspendate de bare în consolă numai pe arterele importante, cu mai multe benzi și cu flux intens. Pentru străzile secundare, sunt utilizate sisteme de semaforizare de bază, fără bare în consolă.



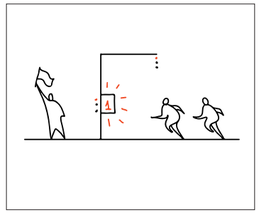
În intersecțiile mari, este bine ca secțiunile lungi să fie împărțite în secțiuni mai mici, utilizând sisteme de oprire interne: acest lucru facilitează mai întâi trecerea vehiculelor cu viteze mai mici.



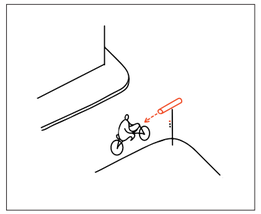
Semnalul de 100 mm pentru bicicliști este poziționat în fața carosabilului sau înaintea unei intersecții de tip „shared space". Dimensiunea de 200 mm este folosită atunci când există acces separat în intersecție.



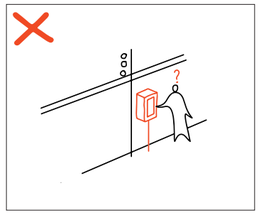
În cazul intersecțiilor mai lungi, este oportună adăugarea unor benzi de bicicletă separate, cu sistem de semnalizare paralel, care să țină seama de vitezele diferite ale autoturismelor și bicicletelor.



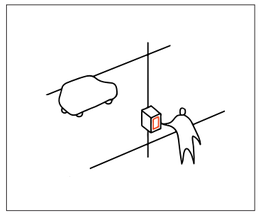
Un cronometru pentru pietoni crește confortul acestora și îi poate împiedica să traverseze pe lumina roșie. El poate fi folosit în intersecțiile semnalizate fără control dinamic.



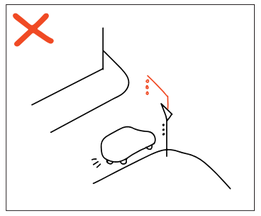
Detectoarele asociate semafoarelor trebuie să poată detecta nu numai automobilele, ci și alte vehicule, precum bicicletele sau motocicletele.



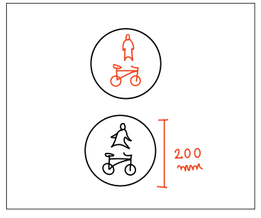
Un cronometru pentru pietoni ar trebui plasat pe stâlpul semaforului.



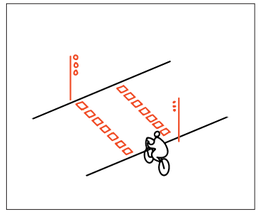
Pentru pietoni și bicicliști, pentru a facilita apăsarea cu toată mâna, butoanele din intersecțiile controlate manual trebuie să fie cât mai mari posibil. Având o suprafață mai mare, butonul aprins este și mai ușor de observat.



Semafoarele pot fi suspendate de bare în consolă numai pe arterele importante, cu mai multe benzi și cu flux intens. Pentru străzile secundare, sunt utilizate sisteme de semaforizare de bază, fără bare în consolă.



În cazul în care o trecere este dedicată atât pietonilor, cât și bicicliștilor, este recomandată utilizarea unui semafor cu două culori pentru pietoni și bicicliști (cu dimensiunea de 200 mm), situat pe partea opusă a carosabilului.



Trecerile asociate direct pistelor de bicicliști ar trebui să utilizeze un sistem de semaforizare separat, în trei culori, cu un mic cap de semnal (100 mm), situat în fața carosabilului, și un cap de semnal mai mare (200 mm), aflat pe partea cealaltă a carosabilului.



287 Semafoarele trebuie adaptate circulației complexe.



288 Temporizatoarele trebuie dispuse urmărind confortul utilizatorilor.



289 Semnalele luminoase pot deveni simbolul unui oraș.



290 Elemente pentru accesibilitate sunt esențiale.



291 Semafoarele pe stâlpi se folosesc doar pe arterele largi.



292 Semafoarele pe stâlpi pot integra mai multe functiuni.

D.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.2 _ elemente temporare de control al traficului

Dispozitivele de control temporar sunt utilizate în prezent ca înlocuitor pentru soluțiile de inginerie adecvate. Ele sunt folosite pentru a organiza mai bine traficul auto când situația existentă trebuie îmbunătățită din motive de siguranță pentru pietoni și bicicliști, dar nu este posibilă implementarea corectă a modificărilor din diferite rațiuni financiare sau procedurale. Uneori, aceste dispozitive sunt utilizate pentru a testa viitoare modificări extinse ale spațiului public. Alteori, este asigurată siguranța pietonilor din insulele de refugiu sau din mijlocul șoselei. În același timp, ele au rolul de a proteja automobilele unele față de celelalte în zonele cu trafic complicat. Din păcate, ele sunt suprautilizate, și, din cauza situației financiare a orașului, adesea devin o soluție pe termen lung sau chiar permanentă.

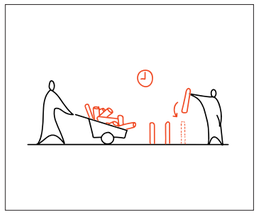
Deși sunt soluții provizorii, ele afectează spațiul și modul în care oamenii îl percep. Din acest motiv, trebuie găsite soluții arhitecturale de calitate, care să se încadreze în regulile mobilierului urban de calitate și să îndeplinească scopuri clar definite.

Ori de câte ori automobilele reprezintă o amenințare pentru siguranța pietonilor, ar trebui mai întâi puse în aplicare măsuri de bază precum: intervenții pentru reducerea vitezei, modificări de suprafețe sau introducere de indicatoare noi. Dacă situația nu poate fi rezolvată sistematic prin alte căi, iar barierele fizice sunt necesare, trebuie găsite soluții arhitecturale care să corespundă cu amenajarea spațiului public, evitându-se utilizarea barierelor de beton și a bolarzilor.

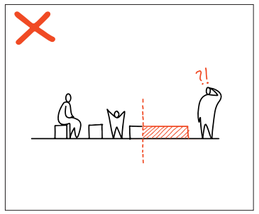
Modificările provizorii realizate de-a lungul străzilor direcționează adesea mașinile pe o parte a drumului care nu este proiectată să susțină sarcini mari. Din acest motiv, orice modificări trebuie să fie consultate cu administratorii de drumuri. Modificările provizorii sunt problematice și pentru mentenanță și curățenie. Curățarea zonelor aflate între dispozitivele temporare de control, de tipul bolarzilor, trebuie făcută manual, ceea ce este mult mai solicitant din toate punctele de vedere, comparativ cu utilizarea unei mașini de curățenie.

Dispozitivele de control temporar ar trebui utilizate numai într-o măsură limitată în oraș.

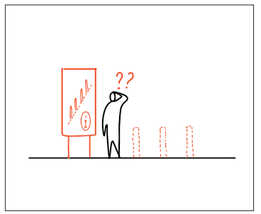
Elementele de siguranță rutieră trebuie utilizate într-un grad foarte limitat în mediul urban și ar trebui să aibă caracteristici similare cu mobilierul urban.



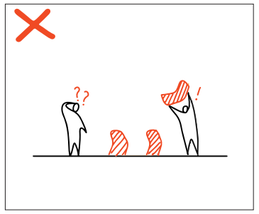
În oraș, dispozitivele temporare trebuie să fie doar o soluție provizorie.



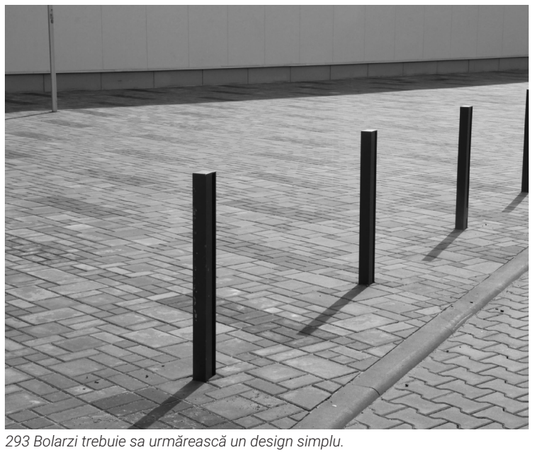
Orice element provizoriu trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.



Dacă se utilizează măsuri de control temporar în spațiile publice, utilizatorii trebuie să fie informați cu privire la motivele, scopul și durata acestora, precum și la soluția permanentă propusă în locul lor.



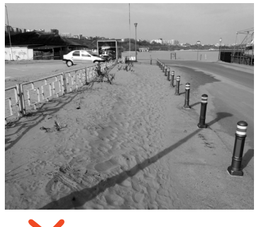
Nu este de acceptat utilizarea combinată a mai multor elemente de control, ca înlocuitor al unei soluții inginerești complete.



293 Bolarzi trebuie sa urmărească un design simplu.



294 Materialele folosite trebuie să fie robuste.



295 Bolarzii trebuie dispuși în cadrul unei amenajări complete.



296 Este de evitat dublarea barierelor.



297 Obiectele improvizate nu trebuie sa fie folosite in centrele oraselor.



298 Pistele de biciclete pot fi bordate pentru protectia utilizatorilor.

D.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.3 _ elemente de siguranță rutieră

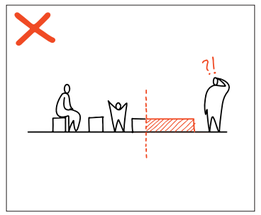
Parapeții nu ar trebui utilizați în oraș.

Modul în care în prezent sunt folosite elementele de siguranță rutieră accentuează natura excesiv auto a spațiilor publice și atrage atenția către o percepție simplificată a spațiului, în care acesta trebuie doar să permită deplasarea rapidă a autovehiculelor. O astfel de viziune nu este de dorit în interiorul orașului.

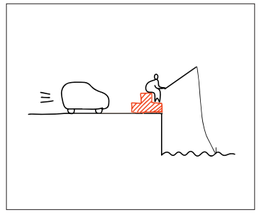
Reducerea utilizării unor astfel de elemente poate permite o organizare corespunzătoare a traficului și a spațiilor adiacente.

Barierele de impact nu trebuie utilizate în oraș. Trebuie căutate întotdeauna alternative urbane, cu caracteristici similare.

Administratorii de utilități sunt responsabili pentru indicarea propriilor utilități în documentațiile de planificare, inclusiv a tuturor elementelor conexe de la nivelul solului. Montarea infrastructurilor și reparațiile



Orice element pentru siguranța traficului trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.



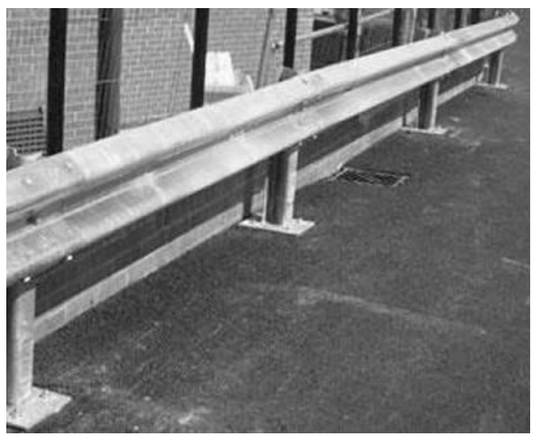
Parapeții de protecție aferente traficului greu nu trebuie folosite in spațiul urban. Dacă nu se poate evita implementarea lor, acestea trebuie sa adopte un design corespunzător.

reguli

referințe



299 Parapeții trebuie evitați în centrele istorice.



300 Parapeții metalici trebuie folosiți doar în afara orașelor.

D.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.4 _ utilități subterane

care sunt realizate în zonele cu probleme nu trebuie să lase urme la suprafață. Dacă pentru realizarea intervențiilor trebuie eliminate părți din asfalt, întreaga suprafața a trotuarului trebuie înlocuită. Pentru a reduce cheltuielile inutile, astfel de intervenții la infrastructura critică trebuie gândite coordonat cu intervențiile în spațiul public.

Infrastructura tehnică subterană trebuie să fie poziționată în așa fel încât să permită existența arborilor acolo unde este cazul. Spațiul trebuie rezervat chiar dacă copacii nu sunt planificați în momentul respectiv. Este recomandat ca acest spațiu să fie rezervat în baza unor documente și unor strategii existente la nivelul orașului, iar dacă acestea nu există, rezervele de teren trebuie organizate după logica generală a spațiilor publice, de cele mai multe ori bazată pe reguli și principii tradiționale, folosite în poziționarea copacilor. În tot acest proces este necesară coordonarea adecvată, nu numai în ceea ce privește proiectele, ci și în ceea ce privește planul pe termen lung (planuri de coordonare, planuri de reglementare).

În cazul în care nu se pot amenaja zone de protecție pentru infrastructura tehnică, pot fi aplicate o serie de soluții speciale care împiedică rădăcinile copacilor să ajungă în zona utilităților. Exemple în acest sens sunt tuburile de protecție pentru cabluri sau barierele radiculare (barierele radiculare trebuie folosite în așa fel încât să nu pericliteze dezvoltarea copacilor; propunerea unor astfel de bariere trebuie discutată în avans cu administratorii de rețele).

Din cauza rețelelor de telecomunicații multiple, cel mai adesea necoordonate în implementare, acestea ar trebui poziționate în canale cu cabluri multiple pentru a putea găzdui mai multe rețele, fără a fi necesară excavarea de fiecare dată când o nouă rețea este implementată într-o zonă. De asemenea, cablurile de acest fel nu necesită o îngropare la adâncimi mari, deoarece sunt deja gândite cu sistem de protecție. Astfel, zonele lor de protecție nu trebuie să fie foarte mari. Astfel de soluții pot fi propuse și pentru cablurile electrice.

Caracteristici de suprafață

Plasarea elementelor de suprafață conexate la infrastructura tehnică (guri de vizitare, capace, canale de scurgere, jgheaburi) ar trebui să se bazeze pe proiectarea spațiului în ansamblu, nu în mod aleatoriu, și ar trebui să fie amplasate paralel cu axele principale ale drumului. Pentru suprafețele pietonale, este recomandată utilizarea unor materiale similare cu cele folosite la nivelul străzilor. Dacă suprafața pietonală este pavată, ea ar trebui să se încadreze în tiparul existent în proximitate. Pentru a elimina daunele la rețelele de utilități, este recomandată acoperirea lor cu materiale autonivelante, care să distribuie greutatea pe o suprafață mai mare.

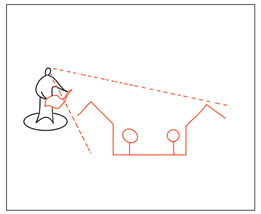
Procese

O mai bună coordonare și transparență a deciziilor în privința infrastructurilor tehnice poate fi facilitată printr-un sistem care să țină evidența la zi a tuturor lucrărilor. Odată ce un proiect este finalizat, el ar trebui introdus într-o bază de date completă.

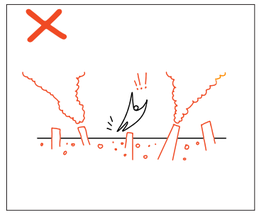
În interesul orașului, administratorii rețelelor de utilități trebuie să fie coordonați. Ei trebuie să respecte calitatea spațiilor publice și să stabilească traseul rețelelor în consecință. În principiu, reglementările specifice fiecărui tip de lucrări nu ar trebui să afecteze legislația de mediu (de exemplu, creșterea dimensiunilor spațiilor de siguranță).

Structurile tehnice de la nivelul solului trebuie reduse, pe cât posibil, la un număr cât mai mic, la o dimensiune cât mai mică și grupate cu alte elemente de infrastructură.

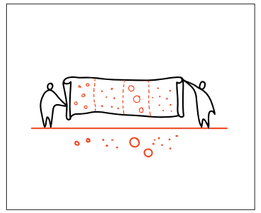
În momentul în care se dorește poziționarea rețelelor în subteran, trebuie luată în considerare în special posibilitatea plantării ulterioare a copacilor, chiar dacă la momentul respectiv acest lucru nu este planificat.



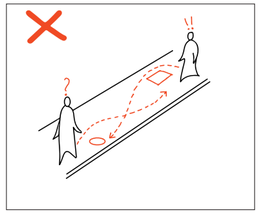
Înainte ca infrastructura tehnică să fie plasată sub pământ, este necesar un studiu compoziţional şi funcţional al spaţiului public care urmează să fie modificat.



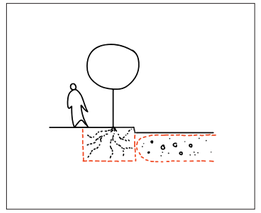
Elementele de suprafaţă aferente infrastructurilor tehnice subterane trebuie să se conecteze perfect cu suprafeţele adiacente (prin material, înălţime şi culoare).



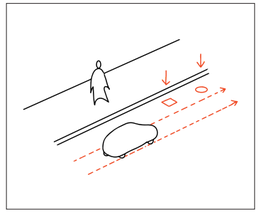
În implementarea proiectelor de infrastructură tehnică, planurile de proiectare trebuie respectate cu strictețe. Este recomandat ca odată finalizat proiectul, administratorii de rețele să introducă în baza de date centrală datele detaliate și exacte privind executarea efectivă a proiectului, inclusiv toate conexiunile și caracteristicile de suprafață.



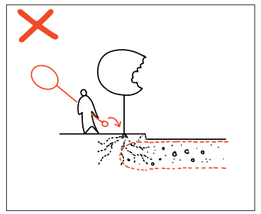
Elementele de suprafaţă aferente infrastructurilor tehnice subterane trebuie să fie poziţionate şi în funcţie de propunerea de amenajare a spaţiului public, în aşa fel încât să nu împiedice mersul pe jos, în special în locurile cu trafic pietonal intens.



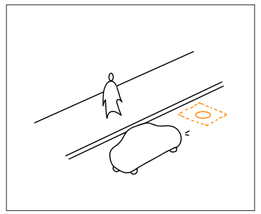
Traseele de utilităţi subterane trebuie să fie poziţionate în funcţie de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcţie de caracteristicile fiecărui spaţiu public.



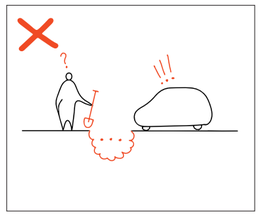
Elementele de suprafaţă aferente infrastructurilor tehnice subterane trebuie să fie poziţionate în afara traiectoriei roţilor vehiculelor. Dacă sunt plasate pe carosabil, capacele trebuie să fie încastrate pe mijlocul benzii.



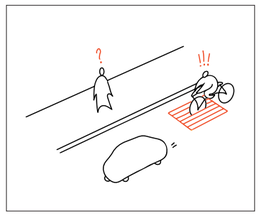
Rădăcinile trebuie împiedicate să străpungă fâşia plantată şi să afecteze zona de siguranţă a utilităţilor. Rădăcinile şi infrastructurile tehnice pot fi protejate prin mijloace tehnologice diverse, nu doar prin separarea lor fizică.



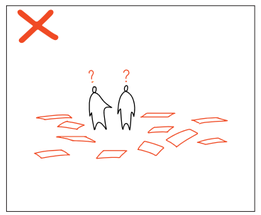
Pentru a elimina daunele la structurile subterane, la trotuar sau la stradă, ar trebui utilizate capace la nivel.



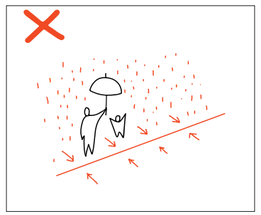
Modul de dispunere a reţelelor este legat şi de metoda care va fi folosită în mentenanţa lor. Este recomandat ca reparaţiile să fie realizate fără daune ireversibile la suprafaţă şi fără obstrucţionarea traficului pietonal şi auto.



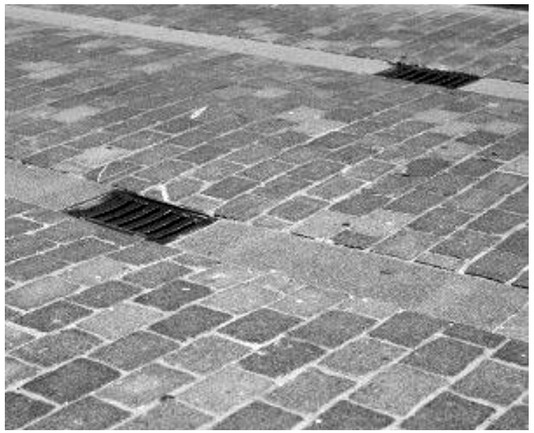
Grilajele de scurgere şi alte elemente deschise trebuie poziţionate cu gratiile perpendiculare pe direcţia de mers, nu paralele.



După reparaţiile executate la infrastructura tehnică subterană, suprafaţa la sol trebuie readusă, de asemenea, la stadiul iniţial. Suprafeţele trebuie să se conecteze perfect şi să pară unitare. Atunci când sunt executate reparaţii în zone cu asfalt, suprafaţa trebuie reparată pe toată lăţimea ei.



Scurgerea apelor meteorice într-un canal de admisie poate fi proiectată sub forma unei benzi de scurgere de-a lungul bordurii, cu jgheaburi pavate. În zonele pietonale mari sau în pieţele publice, se poate utiliza scurgerea prin fante liniare.



301 Gurile pentru colectarea apelor pluviale trebuie dispuse perpendicular pe sensul de mers.



302 Rigolele pot fi integrate subtil în spaţiul public.



303 Utilităţile subterane pot avea corespondent acelaşi material al pardoselii generale.



304 Gurile de canalizare pot deveni un simbol al oraşului.



305 Infrastructura subterană trebuie să se integreze in spaţiul public.



306 Gurile de canalizare trebuie să fie plasate armonios.

D.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.5 _ utilități supraterane

În cazul zonelor compacte, sistemul de cabluri suspendate între clădiri ar trebui menținut.

Fiecare element de suprafață al infrastructurii tehnice și de transport – linii de tramvai, iluminat stradal, casete de energie electrică, semne de circulație, tabele de informații etc. – trebuie privite ca parte a amenajării care ajută la crearea caracterului general al spațiului și la calitatea arhitecturală a unui loc. Plasarea lor fără grijă creează bariere substanțiale de-a lungul trotuarelor sau în zonele pietonale deschise. Aceste structuri trebuie reduse în dimensiune și număr și, acolo unde este posibil, trebuie grupate cu alte elemente de infrastructură.
În ceea ce privește calitatea spațiului public, trebuie acordată atenție și nivelurilor superioare ale spațiului și fațadelor adiacente.

Suspendarea cablurilor

În cazul orașelor compacte, trebuie menținut sistemul suspendat de iluminare stradală și firele încrucișate între clădiri, deoarece acest lucru eliberează străzile prin eliminarea stâlpilor, ceea ce rezultă în costuri de investiție mai mici. În cazul în care există un gol mai mare între clădiri, este recomandată suspendarea cablurilor între clădiri și stâlp. Totuși, sistemul de suspensie cu sârmă transversală este de preferat în detrimentul sistemului cu fire legate la stâlpi.
Atunci când se construiesc clădiri noi sau se reconstruiesc clădiri existente în zonele deja constituite, ar trebui să ajungă la un consens cu proprietarii clădirilor, în așa fel încât să fie permisă fixarea și suspendarea firelor transversale de clădiri.

Clădiri cu grinzi în consolă

Pentru a elibera străzile de cabluri, pentru iluminatul stradal pot fi folosite grinzi în consolă care se fixează de pereții clădirilor. Dacă iluminatul stradal nu se poate realiza în sistem de cabluri încrucișate, o astfel de opțiune ar trebui să aibă prioritate tocmai pentru că nu necesită inserția unor noi stâlpi de iluminat.

Poziționarea stâlpilor

Ori de câte ori nu este posibilă utilizarea cablurilor încrucișate suspendate, trebuie creat un sistem complet pentru poziționarea unui număr minimi de stâlpi, care să includă atât liniile pentru tramvai/ troleibuz, cât și iluminatul stradal sau semafoarele din intersecții. Atunci când se decide poziționarea stâlpilor în spațiile publice, iluminatul stradal trebuie să fie o prioritate în amenajare. Aceste cerințe se bazează pe un studiu de iluminat, întotdeauna întocmit în raport cu cerințele structurale pentru liniile suspendate și pentru stâlpii utilizați la semaforizare. Pentru a reduce costurile de investiție și obstacolele dintr-un spațiu, trebuie utilizat același stâlp pentru mai multe funcții. Pe scurt, dacă un anumit spațiu public este supus unui proces de revitalizare, rezultatul final trebuie să utilizeze un singur tip de stâlpi cu mai multe roluri, nu câte un tip de stâlp pentru fiecare utilizare.

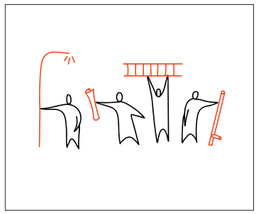
Stâlpii din spațiile publice ar trebui poziționați de-a lungul unei axe longitudinale, în rândul copacilor, benzii de parcare sau cât mai aproape de marginea trotuarului și de carosabil. De asemenea, pentru a evita obstrucționarea ferestrelor, stâlpii trebuie plasați în zona în care se întâlnesc două clădiri.

Cutiile tehnice

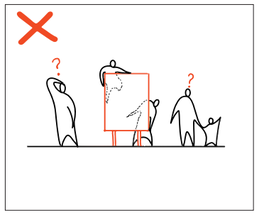
Cutiile tehnice aferente infrastructurilor tehnice și de transport trebuie să fie integrate în clădirile adiacente. Cutiile tehnice plasate individual, trebuie așezate, în conformitate cu amenajarea spațiului, pe axa stâlpilor sau a arborilor plantați. Pentru a minimiza numărul de obstacole din spațiul public, cutiile tehnice separate trebuie grupate într-o structură comună, care, la rândul ei, ar trebui să aibă o poziție optimă în amenajarea generală a spațiului.

Toate elementele învechite, care nu mai funcționează, ar trebui eliminate, nu doar deconectate. Acest lucru se aplică și conductelor incorporate în fațadele clădirilor sau în alte structuri ale domeniului public al orașului.

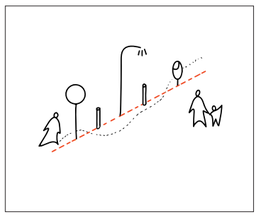
Importanța managementului apelor pluviale în oraș creste odată cu urbanizarea, întrucât suprafețele impermeabile nu permit drenajul natural al apelor pluviale. Spațiile publice constituie o componentă



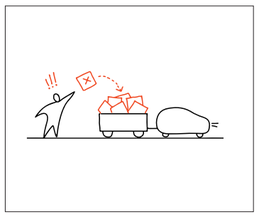
Proiectele de investiții care privesc poziționarea stâlpilor trebuie pregătite și realizate împreună cu alte elemente de infrastructură similare. În ceea ce privește conceptul de proiectare, acesta ar trebui realizat, de exemplu, în conformitate cu punctul de vedere al aparatului de specialitate corespunzător din primărie.



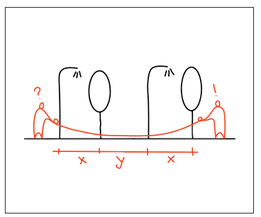
Cutiile tehnice nu trebuie să impiedice claritatea vizuală a spațiului public.



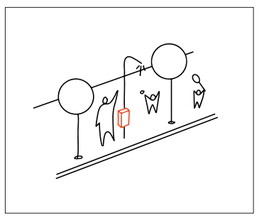
În spațiile publice, elementele de infrastructură tehnică și de transport trebuie poziționate de-a lungul aceleiași axe, cu o distanță suficient de mare pentru a permite deplasarea de-a lungul trotuarelor și de-a lungul străzii.



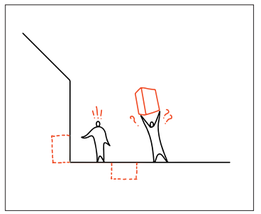
Cutiile tehnice ce sunt nefuncționale și nu aparțin vreunui manager trebuie eliminate și nu doar deconectate. Această regulă se aplică și cablurilor lăsate libere pe fațade sau pe stâlpi.



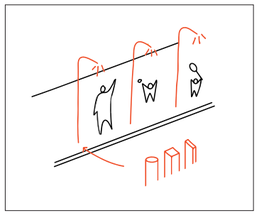
Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul stradal, liniile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.



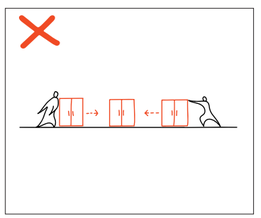
Aplicarea de cutii pe stâlpi se acceptă când acestea nu se pot plasa în subteran sau în clădiri adiacente. Totuși, obiectele trebuie să fie compacte și să nu obtureze circulația.



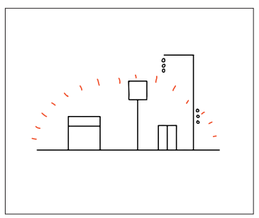
Cutiile tehnice pentru infrastructura tehnică și de transport trebuie poziționate în așa fel încât să nu afecteze compoziția spațiului sau să blocheze/îngusteze traseele pietonale. Prioritară ar trebui să fie integrarea lor în structurile de suprafață, în garduri sau sub nivelul solului.



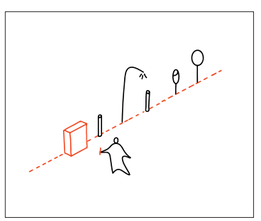
Secțiunea stâlpilor folosiți în spațiul public trebuie să fie subtilă. Se recomandă secțiunea de cerc, pătrat sau dreptunghi.



Dacă nu este posibilă integrarea cutiilor în clădirile existente, ele ar trebui grupate fizic într-o structură care este la rândul ei amplasată în conformitate cu cerințele de amenajare a spațiului respectiv.



Toate elementele standard ale infrastructurii trebuie să urmărească un design simplu.



În zonele în care nu există o aliniere a clădirilor la aliniament, iar cutiile tehnice nu pot fi alipite unor garduri sau unor clădiri, ele trebuie poziționate de-a lungul aceluiași ax, ca celelalte elemente de infrastructură existente în spațiu.



307 Echipamentele tehnice trebuie să fie robuste.



308 Unitățile supraterane pot fi integrate în spațiul public.



309 Integrarea spațiilor tehnice în amenajarea peisageră, Arad.



310 Când stâlpii de iluminat sunt foarte aproape de fațade, aceștia trebuie înlocuiți cu alte sisteme.



311 Echipamentele tehnice nu trebuie să paraziteze fațadele clădirilor.



312 Materialele robuste permit evitarea unei imagini de improvizație.

D.3

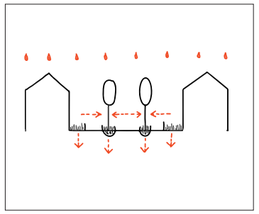
elemente de trafic și infrastructură tehnică /
3.6 _ managementul apelor pluviale

importantă a peisajului urban, iar designul acestuia are o mare influență asupra ciclului hidrologic.

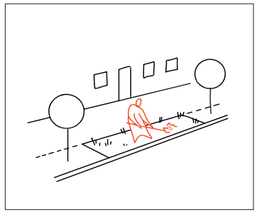
Metodele tradiționale de drenaj, care presupun scurgerea rapidă a apelor trebuie înlocuite cu sisteme descentralizate de drenaj, bazate pe principiul drenajului prin infiltrații locale, evaporare și al capacității de absorbție a terenului.

Elementele sistemului de drenaj descentralizat includ: suprafețe tari cu permeabilitate crescută, cum ar fi pavaje din piatră cu spații interstițiale mari, pietriș, asfalt permeabil și paviment cauciucat permeabil și rigole care deviază apa de pe carosabil. Rigolele pot fi amplasate fie în spații verzi sau în fâșii la limita dintre stradă și trotuar, că parte a zonei verzi de delimitare dintre acestea.

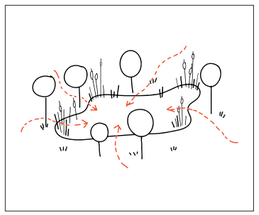
Majoritatea spațiilor publice beneficiază la momentul actual de sistem standard de drenaj. O transformare de succes presupune o strategie elaborată pentru fiecare tip de spațiu în parte, adaptată atât din punct de vedere funcţional, cât și din punct de vedere estetic.Iluminatul afectează, de asemenea, aspectul și atmosfera mediului construit.
Funcția principală a iluminatului stradal este asigurarea siguranței utilizatorilor și siguranța proprietății. Iluminatul stradal contribuie la aproprierea spațiului și contribuie la crearea aspectului și atmosferei



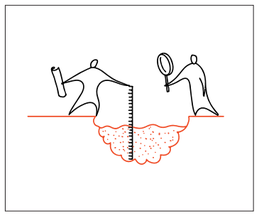
Un sistem de canalizare descentralizat necesită un concept integrat de peisagistică în cadrul spațiului public, luând în considerare caracterul local.



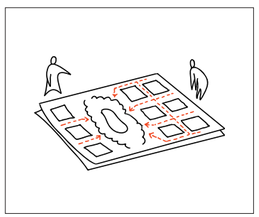
Mentenanța sistemului descentralizat trebuie inclus în planul local de mentenanță. Trebuie atribuită o responsabilitate și alocate fonduri specifice.



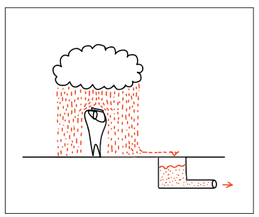
Orice luciu de apă planificat în parcuri sau piese ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.



Planificarea pentru apele pluviale necesită o adaptare la condițiile locale hidrologice.



Managementul apelor pluviale poate fi aplicat in orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.



Este necesară verificarea capacităților de absorbție. Dacă sistemele nu sunt prezente, trebuie implementat cel puțin o filtrare parțială.

D.4

iluminat /
4.1 _ iluminat stradal

orașului pe timpul nopții. Iluminatul stradal trebuie gândit astfel încât să nu perturbe mediul înconjurător.

Obiectivul principal al designului de iluminat stradal este iluminatul mediului, nu proiectarea și amplasarea propriu-zisă a unităților de iluminat.

Trebuie ținut cont de faptul că iluminatul stradal trebuie să ofere un aspect plăcut al spațiului public și pe timpul zilei, nu doar pe timpul nopții. Dacă noaptea iluminatul creează atmosfera locului, pe timpul zilei, oamenii observă direct aspectul fizic al surselor de lumină.

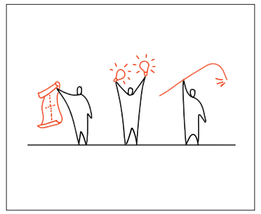
Metoda utilizată pentru iluminarea spațiilor publice este descrisă prin parametrii de iluminare tehnică. Cantitatea de lumină este stabilită prin determinarea gradului de iluminare al planurilor orizontale. Prevenirea reflexiilor orbitoare are legătură directă cu percepția pozitivă în spațiul public și cu securitatea traficului. Culoarea luminii este oferită de tonul luminii și de calitatea culorilor percepute. Ambii parametri afectează substanțial atmosfera spațiilor publice și sunt direct dependenți unul de celălalt. Iluminarea folosind un ton cald, alb poate afecta interpretarea unei culori atât pozitiv, cât și negativ. Același lucru se aplică și pentru tonurile reci, albe. Percepția obiectelor în trei dimensiuni este dependentă de gradul de iluminare al planurilor verticale. Acești parametri determină confortul utilizatorilor în spațiile publice.

Parametrii fizici ai luminii sunt dependenți de aspectul și de amplasarea surselor de lumină. Aspectul lor este determinat de formă, proporții, culoare și materiale, iar poziția în spațiu este relaționată la scară, vizibilitate, ritm, gradare, simetrie și număr. Parametrii surselor de lumină trebuie să fie aleși în așa fel încât să nu afecteze în mod negativ aspectul spațiilor publice.

