Anexa 1 la H.C.L. Sector 5 nr. 15/ 23.01.2026

Coordonator
Corina Teodora Chirilă
Andrei Mitrea

Elaboratori
Marilena Brastaviceanu
George Gabriel Marin
Iulian Stan

Colaboratori
Irina Panait
Ana Bulai

Banca Mondială
Adina Vințan
Marcel Ionescu Heroiu

Cuvânt înainte

Dinamica actuală a oraşelor şi nevoia locuitorilor de a trăi într-un cadru urban de calitate, care să ofere posibilităţi de petrecere a timpului liber într-un mediu sănătos, reprezintă un subiect extrem de dezbătut atât în sfera administraţiilor publice, cât şi în sfera societăţii civile.

Ghidul de faţă reprezintă un prim pas în crearea unei suite de exemple de bună practică care pot contribui semnificativ la îmbunătăţirea calităţii spaţiilor publice din oraşele din România. În contextul actual al dinamicii urbane, considerăm extrem de util un astfel de manual, fie că este vorba de crearea unor spaţii publice noi, fie că este vorba de reabilitarea unor zone deja constituite, de tipul cartierelor socialiste.

Pe această cale, mulţumim echipei **IPR Praha**, din cadrul **Institutului de Planificare şi Dezvoltare**, Praga, fără de care acest proiect nu ar fi fost posibil. Acest Ghid reprezintă o adaptare la contextul românesc a Manualului de Design pentru Spaţii Publice axat pe oraşul Praga şi combină în acelaşi timp o serie de principii şi reguli prezentate în alte ghiduri similare existente la nivel internaţional.

Oraşele încep să valorifice tot mai mult resursele de teren pe care le au la dispoziţie, iar în acest proces urbaniştii, arhitecţii şi peisagiştii trebuie să joace un rol activ.

Din acest motiv, autorii acestui ghid propun o serie de instrumente, principii şi strategii care să contribuie la îmbunătăţirea aspectului spaţiilor publice şi la siguranţa lor, începând de la materialele utilizate, zonele plantate sau iluminatul public, până la evidenţierea unor metode de promovare a mobilităţii durabile.

Credem cu tărie că acest manual va facilita deschiderea unui dialog între cetăţeni şi autorităţile locale care, prin asumarea unor decizii îndrăzneţe, pot construi împreună o fundaţie solidă pentru viitoarele dezvoltări urbane.