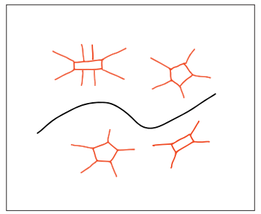
Poluarea luminoasă sau smogul luminos este un termen-umbrelă pentru toate efectele nedorite ale luminii artificiale. Poluarea luminoasă include, spre exemplu, lumina care trece în afara suprafeței luminate și care perturbă împrejurimile. Lumina de acest tip trebuie minimizată prin proiectarea corespunzătoare a iluminatului public și arhitectural.

Designul ales pentru iluminarea unui spațiu trebuie să țină cont de caracterul, importanța și ierarhia spațiilor publice din oraș.

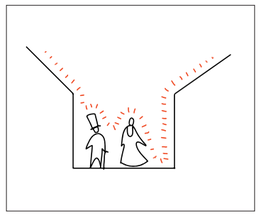
Iluminatul arhitectural contribuie la crearea compoziției unui spațiu și la crearea unei atmosfere pe timp de noapte. Modul de utilizare trebuie să fie raportat la importanța spațiului.



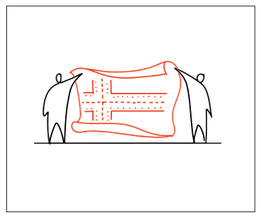
Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a ține seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obositoare ale iluminării excesive.



Iluminatul stradal trebuie abordat în relație cu spațiile publice adiacente, atât în ceea ce privește parametrii iluminatului, cât și în ceea ce privește compoziția și aspectul întregului sistem.

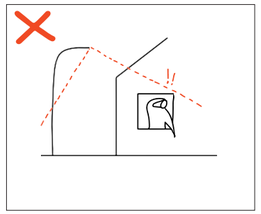


Iluminatul stradal influențează substanțial atmosfera și aspectul spațiilor publice. Din acest motiv, atunci când se dorește un plan de iluminat pentru o anumită zonă, trebuie luate în considerare valorile culturale, istorice și estetice ale locului.

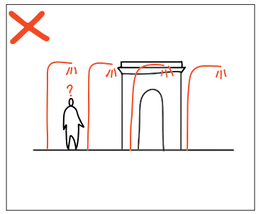


Numărul, aspectul și poziția surselor de lumină trebuie să corespundă compoziției spațiului. Clădirile din jur, spațiile verzi și valorile arhitecturale trebuie luate în considerare.

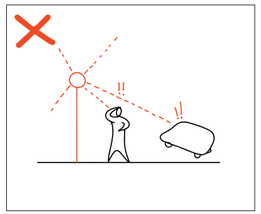




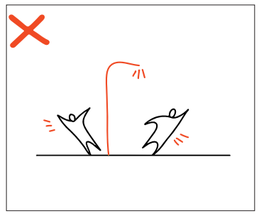
În zonele cu locuințe rezidențiale, lumina stradală nu trebuie să afecteze spațiile de locuit.



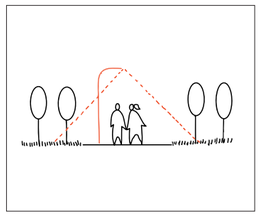
Atunci când se elaborează un plan de iluminare stradală, nu trebuie să se obstrucționeze vizual puncte importante ale orașului, vederi panoramice sau clădiri reprezentative.



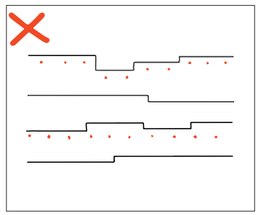
Iluminatul public nu trebuie să orbească pietonii sau șoferii.



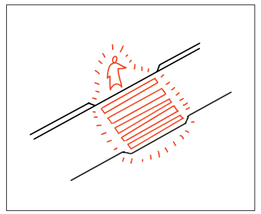
Stâlpii de iluminat nu trebuie să blocheze accesul pietonilor. Ei nu ar trebui poziționați în fața zonelor de acces.



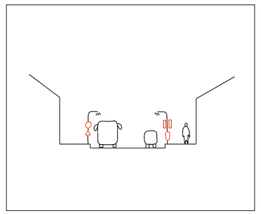
Pentru a crește sentimentul de siguranță în zonele verzi și în parcuri, se recomandă iluminarea lor, chiar dacă sunt în vecinătatea unor zone pietonale deja iluminate.



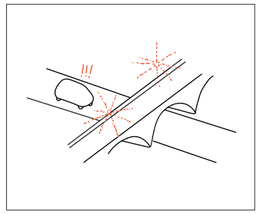
La planificarea iluminatului stradal, se recomandă accentuarea contururilor și formelor spațiului iluminat.



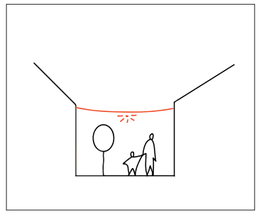
În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.



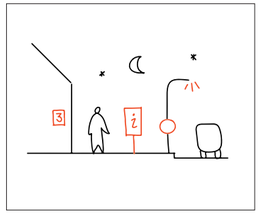
Acolo unde este posibil, stâlpii de iluminat trebuie folosiți pentru poziționarea indicatoarelor rutiere sau a mobilierului urban (containere pentru deșeuri etc.). Aceste soluții trebuie verificate pentru a evita perturbarea vizibilității.



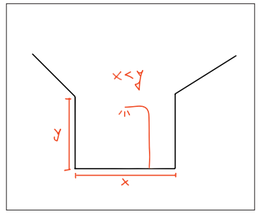
În cazul iluminării podurilor, trebuie acordată grijă specială străzilor peste care trec acestea, tocmai pentru ca iluminatul lor să nu orbească șoferii. În cazul pasajelor, se recomandă integrarea iluminatului în structura lor.



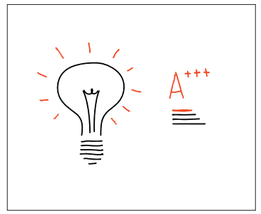
În cazul zonelor compacte, se recomandă ca iluminatul stradal să fie suspendat de fire legate la clădirile de pe laturile opuse ale străzii. O astfel de soluție necesită consimțământul proprietarilor clădirilor.



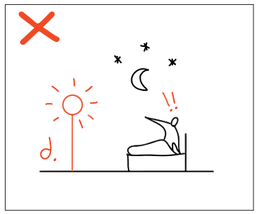
Pentru o orientare mai ușoară în oraș pe timpul nopții, este important ca iluminarea stradală să lumineze și numele străzilor, numerele caselor, semnele de circulație și panourile de informare.



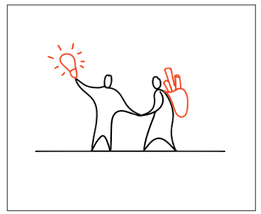
În cazul în care înălțimea unui stâlp de iluminat este mai mare decât lățimea străzii, se poate utiliza un sistem de iluminare pe o singură latură. Dacă înălțimea sursei de lumină nu este mai mare decât lățimea străzii, atunci trebuie utilizat un sistem de iluminare pe două părți.



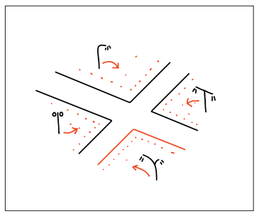
În special în cazul iluminatului stradal, parametrii de iluminare necesari trebuie să fie aleși într-un mod eficient din punct de vedere energetic.



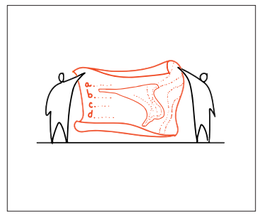
Iluminatul stradal poate perturba împrejurimile. În timpul proiectării luminii, mediul exterior trebuie protejat de efectele de intruziune ale acesteia.



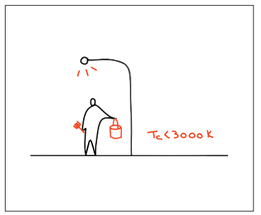
Amenajarea unui spațiu public de înaltă calitate necesită cooperare strânsă între un arhitect și un tehnician de lumină.



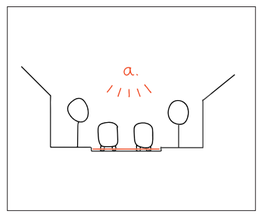
Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.



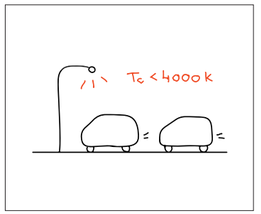
Existența unei politici de iluminare stradală este extrem de necesară. O astfel de politică ar trebui să cuprindă cerințe, reguli și principii care să fie raportate la trafic, la siguranță și la aspectele estetice ale arhitecturii și cadrului urban.



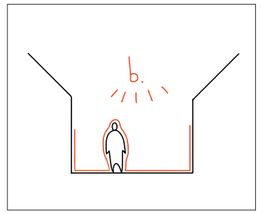
Pentru iluminatul stradal, sunt recomandate surse de lumină cu un ton cald, alb (mai puțin de 3.000 K).



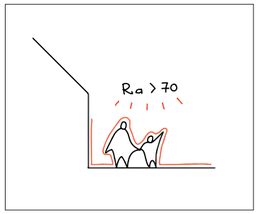
Scopul iluminării străzilor pentru autovehicule este de a asigura că drumul și împrejurimile sale imediate sunt iluminate la nivel orizontal.



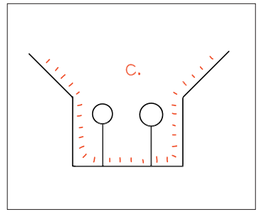
Pentru o mai bună vizibilitate pe arterele principale, sunt recomandate surse de lumină pe un ton neutru, alb. (mai puțin de 4.000 K).



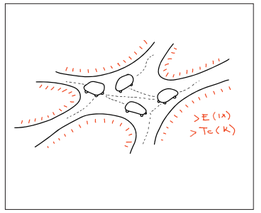
Scopul iluminării zonelor pietonale este de a asigura atât iluminarea suficientă a suprafeței de călcare, cât și iluminarea pietonilor (iluminare verticală). Pe străzile unde trotuarele sunt bordate de fațadele clădirilor, este necesar ca lumina să ajungă până la primul nivel al clădirilor.



Pentru iluminarea străzilor și trotuarelor cu utilizare pietonală mai intensă, sunt recomandate surse de lumină cu un indice de redare a culorii mai ridicat (mai mult de 70 K).

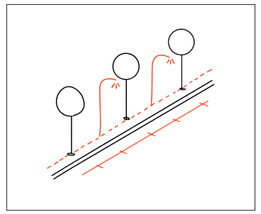


Spațiile publice importante, de tipul piețetelor și zonelor comerciale, trebuie iluminate împreună cu fațadele clădirilor adiacente. Acest lucru se poate realiza printr-o combinație dintre iluminatul stradal și cel arhitectural.

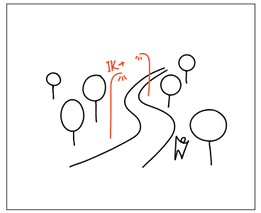


Locurile potențial periculoase în ceea ce privește traficul (intersecții complicate, puncte de trecere, stații de autobuz) ar trebui să fie diferențiate față de împrejurimi printr-un nivel mai ridicat de iluminare sau prin tonul luminii.

reguli



Poziția stâlpilor de iluminat trebuie să respecte axa, ritmul și posibila creștere viitoare a copacilor.



Pentru iluminarea spațiilor mai puțin utilizate, se recomandă utilizarea unor stâlpi de iluminat cu o structură de rezistență mai mare.

referințe



313 Iluminatul străzilor înguste trebuie să țină seama de vitrinele magazinelor.



314 In parcuri este necesară punctarea zonelor de ședere.



315 Iluminatul public poate avea mai multe caracteristici, Iași.



316 Lumina poate defini atmosfera unui loc.

D.4

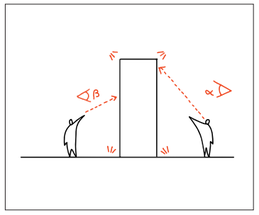
iluminat /
4.2 _ iluminat arhitectural

reguli

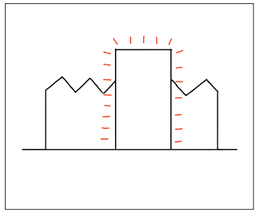
În cazul clădirilor comerciale și de birouri, centrelor sportive și restaurantelor, unde promovarea și publicitatea sunt prezente, iluminatul arhitectural ar trebui folosit doar în concordanță cu compoziția globală a spațiului urban.

Iluminatul arhitectural include iluminatul ornamental, al cărui scop principal nu este iluminarea propriu-zisă a spațiului, ci completarea designului compozițional al spațiului. O astfel de iluminare poate fi permanentă sau temporară (de exemplu, decorațiunile de Crăciun).

Problemele actuale legate de gestionarea disociată și de întreținerea nesistematică și insuficientă a mobilierului stradal au un impact negativ imens asupra spațiilor publice, devalorizându-le în timp.

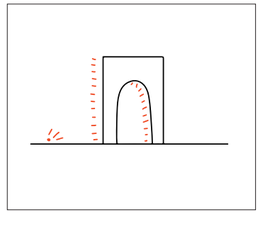


Atunci când se realizează planul de iluminat, unghiurile și distanțele de la care un obiect este privit trebuie luate în considerare. Ele dictează cât de mult și cât de des trebuie să fie iluminat un anumit obiect.

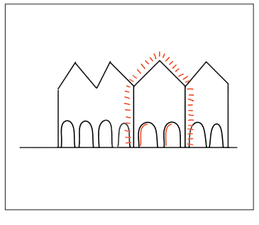


Atunci când se planifică iluminatul arhitectural, trebuie luată în considerare luminozitatea mediului înconjurător. În zonele mai întunecate, iluminatul nu trebuie să fie la fel de puternic ca în zonele mai bine luminate.

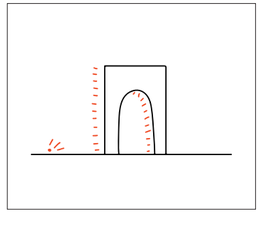
reguli



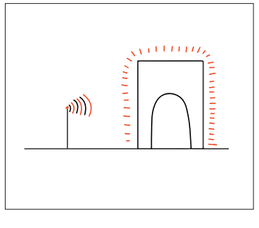
Iluminatul arhitectural, printr-o compoziție adecvată a planurilor luminate și întunecate, poate sculpta armonios aspectul unei clădiri, în conformitate cu caracterul său arhitectural.



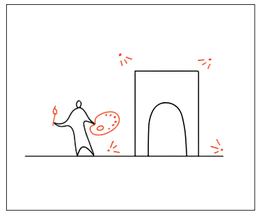
O clădire trebuie să fie iluminată atât cât să fie pusă în evidență, și nu cât să anuleze zonele adiacente ei.



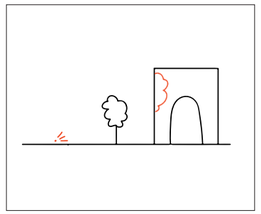
Accentuarea anumitor părți dintr-o clădire poate complimenta iluminatul arhitectural general.



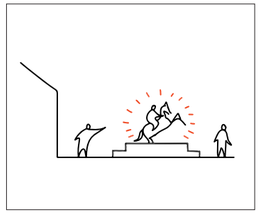
În centrul istoric nu ar trebui folosită iluminare arhitecturală colorată sau dinamică.



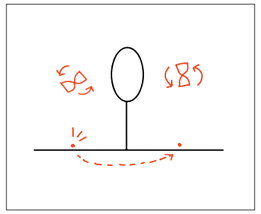
Culoarea surselor de lumină trebuie aleasă în funcție de culoarea naturală a fațadelor clădirilor.



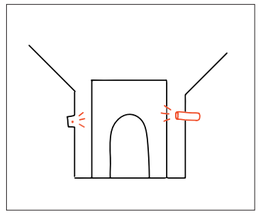
Atunci când se decide poziția unui corp de iluminat, trebuie avuți în vedere copacii aflați în imediata vecinătate a unei clădiri, tocmai pentru a evita proiectarea umbrelor nedorite.



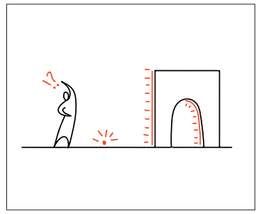
Iluminatul arhitectural al operelor de artă trebuie ales în relație cu spațiul și cu importanța lucrării în zonă. De asemenea, unghiul de privire trebuie luat în considerare.



Când se dorește iluminarea vegetației, trebuie luat în calcul caracterul natural și mai ales faptul că plantele au nevoie de o anumită perioadă de lumină și de o anumită perioadă de întuneric pentru a se dezvolta armonios.



Iluminatul arhitectural ar trebui poziționat astfel încât să fie ușor de întreținut.



Corpurile de iluminat trebuie poziționate și înclinate în așa fel încât să nu producă efect de orbire. Pentru a limita reflexia luminii, pot fi instalate dispozitive de ecranare.



317 Clădirile cu o arhitectură aparte pot primi un proiect complex de iluminare.



318 Lumina poate amplifica prestanța unei clădiri.



319 Infrastructura poate fi punctată cu iluminat arhitectural.



320 Iluminatul arhitectural trebuie să fie complementar spațiului public.



321 Iluminatul specific sărbătorilor poate căpăta mai multe forme.



322 Iluminatul de sărbători trebuie să urmeze o linie simplă.

D.5

mobilier urban /

Alegerea și dispunerea necorespunzătoare a mobilierului limitează potențialul spațiilor publice și descurajează oamenii să-și petreacă timpul în aer liber.

Realizarea unui catalog de mobilier pentru spațiile publice, cu un set dedicat de reguli și principii de utilizare, ar permite părților responsabile cu mobilierul stradal să aleagă o serie de elemente dintr-o gamă standardizată. De asemenea, trebuie luată în calcul și reînnoirea pieselor de mobilier existente deja în oraș, tocmai pentru a accentua caracterul și identitatea spațiilor. Trebuie reținut că un mobilier standardizat contribuie la crearea identității unui loc. În mod cert, conformarea și caracterul spațiului în care se vor plasa piesele de mobilier trebuie să dicteze modul de alegere a acestora. În zonele sau cartierele cu un caracter specific puternic, se pot gândi piese de mobilier personalizate.

Proiectarea mobilierului trebuie să fie întotdeauna subordonată designului arhitectural general al spațiului, iar mobilierul urban trebuie ales de către un arhitect, un urbanist sau un designer, tocmai pentru că este important să se țină cont de condiționările sitului și de obținerea unor efecte maxime în limitările impuse de fiecare spațiu public în parte.

Este important ca scara, gradul de detaliere și materialul mobilierului utilizat să corespundă atât tipului și scării clădirilor, cât și contextului cultural, istoric și natural al orașului. În mod firesc, alegerea pieselor de mobilier din interiorul unui spațiu trebuie să se relaționeze la acesta în baza acelorași reguli enunțate mai sus.

Investițiile în mobilierul stradal trebuie să corespundă întotdeauna importanței spațiului public. De exemplu, în cazul spațiilor publice mai ample ale cartierelor de locuit, care de multe ori sunt spații deschise, cu mentenanță costisitoare, trebuie găsite alternative pragmatice, mai economice.

Mobilierul stradal trebuie să fie suficient de rezistent la vandalism și ușor de întreținut. Elementele componente ar trebui proiectate în așa fel încât să fie simple și eficiente și, din acest motiv, nu ar trebui să conțină detalii complicate. Pentru a nu se transforma în obstacole nedorite, mobilierul urban trebuie grupat cu elementele conexe, în funcție de importanța și gradul de utilizare a spațiului.

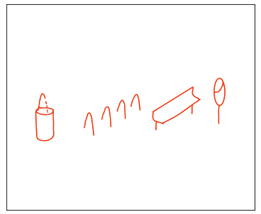
În principiu, nicio piesă de mobilier nu ar trebui să determine lucrări de amenajare suplimentare (pereți, scări etc.). Trebuie reținut că un design de calitate al mobilierului stradal creează un mediu lizibil, eficient și armonios, scade costurile de întreținere și contribuie la identitatea unui loc.

Poziționarea zonelor de stat

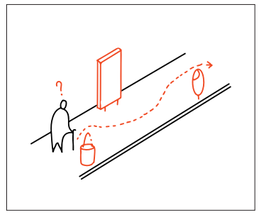
Zonele de stat sunt elementele care atrag oamenii în spațiul public.

Designul conceptual al mobilierului urban, printr-un detaliu sau un ornament caracteristic, poate simboliza imaginea întregului oraș.

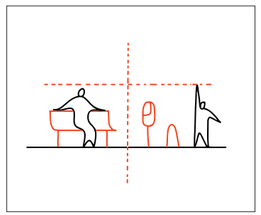




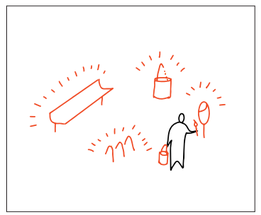
Dacă designul mobilierului stradal nu face parte din proiectul arhitectural general al unui spațiu, autoritățile locale și alți manageri trebuie să aleagă mobilierul standard dintr-un catalog de mobilier pentru spații publice. În cazul în care un astfel de catalog nu există, el ar trebui elaborat.



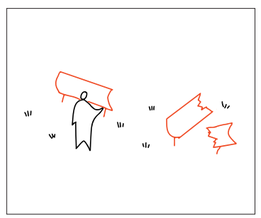
Mobilierul și elementele conexe trebuie aliniate sau grupate în așa fel încât să nu se creeze bariere noi în spațiul public.



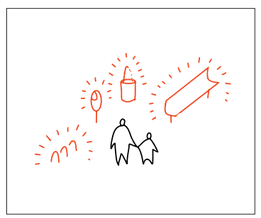
Localizarea și aspectul mobilierului standardizat sau particularizat ar trebui să fie întotdeauna o componentă subordonată în compoziția globală a spațiului.



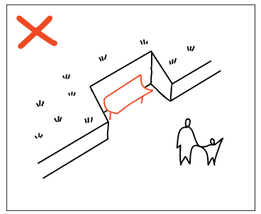
Culoarea mobilierul stradal trebuie să respecte principiile și regulile stabilite în capitolul despre materiale și suprafețe.



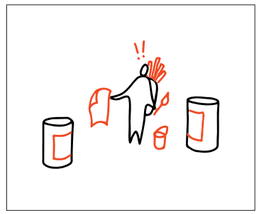
Mobilierul stradal trebuie menținut și curățat în mod regulat, iar piesele deteriorate trebuie înlocuite.



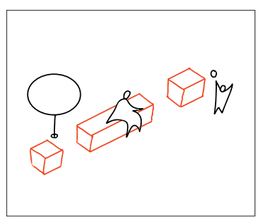
Mobilierul stradal trebuie să fie simplu, eficient și ușor de întreținut.



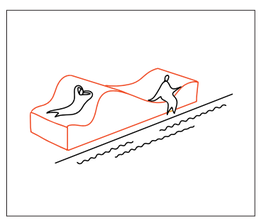
Mobilierul stradal nu trebuie să impună amenajări suplimentare ale spațiului (amenajări peisagistice, construcții noi, scări etc.).



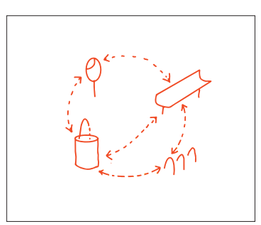
Atunci când se proiectează mobilierul stradal, suprafețele care au predispoziție spre vandalism ar trebui reduse la minim.



Mobilierul stradal poate îndeplini mai multe roluri în același timp (gard – bancă, scări – loc de stat, zid – bancă etc.)



În spațiile publice importante, cu un caracter specific, este recomandată utilizarea unor piese personalizate de mobilier stradal.



Atunci când este proiectat mobilierul stradal, trebuie să se țină cont atât de dispunerea lui în spațiu, cât și de numărul pieselor de mobilier, raportat la mărimea și utilizarea spațiului respectiv.

D.5

mobilier urban /
5.1 _ locuri de ședere

Spațiile publice ar trebui să ofere o gamă largă de posibilități de ședere, care ar trebui să includă și mobilierul urban cu spătar. Într-un spațiu public pot fi folosite atât bănci cu spătar, cât și bănci mai puțin clasice, fără spătar. De asemenea, alte tipuri de zone de stat mai puțin formale, de tipul scaunelor independente, scărilor, gardurilor sau peluzelor ar trebui să fie disponibile publicului larg.

Subordonarea tipului de zonă de stat față de conceptul general al spațiului impune un efort în determinarea unui concept de design pragmatic, eficient și economic. De asemenea, problemele sociale și criminalitatea nu ar trebui să influențeze decizia de a poziționa zonele de stat într-un anumit loc sau nu, și nici forma acestora. Aceste aspecte ar trebui abordate prin alte mijloace sistematice, de tipul măsurilor restrictive sau de prevenire.

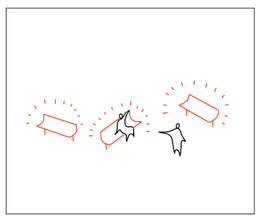
Zonele de stat ar trebui poziționate în vecinătatea surselor de lumină existente și a elementelor naturale, fără a afecta însă permeabilitatea zonei. De asemenea, dispunerea pieselor de mobilier trebuie să țină cont de rolul spațiului public (spațiu pentru interacțiune socială, loc de joacă, odihnă, contemplare etc.). Acest lucru impune atât numărul și mărimea pieselor de mobilier, cât și relația lor cu rutele principale de acces.
Este recomandată analizarea posibilității de combinare a zonelor de stat cu alte piese de mobilier de tipul coșurilor de gunoi sau rastelurilor pentru bicicletă. Pentru ca oamenii să petreacă cât mai mult timp în spațiile publice, este recomandată combinarea zonelor de stat cu elemente care încurajează diferite activități în aer liber (locuri pentru grătar, locuri pentru picnic, zone de joacă, de studiu etc.).

Soluții alternative pentru zonele de stat

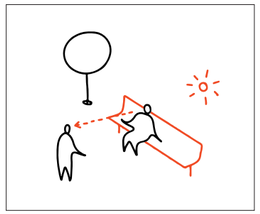
Mobilierul urban mobil, care poate fi mutat în funcție de necesitate, poate fi utilizat în spațiile informale. Deși este mai expus la vandalism, el poate crește posibilitățile de ședere și contribuie la crearea atmosferei caracteristice unui loc. Vandalismul, în special pe timpul nopții, poate fi evitat prin plasarea mobilierului într-un depozit situat în vecinătate, prin legarea acestuia cu lanțuri sau prin blocarea lui. Alte modele de mobilier, de tipul șezlongurilor, scaunelor rabatabile sau alte piese atipice sunt bine venite, cu condiția ca și acestea să respecte regulile și principiile enunțate mai sus.

Este deosebit de importantă utilizarea unor forme de mobilier ergonomice. Materialul utilizat trebuie să fie confortabil, mai ales în zilele fierbinți sau foarte reci.

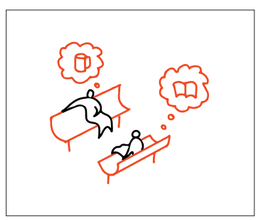
Rastelurile de bicicletă încurajează utilizarea bicicletelor și contribuie la organizarea spațiului public.



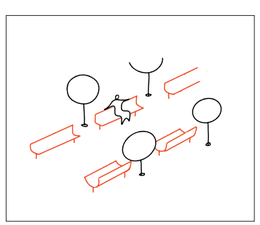
Scaunele ar trebui să fie ușor de utilizat și să invite la stat.



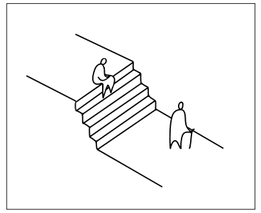
Mobilierul trebuie să fie plasat într-o zonă bine aleasă, cu microclimat plăcut (cu protecție în spate, între copaci, de-a lungul traseelor pietonale, cu vedere frumoasă etc.).



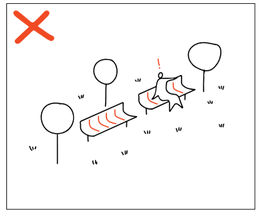
Scopul zonelor de stat trebuie analizat pentru fiecare situație în parte, iar aspectul lor modificat în funcție de caz. De exemplu, dispunerea băncilor față în față încurajează interacțiunea socială.



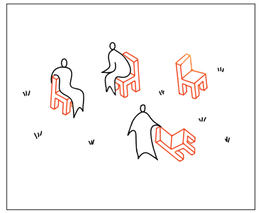
Poziționarea unui număr mai mare de bănci într-un anumit spațiu este adecvată doar în cazul în care spațiul este intens utilizat și ocupat. De cele mai multe ori, asemenea zone se află în jurul unor dotări publice și în jurul spațiilor comerciale.



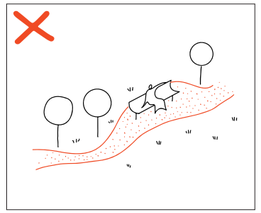
În spațiile aglomerate, este recomandată utilizarea unor scaune secundare sau a unor structuri care pot îndeplini rolul de loc de stat: pereți, scări, borduri, bolarzi etc.



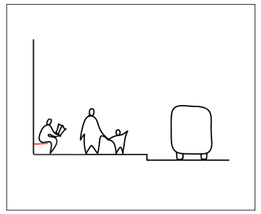
Băncile care nu sunt corect proiectate și care nu permit așezarea corespunzătoare a utilizatorilor, nu trebuie folosite. Băncile pot fi protejate împotriva skateboarderilor printr-o poziționare ușor decalată.



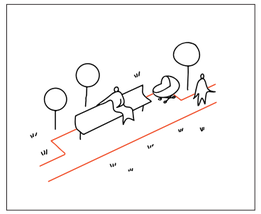
Atunci când se proiectează locurile de stat în zonele rezidențiale sau de agrement, trebuie să se țină cont de scaunele independente. Astfel de mobilier trebuie asigurat și protejat suplimentar (prin blocare sau legare cu lanțuri pe timp de noapte).



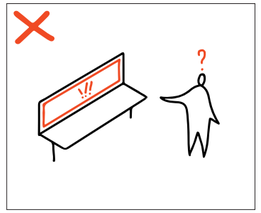
În parcuri, băncile nu trebuie poziționate pe aleile înguste.



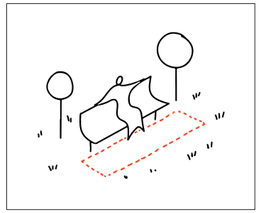
Se pot crea zone de stat și de-a lungul fronturilor clădirilor, fără a se lua în considerare scaunele pentru cafenele și restaurante.



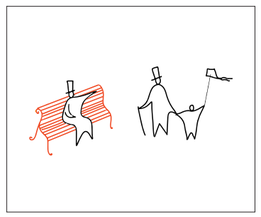
Suprafețele pavate din jurul băncilor, în special în zonele pietonale înguste, trebuie să fie îndeajuns de mari încât să permită staționarea scaunelor cu rotile, astfel încât acestea să nu stea în calea trecătorilor.



Băncile care conțin reclame nu sunt o alegere fericită în orașe.

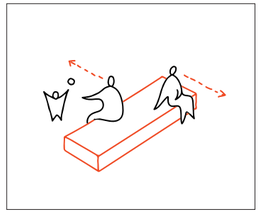


În zonele nepavate, trebuie asigurată scurgerea apelor, în așa fel încât să nu existe acumulări sub zonele de stat.



Utilizarea imitațiilor de mobilier istoric este acceptabilă doar în cazuri justificate, în locuri cu caracter istoric și numai ca o copie a mobilierului istoric original.

Mobilierul stradal poate fi asociat cu o cameră de zi a orașului. El creează fundamentul pentru utilizarea integrală a unui spațiu public.



Utilizarea băncilor în zone de tranzit, care permit așezarea doar față de anumite direcții trebuie să fie analizată cu atenție. Acestea pot fi poziționate în acest fel doar în condițiile în care confortul nu este o prioritate.



323 Băncile atrag oamenii atunci când sunt confortabile.



324 Spătarele sunt esențiale în spațiul public.



325 Băncile fără spătar sunt folosite doar pentru șederi scurte.



326 Orientarea băncilor este definitorie.



327 Materialele robuste permite funcțiuni diverse.

D.5

mobilier urban /
5.2 _ standuri de biciclete

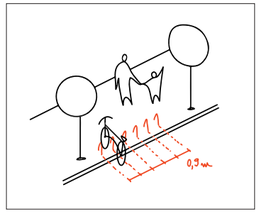
Standurile de bicicletă fac posibilă parcarea și blocarea în siguranță a bicicletelor în spațiile publice și, din acest motiv, reprezintă o modalitate bună de evitare a parcărilor în locuri nedorite. Cu toate acestea, plasarea necorespunzătoare și designul adesea nepractic al standurilor sunt o problemă frecventă.

Standurile de bicicletă nu ar trebui să creeze obstacole. Acestea ar trebui, prin urmare, să fie proiectate pentru un număr redus de biciclete.

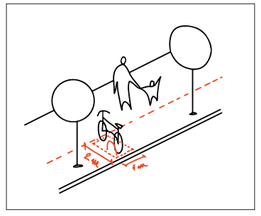
Rastelurile ar trebui poziționate la o distanță suficient de mare unul de celălalt, pentru a permite ușor accesul. De asemenea, standurile mai mici sunt mai ușor de întreținut. O înălțime bună a standului de biciclete facilitează blocarea cadrului bicicletei prin utilizarea mai multor tipuri de încuietori și menține stabilitatea și poziția bicicletei. Ancorarea standului de suprafața de călcare asigură o rezistență mai mare la deteriorare și eventuale furturi. Un alt beneficiu este faptul că poate fi mutat cu ușurință în cazul în care se schimbă conformarea spațiului.

Numărul rastelurilor trebuie să corespundă cu conformarea și utilizarea spațiului, dar și cu fluxurile de bicicliști existente în zonă. Trebuie avută în considerare și posibilitatea legării bicicletelor la stâlpii existenți într-o anumită zonă și, din acest motiv, aceștia ar trebui proiectați în acest sens.

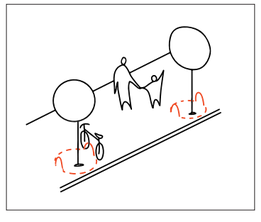
Coșurile de gunoi tind să degradeze cel mai mult un spațiu public. Plasarea lor necorespunzătoare și întreținerea lor insuficientă poate duce la acumularea de murdărie în spațiul imediat adiacent și, ulte



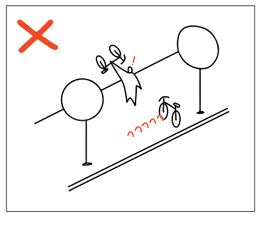
Un tip adecvat de suport independent este cel în formă de "U". Astfel de standuri pot fi poziționate la distanțe de cel puțin 0,9 m unul de celălalt.



Suporturile ar trebui să aibă un spațiu mai amplu în jurul lor, pentru a permite accesul pietonilor pe trotuar. Spațiul necesar pentru parcarea a două biciclete la un singur stand este de 1x2 m. Înălțimea recomandată pentru un stand este de 0.9 m deasupra solului.



Un stand de biciclete situat perpendicular pe aliniamentul copacilor, între aceștia, poate servi ca protecție suplimentară.



O bicicletă nu poate fi legată cu ușurință și în siguranță de standurile care oferă prindere doar la partea inferioară a unei biciclete. Astfel de standuri nu sunt adecvate pentru utilizare în spațiile publice.



328 Standurile de biciclete pot defini o limită.



329 Elementele metalice pot fi completate cu elemente în pardoseală.



330 Este importantă folosirea de materiale robuste.



331 Standurile modulare pot fi o soluție temporară.



332 Formele standurilor pot defini siguranța bicicletelor.



333 Sunt de evitat standuri joase.

D.5

mobilier urban /
5.3 _ coșuri de gunoi

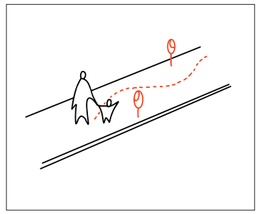
în spațiul mai larg.

Densitatea coșurilor de gunoi trebuie să țină cont de gradul de ocupare a unei zone. Dacă un spațiu public este extrem de tranzitat și coșurile de gunoi ar trebui grupate împreună pentru a satisface cererea, este mai degrabă potrivită înlocuirea lor cu un singur recipient mai mare sau înlocuirea lor cu un sistem de eliminare a deșeurilor mai inteligent (colectarea deșeurilor în vid).

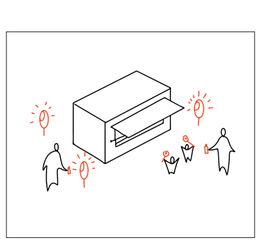
Coșurile de gunoi ar trebui să fie de dimensiuni reduse, ergonomice și ușor accesibile atât utilizatorilor în scaun cu rotile, cât și copiilor. De asemenea, ar trebui să existe opțiuni mai puțin costisitoare pentru uz general, și opțiuni mai scumpe pentru spațiile publice importante. Culoarea lor trebuie să se potrivească cu alte elemente din spațiul public.

Deșeuri selective

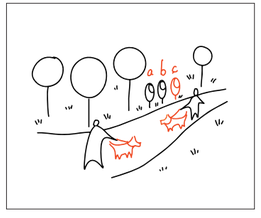
Problema containerelor supraterane și subterane din spațiile publice



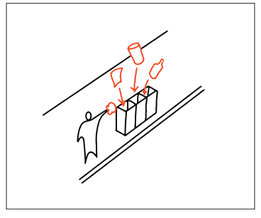
Coșurile de gunoi nu ar trebui să îngusteze trotuarele. Acestea ar trebui plasate în rând cu copacii plantați sau în rând cu alte elemente de infrastructură.



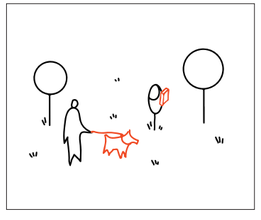
Coșurile de gunoi sunt amplasate, în principal, în locuri aglomerate, în apropierea punctelor de trecere și în intersecții, precum și în apropierea standurilor de răcoritoare sau a stațiilor de autobuz.



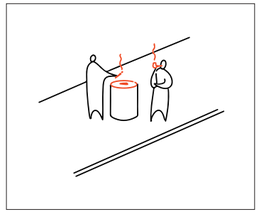
În oraș, coșurile de gunoi independente, pentru animale, nu sunt o opțiune foarte bună. Ele ar trebui grupate cu celelalte coșuri de gunoi. În cazul în care frecvența utilizării lor permite, acestea ar trebui combinate cu coșurile de gunoi existente.



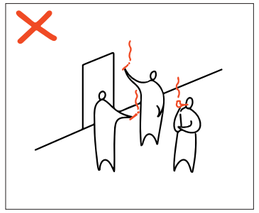
Coșurile de gunoi pentru reciclare trebuie să fie grupate pe o singură linie.



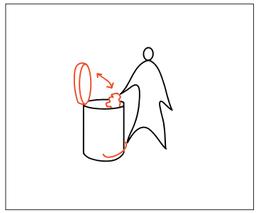
Sacii de gunoi pentru câței trebuie integrați în designul coșului de gunoi.



Scrumierele ar trebui să facă parte din designul coșurilor de gunoi.



În cazul în care sunt utilizate scrumiere independente, acestea nu ar trebui să aibă o influență negativă asupra mediului înconjurător. Ele nu trebuie amplasate în apropierea intrărilor sau ferestrelor clădirilor.



Coșurile de gunoi cu capac trebuie proiectate în așa fel încât să poată fi deschise cu ușurință într-un mod igienic (de exemplu, prin apăsarea cu piciorul).



334 Coșul de gunoi poate avea un design armonios.



335 Este importantă signalistica coșurilor.



336 Coșurile de gunoi trebuie să fie plasate lângă o altă funcțiune.



337 In cazul coșurilor cu capac, se va integra sistemul cu pedală.



338 Densitatea coșurilor trebuie planificată.



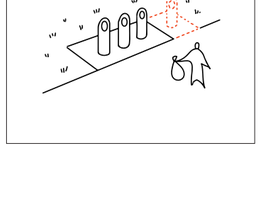
339 Este de evitat plasarea coșurilor lângă spații ușor de poluat.

se referă și la containerele pentru deșeuri uzuale sau cele pentru reciclare selectivă. Containerele supraterane sunt, de obicei, destul de respingătoare. Prin urmare, este bine ca acestea să fie plasate ori în interiorul clădirilor, ori în spații special destinate. Acestea ar putea fi echipate cu grilaje sau alte tipuri de protecție. Dacă plasarea lor în spațiu deschis este singura opțiune, este recomandată construirea unei structuri subtile, de dimensiuni minime, care să le acopere. În cazul în care ele nu pot fi acoperite, acestea trebuie să aibă un design plăcut din punct de vedere vizual. Diferite modele de containere standardizate pot fi incluse în catalogul dedicat mobilierului urban. Dacă sunt integrate corespunzător în spațiul public, containerele subterane nu ar trebui să creeze bariere vizuale sau spațiale. Designul lor trebuie să respecte calitatea spațiului și să permită colectarea unui volum mai mare de deșeuri. Plasarea containerelor în subteran este adecvată în centrul istoric, acolo unde spațiul nu oferă mult loc la dispoziție.

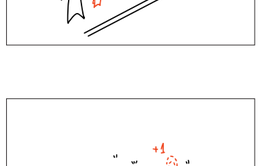
O problemă de neevitat este întreținerea și curățarea periodică a zonelor dedicate colectării gunoaielor. Numărul de contact al companiei responsabile cu colectarea deșeurilor trebuie să fie vizibil în punctele de colectare, astfel încât locuitorii să poată raporta containerele deteriorate sau zonele insalubre.

Adăposturi

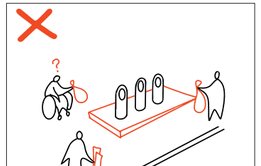
Scopul adăposturilor în stațiile de autobuz este de a oferi călătorilor



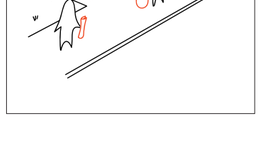
Punctele de colectare curate trebuie să fie rezultatul unor măsuri de prevenție și informare. Acest tip de informații pot fi comunicate rezidenților prin campanii și reclame periodice.



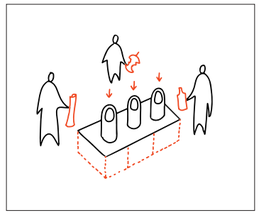
Deschiderile din recipientele de reciclare de la suprafață sau de la subsol trebuie să fie cât mai mari posibil, dar concepute pentru a preveni utilizarea nepotrivită sau furtul.



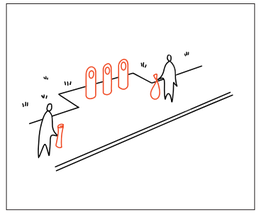
Suprafața de călcare din jurul containerelor trebuie tratată în același mod cu restul suprafețelor pavate și să fie la același nivel cu acestea. Containerele trebuie să fie accesibile persoanelor cu dizabilități fizice sau deficiențe de vedere.



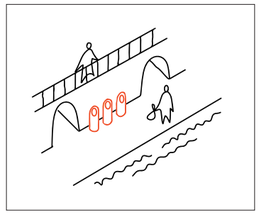
Atunci când se proiectează zonele dedicate containerelor supraterane, trebuie luată în calcul eventualitatea extinderii lor viitoare pentru alte tipuri de deșeuri (de exemplu, aluminiu).



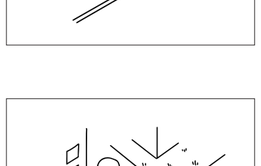
Containerele de reciclare subterane pot fi folosite în zonele aglomerate și dense.



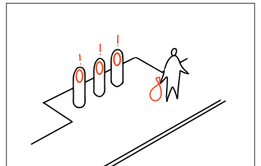
Atât containerele supraterane, cât și cele subterane trebuie plasate în afara traseelor pietonale, de preferat în zonele dedicate parcării autovehiculelor. În ambele cazuri, poziționarea lor nu trebuie să împiedice deplasările.



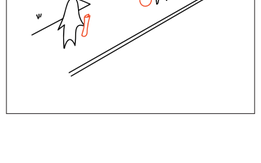
Containerele subterane trebuie să fie rezistente la apă.



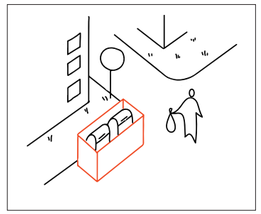
Terenul înconjurător trebuie să permită scurgerea apelor meteorice în afara zonei dedicate containerelor.



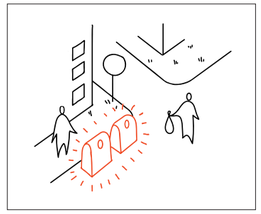
Culorile specifice reciclării trebuie să apară doar pe capacul sau pe marginea containerelor. Culorile trebuie să respecte standardul impus pentru reciclare.



Containerele pentru uz general trebuie amplasate în spațiile publice doar în cazuri excepționale. Acestea ar trebui amplasate în locuri prestabilite, care să respecte proiectul arhitectural general al spațiului.



Containerele supraterane trebuie mascate în spatele unui ecran care să se integreze în mediul înconjurător.



Astfel de soluții nu sunt obligatorii dacă recipientele nu sunt fabricate din materiale care arată inestetic sau dacă acestea au o formă neutră, simplă și plăcută.



340 Containerele supraterane trebuie să permită păstrarea curățeniei în zonă.



341 Sistemul de deschidere trebuie să permită o utilizare facilă.



342 Containerele trebuie plasate într-o zonă amenajată specific.



343 În cazul îngrădirii, trebuie folosită o soluție estetică.

D.5

mobilier urban /
5.4 stații pentru mijloace de transport în comun

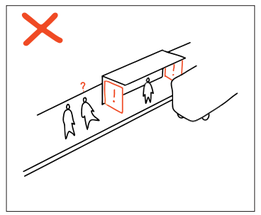
confort și protecție împotriva condițiilor meteorologice nefavorabile. Este important de stabilit cine gestionează și administrează aceste stații.

Mobilierul din stații trebuie să aibă un design unitar. Este recomandată utilizarea unor tipuri de adăpost care să se potrivească cu mobilierul stradal și să răspundă nevoilor locale cât mai bine.

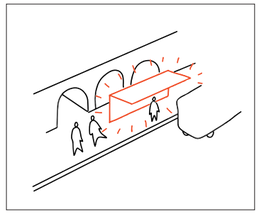
Campaniile de publicitate din aceste spații trebuie să fie subordonate rolului principal al stațiilor. Din acest motiv, panoul lateral ar trebui să fie transparent, pentru a permite observarea autobuzelor din interiorul stației. Reclamele luminoase pot fi poziționate însă pe partea opusă sensului de mers.

Panourile laterale reprezintă totuși o bună protecție împotriva vremii, dar uneori îngustează trotuarul. Din acest motiv, în momentul instalării acestora, aspectele care țin de spațiul înconjurător trebuie luate în considerare.

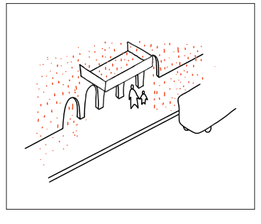
În momentul în care se decide instalarea unei noi stații, trebuie analizată în primă fază imediata vecinătate. Dacă, spre exemplu, o clădire adiacentă asigură protecție naturală printr-o arcadă sau o copertină, atunci nu este necesară construirea unui adăpost suplimentar. Fiind un element urban cu impact vizual relativ mare, nu este necesar să se folosească întotdeauna un adăpost standardizat. Uneori este mai potrivită o amenajare la comandă, construită special pentru a se încadra în specificul locului, în conformitate cu designul arhitectural al spațiului public.



Adăposturile nu trebuie să blocheze pietonii și bicicliștii. În condițiile în care nu există spațiu suficient, panourile laterale trebuie înlăturate, iar băncile pot fi înlocuite cu o simplă bară.



În centrul istoric, trebuie acordată o atenție specială aspectului vizual al adăposturilor.



Dacă clădirile aflate în imediata vecinătate a unei stații oferă o acoperire naturală, nu este nevoie să se instaleze un nou adăpost.

Marcaje pentru stații și panouri informative

Marcajele pentru stațiile de oprire sunt un element vizual disti



344 Adăposturile nu trebuie sa îngreuneze spațiul public.



345 Adăposturile pot fi folosite și ca mobilier urban.



346 Este importantă integrarea informațiilor referitoare la drum.



347 Signalistica poate fi un element definitoriu.



348 Lipsa adăposturilor trebuie să fie înlocuită de o amenajare specifică transportului în comun.



349 Afișajele pot îmbunătăți atmosfera spațiului public.

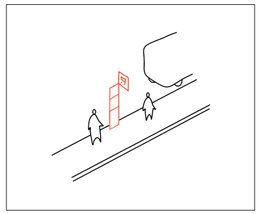
care transmite informații importante utilizatorilor de transport public. Acestea ar trebui să fie extrem de vizibile și caracteristice orașului, astfel încât să fie ușor de distins în mediul urban.

Ca și în alte cazuri detaliate anterior, pentru a crea un sistem vizual unitar de informare, este recomandată conceperea unui manual dedicat acestei secțiuni, care să specifice caracteristicile modelului de bază și posibilele variante permise.

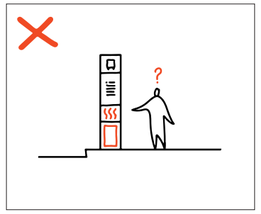
Designul marcajelor pentru stații trebuie să corespundă rolului lor. El ar trebui să fie unitar la nivel de oraș, să fie ușor de reperat și să fie conceput din materiale durabile. Pe cât posibil, este recomandată utilizarea unor materiale cât mai puțin opace, pentru a crește vizibilitatea într-un anumit spațiu și, pe cale de consecință, siguranța traficului.

Panourile informative care conțin informații legate de ora sosirii transportului în comun sunt recomandate din două motive. În primul rând, ele cresc confortul așteptării prin previzibilitate. În al doilea rând, au rol în degajarea aglomerației din stațiile respective. De obicei, pentru a fi ușor de citit, aceste panouri sunt de dimensiuni mai mari, iar asocierea lor cu alte panouri informative nu este recomandată.

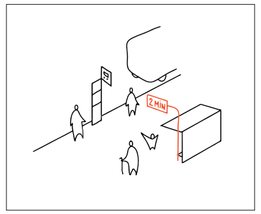
Elementele de apă permit oamenilor să se reîmprospăteze, dar contribuie și la crearea unui spațiu dinamic și reprezentativ în spațiile publice importante sau de agrement. Fântânile și elementele de apă



În zonele înguste, marcajele pot fi poziționate de-a lungul drumului, iar partea superioară a marcajului să fie rotită transversal. În acest caz, trebuie acordată atenție punctului în care partea inferioară se conectează cu partea superioară.



Coșurile de gunoi nu trebuie să fie parte a marcajului. Ele trebuie poziționate la o distanță convenabilă față de marcaj.



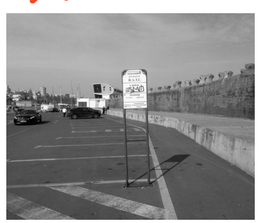
Panouri informative cu informații în timp real pot fi adăugate în stațiile importante din oraș.



350 Signalistica necesită o claritate a implementării.



351 Informația trebuie ierarhizată.



352 Semnele de transport în comun necorespunzătoare scad gradul de accesibilitate.

D.5

mobilier urban /
5.5 _ obiecte cu apă

contribuie, de asemenea, la interacțiunea socială, la jocurile copiilor și chiar la învățarea unor principii fizice (de exemplu, refracția luminii prin ceața de apă sau pulverizarea apei care produce curcubeu).

Aspectul și dispunerea lor într-un anumit spațiu trebuie să fie întotdeauna subiectul unui proiect dedicat sau subiectul unei discuții între experți. Deoarece fântânile de apă joacă un rol important pentru mediul înconjurător, acestea trebuie proiectate în raport cu întreg ansamblul în care urmează să fie amplasate. În mare, orice intenție de a amplasa astfel de fântâni în spațiile publice ar trebui să fie similară cu intenția de a amplasa o operă de artă. Plasarea lor trebuie să țină cont de axele compoziționale ale spațiului și de clădirile existente în jur. Forma, materialul și proporțiile lor trebuie să se bazeze pe tipologia și caracterul spațiilor pentru care sunt propuse. De asemenea, încă din etapa de proiectare trebuie luată în calcul și posibilitatea conectării lor la o sursă de apă naturală.

Fântânile și suprafețele de apă ar trebui privite ca opere de artă ce pot face parte din spațiile publice importante, precum piețele, spațiile din fața unor clădiri, parcurile sau grădinile dintr-un oraș.

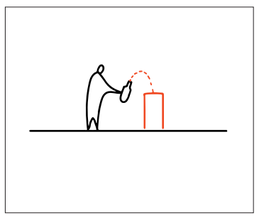
Țâșnitorile

Fântânile de băut ar trebui să fie o sursă de apă potabilă și de joc în spațiile publice aglomerate sau în cartierele de locuit. De cele mai multe ori, fântânile de acest tip sunt amplasate în zona centrală și mai puțin în zonele pericentrale. Datorită impactului pozitiv pe care îl au asupra mediului, este recomandată gândirea unui concept mai amplu, la nivel de oraș. În ceea ce privește principiile de proiectare pentru acestea, ele ar trebui să fie standardizate, ergonomice, ar trebui să permită umplerea sticlelor și să prezinte încredere și igienă pentru utilizatori. Forma lor ar trebui să fie una simplă, fără prea multe detalii care să îngreuneze întreținerea și curățarea lor.

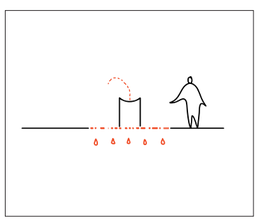
De asemenea, orice fântână trebuie să fie ușor și comod de utilizat. Acest lucru este în principal important când vine vorba de proiectarea drenajului: scurgerea apei trebuie să fie proiectată în așa fel încât să nu se colecteze în imediata vecinătate. Materialele de suprafață din jurul fântânilor trebuie proiectate în acest sens, cu atenție acordată în specială umezelii.

Izvoarele naturale

În cazul în care există izvoare naturale în oraș, ele pot deveni puncte importante de atractivitate și pot contribui la identitatea unei anumite zone. Accesul la acestea ar trebui încurajat printr-o serie de îmbunătățiri sensibile realizate în acest sens. Este important gradul în care acestea sunt estetizate și, din acest motiv, este de preferat să se țină cont de peisajul existent în jur, pentru ca ulterior acestea să fie subordonate lui. Un sistem unitar de orientare și de informare sprijină utilizarea eficientă a spațiului public și identificarea locuitorilor cu un anumit loc. Orașul ar trebui să aibă un sistem de informare unitar în spațiile

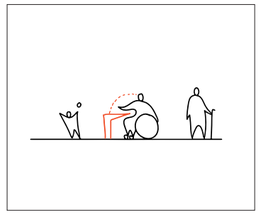


Fântânile cu apă potabilă trebuie să fie ergonomice și să permită sticlelor să fie umplute cu apă. Ele trebuie să inspire încredere și igienă.

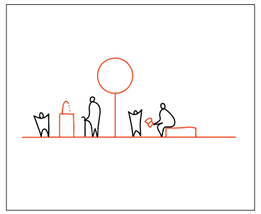


Scurgerea apei trebuie luată în calcul atunci când se proiectează o fântână cu apă potabilă. Suprafețele și materialele din jurul unei fântâni trebuie să fie proiectate ținând cont de umiditatea crescută care se creează în jur.

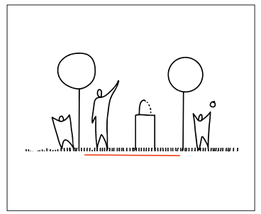
reguli



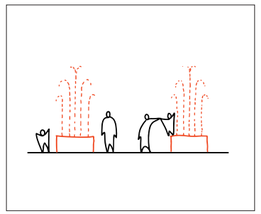
Fântânile cu apă potabiă trebuie să fie accesibile tuturor utilizatorilor, inclusiv persoanelor cu dizabilități.



Fântânile noi trebuie să fie întotdeauna parte dintr-un proiect mai amplu. Ele pot fi luate în calcul atunci când se execută reparații într-un anumit spațiu public.



Dacă fântâna se află pe o suprafață nepavată, trebuie luate măsuri pentru a preveni formarea noroiului și modificarea terenului de suport. Acest lucru poate fi evitat prin utilizarea unui grătar de protecție în jurul ei.



De obicei, fântânile sunt situate în spații importante din oraș, în special în zonele de recreere.

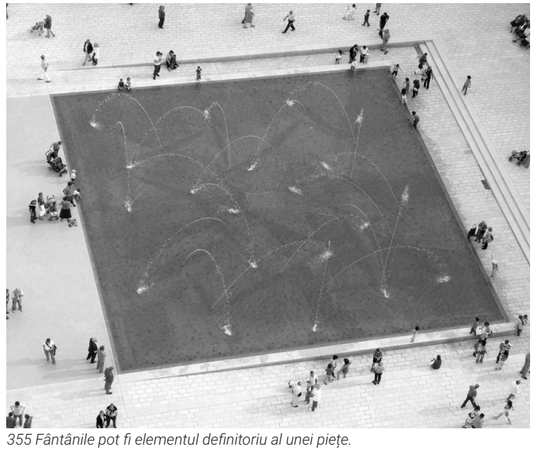
referințe



353 Fântânile trebuie gândite în ansamblul amenajării spațiului respectiv.



354 Jocurile de apă permit o atmosferă jucăușă.



355 Fântânile pot fi elementul definitoriu al unei piețe.



356 Detaliile pot amplifica atașamentul utilizatorilor.

D.5

mobilier urban /
5.6 _ elemente informative

sale publice. Un astfel de sistem ar trebui să contribuie la utilizarea corespunzătoare și eficientă a spațiilor publice, ar trebui să informeze populația cu privire la evenimentele din oraș și, prin urmare, să ajute locuitorii să se identifice cu orașul în care trăiesc. Mai mult decât atât, un sistem ușor de utilizat va transforma mersul pe jos în oraș într-o opțiune mai atractivă.

Diversele elemente care formează acest sistem (ghidurile, hărțile și panourile de informare și de identificare) ar trebui să se potrivească cu celelalte elemente cu care împart spațiul în ceea ce privește designul și caracterul lor. Ele ar trebui să fie în conformitate cu un concept elaborat la nivel de oraș. Informațiile de natură comercială nu trebuie considerate parte a sistemului de informare. Detalii legate de poziția și aspectul lor în oraș se pot regăsi în capitolul dedicat panourilor publicitare.

În subzonele cu caracter distinct sau în localitățile din zona metropolitană, este recomandată utilizarea unor sisteme de informare personalizate, care pot facilita descifrarea informațiilor pe mai multe niveluri. Pentru ca informațiile să fie ușor de descifrat, panourile trebuie să conțină informații concise și clare.

Panourile și indicatoarele informative

Panourile informative comunică informații de interes general, la nivel de oraș, sau informații de interes local, la nivel de zonă. Cele de informare la scară mare trebuie gândite într-un concept amplu, la nivel de oraș. Sistemele locale de informare pot transmite informații statice despre un anumit loc, spațiu, eveniment sau despre o anumită clădire ca parte a unui traseu educațional.

O parte din problemele de gestiune apar din cauza faptului că astfel de sisteme sunt expuse vremii, iar monitorizarea și întreținerea acestora este costisitoare. Din acest motiv, panourile și indicatoarele trebuie să fie proiectate astfel încât să fie durabile, rezistente, ușor de întreținut și de înlocuit, dacă este cazul.

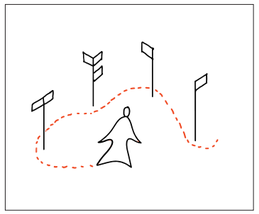
Elementul principal al oricărui sistem de informare este conținutul său, nu panoul propriu-zis. Prin urmare, panoul propriu-zis trebuie să aibă întotdeauna un aspect simplu și subtil. Conținutul, pe de altă parte, trebuie să aibă un stil vizual unitar din punct de vedere grafic, care să fie ușor de descifrat.

Este recomandat ca întregul sistem de informare de la nivelul orașului să aibă un responsabil pentru întreținere, pentru conținut și pentru funcționare.

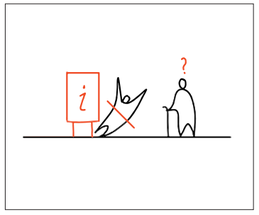
Indicatoarele stradale

Indicatoarele stradale trebuie concepute în concordanță cu designul

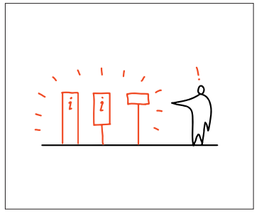
reguli



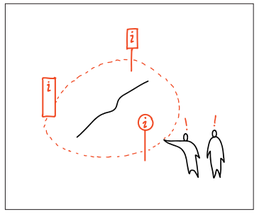
Stâlpii informativi și panourile informative ar trebui să fie situate în locuri destinate pietonilor, în locuri sigure, la punctele de plecare și de sosire în punctele cheie ale unui traseu.



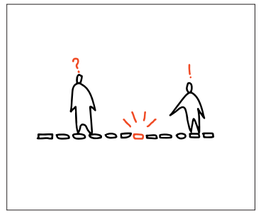
Panourile informative trebuie amplasate în așa fel încât să nu reprezinte un pericol pentru persoanele cu deficiențe de vedere. Partea lor superioară trebuie să aibă elemente suplimentare de fixare.



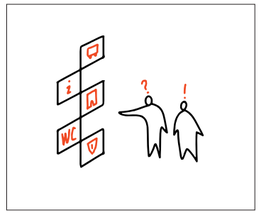
În centrul orașului, elementele informative trebuie să fie unitare, simple, contemporane și coordonate din punct de vedere stilistic cu elementele de mobilier existente.



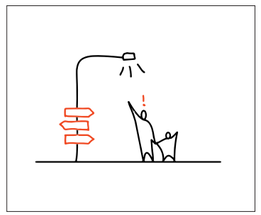
Pentru a facilita tranzitarea orașului și orientarea în spațiu, este necesară dezvoltarea unui sistem integrat de orientare pentru pietoni.



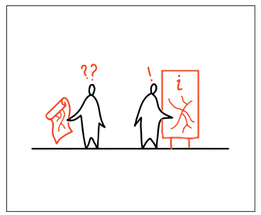
Elementele de orientare și de informare poziționate la nivelul solului pot fi folosite doar ca o formă suplimentară de marcare a unor puncte de interes local. Întreaga rețea de informare din oraș nu ar trebui să se bazeze pe un astfel de sistem, dar poate include în anumite zone astfel de semne locale.



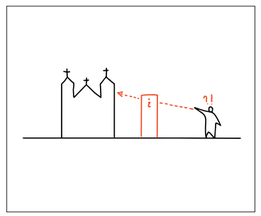
Un stâlp informativ trebuie să indice în primul rând direcția spre locurile importante, spre clădirile publice, spre stațiile de transport public sau spre toaletele publice.



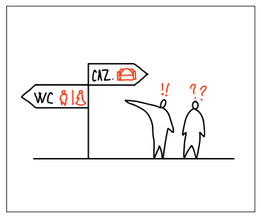
Utilizarea stâlpilor de infrastructură ca suport pentru alte tipuri de panouri informative poate contribui la reducerea numărului de elemente din domeniul public.



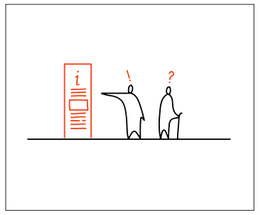
În general, stâlpii informativ trebuie combinați cu hărți cu zona imediat învecinată (locurile situate la o distanță de mers pe jos) și cu cele mai importante puncte de interes. Simbolul standard "Vă situați aici", sau o săgeată direcționată trebuie să apară de asemenea pe acest tip de hărți.



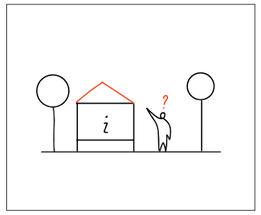
Amplasarea panourilor informative trebuie să respecte împrejurimile. Ele nu ar trebui să blocheze punctele de belvedere importante sau să reducă vizibilitatea anumitor zone.



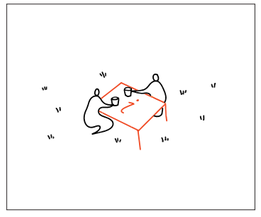
Pentru a crește lizibilitatea informațiilor transmise, se pot adăuga anumite pictograme la informațiile de bază.



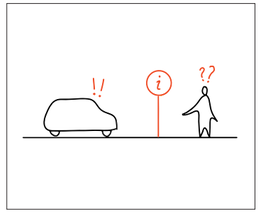
Informațiile care apar pe un panou informativ trebuie să fie limitate la elementele cheie necesare în transmiterea unei informații. Acestea trebuie formulate în așa fel încât să fie pe înțelesul tuturor utilizatorilor.



Punctele de informare nu trebuie protejate de un acoperiș suplimentar, mai ales dacă acestea sunt poziționate în zone construite. În cazul în care sunt amplasate la periferie, acestea pot fi acoperite, cu condiția ca acest lucru să nu se transforme în caracteristica lor dominantă.



Panourile informative pot fi poziționate vertical sau sub un alt unghi. De exemplu, beneficiul unui panou orizontal este vizibilitatea mai mare a spațiului din jurul său.



Panourile turistice, cu rol în ghidarea turiștilor în oraș nu trebuie să aibă nici statutul și nici aspectul semnelor care țin de infrastructură sau de trafic.



357 Signalistica stradala trebuie sa urmareasca o linie robusta.



358 Totemurile pot imbunatati intelegerea traseelor.



359 Afisajul trebuie sa permita o mentenanta facila.



360 Dublicarea signalisticii este de evitat.



361 Signalistica poate primi elemente de branding al orașului.



362 Signalistica poate fi integrată și în pardoseli.



363 Claritatea este prioritară.



364 Anumite detalii pot îmbunătăți localizarea și direcționarea.

fațadelor clădirilor. Indicatoarele care poartă numele unei străzi trebuie să fie situate la începutul și la sfârșitul oricărei străzi și în fața oricărei intersecții cu alte străzi. Pe cât posibil, aceste indicatoare trebuie poziționate pe fațadele clădirilor.

Din motive de mai bună vizibilitate și lizibilitate, este de dorit ca semnele stradale să fie situate cât mai aproape de colțul intersecției, în zone în care să se distingă ușor de alte elemente ale fațadelor, precum reclamele pentru magazine.

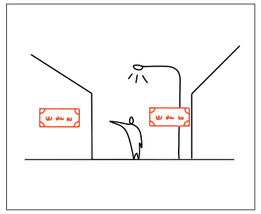
Pe arterele principale sau străzile aglomerate ale orașelor, indicatoarele stradale trebuie să fie plasate pe ambele părți ale carosabilului. Dacă indicatoarele sunt poziționate pe colțul aceleiași clădiri, ele trebuie situate la aceeași înălțime și în aceeași poziție. De asemenea, ele trebuie să respecte elementele decorative și structurale ale fațadei (goluri, elemente decorative etc.). În cazul clădirilor noi sau al renovărilor, proiectul trebuie să țină cont încă de la început de poziționarea indicatoarelor pe fațadă. Acestea ar trebui să fie vizibile, iar poziția lor trebuie să fie în acord cu semnele deja existente în vecinătate.

În zonele rezidențiale cu case individuale retrase de la aliniament, indicatoarele stradale trebuie poziționate în principal pe gardurile fixe ale acestora.
În cazul în care străzile nu sunt delimitate fizic de către amplasarea caselor sau a gardurilor (de exemplu, în cartiere sau în zonele rezidențiale noi), indicatoarele stradale trebuie poziționate paralel cu strada, pe stâlpii de iluminat, la o înălțime care să permită trecerea pe sub acestea. Totodată, înălțimea lor ar trebui să fie unitară la nivelul întregii zone.

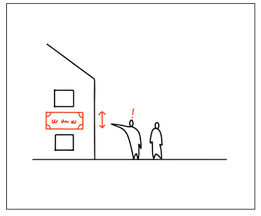
Numerele poștale

Numerele poștale trebuie să respecte un design unitar.
În cazul clădirilor noi, cu caracter specific și unde numărul casei face parte din proiectul arhitectural, se pot folosi și alte tipuri de numere poștale. În cazul clădirilor existente, numerele poștale vechi trebuie păstrate daca ele fac parte din designul arhitectural original.
Ele ar trebui situate în vecinătatea stațiilor de transport public și în spațiile publice importante.

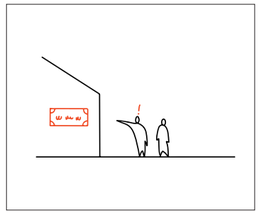
Ceasurile trebuie să fie practice, lizibile și să devină element de identitate pentru oraș. O variantă subtilă de inserare a lor în spațiul public poate fi adoptată atunci când acestea au o culoare similară



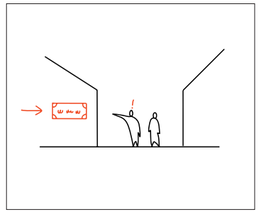
În zona centrală, indicatoarele stradale trebuie poziționate în primul rând pe fațadele clădirilor.



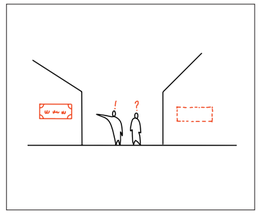
În general, indicatoarele stradale sunt situate între primul și al doilea nivel de ferestre, și respectă structura fațadei pe care se găsesc.



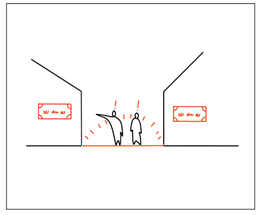
În momentul poziționării elementelor de identificare trebuie acordată atenție vizibilității lor.



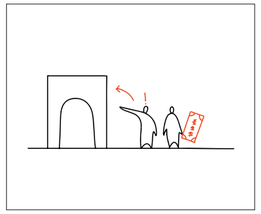
Indicatoarele stradale trebuie poziționate cât mai aproape posibil de colțul unei intersecții. Semnele plasate pe ambele părți ale unui colț trebuie să fie poziționate la aceeași înălțime, dacă structura fațadei permite acest lucru.



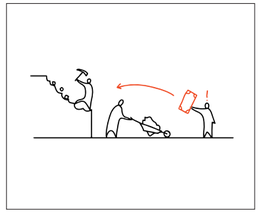
Pe străzile secundare (drumuri locale sau de serviciu), indicatoarele stradale sunt poziționate doar pe o singură parte a străzii.



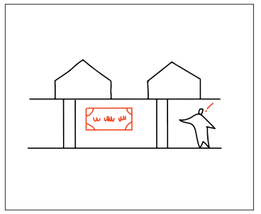
Pe străzile importante, indicatoarele trebuie poziționate pe ambele părți.



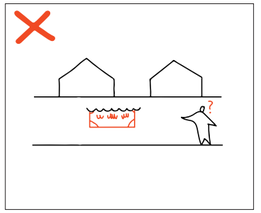
În cazul monumentelor sau clădirilor importante din punct de vedere arhitectural, poziționarea indicatoarelor stradale trebuie realizată în urma unei consultări cu un arhitect sau cu un expert.