CUPRINS

A

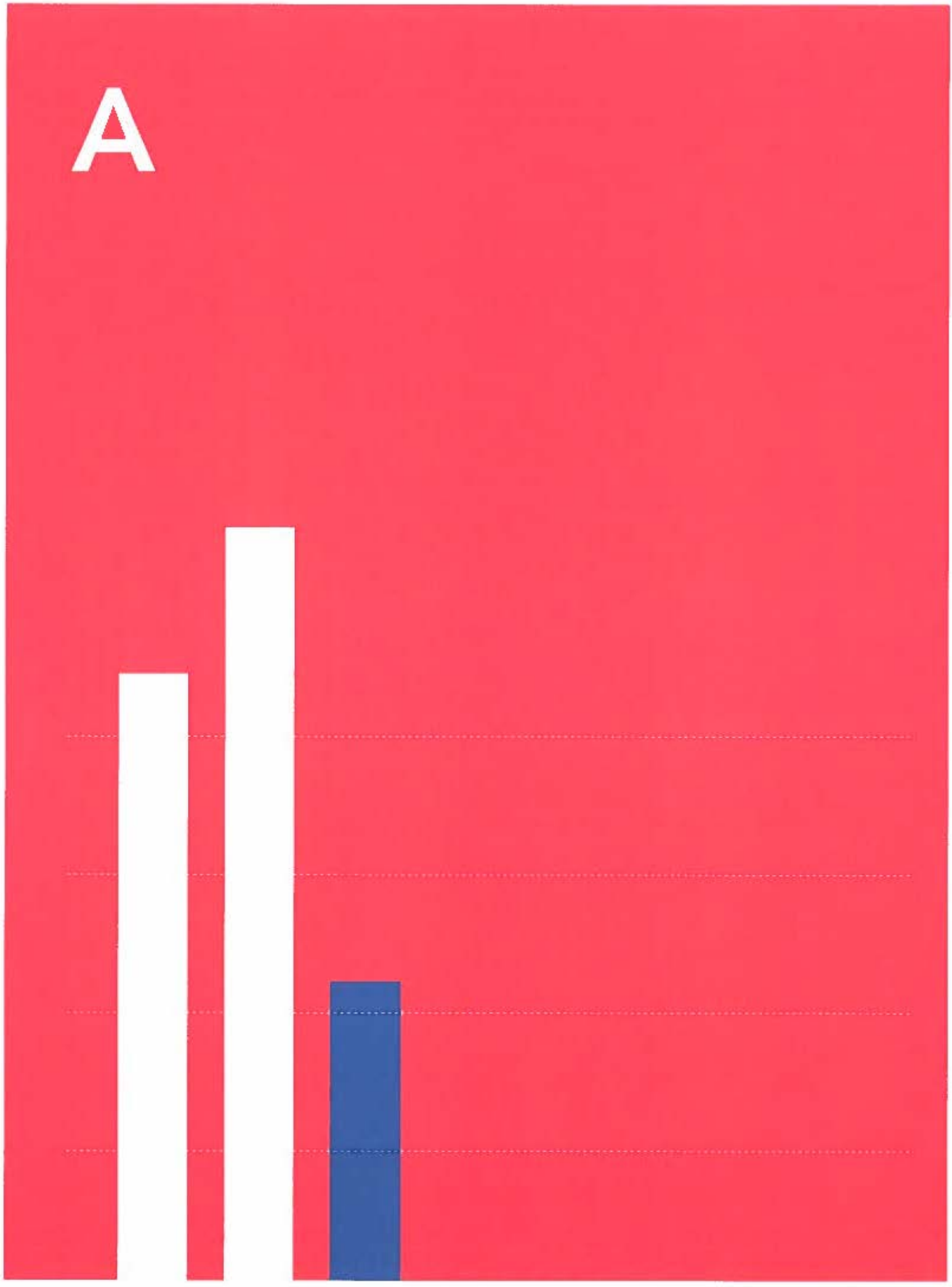
1. Introducere

2. Utilizarea acestui ghid

2.1 Rolul ghidului 12
2.2 Impactul anticipat al acestui ghid 12
2.3 Implementarea manualului și actorii implicați 12
2.4 Structura ghidului 13

3. Metodologie

3.1 Tipologii de spații urbane identificate 16
3.1.1 Cartiere construite în perioada socialistă 17
3.1.2 Spații pentru concursuri de urbanism și arhitectură 17


A

În urma colectării datelor, au fost identificate o serie de priorități, dintre care unele vizează direct spațiul public.

În cartierele Antiaeriană și Ghencea, măsurile importante pentru dezvoltarea comunității sunt: investiții în infrastructua sportiv-culturală, în reorganizarea parcărilor și a spațiilor verzi, în iluminatul public și în amenajarea spațiilor dintre blocuri.

Pentru cartierul Rahova, măsurile ar trebui să vizeze creșterea locurilor de muncă, a dotărilor de educație și sănătate, cât și identificarea și realizarea unor noi zone de colectare a deșeurilor.

Similar, în cartierul Giurgiului au fost identificate ca necesere investiții în infrastructura de sănătate și educație, în timp ce în cartierul Uranus o parte din respondenți consideră necesare investiții și în serviciile sociale.