În zonele nou dezvoltate, este posibilă realizarea unor modele alternative pentru numerele poștale.



În cazul în care limita dintre spațiul public și cel privat este marcată printr-un gard, indicatoarele stradale trebuie poziționate pe gard.



Indicatoarele stradale nu trebuie ancorate de gardurile vii. Dacă există asemenea cazuri, gardurile vii trebuie întreținute în așa fel încât semnul să fie vizibil pe tot parcursul anului.



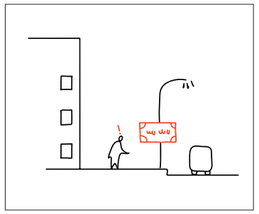
365 Vizibilitatea este esențială.



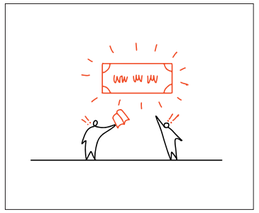
367 Barcelona, Spania.



369 Zagreb, Croatia.



În zonele în care spațiul public este greu de definit, este permisă poziționarea indicatoarelor stradale pe stâlpii existenți.



Este recomandată utilizarea unui design unitar pentru indicatoarele stradale și numerele poștale.



366 Trebuie folosită o materialitate robustă.



368 Londra, Anglia.



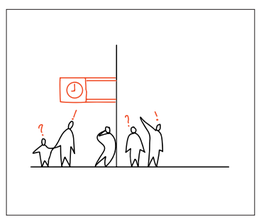
370 Roma, Italia.

D.5

mobilier urban /
5.7 _ ceasuri stradale

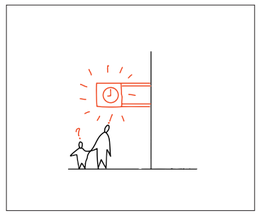
stâlpilor de care sunt atașate.

Nevoia de utilizare a barierelor în spațiile publice demonstrează, în principiu, o problemă de organizare și utilizare a spațiului.

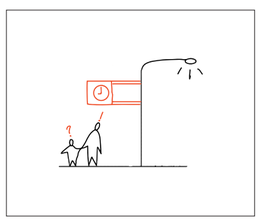


Ceasurile trebuie să fie poziționate pentru a fi vizibile în special în stațiile de transport în comun și în spațiile publice.

Ceasurile de stradă ajută la orientarea în oraș și trebuie văzute ca parte a sistemului de ghidare și informare la nivel de oraș.



Ceasurile ar trebui iluminate din interiorul lor pentru a fi vizibile, mai ales în condițiile în care iluminatul stradal este precar.



Este de preferat ca ceasurile publice să fie ancorate de stâlpii de iluminat existenți sau de clădiri.

referințe



371 Ceasurile stradale trebuie să se integreze în spațiul construit.



372 Ceasurile pe pilon pot defini conceptul unui spațiu.

D.5

mobilier urban /
5.8 _ bariere

Barierele de trafic trebuie să arate prietenos pentru pietoni și să îi protejeze de mașini, nu invers.

Gradul de utilizare a barierelor în mediul urban depinde de reglementările legale, care, în cea mai mare parte, se bazează pe norme și mentalități culturale și sociale. Abordarea actuală a proiectării spațiilor publice se bazează pe ideea că utilizatorii sunt iresponsabili și inconștienți (accelerarea autoturismelor, parcarea ilegală, trecerea nesigură etc.). Pentru spațiile cu probleme de organizare, barierele sunt o ultimă soluție pentru proiectanți și autorități publice.

Barierele nu ar trebui să apară, în principiu, în spațiile publice. Existența lor este în contradicție cu scopul spațiului public, care, prin definiție, trebuie să permită accesul nelimitat și utilizarea de către toți cetățenii. Faptul că barierele sunt legitimate prin funcția lor de protecție, este doar o dovadă a unei organizări defectuoase a spațiului public. Deși multe astfel de bariere sunt în mod obișnuit plasate pentru a proteja pietonii (balustradele dintre trotuar și carosabil, de exemplu), ele permit, de fapt, deplasarea mai rapidă a autovehiculelor prin oraș, în detrimentul confortului pietonilor.

Domeniul public trebuie să fie lipsit de bariere fizice și mentale, iar poziționarea elementelor de suprafață trebuie să respecte și să consolideze o libertate maximă de mișcare a pietonilor.

Utilizarea lor indică faptul că oamenii nu sunt bineveniți într-o zonă, chiar dacă scopul inițial este cel de protecție. Astfel, impactul negativ este prezent atât la nivel funcțional, cât și la nivel mental și estetic.

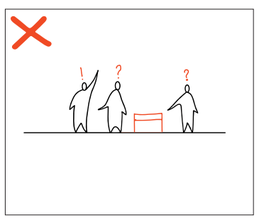
Prin urmare, este recomandată utilizarea unor bariere psihologice în organizarea spațiului, care în final îndeplinesc același rol ca barierele fizice. Eforturile de minimizare a barierelor în oraș ar trebui să se concentreze efectiv pe reducerea numărului acestora, iar dacă protecția sau organizarea spațiului poate fi realizată prin alte mijloace, atunci utilizarea aceste mijloace trebuie să fie prioritară.

Scările și modelarea terenului

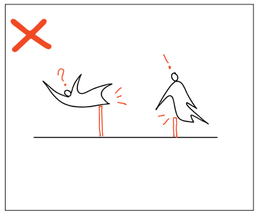
Scările și modelarea terenului într-un anumit spațiu pot produce bariere dificil de depășit. În același timp, ele pot fi privite ca zone de ședere. Dacă terenul este modelat corespunzător, el poate îndeplini funcția de protecție, similară cu balustradele. Mai multe detalii despre scările în oraș sunt abordate într-un capitolul dedicat.

Balustrade

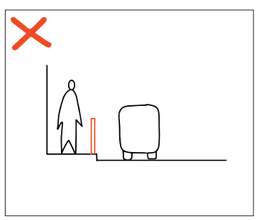
Utilizarea balustradelor ar trebui evitată prin organizarea adecvată



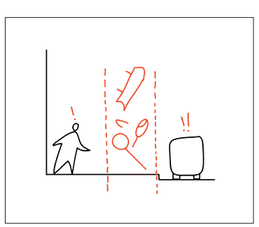
Traficul pietonal trebuie să fie direcționat în primul rând prin proiectarea logică a spațiului și a mișcării în cadrul lui.



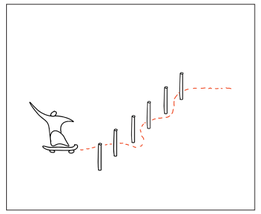
Pietonii trebuie protejați într-o manieră care să nu împiedice deplasarea lor, de exemplu, prin reducerea limitelor de viteză pentru autoturisme și prin crearea unor elemente care asigură parcurgerea facilă.



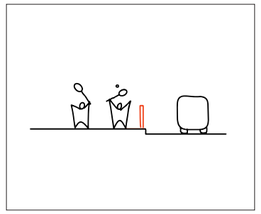
Pentru a elimina necesitatea balustradelor de protecție, trotuarele trebuie să fie suficient de largi. Benzile auto mai înguste limitează viteza de deplasare, ceea ce conduce la o nevoie mai mică de instalare a balustradelor.



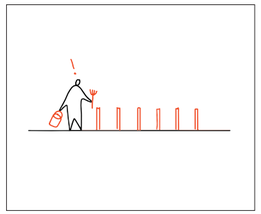
Fâșiile plantate și benzile dedicate pentru parcare sunt o barieră psihologică eficientă, care poate proteja pietonii de trafic. Rolul lor de protecție poate fi accentuat dacă sunt asociate corespunzător cu alte elemente de mobilier stradal (bănci, standuri de bicicletă etc.).



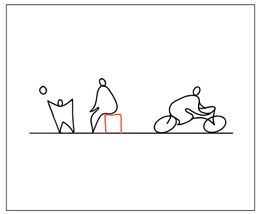
Bolarzii sau alte tipuri de delimitări pot fi utilizate pentru a controla mișcarea într-un spațiu.



Barierele pot fi folosite doar în cazuri speciale, în care se demonstrează imposibilitatea protecției pietonilor prin alte metode. Elementele de protecție nu ar trebui să fie niciodată caracteristica dominantă a unui spațiu public.



Alegerea materialelor, suprafețelor și aspectului general al elementelor de protecție trebuie, de asemenea, subordonată caracterului locului.



În locul elementelor care îndeplinesc strict funcția de protecție, pot fi folosite alte obiecte care pot avea multiple scopuri. De exemplu, o metodă de protecție a pietonilor poate fi și o structură care este folosită atât ca zonă de ședere, cât și ca balustradă.

referințe



373 Balustradele trebuie să îmbunătățească traversarea obstacolelor.



374 Bolarzi de piatră pot defini o limita subtilă.



375 Un parapet poate fi punctul central al amenajării.



376 Parapetii trebuie să protejeze oamenii în locuri critice.

a spațiului, prin marcarea corespunzătoare a traiectoriilor pietonale, prin extinderea trotuarelor, prin îngustarea benzilor auto, reducerea limitelor de viteză etc.

Balustradele din oraș ar trebui în primul rând să protejeze oamenii de căderea de la înălțimi. Balustradele în locurile mai abrupte pot fi evitate prin modelarea corespunzătoare a terenului. Ele ar trebui să aibă un design simplu și de calitate.

Balustradele de protecție

Balustradele de protecție nu trebuie suprautilizate în interiorul sau în afara centrului orașului. Pentru a îmbunătăți calitatea mediului urban, trebuie gândite metode noi în care pot fi folosite aceste balustrade de protecție. Utilizarea acestor tipuri de balustrade ascunde, în general, o problemă în organizarea, amenajarea și utilizarea unui anumit spațiu. Intervențiile în spațiul public ar trebui să încurajeze deplasările, nu să le interzică sau să le forțeze.

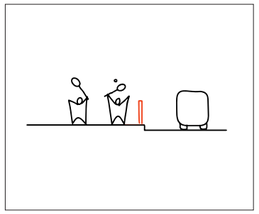
Trotuarele destul de largi și trecerile de pietoni poziționate în punctele-cheie reprezintă soluții viabile, care împiedică pietonii să pătrundă pe carosabil, tocmai pentru că oferă un spațiu suficient de mare pentru deplasare convenabilă și confortabilă.
Pentru a încuraja deplasările, trebuie prevăzut un număr suficient de treceri de pietoni în punctele de maximă aglomerație și, de asemenea, este necesară marcarea clară a limitelor dintre trotuar și carosabil.

În cazul în care situația nu permite alte soluții, iar barierele de protecție trebuie instalate, acestea trebuie să se încadreze în imaginea de ansamblu a spațiului în care sunt amplasate. Aceste balustrade ar trebui să aibă un design unic, să fie realizate dintr-un material durabil, să fie cât mai transparente și subtile, și să fie coordonate cu celelalte culori și materiale din spațiul respectiv. Ele nu trebuie să aibă sub nicio formă un aspect strict funcțional, de trafic.

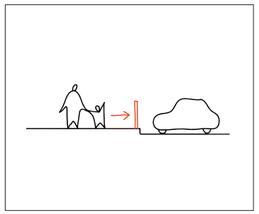
Bolarzi și stâlpișori

Bolarzii și stâlpișorii trebuie să pară o parte naturală a mobilier

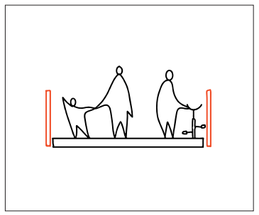
Balustradele din oraș ar trebui în primul rând să protejeze oamenii de căderea de la înălțimi. Balustradele în locurile mai abrupte pot fi evitate prin modelarea corespunzătoare a terenului.
Ele ar trebui să aibă un design simplu și de calitate.



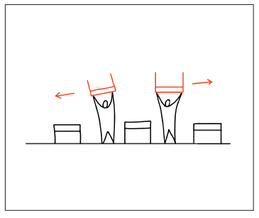
Balustradele, ca element de protecție pentru pietoni, ar trebui folosite în cazurile justificate, atunci când siguranța pietonilor nu poate fi asigurată în alt mod.



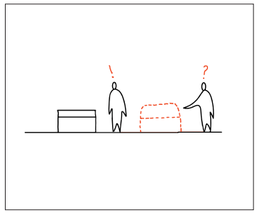
Balustradele trebuie amplasate întotdeauna cât mai aproape de marginea carosabilului și trotuarului, pentru a oferi pietonilor cât mai mult spațiu de deplasare și pentru a reduce spațiile reziduale. Este necesară o siguranță de 0,25 m de la marginea carosabilului.



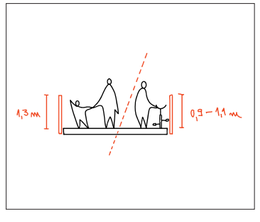
Balustradele amplasate la limita spațiilor publice ample trebuie poziționate în așa fel încât să nu îngrădească spațiul pentru bicicliști și pietoni.



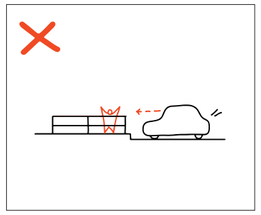
Secțiunile prea lungi cu balustrade de protecție nu sunt recomandate. Cele deja existente trebuie combinate cu treceri de pietoni acolo unde locul permite.



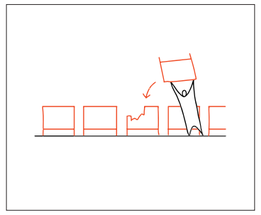
Aspectul balustradelor trebuie adaptat la mediul urban și la caracterul locului în care se află.



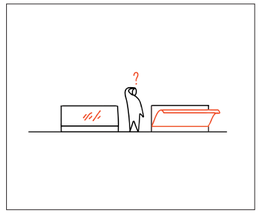
Balustradele care mărginesc drumurile trebuie alese în funcție de utilizatorii care tranzitează zona. Pentru pietoni, înălțimea recomandată este de 900-1.100 mm, iar pentru bicicliști 1.300 mm.



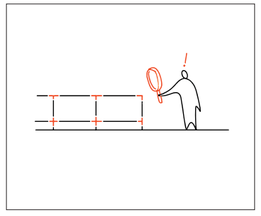
Proiectarea balustradelor trebuie să țină cont de faptul că pietonii și elementele de pe trotuar trebuie să fie vizibile pentru șoferii care circulă pe banda adiacentă.



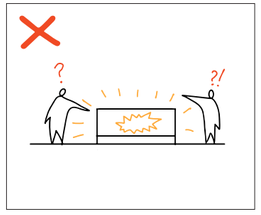
Balustradele trebuie făcute din ansambluri cu puține puncte de sudură. Astfel, se pot schimba ușor componentele uzate.



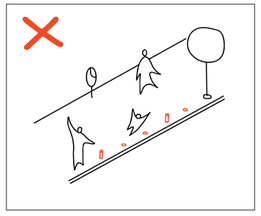
Ori de câte ori folosirea balustradelor este unica opțiune, aspectul balustradelor trebuie să fie unul plăcut. Este recomandată utilizarea unor materiale de calitate, transparente, care să contureze o imagine unitară și armonioasă.



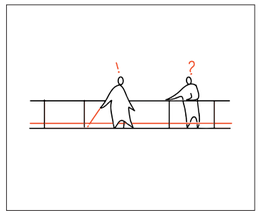
Punctele de îmbinare din cadrul balustradelor trebuie să fie robuste și vizibile.



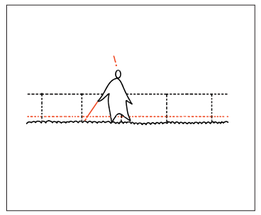
Panourile publicitare atașate balustradelor nu sunt acceptabile în oraș, deoarece creează o imagine neunitară și dezorganizată.



Când se elimină balustradele, trebuie eliminat tot ansamblul și reparată pardoseala. În caz contrar, ele pot împiedică pietonii.



Balustradele cu rol în ghidarea pietonilor trebuie să fie ușor de detectat de persoanele cu deficiențe de vedere și, în general, ar trebui combinate cu suprafețe tactile adecvate.



Dacă se elimină balustrade cu elemente de ghidaj pentru oamenii cu dificultăţi de vedere, ghidajele trebuie reproduse în pardoseală.



377 O balustradă poate deveni iconică.



378 Se pot folosi elemente pentru definirea unui spațiu.



379 Balustradele trebuie să aibă un limbaj coerent.



380 O balustradă improvizată scade atractivitatea spațiului.

urban, astfel că trebuie proiectați cu o utilizare secundară în minte – aceea de loc de șezut.

Ei sunt utilizați în spațiul public ca element compozițional și ca element de organizare a spațiului, deoarece împart o zonă în funcție de utilizatori. Ei sunt totodată utilizați pentru a împiedica pătrunderea vehiculelor în zonele pietonale și cele dedicate bicicletelor.

Stâlpișorii trebuie utilizați ori de câte ori este necesară limitarea accesului autoturismelor într-un anumit loc, fără a îngreuna trecerea pietonilor dintr-o parte în alta. Acestea pot fi utilizate ca barieră psihologică, de-a lungul străzilor aglomerate, în locul balustradelor.

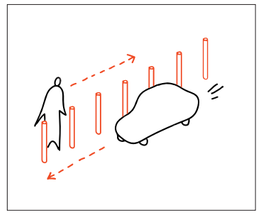
Bolarzii pot fi propuși ca elemente de cadru urban, ce se supun regulilor aferente mobilierului stradal în ceea ce privește forma, materialele, suprafețele și culorile.

Stâlpișorii legați între ei cu lanțuri nu sunt recomandați în cadrul urban. Lanțurile sunt problematice pentru persoanele cu deficiențe de vedere și, din cauză că pot fi ușor de depășit, pot provoca accidente nedorite. Bolarzii de piatră, beton sau alte materiale trebuie întotdeauna gândiți împreună cu designul general al spațiului public în care sunt propuși. Ei trebuie proiectați având în minte o utilizare secundară a lor, aceea de loc pentru șezut, sprijin sau asigurare de biciclete.

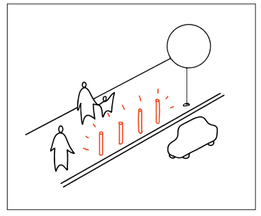
Punctele de ancorare pentru bolarzi și stâlpi trebuie să fie gândite cu meticulozitate și abilitate, astfel încât să nu afecteze negativ mișcarea în spațiul în care sunt amplasate sau să nu se deterioreze ușor dacă sunt lovite de un autovehicul. Ca și în cazul balustradelor, panourile publicitare și reclamele nu ar trebui să fie atașate de aceste elemente.

Gardurile

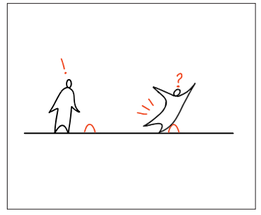
Împrejmuirea spațiilor publice trebuie să fie cât mai permeabilă.



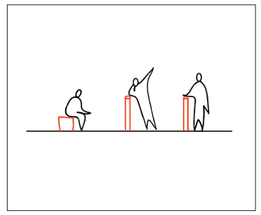
Bolarzii și stâlpișorii sunt folosiți în special pentru a împiedica accesul autovehiculelor în spațiile destinate pietonilor. În unele cazuri, ei pot fi utilizați ca barieră psihologică, pentru a delimita diferite spații.



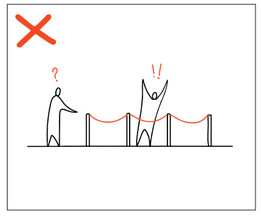
Stâlpișorii trebuie să fie realizați din metal, să fie subtili și cât mai simpli, fără ornamente. Suprafața lor ar trebui să se potrivească cu celelalte elemente stradale și să respecte regulile stabilite în acest capitol.



Bolarzii și stâlpișorii cu o înălțime foarte mică trebuie utilizați cu precauție. Aceștia ar trebui utilizați doar dacă este necesar și dacă nu prezintă niciun pericol. Deși sunt mici de înălțime, faptul că sunt ușor de trecut cu vederea poate fi o cauză pentru nenumărate accidente provocate din neatenție.



Bolarzii și stâlpișorii trebuie proiectați în funcție de posibila lor utilizare funcțională – sprijin, loc de stat, loc de legare pentru biciclete etc.



În oraș, stâlpișorii legați cu lanțuri între ei nu sunt recomandați.



381 Robustețea materialelor este prioritară.



382 Bolarzii de piatră ridică prestanța unui loc.



383 În cazul direcționării se pot folosi stâlpișori.



384 Bolarzi pot căpăta o expresie artistică.



385 Bolarzi pot defini trasee.



386 Este de evitat folosirea mai multor tipuri de bolarzi.

Anumite spații publice trebuie separate de zonele învecinate din motive de trafic, protecție, siguranță, mentenanță și așa mai departe. În aceste categorii sunt incluse și acele spații care nu pot fi deschise publicului decât în anumite perioade ale zilei, care necesită achitarea unei taxe de acces, care sunt protejate deoarece sunt utilizate preponderent ca loc de joacă pentru copii, ca parcuri sau ca grădini. Gardurile sau pereții pot delimita și forma spațiu suplimentar, ce poate fi utilizat ca o structură adiacentă unei clădiri.

Elementele de delimitare (pereți, garduri) trebuie privite ca structuri cu două fețe. Calitatea lor trebuie întotdeauna monitorizată atât din interiorul spațiului, cât și din exteriorul său.

Gardurile din jurul zonelor comerciale

Designul unei împrejmuiri trebuie să corespundă importanței spațiului delimitat și scării sale. Îngrădirea unui spațiu trebuie să se bazeze pe caracterul și spațialitatea sa la scară mai largă. În cazul proprietăților comerciale mari, legăturile cu zonele învecinate trebuie luate în calcul încă din faza de proiectare, în special în ceea ce privește permeabilitatea și poziționarea intrărilor.

Garduri de protecție

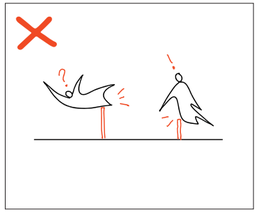
Unele spații publice trebuie uneori să fie mai clar delimitate pentru a proteja utilizatorii (de exemplu, locurile de joacă pentru copii) sau pentru a păstra anumite principii compoziționale. În astfel de situații este important să se păstreze permeabilitatea zonei și să se asigure zonele de acces în raport cu vecinătățile.

Astfel de garduri nu ar trebui percepute ca o barieră, ci ca o parte a spațiului public, cu utilizări secundare. De exemplu, în cazul unui loc de joacă, întotdeauna împrejmuirea ar trebui să servească și ca zonă de stat pentru părinți. Acesta poate fi combinat cu un gard viu sau cu un rând de copaci, fără a diminua vizibilitatea către zonele învecinate.

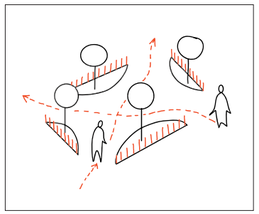
Gardurile și structurile care delimitează spații ce nu sunt accesibile publicului, ar trebui prin înălțime și transparență să încurajeze relațiile sociale și comunicarea. Ca aspect, ele ar trebui să se încadreze designului general al spațiului și ar trebui să contribuie pozitiv la imaginea unui cartier rezidențial.

Garduri de protecţie pentru şantiere în lucru

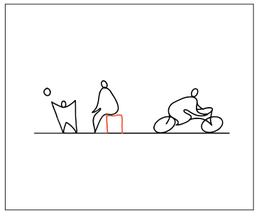
Gardurile de protecție pentru șantiere trebuie să minimizeze efectele



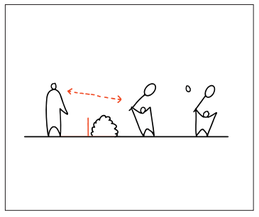
Spațiile publice nu sunt în principiu împrejmuite. Împrejmuirea ar trebui utilizată doar în cazurile justificate, de exemplu pentru protecția locurilor de joacă. Proiectarea unui gard trebuie să fie una subtilă și să se înscrie în parametrii prevăzuți pentru mobilierul stradal.



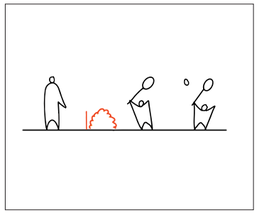
Dacă spațiul public este unul închis, împrejmuirea trebuie să conțină un număr suficient de deschideri care să corespundă traseelor pietonale stabilite în zonă.



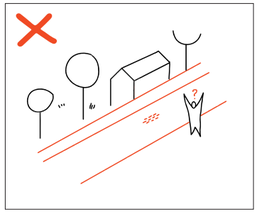
Împrejmuirea poate fi realizată într-o manieră care să permită utilizarea unui gard în mai multe feluri. De exemplu, un gard poate fi folosit ca spațiu de joacă sau poate fi utilizat ca loc de stat.



Gardurile nu trebuie să blocheze interacțiunea socială sau vizibilitatea în spațiu și, de aceea, trebuie să permită acces vizual fie prin transparență, fie printr-o înălțime sub nivelul ochiului.



Împrejmuirea locurilor de joacă poate fi combinată cu garduri vii.



Dimensiunea unui gard nu trebuie să depășească scara locului. Utilizarea zidurilor înalte și solide nu este o soluție recomandată.



387 Gardurile pot fi integrate în amenajări peisagere.



388 O delimitare cu gard poate îngreuna spațiul.



389 Gardurile mici pot fi inutile.



390 Este de evitat folosirea gardurilor ce blochează priveliștea.



391 Parapeții pot fi complementari pesiajului.



392 Gardurile pot avea și un design aparte.



393 Se pot folosi și garduri de verdeață.



394 Gardurile vii pot defini folosirea spațiului.

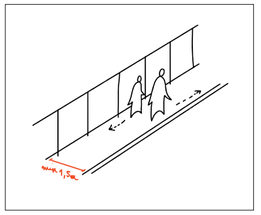
negative ale lucrărilor de construcție asupra spațiilor publice, fie din punct de vedere estetic și funcțional, fie din punctul de vedere al siguranței trecătorilor.

În mod evident, lucrările de construcție sunt o parte firească a orașelor. Tocmai din acest motiv, trebuie acordată o atenție specială acestor tipuri de împrejmuiri. Concret, zona din jurul unui șantier trebuie să rămână permeabilă, aspectul vizual al gardului trebuie să fie unul plăcut, iar în cazul în care sunt folosite schele, acestea ar trebui acoperite.

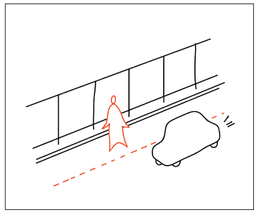
Există numeroase modalități prin care împrejmuirea unui șantier poate contribui pozitiv la imaginea orașului. Gardul poate conține informații și imagini detaliate cu privire la proiectul clădirii. De asemenea, anumite goluri în împrejmuire pot să ofere trecătorilor o imagine a modului în care se desfășoară lucrările de execuție sau pot reda o imagine cu viitorul proiect. Gardul poate fi în același timp suportul unei expoziții sau al unei lucrări temporare de artă. Un bun exemplu de acoperire a unui șantier este pânza imprimată cu imaginea clădirii renovate, la scara 1:1.

Barierele fonice

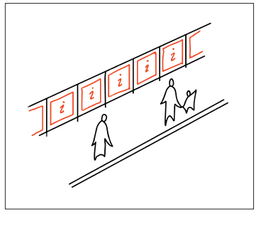
Barierele împotriva zgomotelor nu trebuie folosite în niciun fel în reguli



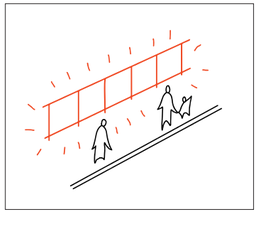
Dacă o anumită zonă este închisă pentru efectuarea unor lucrări, trebuie păstrată o zonă de trecere de minim 1,5 m. Cu toate acestea, lățimea optimă este de 2,25 m sau chiar mai mult.



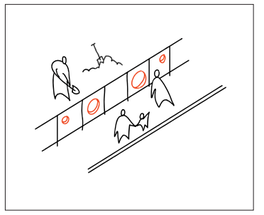
Dacă condițiile locale nu permit respectarea lățimii minime de trecere, atunci pasajul de trecere trebuie extins pe banda de parcare sau chiar pe carosabil. Trecerea forțată a pietonilor de pe o parte pe alta a carosabilului trebuie evitată.



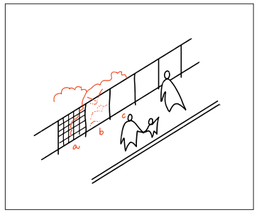
Dacă zona șantierului se întinde și pe spațiul public, atunci închirierea acestui spațiu trebuie să fie condiționată de plasarea informațiilor despre momentul închiderii și despre modul în care viitorul spațiu se va conecta la spațiul public existent.



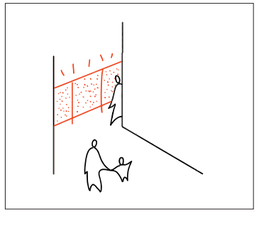
În cazul închiderilor pe termen lung, este de preferat ca gardurile să nu fie realizate din materiale care devin rapid inestetice.



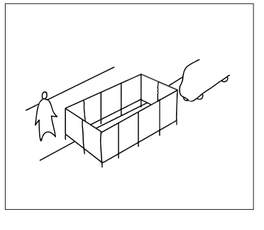
Dacă proiectul este unul public, atunci este recomandată folosirea unor goluri în gard, care să ofere trecătorilor o perspectivă asupra evoluției șantierului.



Înălțimea unei împrejmuiri de șantier este de aproximativ 1,8 m. Atunci când se decide tipul de gard (transparent, semi-transparent, solid), trebuie luat în calcul specificului spațiului înconjurător și tipul șantierului.



Gardurile semi-transparente sunt potrivite în locurile înghesuite sau în zonele mai greu accesibile.



Daca lucrările permit, organizarea de șantier trebuie să se adapteze dimensiunilor locurilor de parcare.



395 Împrejmuirile pot fi suport pentru promovarea activităților culturale.



396 Învelirea fațadelor poate fi estetică.



397 În cazul șantierelor în centrul orașului, se pretează o împrejmuire elegantă.



398 Pentru monumentele istorice este importantă o atenţie sporită la realizarea împrejmuirii.



399 Șantierele nu trebuie să folosească materiale industriale pentru împrejmuiri în zone de interes.

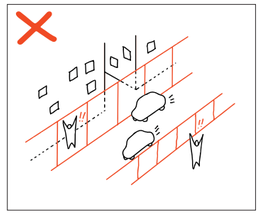


400 Învelirea fațadelor trebuie să fie estetică.

intravilanele orașelor. Reducerea zgomotului ar trebui realizată în primul rând prin măsuri de calmare a traficului. Barierele fonice, în schimb, pot fi utilizate numai pe autostrăzile și pe coridoarele feroviare, construite în general pentru tranzit rapid, în afara zonelor de dezvoltare urbană. Ele trebuie să corespundă ca mărime și ca aspect mediului în care sunt amplasate. De exemplu, barierele fonice de sticlă sunt greu de curățat și devin rapid inestetice și depășite și, din acest motiv, nu sunt întotdeauna soluția cea mai fericită.

Este inacceptabilă ridicarea barierelor pe arterele care au potențial de a se transforma în mari bulevarde.
În spațiul public apar adesea numeroase structuri care completează sau înlocuiesc frontul la stradă. De cele mai multe ori acestea sunt chioșcuri de ziare, standuri cu produse alimentare, cabine de informații,

Barierele fonice trebuie evitate în interiorul orașului mai ales dacă vorbim de utilitatea, viabilitatea și permeabilitatea lui, precum și de diferitele traiectorii și puncte de belvedere existente în interiorul său.



Barierele fonice nu sunt elemente de dorit într-un oraș.



401 Barierele cu vegetaţie sunt de preferat.



402 O bariera fonică industrial trebuie să se folosească în afara orașului.

D.6

construcții și facilități pentru servicii /

standuri cu băuturi răcoritoare, servicii operaționale, stații de benzină, toalete publice etc. În general, indiferent de tipul lor, este recomandată conectarea lor la rețelele de utilități ale orașului.

Aceste structuri trebuie gândite în așa fel încât impactul lor asupra mediului înconjurător să fie minim. O astfel de abordare poate fi încurajată încă din faza de proiectare a unui spațiu public, când se pot gândi încă de la început zone dedicate acestor tipuri de activități, cu conexiuni la rețelele de utilități. Structurile care nu necesită ancorare pot fi tratate ca structuri mobile sau temporare. Deși nu sunt tratate ca structuri permanente, ele trebuie să respecte regulile de compoziție ale spațiului în care sunt plasate, și să fie gândite în concordanță stilistică cu mobilierul urban existent în spațiul respectiv.

Este recomandat ca aceste facilități să fie întotdeauna cât mai mici, cu o structură simplă, pragmatică, în așa fel încât să nu se transforme în bariere spațiale și vizuale și nici să nu îngreuneze întreținerea spațiilor adiacente. Materialele utilizate la construcția lor ar trebui să fie durabile și ușor de întreținut. Totodată, spațiul public în care sunt amplasate nu ar trebui să fie supus unor modificări suplimentare, dedicate găzduirii acestor structuri.
Deoarece astfel de structuri necesită aprovizionare, locul în care sunt amplasate trebuie să fie unul ușor accesibil, astfel încât descărcarea și încărcarea mărfurilor să nu blocheze fluxurile auto și pietonale.

Serviciile furnizate de chioșcuri trebuie întotdeauna să corespundă caracterului și utilizării spațiului public. Practic, ele au rolul de a accentua calitatea unui spațiu, nu de a profita de un loc pe care acesta

În structura urbană, frontul la stradă al clădirilor este cel care oferă toate serviciile și funcțiunile unui oraș. Structuri individuale ar trebui construite numai în cazul în care clădirile adiacente nu pot găzdui anumite funcțiuni publice.



D.6

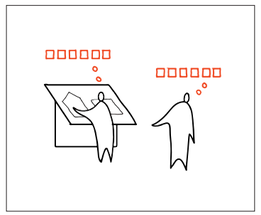
construcții și facilități pentru servicii /
6.1 _ chioșcuri

îl oferă. Chioșcurile sunt, de obicei, concepute ca structuri mobile, ce pot fi conectate la rețelele de utilități în spațiul în care urmează să fie montate. Cu anumite excepții, de exemplu chioșcurile care fac parte din compoziția generală a unui loc (chioșcurile tradiționale în care se vând ziare) sau a chioșcurilor independente, cu o importanță deosebită la nivelul orașului, majoritatea funcțiunilor publice ar trebui să se situeze la parterul clădirilor.

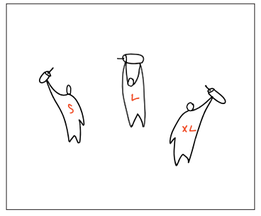
În general, aceste chioșcuri trebuie proiectate ca structuri mobile, tocmai pentru că principala lor caracteristică este caracterul lor temporar. Astfel, ele pot exista într-un anumit spațiu doar pe perioada unei zile sau pe durata unui întreg sezon. Rareori acestea devin structuri permanente în spațiul public.

Diversitatea modelelor de chioșcuri ar trebui să facă obiectul unui studiu specific pentru întregul oraș, prin care să se stabilească atât locurile în care acestea pot fi amplasate, cât și diversitatea lor, în așa fel încât imaginea să rămână una unitară.

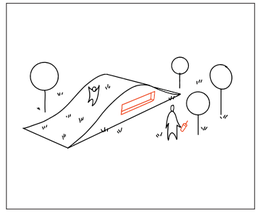
Dacă un anumit spațiu este caracterizat de un concept arhitectural aparte, este permisă proiectarea unor chioșcuri care să se încadreze în principiile spațiului mai amplu.
Este important ca aceste elemente urbane să se coordoneze cu imaginea de brand instituită de către autorități.