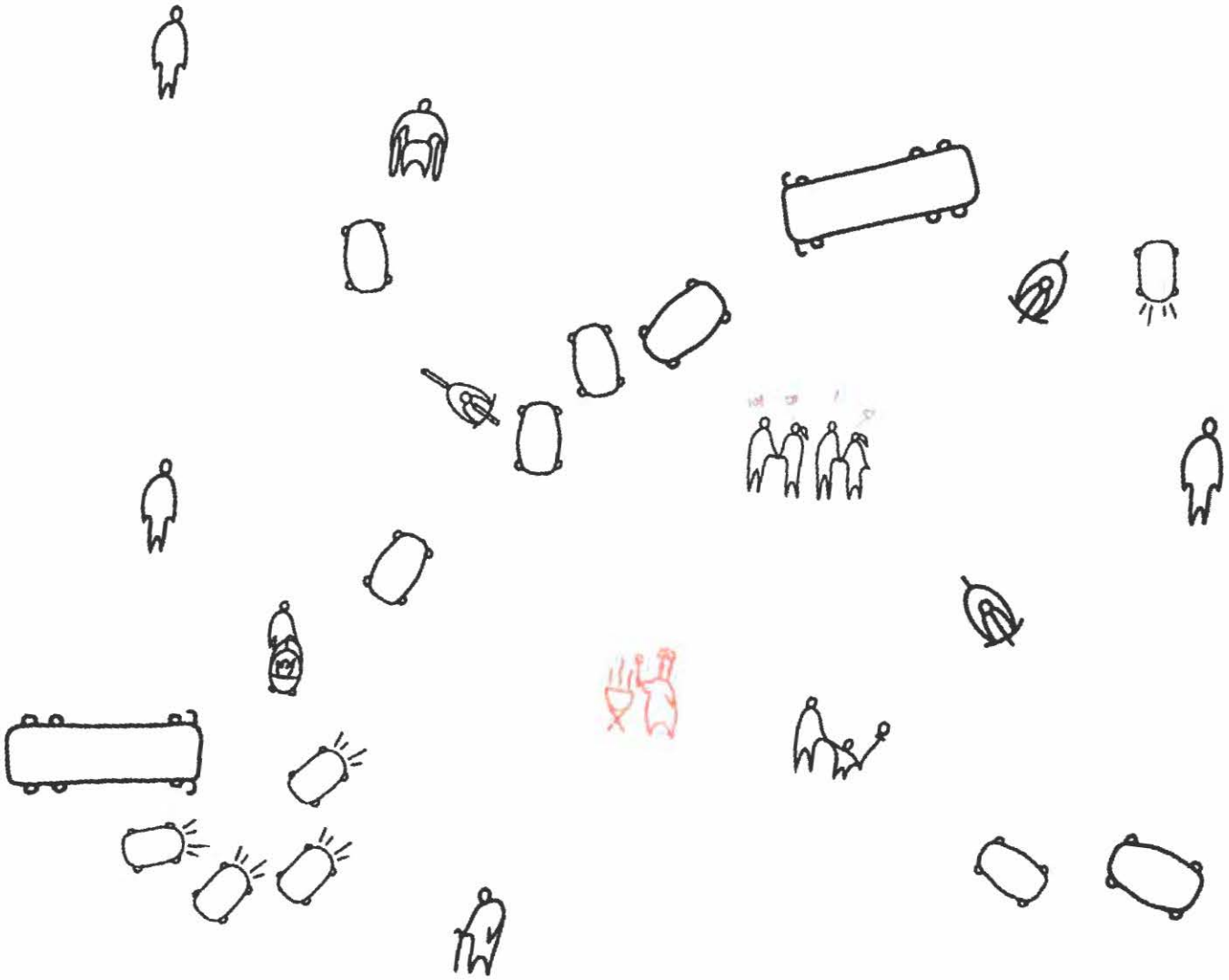
Pentru cartierul Pieptănari pot fi urmărite investiții în crearea locurilor de muncă, dar și în modernizarea străzilor și colectarea deșeurilor.

Necesitățile în zona Ferentari se axează în special pe crearea locurilor de muncă, dar și pe termoizolarea blocurilor și calitatea spațiului public.

MĂSURI	ANTIAERIANĂ	COTROCENI	FERENTARI	GIURGIULUI	PIEPTĂNARI	RAHOVA	URANUS
Investiții în incluziunea socială a grupurilor marginalizate	2,3	5,4	5,9	3,8	6,7	5,1	5,6
Crearea de noi locuri de muncă	3,8	7,8	7,0	6,8	7,8	7,6	7,1
Modernizarea infrastructurii educaționale (creșe, grădinițe, școli, licee)	5,3	8,7	6,1	7,9	6,7	7,5	7,2
Modernizarea infrastructurii de sănătate și servicii sociale (spitale, policlinici, centre pentru îngrijirea copiilor, bătrânilor, persoanelor defavorizate etc.)	5,9	7,5	6,2	7,6	6,4	7,1	7,0
Reabilitarea și modernizarea spațiilor publice, spații verzi, spații dintre blocuri, iluminat public	6,6	5,1	5,9	5,8	6,5	6,1	6,2
Termoizolarea blocurilor și estetizarea fațadelor	5,9	3,9	6,9	3,7	5,9	6,5	5,9
Îmbunătățirea sistemului de colectare a gunoaielor	6,3	6,2	5,9	4,4	6,8	7,0	5,9
Dezvoltarea infrastructurii sportive și culturale (săli de sport, bazine, patinoare, săli de spectacole)	6,6	4,9	6,1	5,0	5,9	6,2	6,3
Modernizare de străzi și alei pietonale	5,8	4,7	6,4	5,7	6,9	6,3	6,4
Crearea de noi locuri de parcare	7,8	4,2	6,0	4,8	6,3	6,1	6,1

Cele mai importante măsuri pentru dezvoltarea comunității
*Tabelul indică media notelor de la 1 (cel mai puțin important), la 10 (cel mai important)

Sursa: Banca Mondială



2. Utilizarea acestui ghid

2.1 Rolul ghidului

Rolul ghidului este unul extrem de important în contextul actual al oraşelor. Performanţa unui oraş este strâns legată de modul în care acesta are capacitatea să atragă oameni, investiţii şi turişti. Pentru a deveni mai atractiv, un oraş trebuie să ofere o calitate mai bună a vieţii, iar pentru a atinge acest deziderat, administraţiile locale trebuie să înceapă să îşi construiască o serie de instrumente care să faciliteze acest lucru.

Astfel, ghidul reprezintă un instrument de proiectare, gestiune şi utilizare pentru spaţiile publice. Termenul de spaţiu public este utilizat pentru toată componentele mediului fizic accesibile publicului. În plus faţă de spaţiul public propriu-zis, sunt luate în considerare şi spaţii interioare deschise publicului, curţi interioare şi clădiri.

Problema principală identificată este faptul că majoritatea spaţiilor nu mai corespund nevoilor unei societăţi dinamice, în continuă schimbare şi, prin urmare, intervenţiile de ameliorare a calităţii zonelor publice devin tot mai necesare.

Fie că vorbim de spaţii publice de mici dimensiuni, de spaţii mai ample situate în cartierele de blocuri, sau spaţii aferente infrastructurii de transport, acest ghid oferă îndrumare în aşa fel încât intervenţiile să fie unele de înaltă calitate. Astfel, ghidul se bazează pe o suită de exemple de bună practică, care pot fi cu uşurinţă aplicate, fără costuri foarte mari.

Concret, manualul urmăreşte să propună atât soluţii de reabilitare a zonelor existente, cât şi soluţii noi, pentru spaţii care până în prezent nu au fost percepute ca spaţii publice.

Deşi este în mare parte orientat spre elementele care compun spaţiul public, manualul indirect are în vedere şi dinamica spaţiilor, tocmai pentru că cele două paliere sunt interdependente. De cele mai multe ori, calitatea spaţiilor influenţează modul de utilizare al lor şi modul în care locuitorii zonei îl percep.

2.2 Impactul anticipat al acestui ghid

Deşi ghidul propune o serie de soluţii concrete pentru reabilitarea spaţiilor publice sau pentru regenerarea cartierelor de locuit, scopul mai amplu este acela de a identifica un tipar al problemelor care apar la nivelul sectorului, şi de a găsi soluţii bazate pe principii şi reguli, tocmai pentru ca acestea să poată fi cu uşurinţă replicate în funcţie de context.

Deşi regulile şi principiile pot fi preluate şi în alte situaţii, în mod ideal, fiecare administraţie locală ar trebui să elaboreze astfel de ghiduri de reabilitare a spaţiilor publice şi de regenerare a cartierelor, care să cuprindă soluţii dedicate.

Deşi ghidul nu reprezintă la momentul actual un act normativ, el poate fi folosit ca model de bune practici de către administraţiile publice, ori de câte ori sunt propuse noi intervenţii, fie de către administraţia propriu-zisă, fie de către dezvoltatori privaţi.