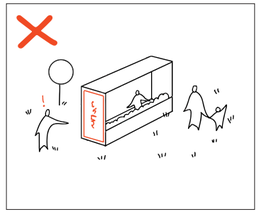
Administrațiile locale ar trebui să încerce să standardizeze aceste chioșcuri și să conceapă un design unic pentru diferite mărimi pe care acestea le pot avea.



Mărimea unui chioșc trebuie aleasă în funcție de parametrii spațiali ai locului în care va fi plasat. În centrele istorice, este recomandată utilizarea unor chioșcuri de dimensiuni mai reduse.



Este posibilă conceperea unui chioșc cu un aspect unic pentru un anumit spațiu, atâta timp cât acesta respectă conceptul general al locului.



Pereții chioșcurilor pot fi utilizați pentru informare și campanii de publicitate într-o măsură rezonabilă.



403 Chioșcurile trebuie integrate în context.



404 Elementele de semnalizare trebuie să fie minimale.



405 Chioșcurile sezoniere pot defini caracterul unei perioade.



406 Un chioșc nu trebuie să iasă în evidență.

D.6

construcții și facilități pentru servicii /
6.2 _ info point-uri

Scopul informării turistice rezonează cu afinitatea orașului pentru găzduirea vizitatorilor. O imagine prietenoasă și onestă de interacțiune insuflă o imagine de confort. Această atitudine are ca rezultat prelungirea spontană a sejurilor.

Totodată, info point-urile sunt o platformă pentru promovarea evenimentelor din oraș și comercializarea de suveniruri produse la nivel local. Cu o strategie contemporană, punctele de informare pot fi integrate în circuitul festivalurilor și în promovarea designerilor locali.

Toaletele publice trebuie să fie optimizate și să îndeplinească rolul unor facilități multifuncționale, care să ofere o gamă mai largă de servicii pentru utilizatorii spațiilor publice. Amplasarea lor trebuie

Obiectele cu destinația de informare turistică aduc un detaliu suplimentar platformei de promovare a orașului.

referințe



407 Info point-ul poate reprezenta un element central.



408 Este de evitat imaginea de improvizație.

D.6

construcții și facilități pentru servicii /
6.3 _ toalete publice

să facă obiectul unui studiu dedicat, bazat pe gradul de utilizare a spațiilor și pe distanțele optime de parcurs pe jos. Un astfel de studiu trebuie să fie dedicat atât cantității, cât și calității acestor spații.

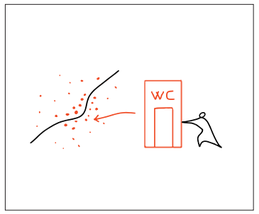
În mod firesc, toaletele publice ar trebui să facă parte din clădirile cu acces public. Acestea ar trebui să pună la dispoziție mai multe facilități: toaleta propriu-zisă, un loc pentru schimbarea copiilor, un loc pentru împrospătare și chiar și un punct de informare turistică.

În parcuri, toaletele publice ar trebui gândite în așa fel încât aspectul lor să fie unul discret, integrat cu natura. Din acest motiv, toaletele mobile confecționate din plastic ar trebui evitate cu orice preț. De exemplu, în țările vestice, toaletele chimice sunt încet abandonate și înlocuite cu toalete mai ecologice, care înglobează noi metode de manipulare a deșeurilor.

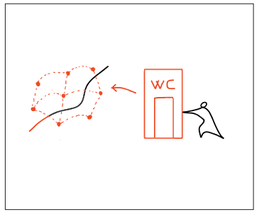
În cazul evenimentelor temporare, toaletele mobile pot fi folosite atunci când cele permanente nu satisfac necesarul. Distribuirea, amenajarea și integrarea lor în zonele învecinate ar trebui să fie o condiție de autorizarea a evenimentelor cu caracter temporar.

În cadrul orașului, indiferent de aspectul său ori de activitățile pe care acesta le cuprinde, sentimentul de siguranță este un aspect important în succesul spațiului public. Totodată, o siguranță ridicată implică și

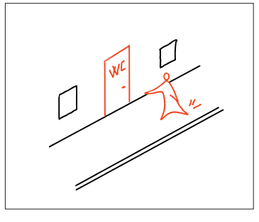
reguli



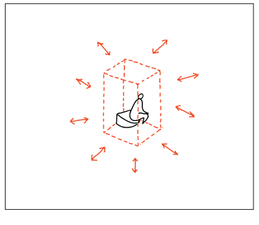
Toaletele publice ar trebui amplasate în special în spațiile publice importante și aglomerate.



O rețea de toalete publice, uniform distribuite pe teritoriul orașului ar trebui să existe în zonele urbanizate și în special în zona centrală a orașului.

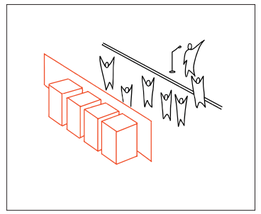


Toaletele publice ar trebui amplasate în clădirile cu acces public. Clădirile sau pavilioanele abandonate pot fi regândite funcțional și adaptate acestui scop.

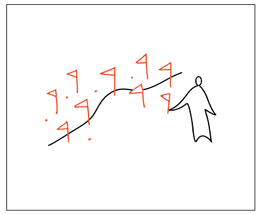


Toaletele ar trebui proiectate individual, în funcție de condițiile locale. Trebuie acordată atenție ergonomiei lor, durabilității, întreținerii și calității lor vizuale.

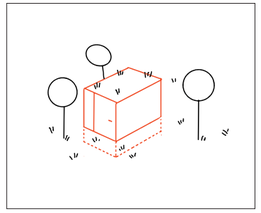
reguli



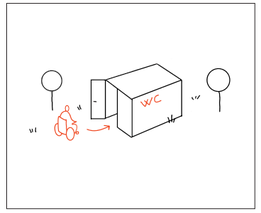
Toaletele mobile ar trebui utilizate doar pentru evenimentele temporare în care toaletele permanente nu sunt suficiente. Aspectul lor trebuie luat în considerare (de exemplu, se pot propune ecranări ale zonelor dedicate lor, dacă toaletele sunt grupate).



Toaletele publice trebuie să fie etichetate în mod clar și unitar.



În cazul toaletelor publice situate în parcuri și zone periurbane, este recomandată utilizarea unor materiale naturale. Deșeurile pot fi și ele tratate ecologic.



Toaletele trebuie să fie proiectate în așa fel încât să poată fi utilizate și de către persoanele cu dizabilități. Din acest motiv, diferențele de nivel între interior și exterior ar trebui să fie minime.

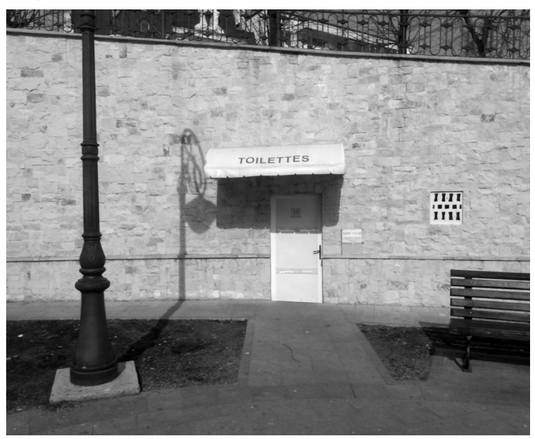
referințe



409 Toaletele publice reprezintă imaginea curățeniei orașului.



410 Signalistica trebuie să fie adecvată.



411 Sunt de evitat toaletele ecologice pentru situații permanente.

D.6

construcții și facilități pentru servicii /
6.4 _ puncte de pază

mai puține acte de vandalism ce se concretizează într-un spațiu public bine întreținut.

Punctele de pază trebuie să promoveze sentimentul de siguranță fără a ieși în evidență ca un element definitoriu și necesar în spațiul public. O imagine elegantă a punctului de pază sugerează o comunitate armonioasă și este un simbol al gradului de protecție ce se resimte în oraș.

Un obiect discret încadrat în peisajul urban definește diferența dintre un oraș sigur și un oraș ce necesită o pază sporită.

Intervențiile temporare pot fi utilizate ca instrument de activare și integrare progresivă a unor zone neglijate, dar cu potențial.

referințe



412 Punctul de pază trebuie să fie un obiect discret.



413 Un punct de pază improvizat nu ridică gradul de securitate a zonei.

D.6

construcții și facilități pentru servicii /
6.5 _ intervenții temporare

Un exemplu concret îl reprezintă piețele temporare sau târgurile. Acestea se pretează spațiilor de adunare, precum piața centrală a orașului și au o lungă tradiție în cultura oamenilor.

Piețele generează, de obicei, grupări de mărimi considerabile și distincte de oameni. Din acest motiv, asigurarea eficienței lor este direct legată de compoziția spațiului în care sunt amplasate.

Spațiile înguste nu sunt locuri potrivite pentru acest tip de activități, deoarece ele vor bloca fluxurile pietonale în momentul în care se aglomerează. De asemenea, distribuția lor funcțională trebuie gândită în așa fel încât spațiul necesar funcționării, livrării de bunuri și parcării să nu domine spațiul propriu-zis.

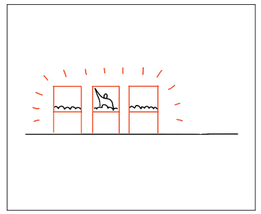
În momentul în care se efectuează modificări ale spațiilor în care aceste evenimente vor fi amplasate, este necesar să se ia în considerare conexiunea cu utilitățile (apă, electricitate, canalizare). Este recomandată înglobarea unor fântâni de apă care să poată fi folosite atât de către cumpărători, cât și de către furnizorii care au nevoie de un loc pentru spălarea alimentelor. Aceste spații trebuie să fie prietenoase și, din acest motiv, este recomandată combinarea lor cu piese de mobilier urban. Pentru momentele în care spațiul devine foarte ocupat, pot fi luate în considerare și variante alternative la locurile de ședere deja existente.

Acestea pot fi borduri, împrejmuiri sau chiar scaune pliante existente în zonă. De asemenea, împrejmuirea poate fi realizată prin zone verzi, care au și rol în crearea unui microclimat plăcut.

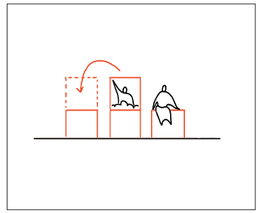
Este important ca târgul să aibă propriul concept care impune un standard și o calitate a produselor vândute. Metodele de promovare și de identitate vizuală sunt, de asemenea, importante, iar prin ele se stabilește designul standurilor și imaginea de ansamblu. Dacă, de exemplu, costurile de obținere și instalare a unui stand sunt suportate de vânzători, pentru ca imaginea finală să fie unitară, este necesar să fie impus un set minimal de cerințe de calitate.

Pentru spațiile publice mai importante, unde se organizează astfel de târguri și piețe sezoniere, se pot lansa competiții de arhitectură care să asigure o înaltă calitate estetică. De asemenea, trebuie ținut cont de modul în care un anumit spațiu este utilizat atunci când aceste târguri și piețe sezoniere nu au loc. Flexibilitatea spațiului și adaptabilitatea lui trebuie să fie atribute cheie.

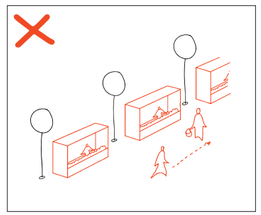
Structura urbană ar trebui concepută astfel încât spațiile publice să nu fie separate prin diferențe mari de nivel.



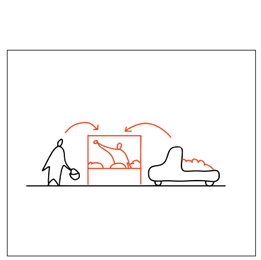
O gamă restrânsă de culori ar trebui utilizată în designul standurilor, pentru a oferi evenimentului un aspect unitar.



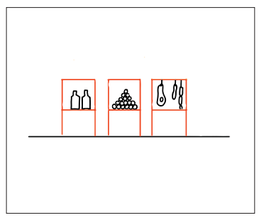
Sunt recomandate anumite tipuri de standuri (cele cu spate flexibil), care pot fi folosite și ca spații de ședere atunci când evenimentul se află în afara programului de funcționare.



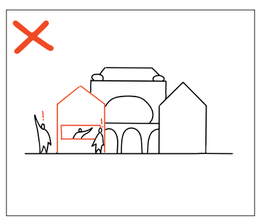
Pentru piețele temporare, este important să se respecte traiectoriile existente. De exemplu, spațiile libere din aliniamentele de copaci reprezintă amplasamente ideale pentru poziționarea acestor standuri.



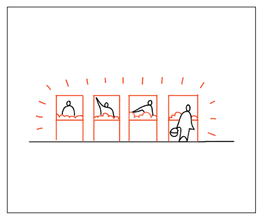
Atunci când se proiectează o piață, trebuie luat în calcul aspectul operațional. Mai exact, trebuie gândit accesul ușor la standuri pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor, fără a lăsa impresia unui spațiu strict funcțional, care să altereze imaginea generală a unei piețe.



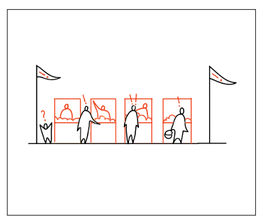
Standurile de vânzare trebuie să fie flexibile și să permită vânzarea mai multor tipuri de bunuri. Standul optim este cel modular, care poate fi grupat în funcție de necesitate.



Atunci când sunt amplasate anumite standuri individuale, temporare, trebuie luată în calcul mărimea lor, în așa fel încât imaginea urbană să nu fie afectată.



Cele mai potrivite locuri pentru piețe temporare sunt locurile tradiționale de adunare din spațiile public.



Targurile nu ar trebui să fie organizate în spații înghesuite, care cel mai adesea sunt foarte aglomerate.



414 Intervențiile temporare pot primi un design minimal.



415 Prioritară este expunerea și vizibilitatea produselor.



416 Manufactura standurilor umanizează spațiul public.

D.7

mobilitate și acces /
7.1 _ scări, poduri, pasarele și parcaje subterane

Scări și rampe

Spațiile publice, prin definiție, sunt o rețea de conexiuni care permit tuturor utilizatorilor deplasarea confortabilă, convenabilă și în siguranță. Deoarece diferențele de nivel în oraș sunt inevitabile, scările sunt uneori singura cale pentru a le depăși. Dat fiind faptul că bicicliștii, persoanele cu dizabilități și persoanele cu cărucioare nu pot folosi aceste căi, este necesară gândirea unor trasee alternative, ușor de parcurs indiferent de modul de deplasare.

Scările, dincolo de rolul lor de conectare, au capacitatea de a crește dinamica unui spațiu prin simplul fapt că pot fi utilizate și ca loc pentru șezut. Totuși, ele trebuie să aibă balustrade confortabile, care să asigure siguranța în spațiul public, mai ales pentru copii.

Materialele de suprafață trebuie alese cu grijă, în așa fel încât să nu fie alunecoase și, dacă scările sunt poziționate pe un traseu frecventat de bicicliști, ar trebui să aibă o rampă care să faciliteze deplasarea cu bicicleta. Rampele trebuie să fie proiectate astfel încât să fie sigure și accesibile, iar dimensiunile lor nu trebuie să creeze bariere spațiale sau vizuale și nici suprafețe reziduale, greu de întreținut.
Scările lungi trebuie să aibă un loc de staționare intermediar, iar proiectarea lor trebuie să se încadreze în conceptul general al spațiului.

Pasaje subterane și pasarele

Pasajele nu trebuie să fie doar o structură care să protejeze pietonii de trafic. Ele pot deveni locuri dinamice și pot oferi diferite experiențe, de tipul punctelor de belvedere. Ele trebuie să fie bine concepute, dar nu este necesar să fie extrem de pretențioase. Pasajele acoperite în întregime ar trebui construite doar în cazuri justificate, deoarece sunt mai costisitoare, mai greu de întreținut și induc senzația de segregare. Pasajele și pasarelele trebuie să fie întotdeauna proiectate pentru a fi accesibile și nu ar trebui să creeze spații reziduale, greu de accesat și de întreținut.

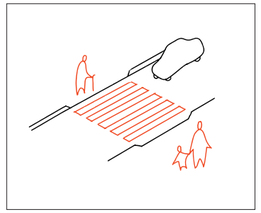
O trecere subterană trebuie să fie o ultimă soluție într-un spațiu. Dacă situația impune construcția unui pasaj, trebuie avute în vedere siguranța și întreținerea lui. Aspectul negativ al acestor tipuri de treceri poate fi eliminat printr-un sistem de iluminat corespunzător, prin materiale de suprafață de calitate, acces fără obstacole și trecere facilă dintr-o parte în alta.

Intrări în subteran

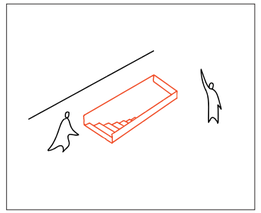
Dacă intrările în subteran sunt structuri separate, funcția și dimensiunea lor nu trebuie să depășească scopul lor de bază. Intrările ar trebui întotdeauna proiectate ca parte a compoziției spațiului mai amplu, iar ergonomia lor este o calitate-cheie. Ele trebuie să asigure un spațiu suficient pentru ca persoanele cu handicap să se poată deplasa cu ușurință. Ori de câte ori este posibil din punct de vedere tehnic, mai ales dacă locul este un spațiu public important, intrările ar trebui să fie proiectate fără acoperire, pentru a minimiza impactul asupra zonei.

La proiectarea unei noi parcări subterane, forma și utilizarea spațiilor publice ce se vor realiza deasupra lor trebuie luate în considerare. De asemenea, trebuie ținut cont de importanța și caracterul spațiului și al

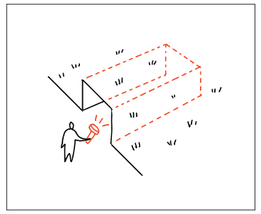




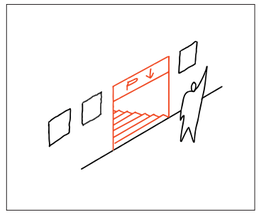
Trecerile la suprafață trebuie utilizate ori de câte ori este posibil. Ele ar trebui să fie preferate în detrimentul pasajelor subterane sau pasarelelor.



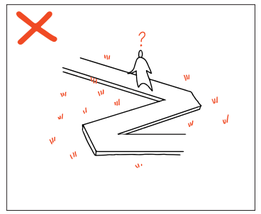
Dacă scările conduc către un pasaj situat într-un spațiu public din centrul istoric, este recomandat ca acestea să nu fie acoperite.



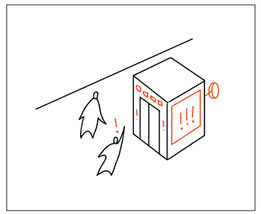
Pasajele subterane trebuie să fie directe, în așa fel încât utilizatorii să poată vedea celălalt capăt. Proiectarea unei noi treceri trebuie să includă materiale de suprafață adecvate și un proiect de iluminat dedicat, în așa fel încât să fie asigurată siguranța pietonilor.



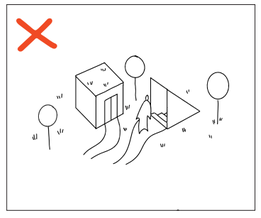
Dacă este posibil, intrarea în parcarea subterană ar trebui plasată pe partea frontală a unei clădiri.



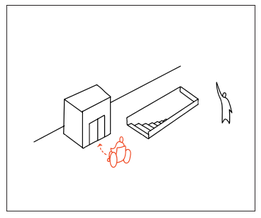
Atunci când se proiectează rampe și pasaje, trebuie evitată crearea locurilor reziduale și greu de întreținut. De asemenea, ele nu ar trebui să fie prea mari sau prea complexe din punct de vedere structural.



Ascensoarele de la suprafață, care duc către parcările subterane, nu ar trebui să fie suport pentru diferite reclame. Ele ar trebui să conțină strict informațiile necesare semnalării lor.



Scările, ascensoarele și rampele dintr-un spațiu public ar trebui să interfereze cât mai puțin posibil cu aspectul și caracterul spațiului respectiv.



Orice diferențe de nivel trebuie gândite în așa fel încât să poată fi accesibile și persoanelor cu dizabilități.



417 Amsterdam, Țările de Jos.



418 Amsterdam, Țările de Jos.



419 Dublin, Irlanda.



420 Timișoara, România.



421 Londra, Anglia.



422 Londra, Anglia.

D.7

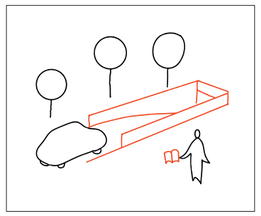
mobilitate și acces /
7.2 _ accese in parcaje subterane

clădirilor adiacente.

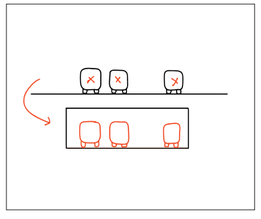
Parcările subterane sunt, de obicei, potrivite pentru a reduce numărul de locuri de parcare de la sol și pentru a crea un spațiu liniștit și dinamic la suprafață. Din acest motiv, plasarea și forma intrării în parcarea subterană este importantă. Intrarea poate fi situată pe o arteră principală sau pe o arteră secundară, dar relativ departe de spațiul public, care ar trebui să fie optimizat pentru activități rezidențiale și pentru pietoni și bicicliști.

Este recomandat ca intrările și rampele să fie poziționate direct în frontul clădirilor, deoarece o intrare separată ar îngusta strada și ar crea bariere spațiale de dimensiuni considerabile. Dacă intrările nu pot fi realizate în acest fel, locul și forma intrării trebuie întotdeauna să țină cont de compoziția globală a spațiului. Ele nu ar trebui amplasate în spațiile publice de importanță urbană, iar acest lucru poate fi stabilit atunci când sunt elaborate documentațiile de urbanism pentru aceste spații.

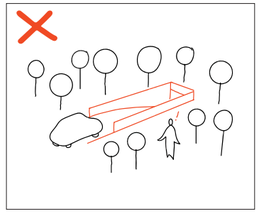
Pentru amenajarea fluxurilor și a traseelor in spațiul public, trebuie luate în considerare persoanele cu dizabilități. Orice trecere sau diferență de nivel necesită o soluție pentru această categorie de persoane.



Intrările în parcarea subterană nu trebuie situate în spațiile publice importante. Dacă acest lucru nu poate fi evitat, ele trebuie să fie parte a compoziției globale a spațiului.



Construcția parcărilor subterane trebuie să fie o alternativă pentru locurile de parcare de la suprafață. În acest fel, suprafața de la nivelul solului poate fi refolosită pentru revitalizarea spațiilor publice adiacente.



Intrările în astfel de parcări subterane trebuie întotdeauna poziționate cât mai departe de zonele calme ale orașului (parcuri, piațete etc.).



423 Integrarea accesului în amenajarea spațiului verde.



424 Integrarea accesului în frontul clădirii.

D.7

mobilitate și acces /
7.3 _ facilități pentru persoane cu dizabilități

În cazul zonei peninsulare, există o diversitate a geografiei, ceea ce implică dificultăți în parcurgerea spațiului într-un mod tradițional. Dificultățile se traduc prin trasee lungi suplimentare și uneori prin incapacitatea de a accesa anumite obiective prin lipsa de accesibilitate.

Soluții pentru adaptarea zonei la toate categoriile de persoane se referă, în principal, la introducerea de rampe cu pante echilibrate, în cadrul pachetelor de scări. În situația în care geometria scărilor, prin preluarea de diferențe mari de nivel, nu permite introducerea rampelor, se pot folosi lifturi publice.

Aceste obiecte suplimentare în cadrul urban devin un simbol al integrării sociale și dezvoltă gradul de atractivitate pentru noi categorii de persoane.

Publicitatea este înțeleasă ca un mijloc de difuzare a informațiilor, având ca scop final promovarea afacerilor. Publicitatea în spațiile publice este un mijloc tradițional de promovare a afacerilor. Totuși,



425 Realizarea lifturilor urbane ca simbol al accesibilității.



426 Inserarea de rampe.

D.8

publicitate stradală /

există o diferențiere importantă între tipurile de reclame care apar în oraș. De exemplu, firmele magazinelor, care diferențiază și creează caracterul unui front la stradă, sunt o componentă importantă a hărților mentale și ajută la orientarea în spațiu. În schimb, reclamele publicitare sunt rupte de context și, de cele mai multe ori, promovează o afacere departe de punctul de vânzare. Faptul că nu există reglementări clare pentru aceste tipuri de publicitate a dus la afectarea spațiilor publice și a imaginii întregului oraș.

Deși publicitatea reprezintă o sursă importantă de venit pentru oraș și pentru entitățile comerciale, trebuie acceptată existența unor reguli care să asigure că modul în care ea se realizează nu afectează calitatea spațiilor publice și nu reduce siguranța pietonilor și șoferilor.

Reglementarea publicității

Un prim pas în reglementarea acestor activități este înregistrarea într-o bază de date a tuturor punctelor de publicitate existente în oraș. Astfel de informații pot fi utile atât publicului larg, cât și administrației (ținerea unei evidențe, ca instrument împotriva publicității ilegale) și celor care elaborează documentațiile de urbanism. În primul rând, este necesară transparentizarea acestor activități și creșterea penalităților în cazul publicității ilegale. O astfel de abordare va crește valoarea publicității de calitate și face posibilă impunerea unor măsuri mai drastice cu privire la poziționarea, estetica, calitatea și mărimea reclamelor.

În mod firesc, zonele centrale ale orașelor trebuie să fie supuse unor reglementări mai stricte și, din acest motiv, este recomandată realizarea unui studiu dedicat acestui aspect.

Formele diverse ale panourilor publicitare care se află la exterior afectează în mod negativ aspectul și ambianța spațiilor publice, periclitează siguranța pietonilor și șoferilor și afectează imaginea întregului oraș.

Reclamele de mari dimensiuni ar trebui să fie subiectul unor reglementări clare, care să le limiteze substanțial prezența în oraș. Structurile și echipamentele publicitare independente, panou



D.8

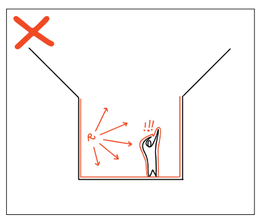
publicitate stradală /
8.1 _ reclame de mari dimensiuni

bannerele și ecranele LED care promovează servicii sau produse comerciale nu aduc valoare adăugată spațiului public.

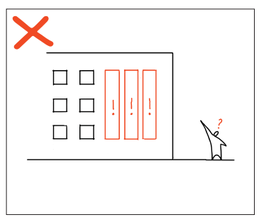
Având dimensiuni mari și fiind concepute pentru a fi observate de la distanță și la o anumită viteză, ele induc un caracter tranzitoriu, degradează caracterul unui spațiu public și anulează scara umană a acestuia. Astfel de intervenții trebuie supuse unor regulamente clare, iar dispunerea lor în teritoriu poate face obiectul unui studiu prin care să se indice zonele unde acestea pot fi inserate și zonele unde acestea ar trebui reduse sau interzise.

Reclamele integrate în mobilierul urban nu trebuie să limiteze calitatea funcțională, arhitecturală și estetică a piesei de mobilier.

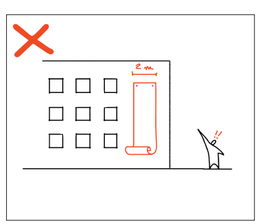
reguli



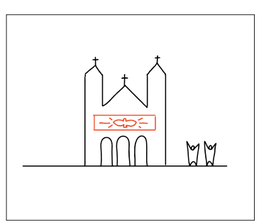
Ecranele cu LED-uri și reclamele de dimensiuni mari trebuie să fie permise doar în contextul în care ele fac parte din designul arhitectural.



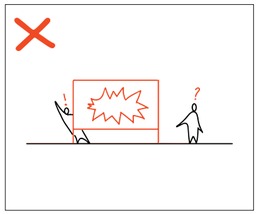
Panourile publicitare ce definesc o compoziție unitară trebuie să se refere la aceeași informație.



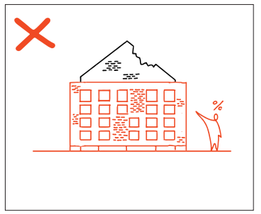
Panourile publicitare orizontale mai mari de 3 metri, sau verticale mai late de 2 metri nu trebuie plasate pe clădiri.



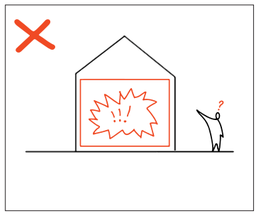
Pe clădirile monument istoric, administrative sau de importanță culturală, se pot amplasa numai informații care sunt direct legate de istoria și rolul clădirii.



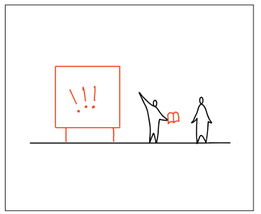
Panourile publicitare cu dimensiuni mari nu ar trebui să creeze bariere vizuale sau spațiale.



Panourile publicitare sau bannerele care acoperă schelele unei clădiri în renovare, trebuie să prezinte fațada reconstruită la scara reală.



Nu ar trebui permisă ridicarea unor structuri speciale pentru reclame, așa cum nici mascarea unei fațade degradate nu ar trebui realizată cu panouri publicitare.



Zonele dedicate plasării publicității de dimensiuni mari ar trebui să fie incluse în documentațiile de urbanism.

referințe



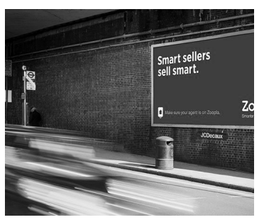
427 Publicitatea pe fațade poate fi discretă.



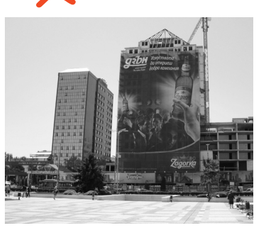
428 Eliminarea publicității este de preferat.



429 Elementele publicitare pot avea caracter artictic.



430 Se recomandă plasarea publicității pe pereți plini.



431 A se evita publicitatea grandioasă.



432 Clădirile nu trebuie învelite în publicitate.

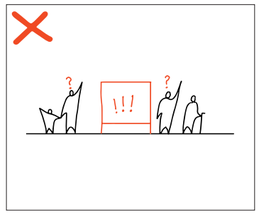
D.8

publicitate stradală /
8.2 _ reclame integrate în mobilierul urban

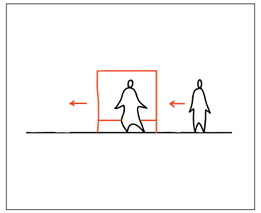
Elementele de publicitate independente, care nu sunt folosite pentru publicitate culturală, ar trebui reduse cât mai mult în spațiile publice. Cu toate acestea, prin alegerea unei forme adecvate a publicității, direct relaționată la tipul spațiului public și la tipul mobilierului utilizat, se poate ameliora calitatea unui anumit loc. Totuși, reclamele trebuie plasate pe mobilierul stradal doar dacă nu degradează funcția lui de bază sau calitatea lui estetică. Reclamele nu ar trebui să acopere suprafețele transparente sau translucide.

Obiectivul orașului este acela de a determina care părți ale spațiilor publice pot fi folosite pentru publicitate și alte forme de promovare, în așa fel încât spațiul publicitar să aducă beneficii orașului (instalarea, operarea și întreținerea mobilierului urban, instalarea punctelor de informare în oraș etc.). De asemenea, o bună strategie pentru reducerea reclamelor amplasate în locuri necorespunzătoare o reprezintă poziționarea unor stâlpi dedicați postării afișelor, în locuri-cheie ale orașului. Astfel, încurajarea postării afișelor printr-o metodă transparentă, în anumite locuri clar specificate, poate descuraja postarea lor în locuri nepermise. Stâlpii dedicați trebuie poziționați în zonele mai aglomerate, dar fără să afecteze calitatea spațiului înconjurător.

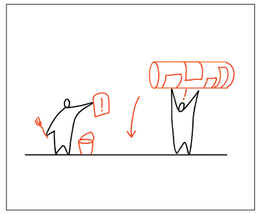
Firmele magazinelor ar trebui să facă parte din arhitectura clădirii și să respecte fațada și structura sa. Afișele de comerț și publicitatea la fața locului reprezintă o parte tradițională a spațiului public. Acestea



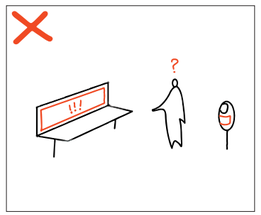
Reclamele luminoase independente nu ar trebui poziționate în locurile publice importante și aglomerate.



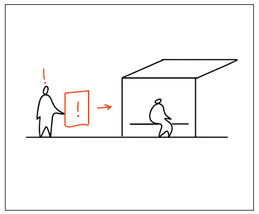
Panourile publicitare pe domeniul public ar trebui situate în paralel cu direcția principală de mișcare în spațiul respectiv, pentru a nu crea bariere spațiale.



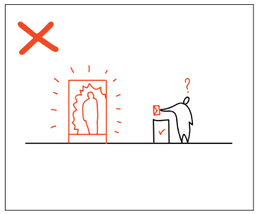
Atunci când se dorește promovarea unor evenimente culturale temporare, este recomandată instalarea unor suprafețe de afișare specifice, integrate cu mobilierul stradal existent în zonă.



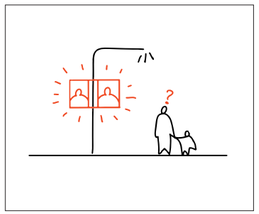
Plasarea publicității pe bănci și pe containerele de gunoi nu este adecvată.



Publicitatea în spațiul public poate fi integrată cu alte structuri urbane de tipul stațiilor de autobuz sau părți ale anumitor clădiri, dar fără a afecta calitatea vizuală a ansamblului.



Panourile de campanie nu trebuie să creeze bariere vizuale sau spațiale. Ele trebuie să rămână în spațiul public cât mai puțin timp.



In perioada alegerilor, autoritățile trebuie să definească modul de promovare a campaniilor.



433 Excesul publicitar îngreunează spațiul public.



434 În cazul circulației frecvente, publicitatea poate afecta confortul utilizatorilor.



435 Se recomandă evitarea publicității pe obiecte de mobilier urban.



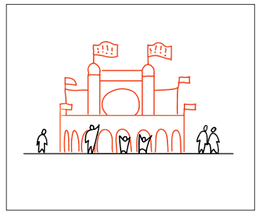
436 Densitatea publicității trebuie controlată.

D.8

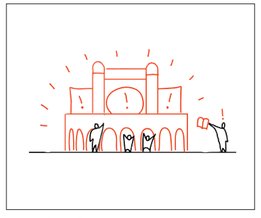
publicitate stradală /
8.3 _ reclame culturale

Publicitatea culturală reprezintă o metodă de comunicare prin care spațiile publice adiacente unei instituții culturale sunt utilizate ca suport de promovare. Pentru a avea succes, abordarea trebuie să fie una conceptuală, iar grafica și designul trebuie să fie estetice și să corespundă arhitecturii clădirii. Intervențiile mari la fațadele clădirilor trebuie evaluate, iar dacă acest tip de promovare ține cont de contextul urban învecinat, ea trebuie încurajată.

reguli



Promovarea instituțiilor culturale nu ar trebui să facă obiectul reglementărilor stricte care se aplică publicității. Din contră, ele ar trebui sprijinite de oraș.



Promovarea activităților culturale în spațiile publice din zonele istorice necesită o abordare grafică extrem de subtilă și estetică.

referințe



437 București, România.



438 Duplicarea informației reduce prestanța actului cultural.

D.8

publicitate stradală /
8.4 _ firmele magazinelor

permit comunicarea între mediul de afaceri și utilizatorii spațiului și, de obicei, sunt o parte importantă a hărților mentale.