2.3 Implementarea manualului şi actorii implicaţi

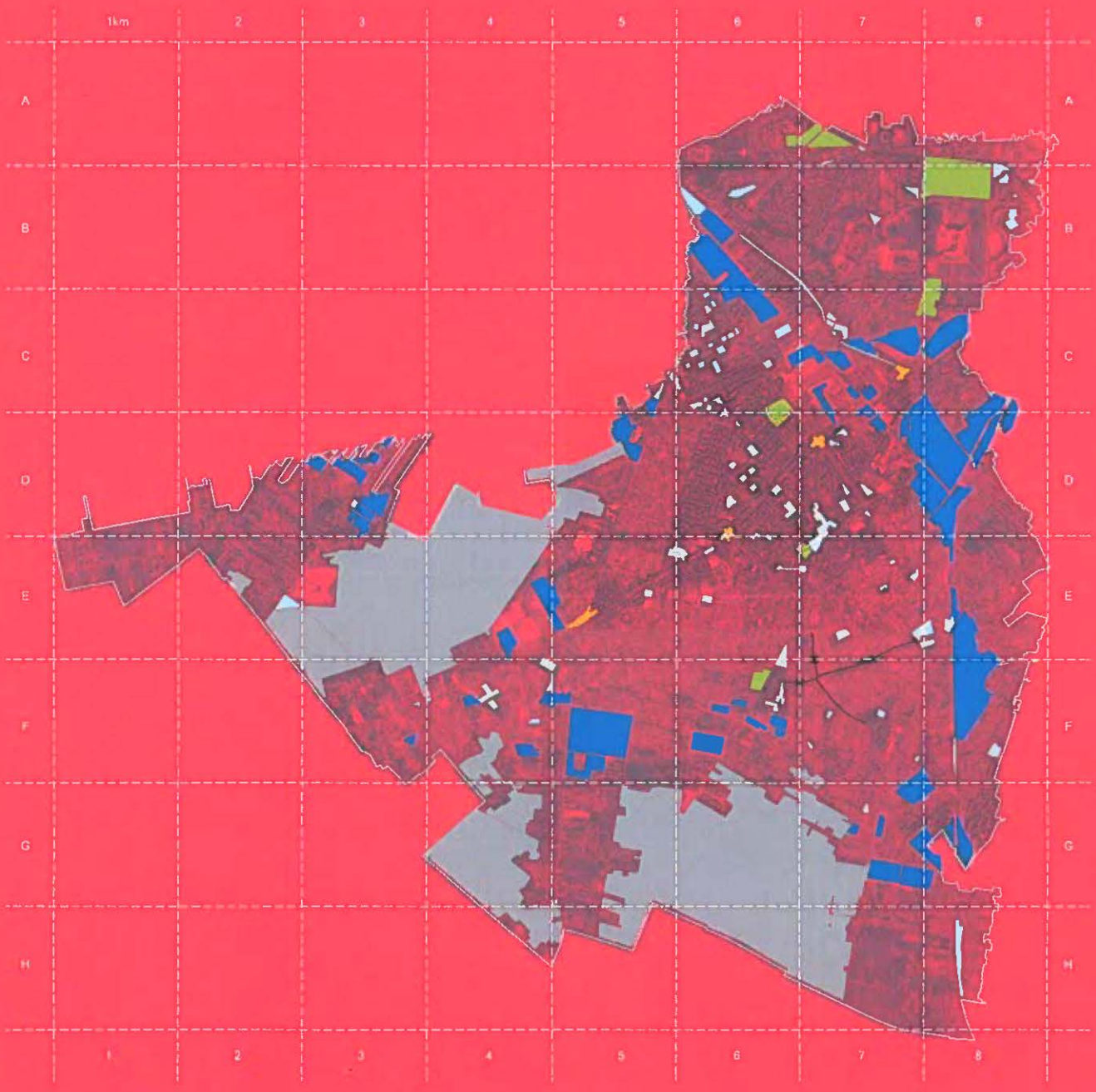
Ghidul este destinat oricăror persoane implicate în proiectarea spaţiilor publice, fie că este vorba de strategii, soluţii punctuale, buget, investiţii, aprobare, execuţie, gestiune şi utilizare. Grupul ţintă principal este reprezentat însă de administraţiile locale şi de persoanele direct implicate în proiectarea, avizarea şi executarea proiectelor de spaţiu public, indiferent dacă se referă la spaţii noi sau la spaţii ce necesită reabilitare. Totodată, ghidul foloseşte persoanelor implicate în gestionarea şi întreţinerea spaţiilor publice.



LEGENDĂ

- amenajare punctuală
- conversie funcţională
- densificare
- urbanizare
- limitarea urbanizării de tip *sprawl*

CLASIFICARE DUPĂ TIPUL INTERVENȚIEI



LEGENDĂ

- intersecție
- circulație
- scuar
- parc
- teren liber
- zone industriale

CLASIFICARE DUPĂ TIPUL FUNCȚIUNII

4. Situația actuală

4.1 Descrierea zonei

O perspectivă istorică

Până la sfârșitul anilor '1950, locuirea s-a organizat în cvartale, de sorginte sovietică, în micro-ansambluri sau în colonii muncitorești. Trecerea la marile ansambluri s-a produs la pragul dintre deceniile șapte și opt, când apare următoarea structură: grupă de locuințe sau de locuit, microraion și raion, cel din urmă fiind echivalentul unui cartier tradițional. După anul 1970, noțiunea de microraion, venită tot pe filieră sovietică, va fi înlocuită cu cea de unitate urbanistică complexă, preluată din practica internațională.

În esență, prin marile ansambluri se face trecerea de la conceptul de parcelă, caracteristic proprietății private, la cel de ansamblu, care va înlocui locuința unifamilială cu cea colectivă.

Criza de spațiu locativ, resimțită mai ales după război, va impune înlocuirea execuției tradiționale cu cea industrială, bazată pe tipizare și pe prefabricare. Producția industrializată va permite creșterea numărului de unități locative (apartamente), de peste cinci ori, în doar 44 de ani. Execuția industrială în domeniul investițiilor locative va ajunge astfel de la aproximativ 5%, în anii '1960, la 60-80% după 1980. Marile ansambluri vor fi amplasate periferic, pentru a permite arhitectura de „macara" și pentru a nu afecta fondul locativ existent. Ritmul tot mai ridicat de realizare a locuințelor colective va permite trecerea de la aproximativ 5 m2 locuibili pe locuitor, la aproximativ 12 m2 în anii '1980.

În acest context, la organizarea ansamblurilor de locuit s-au avut în vedere, cel puțin între anii 1960 și 1970, următoarele principii:

- Promovarea principiilor „unității de vecinătate", utilizată în Occident;
- Realizarea unui „urbanism deschis" și personalizat.
- Iar dotările necesare locuirii au fost:
- Calculate după necesități: curente, periodice și ocazionale;
- Distribuite în funcție de raza lor de servire sau de norma de accesibilitate într-o rețea ierahizată.

Aspectele pozitive

De-a lungul evoluției lor, marile ansambluri au avut următoarele calități:

- Suprafața locativă a crescut într-un ritm accelerat;
- Nivelul confortului urban s-a îmbunătățit simțitor, atât la scara ansamblului (echipare tehnică, dotări, spații verzi ș.a.), cât și la cea a locuinței (echipare, însorire, decomandare etc.);
- Coabitarea mai multor nuclee familiale în același apartament a fost eliminată, prin creșterea numărului de unități locative;
- După anul 1975, vor apărea studii de sociologie a locuirii, care vor contribui semnificativ la rafinarea principiilor de proiectare. Din păcate, ele nu vor mai fi agreate la sfârșitul anilor '1980;
- Urbanismul deschis, adică abandonarea străzii-coridor tradiționale, a permis compoziții urbane individualizate, cu precădere în perioada 1960-1980.

Aspectele negative

De asemenea, ele au avut și următoarele defecte:

- În general, au lipsit preocupările pentru articularea ansamblurilor noi la țesutul urban tradițional;
- După anul 1970, au fost abandonate principiile funcționaliste de proiectare și s-a trecut la îndesirea marilor ansambluri și a țesutului tradițional;
- La introducerea conceptului de „confort diversificat", primele două grade, din totalul celor patru, dispuneau de un nivel foarte redus de confort;
- După anii '1980, efortul financiar s-a focalizat doar pe numărul de apartamente finalizate, dotările fiind realizate doar parțial, iar spațiile verzi diminuându-se;
- În unele orașe, segregarea funcțională rezultată în urma apariției marilor platforme industriale, va crea probleme în asigurarea accesibilității;
- Transformarea solicitanților de spațiu într-un beneficiar „anonim", fără diferențierea necesităților și a aspirațiilor sale, a redus numărul „secțiunilor-tip";
- Tehnicile de tipizare și cele de prefabricare au redus diversitatea arhitecturală.

Lipsa spațiilor pentru infrastructură edilitară adițională

Blocurile de locuințe construite în timpul comunismului nu au luat în considerare nevoia de spațiu pentru acomodarea infrastructurii edilitare adiționale. Ca atare, holurile blocurilor au început să se umple cu țevi de gaz, cabluri TV, cabluri de internet, ș.a.m.d. Prezența acestei infrastructuri edilitare în spațiul comun al blocurilor scade calitatea locuirii și atractivitatea acestor blocuri.