Suprafețele uzuale destinate publicității

Afișele comerciale și publicitatea la fața locului care promovează produsele și serviciile sunt cel mai bine amplasate pe zona frontală a magazinelor, deasupra intrării. Ele pot fi poziționate și în ale părți ale fațadelor unei clădiri, numai dacă nu afectează structura fațadei, deschiderile, ornamentele și compoziția arhitecturală a clădirii. În ambele cazuri, este recomandat ca mesajul să cuprindă numai litere, numere și logo-ul companiei, iar din punctul de vedere al culorilor, acesta ar trebui coordonat cu fațada clădirii.

Scara afișelor poziționate pe fațade

Afișele de mari dimensiuni și panourile în culori puternice, specifice unei anumite firme, nu sunt recomandate în mediul urban, deoarece afectează negativ scara unei clădiri și distorsionează imaginea unei zone.

Relația dintre elementele de publicitate și clădire

În principiu, orice element de publicitate nu poate fi considerat parte a unei clădiri deoarece are o durată de viață mai scurtă decât clădirea pe care este poziționat. Concret, elementul de publicitate este situat la granița dintre domeniul public și cel privat și este componenta cea mai flexibilă a unei clădiri. Din acest motiv, toate elementele de comunicare trebuie gândite ca o componentă suplimentară, ce ar trebui să fie suficient diferențiată de clădirea suport.

Frontul la stradă

Atunci când diferite elemente publicitare sunt plasate în zona frontală, este important să se țină cont de cerințele funcționale ale domeniului public (acces, mișcare, locuibilitate etc.). Astfel de elemente pot fi standuri, copertine, umbrele de soare sau panouri publicitare independente. Pentru ca publicitatea pe copertine să fie estetică, ea nu ar trebui să fie imprimată pe toată suprafața, iar forma, designul și culoarea trebuie să corespundă caracterului locului.

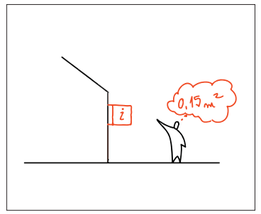
În ceea ce privește zonele vitrate, acestea au ca scop principal obținerea transparențelor, realizarea conexiunii între interior și exterior și pătrunderea luminii naturale în interiorul unui spațiu. Prin urmare, suprafețele vitrate nu trebuie acoperite în totalitate cu reclame. O variantă acceptată este cea în care se folosesc litere individuale, numere sau logo-uri.

În ceea ce privește scara umană, structurile dedicate publicității ar trebui să fie cât mai reduse în mărime cu putință.

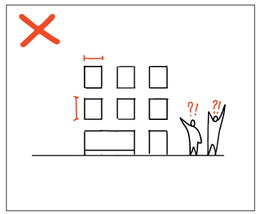
Casetele luminoase

Casetele luminoase nu trebuie să influențeze caracterul spațiului public în mod substanțial. Din acest motiv, limitele luminozității, culorile și alte caracteristici pot face obiectul unei reglementări mai specifice.

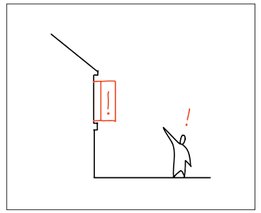
Operele de artă de cea mai bună calitate adaugă valoare culturală spațiilor publice, sprijină imaginea orașului, consolidează identitatea locală și pot deveni repere importante într-o zonă. Funcția socială



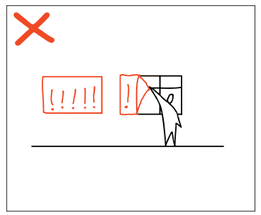
Toate semnele de promovare a firmelor mai mari de 0,15 m² trebuie să cuprindă doar caractere (numere, litere, logo) și să aibă o culoare uniformă de fundal.



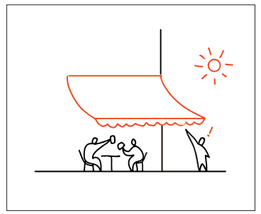
Dimensiunile elementelor de publicitate nu trebuie să depășească dimensiunile suprafețelor obținute prin arhitectura fațadei (deschideri, ferestre și ornamente).



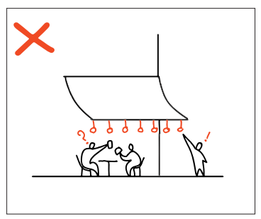
Semnele de promovare a magazinelor situate deasupra cornișei ar trebui organizate sub formă de panouri prinse lateral.



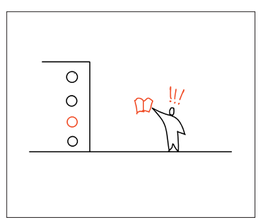
Acoperirea zonelor vitrate cu reclame este total neadecvată.



În cazul copertinelor, este recomandată utilizarea unui limbaj grafic simplu, axat pe text, numere și logo, cu o culoare unică de fundal, în acord cu fațada clădirii.



Copertinele trebuie situate la o înălțime corespunzătoare, astfel încât să nu împiedice mișcarea. Nu este recomandată prinderea de elemente suplimentare de partea lor inferioară.



Suprafețele desemnate în scopul publicității prin proiectul de arhitectură pot fi utilizate pentru publicitate dacă corespund cu conceptul original.



439 Transmiterea informației nu necesită detalii suplimentare.



440 Reclamele pot căpăta valoare culturală.



441 Reclamă minimală.



442 Pot fi folosite două tipologii de reclame.



443 Reclamele pot face referire la domeniul de activitate.



444 Reclamele trebuie să se subordoneze caracterului ambiental.

D.9

arta în spațiile publice /

a artei este, de asemenea, foarte importantă, deoarece ea are capacitatea de a schimba modul în care orașul este perceput de către oameni. Îmbunătățirea prin artă a aspectului spațiilor publice de la periferia orașului sau a zonelor limitrofe, segregate social, generează un impact economic și social pozitiv semnificativ. Relația dintre arhitectură și artă este într-o continuă schimbare, iar astăzi, arta în spațiul public poate avea o multitudine de manifestări. De multe ori, o lucrare de artă nu mai este doar un obiect destinat vizualizării, ci un element cu care se poate interacționa. Astfel, se extind posibilitățile de îmbogățire și de activare a spațiilor publice. În mod evident, acest lucru nu înseamnă că arta trebuie folosită în mod excesiv.

Numeroase orașe reglementează operele de artă din spațiul public prin prevederi care impun utilizarea unui procent de 1% din valoarea unei noi investiții pentru artă. Astfel de măsuri se pot impune dacă există și o coordonare la nivel local, prin care să se selecteze, să se atribuie, să se gestioneze și să se mențină operele de artă din oraș.

Arta permanentă în spațiul public

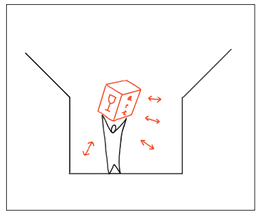
O operă de artă nu trebuie niciodată scoasă din contextul locului și timpului. Prin urmare, o operă de artă nu ar trebui amplasată într-un spațiu rezidual, așa cum de multe ori se întâmplă astăzi. Relația ideologică și spațială cu locul este importantă, iar problema alegerii locului potrivit trebuie adresată încă din timpul procesului de proiectare.

Atunci când sunt organizate competiții pentru monumente și opere de artă, la selecția finală, profesioniștii și politicienii din comisiile din concurs trebuie să colaboreze cu mai mulți profesioniști. De exemplu, artiștii și teoreticienii de artă asigură calitatea artistică, iar arhitecții, urbaniștii și peisagiștii asigură integrarea în context. Utilizatorii spațiilor publice ar trebui, de asemenea, să fie invitați la discuții privind definirea problemelor și calității unui anumit loc. Pe tot parcursul procesului de proiectare, artistul trebuie să colaboreze cu arhitectul sau proiectantul spațiului urban în care viitoarea operă de artă va fi amplasată. Totodată, încă din faza de proiect trebuie stabilit cine este responsabil pentru întreținere și cât de ușor sau greu se realizează ea.

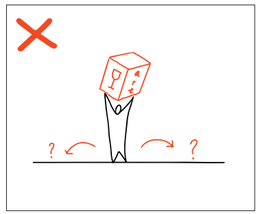
Operele de artă originale, care nu au fost propuse pentru un anumit loc, pot fi situate în spații publice, cu condiția ca acestea să aducă valoare prin transcendența ideologică a contextului local și prin respectarea compoziției spațiului.

Este necesar să se consolideze relația dintre arhitectură și artă și să se susțină rolul artei în spațiul public.

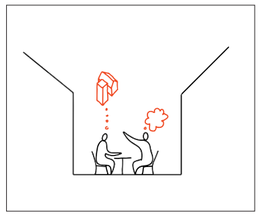




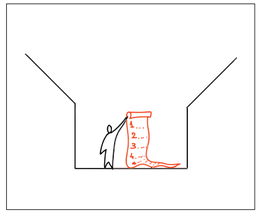
Atunci când se selectează și se proiectează un nou obiect de artă în spațiul public, este necesar să se țină seama de relația sa ideologică, spațială și temporală cu locul respectiv. Trebuie să se pună accent întotdeauna pe alegerea unui loc potrivit și a unei compoziții pe măsură.



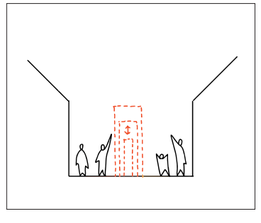
Alegerea unui loc pentru o operă de artă permanentă nu trebuie să fie una întâmplătoare.



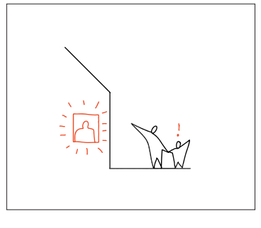
În cazul unui ansamblu unitar, este de preferat ca artistul și arhitectul să colaboreze atât în faza de concept, cât și în faza de studiu și implementare.



Atunci când se comandă o operă de artă pentru un anumit loc, situația trebuie analizată din mai multe perspective: arhitecturală, artistică, socială, politică, istorică, administrativă și de mediu.



Scara și materialul operei artistice trebuie alese în funcție de specificul local.



Plăcile memoriale nu sunt doar un element de informare. Ele trebuie să ia în considerare valoarea culturală a unui loc și trebuie să respecte regulile de amplasare a operelor de artă în spațiul public.

Operele de artă contribuie la calitatea spațiilor publice dacă relația lor ideologică și spațială cu locul respectiv este corespunzătoare.



445 Încadrare al ansamblurilor statuare în amenajarea urbană, Botoșani.



446 Sunt de evitat intersectările inoportune.



447 Un monument artistic poate amplifica gradul de atașament al locuitorilor.



448 Încadrare al ansamblurilor statuare în amenajarea urbană, Târgu Jiu.



449 Arta poate reda noi înțelesuri.



450 Și noi subtilități, Târgu Mureș.



451 Pentru statui la scară umană se recomandă folosirea materialelor durabile, Timișoara.



452 Reabilitarea poate fi suportul unor manifestări creative, Bacău.



453 Arta poate fi realizată ca eveniment temporar.



454 Totodată, arta poate căpăta forme diferite de utilitate, Bistrița.



455 Elemente specifice locației pot atrage mai mulți oameni.

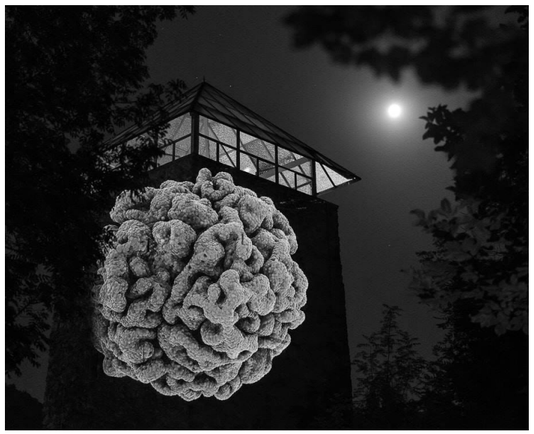
Arta temporară în spațiul public

Administrațiile locale trebuie să încurajeze expozițiile temporare care animă un spațiu (teatru, dans, muzică, instalații etc.). Arta poate fi generator de schimbare dacă respectă caracterul locului și amplifică valoarea pe care un spațiu deja o are. Similar, arta spontană poate da noi impulsuri unei zone (de exemplu, arta stradală), dar ea nu trebuie să se transforme în vandalism.

Arta în oraș reprezintă o scenă pentru dialog. Arta temporară este expresia contemporană a comunității, reprezintă un moment al unui discurs coagulat.



456 Imapp, București.



457 Amural, Brașov.



458 REmapping Street Festival, Roman.



459 Spotlight, București.

e. ansamblu /

e.1 construcţii existente /
1.1 _ tipuri de intervenţie
1.2 _ strategii de implementare

e.2 inserţii noi /
2.1 _ principii urbanistice de intervenţie
2.2 _ aspectul clădirilor
2.3 _ propunere şi model de intervenţie _ Constanţa

ansamblu /

Calitatea spațiului public este dată de o însumare a calităților detaliilor arhitecturale ale clădirilor adiacente și a modului în care fațadele lor sunt percepute de oameni. Pentru ca străzile să fie sigure, locuibile și atractive pentru a fi, în general, explorate, trebuie să existe o comunicare între stradă și clădire la nivelul parterului. Această comunicare se bazează, în principal, pe tipologia și funcțiunea clădirilor. Fiecare clădire are o funcțiune aparte. O clădire este în același timp o intenție arhitecturală și, în mod ideal, trebuie să se integreze în contextul în care este amplasată. În același timp, trebuie menționat că o clădire poate dăinui ca atare sute de ani, dar de-a lungul acestor ani poate să servească funcțiuni foarte diferite.

Clădirile care reușesc să supraviețuiască și să se reinventeze de-a lungul anilor sunt, de obicei, văzute de oameni ca sculptură în aer liber, opera de artă ce ajută să definească caracterul și cultura unui anumit loc. În cadrul cursului „Reabilitarea fondului construit”, prof. dr. arh. Rodica Crișan subliniază că anume „calitatea arhitecturală (incluzând aici valori estetice, valori istorice, dar și valori materiale înglobate în construcția existentă) este, de regulă, cea care determină opțiunea pentru reconversie în locul demolării” și ea „determină totodată constrângeri suplimentare pentru proiectanți, beneficiari, investitori, constructori”.

Capitolul de față definește principiile de intervenție asupra fondului construit din Zona Peninsulară a Constanței, în scopul adaptării edificiilor redundante la cerințele societății contemporane, prin inserarea unor noi funcțiuni compatibile, precum și în vederea reglementării viitoarelor intervenții care vizează golurile la nivelul fondului construit. Avînd în vedere evoluția istorică a așezării și a zonei studiate, fondul construit din Peninsulă datează într-o măsură covârșitoare de la sfârșitul secolului al 19-lea și din prima jumătate a secolului al 20-lea. Absența valorii de vechime este însă compensată de valoarea de identitate culturală conferită de consecvența cu care epoca modernă a urmărit în cadrul așezării obținerea unor imagini urbane pe măsura zonificării funcționale propuse.

Din analiza situației existente, principiile care au fost utilizate în obținerea acestei zonificări funcționale urmăreau, cum este firesc, evidențierea subzonei de reprezentare maximă, subzonă orientată înspre portul comercial – motorul economic al așezării – extins cu un port de călători, prevăzut încă prin planul istoric elaborat în anul 1921 cu propria sa gară. Pentru evidențierea în imaginea urbană a acestei subzone funcționale, s-a apelat nu numai la o scară mai amplă a clădirilor publice, ci și la dispunerea izolată a acestora pe parcelele aferente și la modelarea unor spații urbane de tip piață sau scuar. Un alt tip de imagine urbană (probabil urmărit) se caracterizează printr-o scară a obiectelor de arhitectură pe alocuri comparabilă cu cea a edificiilor publice reprezentative, dar care nu sînt dispuse izolat pe lot, ci formează fronturi continue sau semi-continue, țesutul urban fiind uneori ventilat prin prezența unor spaţii neconstruite, dar care, la rândul lor, sunt mai puţin ample şi nu neapărat publice (ca, de exemplu, grădinile de vară ale unor hoteluri).

„Fundalul” necesar pentru punerea în evidență a acestor trei subzone este format din clădiri de dimensiuni mai reduse, dispuse în fronturi continue sau semi-continue. Trebuie subliniat că, în ceea ce privește fondul construit istoric, continuitatea fronturilor închise sau semi-închise se diluează pe măsură ce crește distanța față de celelalte trei subzone şi, evident, caracterul rezidenţial câştigă în pondere.

Consecvența cu care au fost aplicate aceste principii în epoca modernă este demonstrată de distribuția stilurilor de arhitectură, distribuție uniformă în toate subzonele identificate şi care indică respectarea uneia şi aceleiași direcții de edificare, indiferent de succesiunea și/sau suprapunerea perioadelor stilistice istorice. Unificarea la scara întregii zone studiate a varietății generate de necesitățile de natură urbanistică şi a stilurilor de arhitectură este asigurată în cazul fondului construit istoric de câteva caracteristici esențiale.

Dintre aceste caracteristici, cea mai evidentă se referă la materializarea limitei dintre spațiul interior şi cel exterior. Din acest punct de vedere, anvelopantele exterioare ale clădirilor istorice sunt formate din planuri verticale în care predomină suprafețele nevitrate, ceea ce conferă claritate şi fermitate volumelor, precum şi rigoare în modul în care acestea se raportează la spaţiile publice neconstruite. În cazul fronturilor continue sau semi-continue, cele două tipuri de front predominante în zona studiată, rigoarea cu care este materializată, prin elevații, limita dintre spațiul public şi cel privat este potențată de identificarea alinierilor cu aliniamentele în cauză.

Deşi fondul construit istoric din zona studiată prezintă, prin raportarea la evoluția așezării, valoare de vechime, unele dintre principalele sale calități de resursă culturală derivă din conceptul de urbanism prin care epoca modernă a început transformarea așezării pre-moderne într-o parte esențială a centrului necesar așezării moderne. Din acest punct de vedere, fondul construit se dovedește un instrument eficace utilizat pentru obținerea unor imagini urbane în acord cu ierarhizarea funcțională propusă, precum şi un mijloc la fel de eficace pentru asigurarea coerenței necesare la definirea spațiilor urbane publice.

Dincolo de rolul urbanistic direct, fondul construit din zona studiată este purtător de valori de identitate culturală deoarece materializează, chiar dacă probabil doar indirect, principiul „unitate în diversitate”, principiu care este util pentru caracterizarea comunității urbane multi-etnice şi multi-religioase a așezării Constanța.

E.1

construcții existente /
1.1 _ tipuri de intervenție

Fondul construit al orașului reprezintă o resursă reutilizabilă a comunității. Valorificarea acestuia influențează economia orașului pe termen scurt și, în special, pe termen lung.

O particularitate a fondului construit sunt clădirile cu valoare culturală importantă, acestea fiind o resursă neregenerabilă. Pierderea monumentelor semnifică o fractură fizică și morală în oraș.

Pentru a întreține fondul construit, asupra acestuia sunt necesare o serie de intervenții. Un tip de intervenție o reprezintă protecția. Aceasta se referă la protecția legală, bazată pe legislație și norme de specialitate, și protecția fizică, acțiuni concrete ce prelungesc viața clădirilor.

Protecția fizică se face față de acțiunea factorilor de mediu, față de furturi și vandalism, ca și față de riscul unor intruziuni/agresiuni care pot altera percepția vizuală. Include prevederea unor construcții (acoperișuri, închideri etc.) cu rol de protecție sau chiar dislocarea și punerea în siguranță a unor obiecte amenințate.

Un alt tip de intervenție este conservarea obiectului, ceea ce urmărește stoparea fenomenelor de degradare fizică a substanței materiale prin: eliminarea cauzelor, protejarea materialului originar, curățarea și consolidarea lui.

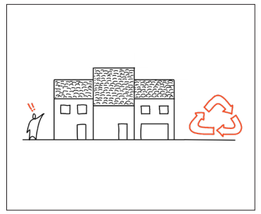
În anumite situații, este necesară consolidarea clădirii. Astfel, se adaugă sau se aplică materiale adezive sau cu rol ajutător la nivelul actualei constituții fizice a resursei culturale, cu scopul de a-i asigura durabilitatea și integritatea.

Restaurarea este intervenția ce are ca scop „restabilirea continuității formale" ca atribut definitoriu al operei de arhitectură, generat de configurația relațiilor dintre funcțiune, construcție și plastică. Restaurarea trebuie să asigure „restabilirea unității potențiale" ca atribut esențial al resursei de patrimoniu, considerată a fi un întreg – respectiv un ansamblu de părți componente, unde fiecare parte poate fi descrisă și definită în raport cu intenția originară.

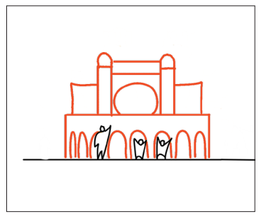
Un alt tip de intervenție este reconversia, ceea ce privește o clădire cu altă utilizare decât cea pentru care a fost concepută. Evoluția utilizărilor este mai rapidă decât uzura construcției, motiv pentru care numeroase edificii își găsesc o nouă destinație.

Pentru îmbunătățirea fondului construit și menținerea acestuia într-o stare bună, principiul de bază este menținerea clădirilor în funcțiune. În funcție de dinamica economică a orașului, se pot găsi soluții optime, în funcție de cazurile particulare ale obiectelor construite.

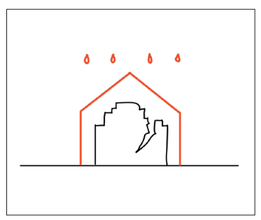
reguli



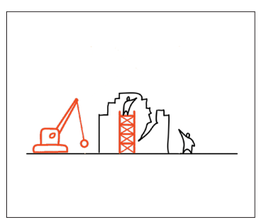
Clădirile ce compun fondul construit sunt resurse reutilizabile.



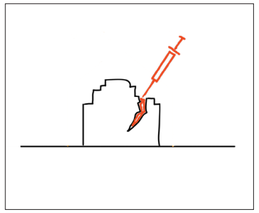
Clădirile cu valoare de patrimoniu pot fi considerate resurse neregenerabile.



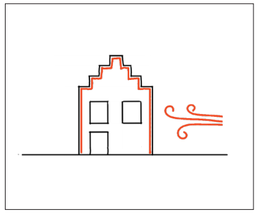
Protecția constă în protejarea clădirii față de intemperii sau eventuale acte de vandalism.



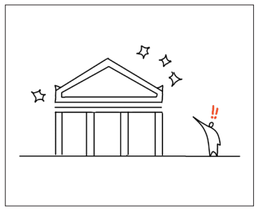
Pentru a se conserva o clădire, este necesară evitarea demolării.



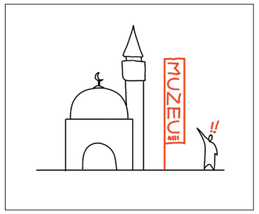
În anumite cazuri, consolidarea este prioritară. Aceasta trebuie să se facă localizat, cu materiale specifice.



Reabilitarea presupune adaptarea clădirii la funcțiunea pe care deja o îndeplinește.



În cadrul restaurărilor, obiectul de arhitectură trebuie tratat complet, iar proiectul de implementare să vizeze toate elementele clădirii.



Procesul de reconversie păstrează o clădire cu importanță culturală în circuitul public.



460 St. Maurice, Elveția.



461 Sibiu, România.



462 Nessebar, Bulgaria.



463 Copenhaga, Danemarca.

E.1

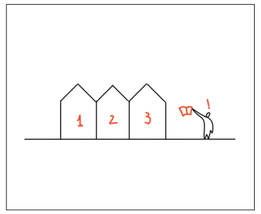
construcții existente /
1.2 _ strategii de implementare

Pentru a îmbunătăți cadrul construit, este necesar suportul autorităților locale. Costurile ridicate de întreținere sau de restaurare a clădirilor și disfuncțiile sociale create în perioada anilor ‚70-'80 în cadrul centrului vechi creează un vid de acțiune.

Un mod de a dezvolta noi acțiuni în vederea refacerii clădirilor și indirect de a dezvolta orașul, constă în definirea unei strategii de implementare. Această strategie poate fi dezvoltată de către autoritățile locale și realizată de către comunitate cu scopul clar de a se îmbunătăți fondul construit.

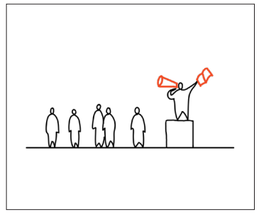
Primul pas al strategiei este inventarierea tuturor fațadelor din centrul istoric, lucru care se concretizează într-un document public ce prezintă starea actuală a clădirilor și propunerile de intervenție. Un alt pas îl implică informarea cetățenilor cu privire la legea în vigoare și stabilirea unui dialog între posibilități și cerințele fixate prin strategie.

Pentru a impulsiona proprietarii să demareze proiectele de îmbunătățire a clădirilor, sunt necesare acțiuni economice de susținere financiară. Acestea pot fi scutiri de taxe, împrumuturi cu dobânzi avantajoase sau ajutoare materiale și logistice în cadrul procesului de construcție.

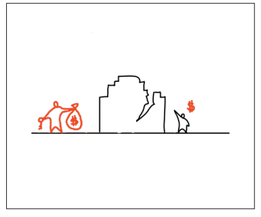


La baza strategiei de implementare se află inventarul tuturor clădirilor situate în zonele protejate.

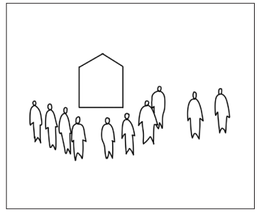
reguli



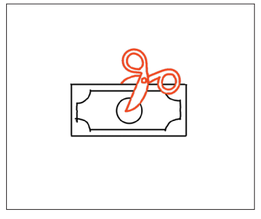
Legile în vigoare trebuie comunicate cetățenilor pentru a pune bazele unui dialog cu aceștia.



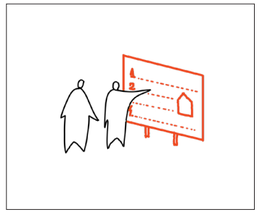
În vederea încurajării proiectelor de reabilitare, autoritățile locale pot oferi ajutoare financiare și stimulente locuitorilor.



Atunci când se definesc procedurile necesare pentru implementare, se pot înființa fundații cu rolul de a realiza documentațiile necesare.



Totodată, se pot face excepții de la impozite pentru proiectele de îmbunătățire ale cadrului construit.



Procedurile trebuie prezentate în spațiul public tocmai pentru a putea fi consultate de către toți actorii implicați și interesați.



464 Sibiu, România.



465 Oradea, România.



466 București, România.



467 Oradea, România.



468 Cluj, România.



469 Sighișoara, Romania.

Principii de intervenție

Asupra ariei de intervenție se definesc principii de respectat pentru proprietarii clădirilor ce urmează a fi modificate /

_ Intervențiile se realizează în regim de restaurare, pe bază de proiecte detaliate, studii istorice (după caz) și investigații complexe, avizate și autorizate conform legilor specifice /

_ Se vor folosi materiale și tehnici tradiționale și numai în cazuri excepționale se vor face derogări de la acestea, pe baza recomandărilor Direcției Județene de Cultură /

_ Intervențiile de reparare, reabilitare și restaurare a clădirilor existente se vor face conservând expresia arhitecturală și modelatura fațadelor, cu excepția cazurilor în care se revine la situația inițială sau la una anterioară, considerată favorabilă /

_ Se interzice eliminarea decorațiilor specifice (ancadramente, cornișe, brâuri, colonete, pilaștri etc) /

_ Se interzice reabilitarea termică a fațadelor care implică tehnologii și materiale speciale și nu poate constitui un pretext pentru eludarea decorațiunilor specifice /

_ În cazul în care decorațiunile nu pot fi conservate, vor fi înlocuite cu copii cu aspect identic cu originalele, reproducându-se toate detaliile și decorațiile /

_ Prin excepție, la spațiile comerciale de la parter, în funcție de specificul arhitectural al aliniamentului, sunt acceptate formule moderne, - sticlă, oțel etc /

_ Învelitoarea acoperișului va fi din țiglă ceramică de culoare naturală /

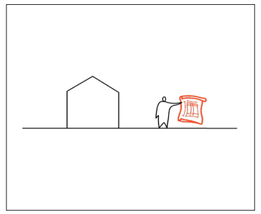
_ În cazul în care învelitoarea e din tablă fălțuită, iar structura șarpantei nu are capacitatea portantă de a susține țigla, se admite refacerea acesteia cu tablă fălțuită de culoare gri /

_ Jgheaburile și burlanele se vor reface din tablă zincată sau tablă din cupru, după modelul tradițional /

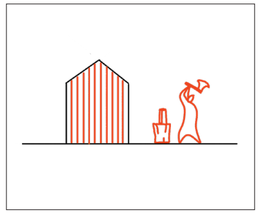
_ Publicitatea comercială de orice tip este interzisă. Prin excepție, aceasta este permisă numai ca facilitate pentru cei ce acceptă statutul de sponsori pentru restaurarea imobilelor și se poate face pe schelele de pe fațadele clădirii, pe durata lucrărilor /

_ Clădirile din zona de protecție de arhitectură sunt unicate, iar soluțiile adoptate pentru reparare, reabilitare sau restaurare vor fi adaptate și vor sublinia caracterul unic al fiecărei clădiri.

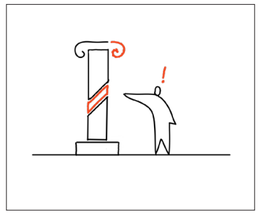
Pentru ca intervențiile să atingă un standard ridicat de implementare, este necesar un set de reguli care se aplică indiferent de complexitatea lucrărilor efectuate.



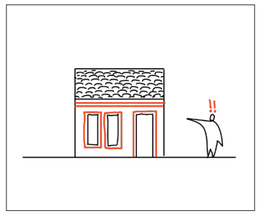
În cadrul restaurărilor este necesar un proiect detaliat care ulterior să fie supus autorizării.



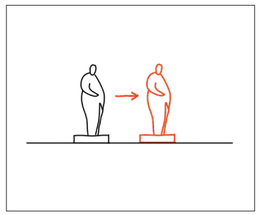
În restaurare este importantă folosirea materialelor și a tehnicilor tradiționale.



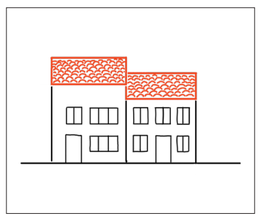
În cazul lucrărilor de reparație, trebuie să se țină cont de detaliile existente.



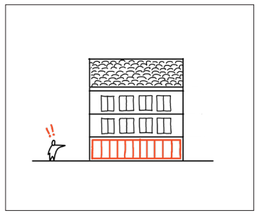
Detaliile existente pe fațade nu trebuie eliminate în cadrul proceselor de reabilitare a clădirii.



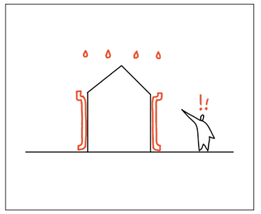
Când nu este posibilă păstrarea detaliilor, acestea vor fi reproduse întocmai cu originalul.



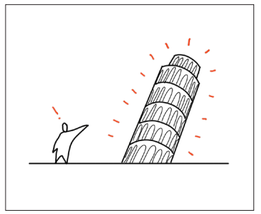
Învelitorile se vor realiza din același material. Când acest lucru nu este posibil, se va alege o culoare neutră și un material de calitate.



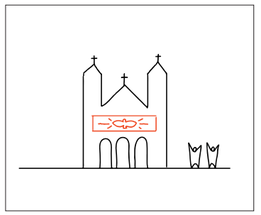
Pentru parteruri comerciale se pot permite elemente moderne, care să se încadreze în imaginea de ansamblu.



Jgheaburile se vor realiza din materiale de calitate. Materialele plastice sunt interzise.



Nu se acceptă publicitatea pe clădirile din zona protejată.



Lucrările de restaurare vor ține cont de caracterul unic al clădirii respective



470 Cazinoul Constanța.



471 Casa cu lei, Constanța.



472 Tomis, Constanța.



473 Restaurarea unei clădiri din 1920 in Londra.



474 Restaurarea Neues Museum în Berlin de către arhitectul David Chipperfield. Intervenție realizată pe o clădire distrusă.



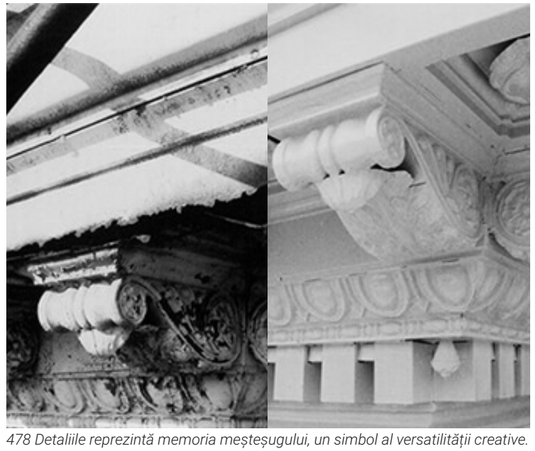
475 Procesul de intervenție poate căpăta și o imagine reținută urmărind linia subtilă a arhitecturii.



476 Există soluții tehnice pentru restaurarea detaliilor complexe.



477 Restaurarea readuce în circuitul orașului fragmente uitate.



478 Detaliile reprezintă memoria meșteșugului, un simbol al versatilității creative.

Tratarea clădirilor reprezentative

În cazul clădirilor reprezentative, orice lucrare de intervenție asupra obiectelor de arhitectură trebuie să urmărească un grad ridicat de responsabilitate. Datorită vizibilității acestor lucrări, rezultatul exprimă nivelul privind organizarea comunității.

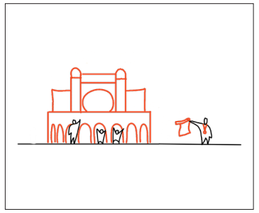
Finalizarea corectă a tuturor pașilor în acest caz dezvoltă logistica administrației locale și permite definirea unor proceduri funcționale, precum și a unor bugete reale, ce pot fi aplicate și pentru proiecte viitoare.

Totodată, este importantă implicarea actorilor locali, precum arhitecți, constructori, producători de materiale și funcțiile conexe, specialiști din exteriorul localității, dacă este cazul. Astfel, se dezvoltă și un proces de actualizare a cunoștințelor profesionale.

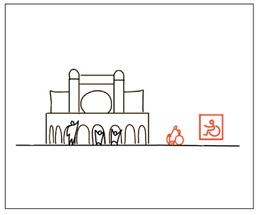
Proiectele de intervenție pentru clădiri publice trebuie să se adapteze și la noile cerințe de accesibilitate. Totuși, echipamentele sau soluțiile propuse nu trebuie să interfereze cu imaginea arhitecturală.

Din punctul de vedere al funcțiunii, vizibilitatea locațiilor permite și dezvoltarea de noi funcțiuni acolo unde este cazul. Succesul noilor utilizări se leagă și de expunerea de care au parte în oraș

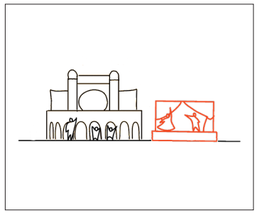
Obiectele importante ale orașului reprezintă munca generațiilor anterioare și e necesară respectarea ei printr-o tratare onestă, ce dezvoltă o atitudine de bune practici pentru noile generații.



Clădirile reprezentative trebuie să fie supuse unui proces exemplar de restaurare.



Noile intervenții trebuie să se adapteze și la cerințele de accesibilitate.



Clădirile reprezentative pot deveni suport pentru evenimentele sociale și culturale importante din cadrul localității.

E.2

inserții noi /
2.1 _ principii urbanistice de intervenție

Întreaga zonă centrală protejată va face obiectul unui P.U.Z. extins atât pe zona protejată, cât și pe conturul de 100 metri de la limita acesteia, inclusiv tentaculele formate de suprafețele tangente sau secante ale ariilor de protecție de 100 metri ale monumentelor izolate.

În vederea autorizării, sunt necesare justificări suplimentare prin desene, fotomontaje, machete pentru orice intervenție asupra clădirilor declarate sau propuse a fi declarate monumente de arhitectură, asupra celor cu valoare arhitecturală sau de acompaniere ambientală, ca și pentru amplasarea, configurarea volumetriei și pentru aspectul arhitectural al unor noi clădiri și amenajări exterioare sau pentru demolarea unor construcții parazitare; toate acestea vor fi ilustrate în relație cu monumentele istorice și cu clădirile cu valoare arhitecturală și ambientală existente în imediata vecinătate, pe o rază de 100 m și în zona de co-vizibilitate.

De la caz la caz, se pot solicita studii suplimentare de inserție, studiu istoric, studiu de siluetă, studiu de impact, în vederea autorizării. Orice nouă intervenție va fi necesar să se încadreze în prevederile unui P.U.Z. care să cuprindă întreaga zonă centrală protejată, fiind exclusă acordarea autorizației de construire numai pe baza unor Planuri Urbanistice de Detaliu. Toate prevederile actualului regulament pentru această subzonă vor fi preluate și detaliate în viitorul P.U.Z., având în vedere faptul că acestea provin ca cerințe de la scara de ansamblu a întregului municipiu și a întregii zone centrale.

Se admit conversii și extinderi pentru funcțiuni publice de interes supra-municipal și municipal (administrative, culturale, de învățământ etc.) și pentru funcțiuni de interes general, ca funcțiuni terțiare superioare (birouri diverse, în special profesionale și specializate, media, edituri, agenții), funcțiuni extrateritoriale și funcțiuni cu caracter comercial și de petrecere a timpului liber (eventual însoțite de o specializare a străzilor, mai ales pietonale, prin predominanța fie a unui comerț de obiecte de artă, bijutieri și consignații, fie a unor cafenele, ceainării, mici restaurante specializate, distracții, mici hoteluri, pensiuni, cluburi, sedii ale unor asociații etc.).

Se admite extinderea vadurilor comerciale pe toate străzile din cadrul „Peninsulei” și utilizarea pentru funcțiuni cu caracter public, atractive pentru turism, a curților clădirilor, a subsolurilor și a mansardelor.

Se admite acoperirea cu sticlă a curților, în vederea transformării lor în spații funcționale interioare.

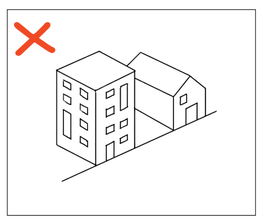
Se menține funcția de locuire într-o pondere de minim 30% din aria construită desfășurată pe ansamblul subzonei și în cadrul fiecărei operațiuni urbanistice în parte.
Este obligatorie dispunerea la parterul clădirilor a funcțiunilor deschise accesului publicului. Se admit funcțiuni care nu permit accesul liber al publicului în clădire, la nivelul parterului clădirilor, numai cu condiția ca acestea să nu alcătuiască fronturi mai lungi de 1/3 din lungimea străzilor și să nu fie adiacente mai mult de două astfel de clădiri, pentru a nu se compromite șansa creării vadurilor comerciale atractive pentru pietoni.

Se interzice orice schimbare a configurației parcelarului existent prin comasări sau subîmpărțiri.În cazul utilizării funcționale a mai multor parcele pentru o nouă construcție, se va menține exprimarea în plan și în arhitectura fațadelor a amprentelor parcelarului anterior.

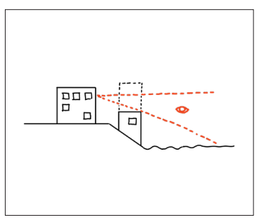
Pentru construcțiile noi, dimensiunea minimă recomandabilă a parcelei construibile este de 350 metri pătrați, cu un front minim la stradă de 15.0 metri, în cazul fronturilor continue, și 18.0 metri, în cazul fronturilor discontinue.

Pentru parcelele mai mici de 150 metri pătrați, se recomandă gruparea lor cu parcele învecinate, iar dacă acest lucru nu este realizabil în cadrul unei limite de timp rezonabile, modul de utilizare a parcelei va fi decis pe baza unui Plan Urbanistic Zonal, aprobat conform legii, sau a unor Planuri Urbanistice de Detaliu, dacă a fost aprobat Planul Urbanistic Zonal al „Peninsulei”.

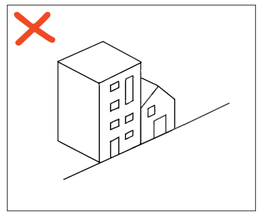
Zona istorică reprezintă nucleul cultural al unui oraș. Dezvoltarea ei depinde de un regulament urbanistic responsabil.



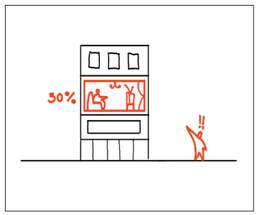
Când se realizează o construcție nouă, nu se vor lăsa calcane descoperite.



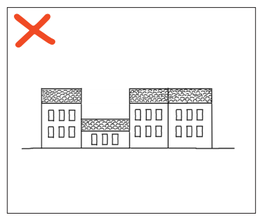
Pentru construcțiile realizate pe taluzuri, nu se vor crea bariere vizuale.



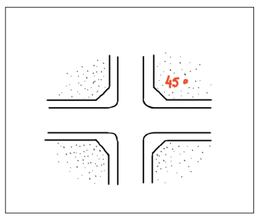
Totodată, construcțiile noi nu vor genera calcane suplimentare.



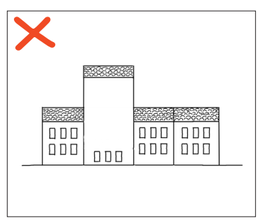
Construcțiile noi vor trebui să asigure un spațiu destinat locuirii de minim 30% din suprafața desfășurată.



Se va urmări integrarea armonioasă a noii construcții cu zona imediat învecinată.



Clădirile pe colț vor fi tratate prin teșire la 45 de grade.



Accentele verticale sunt permise numai în locuri definite prin regulamente.



479 Corrubedo, Spania.



480 Geneva, Elveția.



481 Berlin, Germania.



482 Geneva, Elveția.



483 Bremen, Germania.



484 Zamora, Spania.

E.2

inserții noi /
2.2 _ aspectul clădirilor

Orice intervenție asupra fațadelor existente, ca și modul de realizare a fațadelor unor completări sau extinderi, necesită un studiu de specialitate, avizat conform legii.

Orice intervenție asupra monumentelor de arhitectură declarate sau propuse a fi declarate se va putea realiza numai în condițiile legii; pentru restul clădirilor și pentru noile clădiri propuse se va ține seama de caracterul zonei, de exigențele create de o distanță mai mică de 100 metri de monumentele de arhitectură existente și propuse și de caracteristicile clădirilor din proximitate ca volumetrie, arhitectură a fațadelor, materiale de construcție, firme, afișaj; în aceste unități de referință, arhitectura se va subordona cerințelor de coerență la scara Peninsulei și la cea a zonei centrale.

Relieful fațadelor va ține seama la nivelul parterului de interdicția de dispunere a treptelor, băncilor sau altor elemente care ies din planul fațadei, cu anumite excepții bine justificate.

În cazul conversiei parterului clădirilor în spații comerciale, vitrinele de expunere se vor limita strict la conturul anterior al ferestrelor.

Se interzice adoptarea unor finisaje diferite la parterul comercial al clădirilor cu două sau mai multe niveluri.

Firmele și reclamele vor face obiectul unei avizări speciale privind localizarea, dimensiunile și forma acestora; se interzice orice dispunere a firmelor care înglobează parapetul etajului superior și desfigurează astfel arhitectura clădirii; se admit firme dispuse perpendicular pe planul fațadelor numai în cazul străzilor înguste de 4.0 - 6.0 metri.

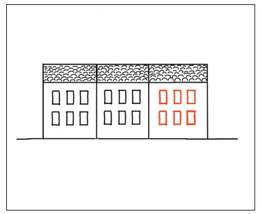
Învelitorile acoperișurilor vor fi realizate din olane și vor fi prevăzute cu opritori de zăpadă; lucarnele vor respecta configurația tradițională.

Se interzice realizarea de calcanele vizibile din circulațiile publice sau de pe înălțimile înconjurătoare.

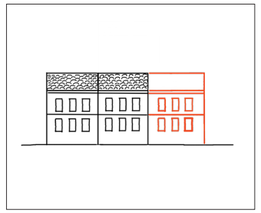
Amplasarea de antene TV satelit, sau a oricăror obiecte asemănătoare pe fațadele vizibile din circulațiile publice este interzisă.

În vederea autorizării, pot fi cerute studii suplimentare de inserție pentru noile clădiri și justificări grafice, fotomontaj sau machetă pentru intervenții asupra clădirilor existente.

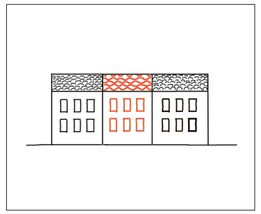
Deoarece vizibilitatea zonei influențează la nivel național imaginea orașului, respectiv a comunității, orice inserție nouă trebuie să atingă prestanța deja consacrată a monumentelor existente. În primul rând, intervențiile trebuie să aibă rolul de complementaritate.



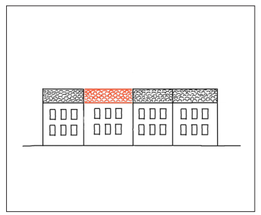
Inserțiile noi vor prelua elemente generale de la clădirile imediat învecinate.



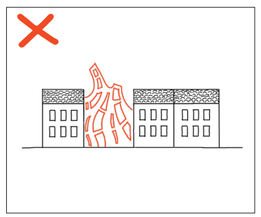
Registrele alăturate vor fi preluate de către noile construcții.



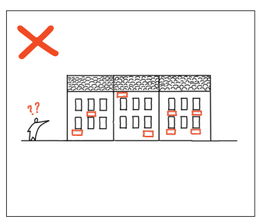
Materialele folosite se vor încadra în context și nu se vor folosi expresii plastice nearmonioase.



În cazul noilor șarpante, se va folosi tipul de învelitoare existent în zonă.



Se va evita o expresie arhitecturală complicată în raport cu clădirile vecine.



Construcțiile noi nu vor avea atașate pe fața de corpuri de instalații.



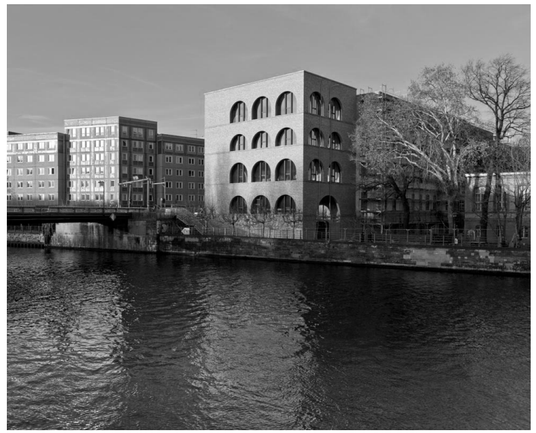
485 Berlin, Germania.



486 Londra, Anglia.



487 Madrid, Spania.



488 Berlin, Germania.



490 Geneva, Elveția.



492 Londra, Anglia.



489 Londra, Anglia.



491 Luxemburg, Luxemburg.

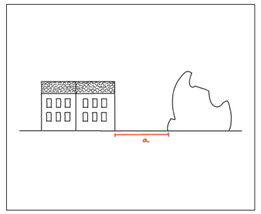
Inserarea de noi land-mark-uri

În cadrul orașului, se propun o serie de proiecte ce au scopul de a revitaliza comunitatea sau imaginea acesteia. Noile propuneri se pot axa pe funcțiuni culturale sau de petrecere a timpului liber (loisir), pentru a atrage mai mulți oameni să folosească zona de implementare și spațiul public aferent.

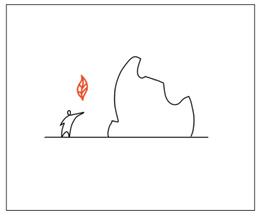
Orice proiect de amploare trebuie să ia în considerare contextul său cultural, dar și caracteristicile fizice. Proximitatea dintre clădirile existente și noile centre trebuie să permită zonei existența unui spațiu tampon. Altfel, pot apărea conflicte stilistice ce îngreunează perceperea spațiului public ca un tot armonios.

În stadiul de propunere și proiectare, trebuie luat în considerare necesarul de infrastructură suplimentară, precum și cerințele de eficiență la momentul respectiv. Totodată, accesibilitatea și integrarea spațiului public devin cerințe importante de satisfăcut.

reguli

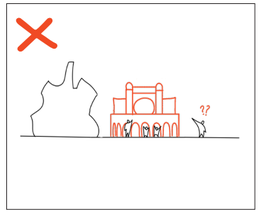


Clădirile iconice noi se vor amplasa la o distanță definită, pentru a nu modifica scara locului.



Totodată, trebuie să respecte standardele actuale de eficiență energetică și sustenabilitate.

Noile centre trebuie să ia în considerare necesarul de infrastructură.



Noile clădiri iconice nu trebuie să acapereze monumentele existente.

Un proiect iconic reprezintă expresia prezentului cu privire la aspirațiile comunității și la poziția culturală a acesteia din acel moment.



493 Madrid, Spania



494 Valencia, Spania.



495 Paris, Franța.



496 Lyon, Franța.



497 Metz, Franța.



498 Szczecin, Polonia.



499 Paris, Franța.



500 Londra, Marea Britanie.

E.2

inserții noi /
2.3 _ propunere și model de intervenție _ Constanța

Spatiile centrale trebuie sa fie „penetrabile”pentru a satisface nevoile de comunicare si contact social ale grupurilor sociale.

Prin propunerea de regenerare urbana se urmaresc atingerea urmatoarelor obiective:

- punerea in valoare a traseelor principale
- continuarea traseului existent principal, care reprezinta coloana vertebrala a Peninsulei Constanta
- stabilirea inceputului si sfarsitului de traseu – „capetele traseelor”
- stabilirea unor repere pe parcursul traseelor
- continuitatea fondului construit – regenerarea acestuia
- stabilirea de functiuni portrivite pe fiecare zona si insula din Peninsula Constanta
- implementarea de spatii verzi acolo unde sunt necesare si posibile
- introducerea de zone de parcare functie de zonele de interes

Zona Peninsulei Constanta poate fi caracterizata prin cele 5 criterii spatiale de definire a unei arii iurbane: axa, nodul, limita, districtul si reperul, mod de abordare a cercetarii de teren initiat de catre Kevin Lynch.
- Axa
- Nodul
- Limita
- Districtul
- Reperul

Centrul/centralitatea reprezinta un mod de a orienta, a concentra sau a grupa in jurul unui nucleu interesant.

Centru urban reprezinta „inima” oricarui oras mare, zona ultacentrala, care in general concentreaza cele mai importante valori, cea mai intensiva dezvoltare a constructiilor si cea mai mare concentrare de trafic pietonal si rutier – DGU (Dictionar de geografie umana, ed. Corint 1999). „Centralitatea/centrul se asociaza cu ideile si miturile creatiei si universului: legea CREATIEI, Babilonul, Turnul Babel.” „Centrul/centralitatea asociate cu ideea de putere, prestigiu, simbol spiritual, reprezentare - a se vedea si semnificatia „Pietei Centrale”(Camillo Sitte – Arta construirii oraselor).

Centrul si organismul uman comparatie cu „organismul urban”:

- Creierul uman reprezinta centrul de comanda, dar prexul solar – centrul energetic
- Referitor la centrul dintr-un oras, acesta este locul in care se creaza conexiuni, contacte sociale intense, dar este si un centru functional, de concentrare a institutiilor, de prestigiu, etc.

Ca elemente care se regasesc in general intr-o zona centrala dintr-un oras, sunt:

- Specializarea: case de schimb, librarii, informatii
- Activitati specifice
- Atractivitate – accesibilitate – permeabilitate (accesibile din mai multe directii, opace – greu de traversat etc.)
- Prezenta spatiilor publice – noduri – piete
- Continuitatea unor functiuni
- Raportul locuire – activitati (locuirea nu e functiune dominanta, a se vedea cazul oraselor american e si disparitia locuirii in primele decenii ale sec. XX; disparitia amestecului de functiuni si segregarea urmarita consecvent in deceniile postbelice a condus la critica dezvoltarii urbane a oraselor americane de catre J. Jacobs – a se vedea Death and Life of Great American Cities, 1961)
- Motivatia apartenentei la zona centrala: reprezentativitate, densitate, fluxuri, Rh, structura sociala, distanta, durata
- Mijloace de acces: transport in comun
- Ponderea cladirilor de locuit in total cladiri, raport populatie permanenta/vizitatori

„Zona centrala trebuie sa fie un loc care aduna, polarizeaza interese, activitati, persoane, etc.” Zona centrala a orasului medieval in general, reprezenta locul de manifestari religioase, al targurilor comerciale (schimburi comerciale, etc.) sau evenimente de pedepsire a populatiei, executie etc. Cele 3 elemente „palatul”, „catedrala” si „targul” erau esentiale orasului medieval.

Peninsula Mun. Constanta este o zona centrala multipolara, caracterizata prin centru istoric, centru cultural, centru de loisir, conectate de cate un ax comecial si unul de promenada.

Analiza zonei centale se poate face si din punct de vedere al modului de formare, forma, functii, specializare, structura sociala, structura fondului construit, reprezentativitate. Una dintre problemele majore ale unui centru este relatia dintre nou si vechi, iar asimilarea de noi functiuni duce la o permanenta evolutie si dezvoltare a zonei centrale.

Transformarea sau modelarea zonei centrale este rezultatul combinat al politicilor publice si initiativelor private. In functie de echilibrul celor 2 „forte, zona centrala se transforma intr-un mod coerent sau haotic. Jane Jacobs aprecia ca fortele care modeleaza si guverneaza spatiul public sunt „votul si banul”. Politicile urbane care pot interveni in gestionarea zonei centrale sunt legate de serviciile publice (retele edilitare, trnasport in comun, salubritate etc.), asistenta sociala, reabilitarea fondului construit, terenuri (controlul speculei imobiliare), protectia spatiilor plantate si a mediului urban, atragerea de investitii in domeniul serviciilor.

Terenurile din zonele centrale au un grad de ocupare cat mai mare, datorita nevoilor economico-financiare si a nevoii de reprezentativitate. Trebuie avut in vedere caracterul si capacitatea suport a zonei centrale pentru ca interventiile in zona centrala sa se incadreze in limite rezonabile.

Este foarte important ca zona centrala sa fie in relatie permanenta cu elementul natural major, sa se puna in valoare aceasta relatie, in cazul acesta: Marea Neagra pe toate cele trei laturi, Est (inclusiv plaja si portul Tomis), Sud (inclusiv faleza din dreptul Cazinoului) si Vest (inclusiv Portul industrial). In prezent, nu este suficient de valorificata relatia dinre centrul vechi si Marea Neagra, fiind obturata prin interventiile din anii ,70 si ‘80 cand au fost realizate cartierele de locuinte colective Faleza Nord si Faleza Sud.

Tipul zonei centrale a Municipiului Constanta este centric fiind caracterizat prin accesibilitate, extindere, relatia cu orasul, relatia cu teritoriul si functionalitatea.

Problemene zonelor centrale in general, sunt:

- Congestie – decongestie
- Fluenta traficului auto, disfunctii interne
- Reconversia functionala a constructiilor vechi
- Animatia, aglomeratia
- Spatiile publice (zone de comunicare – manifestari, spectacole, festivaluri)
- Pierderea/regasirea identitatii
- Impactul turismului
- Salubrizarea
- Amenajarea spatiilor plantate
- Locuirea.

Problema majora este managementul/administrarea zonei centrale.

Alte probleme (critice, care necesita interventie):

- Accesibilitate, tranzitare, locuibilitate, concentrare de functiuni – supraaglomerare
- Limitarea fizica a dezvoltarii zonei impusa de constrangerile fondului construit
- Conservarea texturi istorice, protejarea valorilor arhitectural - urbanistice.

Problematica generala a zonelor centrale este exprimata de dilema: coexistenta (integrare) sau separare (specializare) functionala?
Gentrificarea = „Infiltrarea de persoane cu pregatire ridicata si venituri mari in zonele centrale” (iau locul celor cu venituri medii si mici care au ocupat locuitele parasite in anumite etape – in general este un fenomen postbelic in Europa) familii cu venituri ridicate si cu un nivel educational ridicat.”

„Renovarea fondului construit al zonelor centrale, investitii noi si schimbarea regimului de proprietate de la chiriasi la proprietari.”

Filteringul: proces prin care o schimbare a valorii reale a constructiilor existente conduce la ocuparea acestora de catre diferite grupuri sociale; filteringul poate fi pasiv (reabilitare, gentrificare, imbunatatirea serviciilor prin utilizarea puterii financiare si sociale) sau activ (relocare in zone cu o grupare de servicii mai atractive); daca la inceput era un fenomen pozitiv, ulterior devine negativ la un anumit nivel de degradare a fondului de locuit, sau reconversie functionala.

- Invechirea si degradarea fondului construit duce la o cadere a locuintei in ierarhia sociala
- Efectul in lant asupra pietei locuintei – inversarea structurii sociale centru/periferie (cei cu venituri mari pleaca din centru in zone mai atractive, iar cei cu venituri medii se muta in centru)
- Inversarea structurii sociale nu rezista din cel putin doua motive: a) problema deplasarii la locul de munca si b) lipsa serviciilor adecvate la periferie.

Pierderea atractivitatii zonei centrale din marile orase si caderea pietei imobilare nu poate fi compensata decat prin politici adecvate (ex: legislatia permisiva din Marea Britanie in dec. 5 al sec. XX – „Improvement grants”).

Circulatia in zonele centrale:

Pentru o functionare cat mai buna a zonei centrale istorice – Peninsula Constantei, trebuie ca aceasta sa devina pietonala in totalitate, lasand acces carosbil perimetral si in anumite zone rezidentiale. Acest fapt este necesar pentru ca pietonul sa poata citi integral spatiul public si sa il utilizeze la capacitatile sale maxime.

Segregarea fluxului pietonal de cel auto va ajuta la conservarea fondului construit existent si la implementarea celui propus. Prin eliminarea traficului auto se va reduce substantial poluarea in centrul istoric al Constantei, aerul devenind mult mai curat si datorita vegetatiei propuse. „Evolutia istorica inchide un ciclu: pieton-automobil-pieton”.

Spatiile pietonale sunt foarte importante pentru oras, acestea reprezinta practic orasul si il pun in valoare. Pieton parcuge spatiul public din nevoia de socializare, pentru organizarea unor evenimente, manifestari publice, lucruri importate pentru pieton.

In elaborarea acestui ghid de reablilitare a peninsulei Constanta, s-au cercetat o serie de documentatii, studii realizate in orase cu probleme similare, in care s-au implementat anumite elemente, efectul acestora, studii asupra tesutului nostru existent, asupra circulatiilor, functiunilor, necesitatile oamenilor, etc. si propunerea de restructurare a acesteia intr-o maniera care sa puna in valoare cladirile de valoare existente, vestigiile orasului antic Tomis si care sa “repare” fronturile insulelelor, sa creeze piatete pentru public cu caracter distinctive, etc. .

Pentru zona centrala din orasele mari sunt importante urmatoarele elemente: marimea zonei centrale, rolul teritorial, istoria si evolutia, forma – geometria, pozitia – limitele, pozitia fata de axele majore, circulatia auto si pietonala, functiunile, dominantele volumetrice – simbolurile.

propunere densificare

Extinderi și refuncționalizări
Inserții noi
Parcaje noi
Inserții noi adiacente
Fond construit existent
Monumente

Aria
X
număr niveluri extindere
=
45 900 mp

Aria
X
număr niveluri
=
109 200 mp



501 Fondul construit.

s1 / d01



s1 / d02



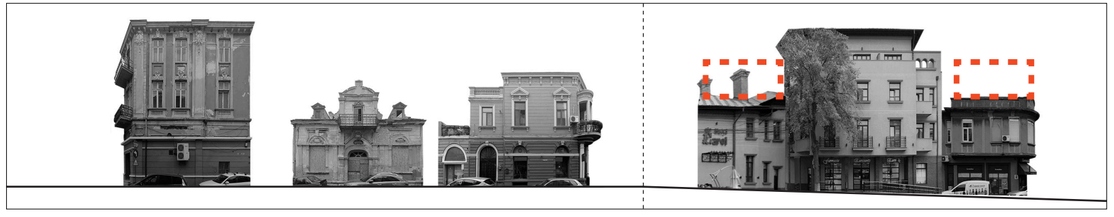
s1 / d03



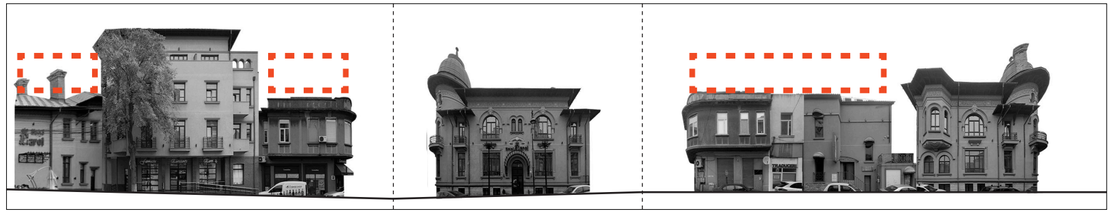
s1 / d04



s1 / d05

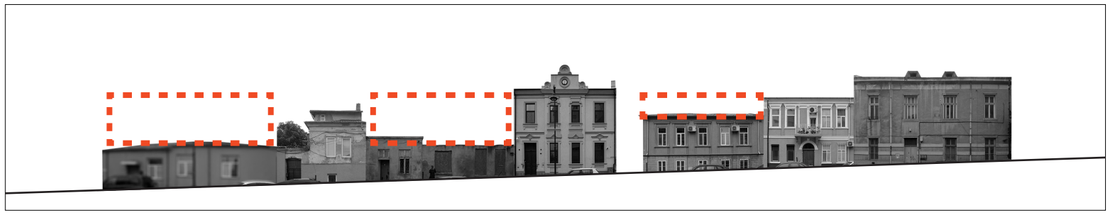


s1 / d06



Capitolul E

s1 / d07



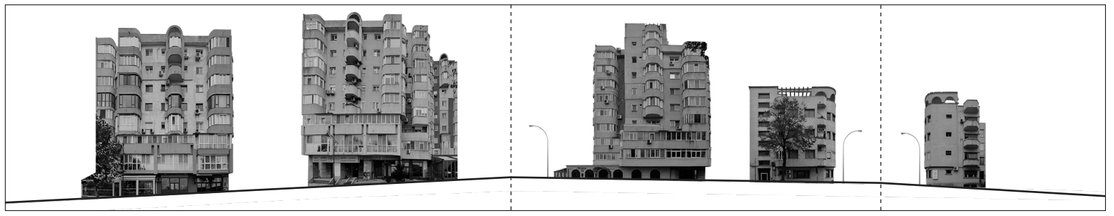
s1 / d08



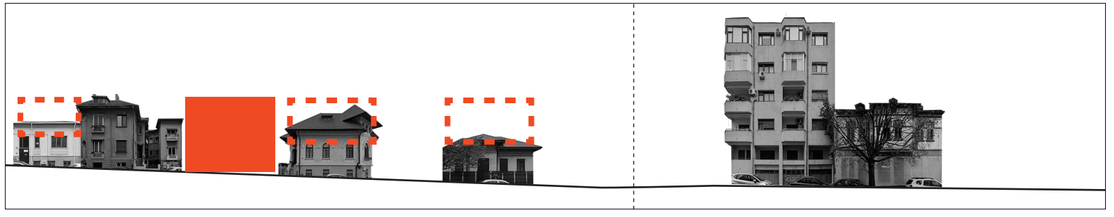
s1 / d09



s1 / d10



s1 / d11



s1 / d12



Capitolul E

s1 / d13



s1 / d14



s1 / d15



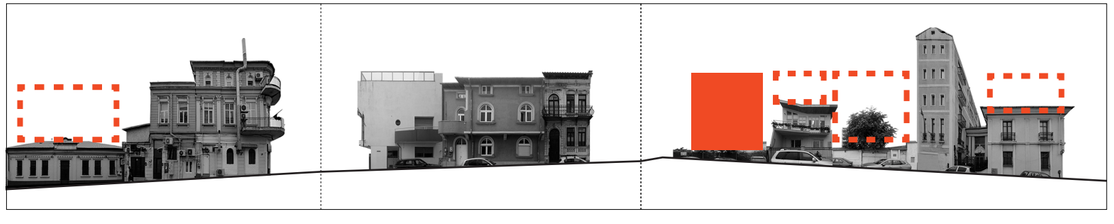
s1 / d16



s1 / d17

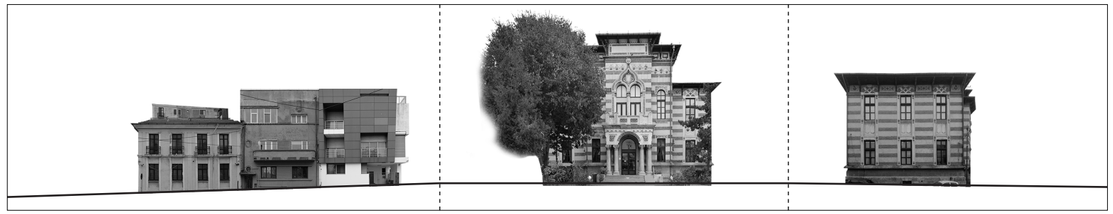


s1 / d18

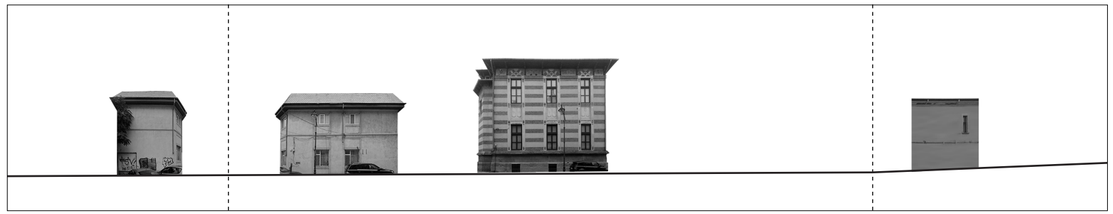


Capitolul E

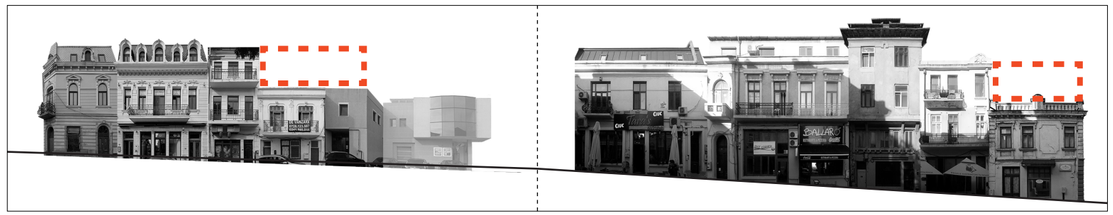
s1 / d19



s1 / d20



s1 / d21



s1 / d22



s1 / d23



s1 / d24



Capitolul E

f. proceduri /

f.1 model de intervenție /
1.1 _ creșterea calității arhitecturale _ Brașov

proceduri /

In urma analizei din punct de vedere urbanistic, arhitectural si sociologic a spatiului construit, concluziile cercetarii noastre au determinat necesitatea crearii unui plan general destinat dezvoltarii spatiului public si privat in mod unitar si coeziv. Identificarea si ilustrarea acestei directii unitare, condensata intr-un ghid, a devenit misiunea noastra, considerand ca acesta are potentialul de a participa activ, sub forma unei unelte primare si vitale, in cresterea calitatii vietii. Determinarea pasilor si a documentelor care urmeaza a fi elaborate fac parte dintr-o schimbare fundamentala in abordarea planificarii si dezvoltarii urbane la nivel national.

Directia centrala in crearea planului reprezinta conturarea caracterului urban al acestuia, reunind principiile de baza pentru planificare si pregatirea dezvoltarii spatiului public. Pilonii acestuia vor fi emisi prin evaluarea elementelor de influenta asupra calitatii acestuia: executie, gestionare, intretinere, utilizare, precum si criterii economice si legislative. Pentru a emite in mod obiectiv si structurat directiile principale de influenta, este necesar ca metodologia sa aiba o baza teoretica, analitica, precum si abordarea elementelor privind strategia, tactica, conceptul si implementarea.

Ilustrarea si diseminarea planului de dezvoltare a spatiului public va contine un element central important: crearea unei harti cu evidentierea si marcarea celor mai importante spatii publice, considerand ca strategiile de prioritizare a investitiilor vor avea rolul de potentare si alimentare a acestora, in vederea prevenirii degradarii si declinului prin destructurare.

O unealta de lucru care va condensa principiile de dezvoltare elaborate o va reprezenta elaborarea unor planuri conceptuale pentru definirea unor zone cu caracter unitar sau pentru spatii publice. Aceste planuri conceptuale pot fi pregatite ca parte integranta a Planului de dezvoltare a spatiului public din Constanta sau in complementaritate cu acesta.
In timp, suita de planuri de valorificare a zonelor sau spatiilor publice pot avea rol de baza in pregatirea planului de investitii, dar pot fi si documente conceptuale pentru directionarea pe termen lung a lucrarilor care asigura crearea unor spatii calitative: identificarea investitiilor necesare, crearea unui plan de reparatii si intretinere, actualizarea stadiului tehnic.

Acestea vor fi dezvoltate si se vor subordona integral Planului Urbanistic General, detaliind principiile existente de functionare a localitatii prin aplicarea judicioasa a acestora in dezvoltarea spatiului public si amenajarea spatiala a peisajului, rezultatul previzionat fiind o ilustrare aplicata a directiei ghidului de planificare. Planurile conceptuale rezultate vor putea fi folosite independent, dar si ca parte dintr-un plan general detaliat, astfel, vor rezulta: planuri spatiale pentru zone definite, planul de reglementari, planuri ilustrand posibilitatea de utilizare a terenurilor, etc.

Prin dezvoltarea sistematica a planurilor conceptuale, se asigura intrunirea nevoilor care difera in timp si o abordare principiala pe termen lung. Deoarece acest proces nu a existat pana in prezent, suplimentarea planurilor omologate urbanistice prin aplicarea dinamica a regulilor in diverse locatii, identificate a fi de interes pentru dezvoltarea orasului, este o abordare pragmatica si realista care poate genera rezultate imediate in viitorul apropiat, precum si ajuta la acoperirea cuprinzatoare a teritoriului.

Principalul motiv pentru emiterea acestui tip de documente este posibilitatea de adresabilitate intr-un termen scurt a nevoilor identificate si de a influenta, cat mai rapid si in timp real, interventiile private si corelarea acestora cu proiectele privind spatiului public. Astfel, prin generarea unor planuri conceptuale coordonatoare, se permite relationarea si influentarea reciproca a investitiilor publice si private, facandu-le pe ambele mai viabile si oferind un context de dezvoltare coordonata si coeziva. Rezultatul obtinut prin aplicarea unei astfel de politici va reprezenta un spatiu dezvoltat in mod cuprinzator, ca un intreg, si un oras care creste fluid si natural, prin crearea unor inter-relationare si simbioza, si nu doar prin subordonare.

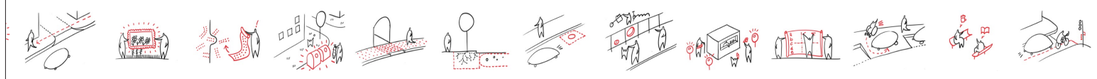
Faptul ca pana in prezent nu a existat o abordare holistica, coordonatoare si conceptuala asupra domeniului public a dus la deficientele identificate in dezvoltarea domeniului public si a spatiului public din orasul Constanta, si astfel se determina necesitatea obiectiva a elaborarii acesui document centralizator. Efecte lipsei unei directii unitare, sustinuta de unelte usor de aplicat, se obsera cu precadere in zonele de interes ale orasului, zone cu mare potential din punct de vedere social si economic. Absenta unei strategii integrate de dezvoltare urbana conduce in mod vizibil la dezvoltarea nesustenabila si functionarea deficitara, iar abordarea unor directive exagerat de restrictive reduce nivelul de atractivitate pentru investitori si dezvoltatori, fie ei privati sau publici. Solutia adaptata nevoilor contemporane este realizarea unei metoda care coordoneaza abordarile, cu accent major asupra procedurii, dar care genereaza un regulament aflat in flux continuu si care sa permita ajustari.

Dintre zonele de interes determinate pe raza zonei metropolitane a municipiului Constanta, am identificat ca arealul cu o necesitate prioritara de dezvoltare si structurare acuta ca fiind zona Peninsulara, in primul rand datorita importantei istorice care necesita interventii urgente pentru prezervarea sa, precum si datorita pozitionarii sale geografice. Intrucat perimetrul identificat cuprinde, in esenta, punctul zero al orasului, centrul fizic si istoric, acesta contribuie masiv la identitatea orasului, iar o reabilitare si directionare pozitiva a acestei zone are potential sa aiba cel mai mare impact in dezvoltarea urbana, dar si in influentarea directiei optime pentru alte zone de interes.

Prague Public Space Design MANUAL

Urban Design Section

2014/06



PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR Praha

„Institutul de planificare și dezvoltare din Praga (IPR Praga) este organismul responsabil de dezvoltarea conceptului din spatele arhitecturii orașului și a dezvoltării urbane. Este o organizație finanțată de Praga și reprezintă orașul în problemele de amenajare a teritoriului.

Obiectivul manualului de proiectare a spațiului public din Praga, aprobat în iunie 2014, este transformarea treptată a capitalei Cehiei într-un oraș plăcut, care atrage oamenii în spațiul public. Manualul conține reguli și recomandări pentru atingerea obiectivelor stipulate și descrie procedura optimă pentru pregătirea și executarea investițiilor.

Creșterea calității vieții în oraș este o temă care pătrunde toate documentele redactate la IPR Praga. „*

* http://en.iprpraha.cz/clanek/1361/public-space



Prague Public Space Design **MANUAL** :

A Introduction
- A.1 Purpose of the manual and its use
- A.2 Navigation through the document
- A.3 Quality of public space is the foundation for quality of life in the city

B Typology
- B.1 Traditional types of public space
- B.2 Specific and additional forms of public space

C Layout
- C.1 Layout of the streetscape
- C.2 Parts of public space

D Elements
- D.1 Materials and surfaces
- D.2 Trees and vegetation
- D.3 Traffic elements and technical infrastructure
- D.4 Outdoor lighting
- D.5 Street furniture
- D.6 Buildings and facilities for services
- D.7 Structures to facilitate movement and access
- D.8 Outdoor advertising
- D.9 Art in public spaces

E Annexes
- E.1 Bibliography
- E.2 Authors

+

→ [Prague Public Space Development **STRATEGY** / Proposal]



ISBN 978-80-87931-48-6





Banca Mondială, împreună cu echipe de profesioniști dezvoltă documentații în vederea obținerii unui spațiu public coerent și adaptat la cerințele locale, precum și la resursele existente. Respectivele documentații se aplică la nivel de proceduri sau de implementare propriu-zisă a strategiilor de revitalizare.

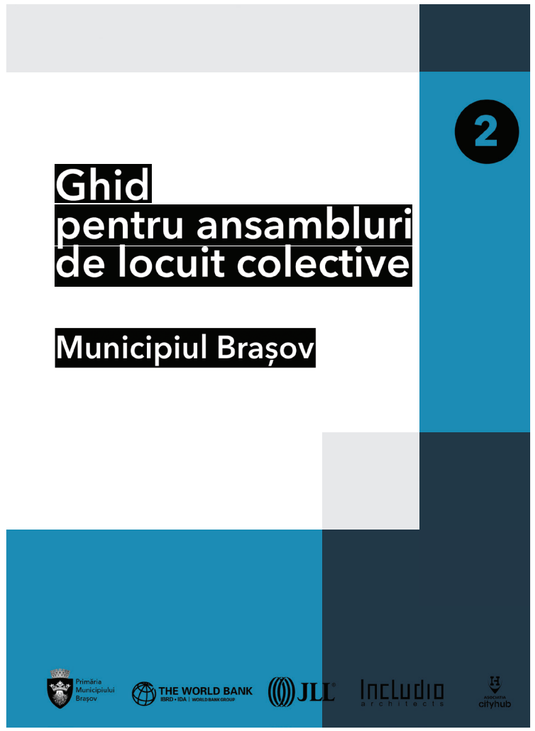
Împreună cu instituțiile administrative naționale și unitățile decizionale locale, se dorește îmbunătățirea cadrului construit și clarificarea demersului necesar unei dezvoltări sustenabile. Respectivii pași au menirea de a crește calitatea vieții în orașele românești.

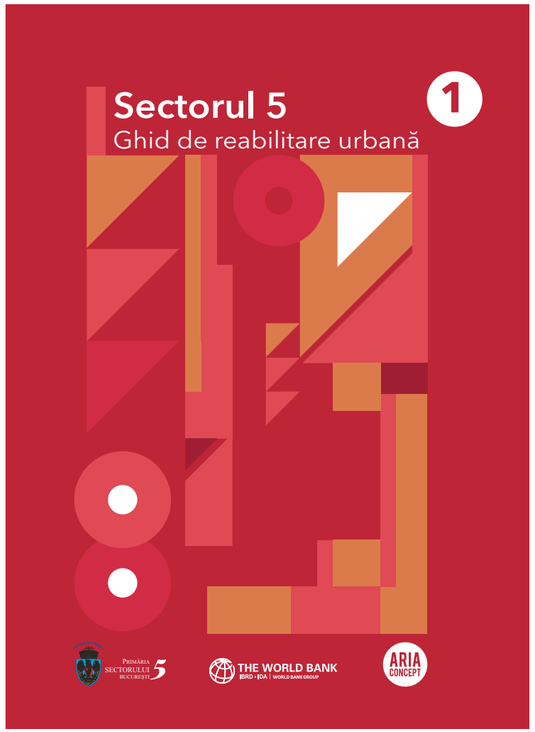







1
Ghid
de reabilitare
urbană
Municipiul Brașov
Primăria Municipiului Brașov
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
ARIA CONCEPT
cityhub


2
Ghid
pentru ansambluri
de locuit colective
Municipiul Brașov
Primăria Municipiului Brașov
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
JLL
Includio
ARCHITECTS
cityhub


Sectorul 5
Ghid de reabilitare urbană
1
PRIMĂRIA SECTORULUI 5 BUCUREȘTI
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
ARIA CONCEPT


Sectorul 5
Ghid de reabilitare urbană
2
PRIMĂRIA SECTORULUI 5 BUCUREȘTI
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
ARIA CONCEPT


3
Ghid
pentru refațadizarea
locuințelor colective
Municipiul Brașov
Primăria Municipiului Brașov
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
filofi trandafir și arhitectură


4
Piața Sfatului
Str. Nicolae Bălcescu
BRAȘOV - GHID DE ACUPUNCTURĂ URBANĂ
Primăria Municipiului Brașov
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
BA AB


Sectorul 5
Ghid de reabilitare urbană
3
PRIMĂRIA SECTORULUI 5 BUCUREȘTI
THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP
filofi trandafir și arhitectură

model de intervenție /
1.1 _ creșterea calității arhitecturale _ Brașov

„ Model de intervenție pentru creșterea calității arhitectural-ambientale a clădirilor din zona de protecție a monumentelor istorice si pentru zone construite protejate in Municipiului Brașov

procedură de aplicare a Legii 153/2011 modificată și completată de Legea 166/2016 privind măsuri de creștere a calității arhitectural-ambientale a clădirilor

Cuprins

1. Inventarul clădirilor din zona de protecţie de arhitectură a Municipiului Brașov
2. Comisia tehnică pentru aplicarea legii
3. Procedura de aplicare a legii
4. Intervenții care beneficiază de grant, finanțate parțial din bugetul local și parțial de proprietari
5. Intervenții care beneficiază de facilitățile legii 153/2011 modificata si completata prin, legea 166/2016, finanțate integral de proprietari
6. Mici intervenții cu avizul arhitectului șef, finanțate integral de proprietari
7. Modalități de finanțare
8. Legislația aplicabilă

Prezentul Regulament reprezintă o procedură de aplicare a prevederilor Legii 153/2011 completată și modificată de legea nr. 166/2016 privind măsuri de creștere a calității arhitectural-ambientale a clădirilor din zonele de protecție de arhitectură ale localităților. Regulamentul stabilește modul de intervenție asupra clădirilor din zona de protecție de arhitectură, pe zone prioritare de intervenție, în concordanță cu programul multi-anual de realizare a intervențiilor pentru protejarea și conservarea patrimoniului construit. Regulamentul se aplică tuturor clădirilor cuprinse în zona de protecție de arhitectură a Municipiului Brașov. Proprietarii acestor clădiri au obligația de a realiza lucrările de intervenție și protejare a clădirilor, dacă acestea prezintă degradări care pun în pericol viața, integritatea fizică, sănătatea și siguranța populației, care afectează calitatea mediului, a cadrului construit urban și a spațiilor publice.

1. INVENTARUL CLĂDIRILOR DIN ZONA DE PROTECȚIE DE ARHITECTURĂ

Inventarul stării clădirilor cuprinde toate clădirile din zona de protecție de arhitectură a municipiului Brașov. Au fost definite 5 zone prioritare de intervenție, care acoperă întreaga zonă de protecție de arhitectură așa cum este ea definită și delimitată prin Planul Urbanistic General al Municipiului Brașov și cu detaliile de patrimoniu cuprinse în Lista Monumentelor Istorice actualizată, publicată de Ministerul Culturii.

Inventarul clădirilor pentru zona prioritară 1 de intervenție, reprezentând zona protejată Cetatea Brașovului, este atașat prezentului Regulament.

Inventarul va fi completat cu celelalte 4 zone prioritare până în luna martie 2019.
Inventarul stării clădirilor este un document de lucru, care este permanent actualizat de Comisia tehnică, pe baza monitorizării pe teren, care este efectuată de Poliția Locală (inspectori disciplina în construcții), Direcția Județeană de Cultură Brașov și Asociația Împreună pentru Dezvoltarea Comunității-AIDC.

Comisia selecționează din inventar clădirile care prezintă degradări ale anvelopei care pun în pericol viața, sănătatea și siguranța populației, afectează calitatea mediului, a cadrului construit urban și a spațiilor publice.

Proprietarii acestor clădiri, care nu au luat din proprie initiativa masuri de reabilitare a anvelopei, vor fi notificați pentru a efectua obligatoriu intervenția în cursul anului următor.

Pe baza datelor din Notele tehnice de constatare și a datelor financiare primite de la proprietari, Comisia propune Consiliului Local sumele ce vor fi alocate în anul bugetar următor pentru clădirile selectate. În cazul apariției unor urgențe de intervenție neprevăzute, sumele vor fi direcționate pentru soluționarea urgențelor și se vor reanaliza clădirile programate în anul fiscal în curs.

Propunerile de intervenție anuale vor fi publicate pe pagina de Internet a Primăriei și a Direcției Județene de Cultură
Anexa 1- Inventarul zona prioritară 1 – Cetatea Brașov
Anexa 2 – Zone prioritare de intervenție
Anexa 3 - Criterii de intervenție

2. COMISIA TEHNICĂ PENTRU APLICAREA LEGII 153/2011 modificata si completata prin Legea 166/2016

Scopul Comisiei: abordarea unitară și coerentă a reabilitării patrimoniului construit prin aplicarea legii 153/2011 cu modificarile si completarile ulterioare.

Obiective
1. implementează in mod unitar și coerent programul multi-anual de creștere a calității arhitectural-ambientale în zona de protecție de arhitectură
2. coordonează intervențiile anuale
3. asigură monitorizarea și controlul unitar permanent al intervențiilor
4. monitorizează impactul intervențiilor asupra patrimoniului construit

Componența Comisiei
Comisia va avea ca membri reprezentanții instituțiilor și organizațiilor care contribuie la atingerea scopului:
Comisia e formată din x persoane:
1. Primăria Municipiului Brașov – x persoane – funcțiile
2. Direcția Județeană de Cultură Brașov – x persoane- funcțiile
3. Ordinul Arhitecților – Filiala Brașov –Covasna – Harghita – x persoane
4. Corpul experților tehnici – x persoane
5. Alți membri/colaboratori – expert studiu istoric, expert patrimoniu, Direcția Fiscală, Poliția Locală
6. Societatea civilă – x persoane – funcțiile

Membrii permanenți ai Comisiei sunt cei care reprezintă Primăria Municipiului Brașov, Direcția Județeană de Cultură Brașov, Ordinul Arhitecților Brașov și societatea civilă.

Membrii colaboratori ai Comisiei: Corpul experților tehnici, experți pentru studiu istoric, Direcția Fiscală și Poliția Locală participă facultativ, pe subiecte punctuale)

Activitățile Comisiei:
1. face programarea multi-anuală a notificărilor
2. selectează clădirile care vor fi notificate anual
3. transmite anual propunerile de acordare a granturilor spre aprobare Consiliului Local,
4. actualizează lista intervențiilor, dacă apar situații neprevăzute (proprietarii decid că nu vor grant, unii proprietari nu vor să contribuie, situații de neclaritați în actele de proprietate, pericol de demolare etc.)
5. monitorizează lucrările și participă la recepțiile de la sfârșitul lucrărilor și la recepțiile finale
Anexa 4 – Componența comisiei
Anexa 5 – Declarație de imparțialitate

3. PROCEDURA DE APLICARE A LEGII

3.1 TIPUL CLĂDIRILOR ce beneficiază de prevederile legii
Clădirile care beneficiază de finanțare din bugetul local sau facilități administrative și financiare pentru intervenții prevederile Legii nr. 153/2011 modificată și completată prin Legea 166/2016 privind creșterea calității arhitectura-ambientale a clădirilor (Art. 13, alin (1), lit c) sunt:
a) clădirile monument istoric,
b) clădirile amplasate in ansambluri si situri clasate ca monument istoric
c) clădirile amplasate in zonele de protecție a monumentelor istorice,
d) clădiri protejate datorită valorii lor culturale prin Planuri Urbanistice Generale
e) clădirile din zonele construite protejate sau din centrele istorice ale localităților, precum si din stațiunile/localitățile/zonele turistice, balneare, climatice si/sau balneoclimatice, definite in condiţiile legii.

3.2 TIPUL LUCRĂRILOR DE INTERVENȚIE care beneficiază de prevederile legii 153/2011 modificata si completata prin Legea 166/2016. Lucrările de intervenție care beneficiază de finanțare din bugetul local sau facilități administrative și financiare pentru intervenții prevederile Legii nr. 153/2011 modificată și completată prin Legea 166/2016 privind creșterea calității arhitectural-ambientale a clădirilor conform Art. 6, alin (1) sunt:
a) lucrări de reparare/refacere a zidăriilor/pereților exteriori;
b) lucrări de reparare/refacere a finisajelor exterioare, precum tencuieli, zugrăveli, vopsitorii, placaje și altele asemenea;
c) lucrări de reparare/refacere a sistemului de acoperire;
d) lucrări de reparare/refacere a tâmplăriei exterioare și a elementelor exterioare funcționale, precum balcoane, logii, bovindouri, aticuri, cornișe și altele asemenea;
e) lucrări de reparare/refacere a elementelor de plastică arhitecturală, precum brâuri, ancadramente, bosaje, profiluri
f) lucrări de demontare a instalațiilor și echipamentelor montate aparent pe fațade/acoperiș, precum și remontarea acestora după efectuarea lucrărilor de intervenție.

Odată cu lucrările prevăzute la alin. (1) se pot executa, după caz și lucrări de intervenție justificate din punct de vedere tehnic prin proiect Art. 6, alin (2), precum:
a) lucrări de reparare/refacere a trotuarului de protecție al clădirii;
b) lucrări de eliminare a igrasiei, precum și de izolare a rosturilor;
c) alte ucrări de această natură, după caz

Lucrările se stabilesc prin proiectul tehnic elaborat de colective tehnice de specialitate, coordonate de un arhitect cu drept de semnătură.

3.3 PRINCIPII DE INTERVENȚIE
Intervențiile de reparare, reabilitare și restaurare a clădirilor din zona de protecție de arhitectură vor respecta următoarele principii/cerințe:
a) Intervențiile se realizează în regim de restaurare, pe bază de proiecte detaliate, studii istorice (după caz) și investigații complexe, avizate și autorizate conform legilor specifice
b) Se vor folosi materiale și tehnici tradiționale și numai în cazuri excepționale se vor face derogări de la acestea, pe baza recomandărilor Direcției Județene de Cultură.
c) Intervențiile de reparare, reabilitare și restaurare a clădirilor existente se vor face conservând expresia arhitecturală și modenatura fațadelor, cu excepția cazurilor în care se revine la situația inițială sau una anterioară, considerată favorabilă
d) Se interzice eliminarea decorațiilor specifice (ancadramente, cornișe, brâuri, colonete, pilaștri etc)
e) Se interzice reabilitarea termică a fațadelor, care implică tehnologii și materiale speciale și nu poate constitui un pretext pentru eludarea decorațiunilor specifice
f) În cazul în care decorațiunile nu pot fi conservate, vor fi înlocuite cu copii cu aspect identic cu originalele, reproducându-se toate detaliile și decorațiile
g) Prin excepție, la spațiile comerciale de la parter, în funcție de specificul arhitectural al aliniamentului, sunt acceptate formule moderne, - sticlă, oțel, etc
h) Învelitoarea acoperișului va fi din țiglă ceramică de culoare naturală
i) În cazul în care învelitoarea e din tablă fălțuită, iar structura șarpantei nu are capacitatea portantă de a susține țigla, se admite refacerea acesteia cu tablă fălțuită de culoare gri.
j) Jgheaburile și burlanele se vor reface din tablă zincată sau tablă din cupru, după modelul tradițional
k) Publicitatea comercială de orice tip este interzisă. Prin excepție, aceasta este permisă numai ca facilitate pentru cei ce acceptă statutul de sponsori pentru restaurarea imobilelor și se poate face pe schelele de pe fațadele clădirii, pe durata lucrărilor.
l) Clădirile din zona de protecție de arhitectură sunt unicate, iar soluțiile adoptate pentru reparare, reabilitare sau restaurare vor fi adaptate și vor sublinia caracterul unic al fiecărei clădiri.

4. INTERVENȚII CE BENEFICIAZĂ DE GRANT DIN BUGETUL LOCAL

Pasul 1: Primăria Municipiului Brașov trimite Notificări la toți proprietarii din clădirile selecționate pentru intervenții în anul în curs. Notificarea menționează lucrările de intervenție necesare la anvelopa clădirii și drepturile și obligațiile proprietarilor, iar formatul notificării e cel stabilit de lege (Anexa 1- Legea 166/2016).
Anexa 6 - Notificarea

Pasul 2: După primirea Notificărilor, proprietarii comandă completarea Notei tehnice de constatare, ce va fi semnată de un expert tehnic (atestat de Ministerul Culturii, daca e cazul). Nota tehnică de constatare stabilește starea tehnică a clădirii privind îndeplinirea cerințelor de calitate a construcțiilor, în principal a cerințelor esențiale: rezistență mecanică și stabilitate, securitate la incendiu și siguranță în exploatare, prin aplicarea metodei de evaluare calitativă prin examinare directă a clădirii, la fața locului.

În cazul în care din Nota tehnică rezultă că este nevoie de o expertiză tehnică pentru structura de rezistență și/sau terenul de fundare al clădirii sau pentru lucrări de consolidare/reparații la structura clădirii intervenții la structura de rezistență a clădirii, acestea vor fi asigurate din finanțarea exclusivă a proprietarilor. După finalizarea consolidării structurii, proprietarii pot solicita finanțarea pentru anvelopa clădirii

în condițiile Legii 166/2016. Formatul Notei tehnice de constatare e stabilit de lege (Anexa 2-Legea 166/2016) .
Anexa 7 – Nota tehnică de constatare

Pasul 3: Proprietarii contractează elaborarea documentației tehnice (proiect tehnic și detalii de execuție pentru autorizație de construcție realizat de un arhitect). Proprietarii încheie Contract furnizare servicii de proiectare cu proiectantul (arhitectul). Proiectantul elaborează proiectul tehnic și detaliile de execuție cu respectarea nivelului de performanță stabilit de legile privind calitatea construcțiilor și asigură respectarea calității estetice, arhitecturale și ambientale a clădirii.

Pasul 4: Proprietarii contractează execuția lucrărilor de intervenție asupra anvelopei clădirii cu o firmă de construcții cu experiență în reabilitarea clădirilor istorice. Proprietarii încheie Contract de execuție lucrări cu o firmă de construcții, la care este atașat devizul de lucrări și materiale, conform prevederilor detaliilor de execuție din proiect și recomandărilor Direcției Județene de Cultură.

Pasul 5: Se completează DOSARUL TEHNIC care cuprinde:
a) Nota tehnică de constatare
b) Autorizație de construcție
Documentația de autorizare cuprinde: Certificat de urbanism, Proiect tehnic, Detalii de execuție și avize
Anexa 8 – Model deviz/ofertă proiect
Anexa 9 – Model Contract furnizare servicii proiectare
c) Deviz lucrări (lucrări, materiale, manoperă, organizare de șantier, ocuparea domeniului public)
Anexa 10 – Model deviz lucrări
Anexa 11 – Model Contract execuție lucrări+
Anexa 12 – Model proces verbal de recepție la finalizarea lucrărilor

Pasul 6: Pentru asigurarea finanțării nerambursabile de la bugetul local, se întocmește DOSARUL DE FINANȚARE, care cuprinde:

a) Cererea de finanțare pentru imobil (în anexa cererii se menționează contribuția fiecărui proprietar în parte, iar sumele contribuțiilor proprietarilor trebuie să acopere minimum 50 % din valoarea totală a intervenției)
b) Declarația pe proprie răspundere e completată de fiecare proprietar și cuprinde informații despre situația juridică a imobilului și capacitatea de plată a proprietarului
c) Acordul de plată al proprietarilor pentru contribuția ce le revine la finanțarea intervenției
d) Contractele de finanțare individuale pentru fiecare proprietar
Anexa 13 – Cererea de finanțare
Anexa 14 – Declarația pe propria răspundere
Anexa 15 – Acordul de plată al proprietarului
Anexa 16 – Contract de finanțare

Pasul 7: Consiliul Local emite Hotărârea de finanțare a intervențiilor pentru fiecare imobil. Hotărârea menționează suma totală alocată pentru intervenție din bugetul local și contribuția financiară a fiecărui proprietar, în raport cu cotele-părți indivize din proprietatea comună aferentă fiecărei proprietăți individuale

Pasul 8: Primăria poate plăti în avans contribuția ce le revine proprietarilor cu venituri mici. În acest caz, în Contractul de finanțare se menționează suma ce urmează a fi recuperată de la proprietar prin taxa de confort arhitectural-ambiental și termenul de recuperare, care poate fi de maximum 60 luni (5 ani). Taxa este recuperată de Direcția Fiscală, care urmărește și execută aplicarea taxei, conform Legii nr. 207/2015 -Codul fiscal.
Anexa 17 – Model Hotărâre Consiliu Local pentru finanțarea intervenției de la bugetul local

5. INTERVENȚII CE NU BENEFICIAZĂ DE GRANT DIN BUGETUL LOCAL, dar BENEFICIAZĂ DE FACILITĂȚILE LEGII

Dacă proprietarii NU solicită finanțare nerambursabilă, dar doresc să beneficieze de facilitățile legii, ei vor depune o Cerere de autorizare pe procedura Legii 153/2011 completată de Legea 166/2016 și vor beneficia de facilitățile fiscale și birocratice stabilite de lege (autorizarea în regim de urgență cu scutire de taxe și posibilitatea scutirii de impozit pe clădire în următorii 5 ani).

Pasul 1: Se completează DOSARUL TEHNIC care cuprinde:
a) Nota tehnică de constatare
b) Proiect pentru autorizarea intervenției cu documentația de autorizare aferentă + deviz proiect
Documentația de autorizare cuprinde:
Certificat de urbanism
Autorizație de construcție (proiect, avize)
c) Deviz lucrări (lucrări, materiale, manoperă, organizare de șantier, ocuparea domeniului public)
Lucrările se pot contracta cu o firmă de construcții sau se pot face în regie proprie, dar documentele din dosarul tehnic sunt aceleași

Pasul 2: Proprietarul depune Cererea de autorizare a intervenției prin aplicarea Legii 153/2011 completată de Legea 166/2016 la care atașează Dosarul tehnic. Proprietarii vor beneficia de facilitățile fiscale și birocratice stabilite de lege la Art. 35 alin (1) și în Anexa 1 – Notificare, punct 2) – Facilități:
a) certificatul de urbanism si autorizația de construire pentru executarea lucrărilor de intervenție se eliberează, în regim de urgență, în cel mult 15 zile de la data înregistrării solicitării, cu scutire de taxă.
b) autorizația de construire se emite fără prezentarea extrasului de plan cadastral și a extrasului de carte funciară de informare;
c) acordul primarului prevăzut la pct. 6 lit. b) teza a doua și avizul tehnic prealabil prevăzut la pct. 1 lit. d) subpct. 1 se emit cu titlu gratuit;
d) scutirea de la virarea cotei de 0,7% și a cotei de 0,1%, după caz, către Inspectoratul de Stat în Construcții, precum și a cotei de 0,5% către Casa Socială a Constructorului, din cheltuielile cu lucrările de intervenție;
e) scutirea de la plata impozitului pe clădiri pentru o perioadă de 5 ani consecutivi, cu începere din anul fiscal în care se efectuează recepția la terminarea lucrărilor, conform Hotărârii Consiliului Local emisă în condițiile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 153/2011
Anexa 18 – Cerere de autorizare intervenție cu facilități fiscale prevăzute de legea 166/2016
Anexa 19 – Model adresă pentru Direcția Fiscală cu menționarea facilităților pentru imobil

6. MICI INTERVENȚII

Dacă proprietarii vor să efectueze mici intervenții la anvelopa clădirii, necesare pentru funcționarea și estetica ei, dar fără a schimba aspectul clădirii, ei completează și depun 2 cereri de avizare a lucrărilor la care se atașează documentul ce dovedește proprietatea (Contract de cumpărare sau Extras CF):

Cerere de avizare a intervenției la Primărie
a) Primăria emite Avizul arhitectului șef conform prevederilor Legii 166/2016

Cerere de avizare la Direcția Județeană de Cultură:
b) Direcția Județeană de Cultură emite aviz pentru intervenție, ce conține recomandări de lucrări, tehnici și materiale în conformitate cu Legea 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice
Anexa 20 – Cerere avizare mică intervenție – Primărie
Anexa 21 – Cerere avizare mică intervenție – Direcția de Cultură
Anexa 22 – Model avizul arhitectului-șef
Anexa 23 – Model aviz Direcția de Cultură

7. MODALITĂȚI DE FINANȚARE

(1) Costul intervenției
Costul intervenției este format din:
Costul de proiectare (Inclusiv elaborarea Notei tehnice de evaluare) și Costul pentru execuția lucrărilor

(2) Contribuția proprietarilor
a) Contribuția proprietarilor este de minim 50 % din costul total al intervenției.
b) Contribuția fiecărui proprietar la costul intervenției este proporțională

cu cotele părți din proprietatea de uz comun pe care le deține și care sunt menționate în documentul de proprietate, Contract de vânzare-cumpărare sau Extras de Carte Funciară.
c) Proprietarii care au venitul pe membru de familie mai mic decât salariul mediu pe economie, pot solicita acoperirea contribuției ce le revine din bugetul local în avans, urmând să returneze suma datorată sub forma taxei de creștere a calității arhitectural-ambientale, în maximum 5 ani de la finalizarea lucrării. Suma datorată și modalitatea de aplicare a taxei sunt stipulate în Contractul individual de finanțare.

(3) Contribuția Municipiului Brașov se acorda in urmatoarele situatii:

a) Contribuția Municipiului Brașov consta in grant in cuantum de pana la 50 % din valoarea intervenției.
b) Municipiul acoperă integral costul contribuției pentru apartamentele aflate în proprietatea municipiului și administrate de RIAL Brașov.
c) Pentru proprietarii care au venitul pe membru de familie mai mic decât salariul mediu pe economie, Municipiul poate avansa suma ce reprezintă contribuția acestora, recuperarare acestei sume facandu-se conform prevederilor legii, sub forma taxei de creștere a calității arhitectural-ambientale, în maximum 5 ani de la finalizarea lucrării. Suma de recuperat și modalitatea de aplicare a taxei sunt stipulate în Contractul individual de finanțare cu fiecare proprietar.

7.1 INTERVENȚII CE BENEFICIAZĂ DE GRANT DIN BUGETUL LOCAL

Proprietarii depun DOSARUL DE FINANȚARE care cuprinde:
a) Cererea de finanțare pentru imobil (în anexa cererii se menționează contribuția fiecărui proprietar în parte, iar sumele contribuțiilor proprietarilor trebuie să acopere minimum 50 % din valoarea totală a intervenției)
b) Declarația pe proprie răspundere e completată de fiecare proprietar și cuprinde informații despre situația juridică a imobilului și capacitatea de plată a proprietarului
c) Acordul de plată al proprietarilor pentru contribuția ce le revine la finanțarea intervenției
d) Contractele de finanțare individuale pentru fiecare proprietar

Plata intervenției
a) Reprezentantul legal mandatat de către beneficiar va deschide un cont la bancă, în care beneficiarii își vor depune contribuțiile, iar autoritatea locală va depune suma reprezentând finanțarea nerambursabilă aferentă intervenției.
b) La deschiderea contului, în maximum 3 zile de la semnarea Contractului de finanțare, Beneficiarii depun 50 % din contribuția lor (adică 25 % din valoarea totală a intervenției), iar Finanțatorul Municipiul Brașov virează 50% din grant (adică 25 % din valoarea totală a intervenției).
c) Pe parcursul lucrărilor, executantul prezintă situația de lucrări cu documente financiare justificative, care atestă cheltuirea sumei de 50 % din valoarea lucrărilor.
d) După depunerea situațiilor de lucrări decontate, Beneficiarii și Finanțatorul Municipiul Brașov depun în cont restul de 50 % din valoarea intervenției.
e) Pentru apartamentele care se află în proprietatea Municipiului Brașov și sunt administrate de RIAL Brașov, contribuția corespunzătoare cotei părți indivize din părțile de uz comun aferentă acestor apartamente este finanțată integral din bugetul local.

Plata contribuțiilor pentru intervenții
a) Contribuția proprietarilor la finanțarea intervenției se face proporțional cu cotele de proprietate comună, conform Anexei ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.
b) Pentru apartamentele care se află în proprietatea Municipiului Brașov și sunt administrate de RIAL Brașov, contribuția corespunzătoare cotei părți indivize din părțile de uz comun aferentă acestor apartamente este finanțată integral din bugetul local.

Taxa pentru creșterea calității arhitectural-ambientale
a) Pentru persoanele cu venituri medii nete lunare pe membru de familie sub venitul salarial mediu net lunar pe economie, se poate aloca din bugetul local în avans suma corespunzătoare cotei părți indivize din părțile de uz comun aferentă acestor apartamente. Suma avansată pentru proprietar este detaliată în contractul de finanțare și este recuperată de municipiul Brașov prin taxa pentru creșterea calității arhitectural-ambientale care se aplică pe o perioadă de maximum 60 luni, începând cu luna următoare recepției de la sfârșitul lucrărilor.

b) Direcția Fiscală urmărește și execută taxa pentru creșterea calității arhitectural-ambientale pentru fiecare proprietar care a beneficiat de avans din bugetul local, conform Contractului de finanțare și în condițiile Legii nr. 2017/2015 privind Codul de procedură fiscală.

7.2 INTERVENȚII CE NU BENEFICIAZĂ DE GRANT DIN BUGETUL LOCAL, dar BENEFICIAZĂ DE FACILITĂȚILE LEGII

Acordarea facilităților fiscale pentru intervenții finanțate complet de proprietari

Proprietarii care nu solicită cofinanțarea intervenției din bugetul local, beneficiază de următoarele gratuități conform Art. 8 și 35 și Anexa 1- Notificare pct.2) din Legea 153/2011 completată și modificată de Legea 166/2016:
f) certificatul de urbanism si autorizația de construire pentru executarea lucrărilor de intervenție sunt scutite de taxă și se eliberează, în regim de urgență, în cel mult 15 zile de la data înregistrării solicitării
g) autorizația de construire se emite fără prezentarea extrasului de plan cadastral și a extrasului de carte funciară de informare;
h) acordul primarului prevăzut la pct. 6 lit. b) teza a doua și avizul tehnic prealabil prevăzut la pct. 1 lit. d) subpct. 1 se emit cu titlu gratuit;
i) scutirea de la virarea cotei de 0,7% și a cotei de 0,1%, după caz, către Inspectoratul de Stat în Construcții, precum și a cotei de 0,5% către Casa Socială a Constructorului, din cheltuielile cu lucrările de intervenție;
j) scutirea de la plata impozitului pe clădiri pentru o perioadă de 5 ani consecutivi, cu începere din anul fiscal în care se efectuează recepția la terminarea lucrărilor, conform Hotărârii Consiliului Local emisă în condițiile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 153/2011

Proprietarii trebuie să depună DOSARUL TEHNIC pentru autorizare:
a) Nota tehnică de constatare
b) Proiect pentru autorizarea intervenției cu documentația de autorizare aferentă + deviz proiect
Documentația de autorizare cuprinde:
Certificat de urbanism
Documentatie tehnica DTAC (proiect, avize)
c) Deviz lucrări (lucrări, materiale, manoperă, organizare de șantier, ocuparea domeniului public)
Proiectul și lucrările de execuție se vor face pe bază de contract și devize de costuri.

Lucrările de execuție a intervenției pot fi contractate cu o firmă sau realizate în regie proprie.
În ambele cazuri trebuie respectate condițiile de execuție și calitate impuse de autorizația de construire, privind materialele, tehnicile și tehnologiile aplicate.

Comisia tehnica (anexa 4) de creștere a calității arhitectural-ambientale va monitoriza lucrările și participă la recepțiile de la sfârșitul lucrărilor și la recepțiile finale."*

* "Regulament de intervenție pentru creșterea calității arhitectural-ambientale a clădirilor din zona de protecție a monumentelor istorice si pentru zone construite protejate in Municipiului Brașov" preluat de pe site-ul primăriei Brașov.

Drept de autor © Aria Concept Architecture
Această carte nu poate fi reprodusă sub nicio formă sau prin nici un mijloc fără permisiunea scrisă a editorului:
Adresă: Aria Concept Architecture, Str. Ion Lahovari nr. 3, 900675, Mun. Constanța, Jud. Constanța.
Email: office@ariaconcept.ro
Tel: 0727.711.519

Coordonatori de proiect
Irina Panait
Marcel Ionescu-Heroiu

Colaboratori
Nicolae Petrencu
Radu Vânturache

Direcția grafică
Vlăduț-Andrei Sucmănaru
Ștefan Munteanu

Asistenți
Adelina Puscașu
Andra Gheorghiu
Ioana Melencu
Iozefina Lipan

Surse imagini
Direcția artistică, schemele grafice și fotografiile cu fondul construit existent au fost realizate de echipa Aria Concept Architecture.
Mulțumim echipei pentru munca și dedicarea lor.
Restul imaginilor nu aparțin echipei și au fost preluate de pe domenii publice.