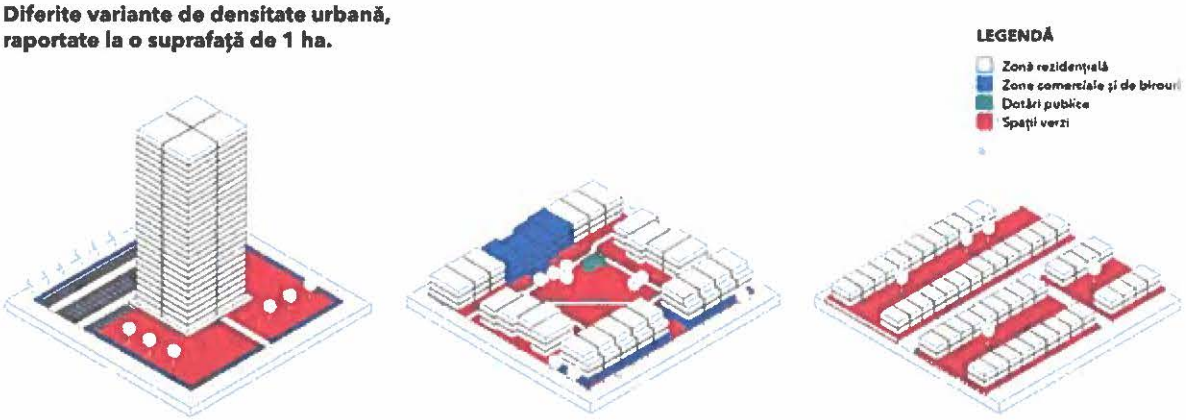
Lipsa lifturilor

Numai blocurile cu mai mult de patru etaje au fost echipate cu lifturi interne înainte de 1989. Lipsa lifturilor limitează opțiunile de locuire pentru unele categorii de oameni, precum vârstnicii, părinții cu copii mici, persoanele cu dizabilități, etc.

Parcări insuficiente

Cartierele planificate în timpul comunismului nu au fost planificate pentru mașini - lucru foarte bun de altfel. Ele au fost planificate în jurul unor noduri de transport în comun și acest lucru poate aduce beneficii și pe viitor orașelor românești. Anii de tranziție la economia de piață au adus însă tot mai multe vehicule pe străzile Constanței, iar parcările existente au devenit neîncăpătoare. Numărul autoturismelor personale în județul Constanța a crescut de la aproximativ 35,000 în 1990, la aproximativ 225,000 în 2017. Această creștere, cuplată cu suburbanizarea pronunțată a orașului și cu o creștere a dependenței de mobilitatea cu automobilul personal, au crescut presiunea pusă pe străzile și spațiile publice ale Constanței. Străzile Constanței au un trafic din ce în ce mai greu iar spațiile publice, precum trotuare, scuaruri, piețe, piațete, parcuri, sunt din ce în ce mai ocupate cu mașini. Practic, blocurile au început să devină insule într-o mare de mașini.

Diferite variante de densitate urbană, raportate la o suprafață de 1 ha.



Numărul locuințelor: 75/ha
Regim de înălțime: mare
Ocuparea terenului: scăzută

Numărul locuințelor: 75/ha
Regim de înălțime: mediu
Ocuparea terenului: medie

Numărul locuințelor: 75/ha
Regim de înălțime: mic
Ocuparea terenului: crescută

Diferite abordări pentru a obține aceeași densitate pe o parcelă de teren
Sursa: Banca Mondială

Spațiile publice

Spații publice mari și greu de întreținut

Cartierele de blocuri au apărut într-o perioadă când arhitecții se aflau sub influența ideilor lui Corbusier, și se considera că dezvoltarea pe verticală poate ajuta la aerisirea cartierelor și crearea unor spații mai mari pentru socializare. Aceste spații dintre blocuri, însă, nu sunt spații intime, de tip plaza, și nu sunt atrăgătoare pentru oameni. Mai mult, fiind spații foarte mari, sunt greu și costisitor de întreținut - mai ales pentru administrațiile locale cu mai puține resurse la dispoziție.

Așa cum se poate vedea în figura de mai sus, o abordare urbanistică diferită în construcția de noi locuințe ar fi permis crearea unor spații publice mai intime (gen cameră urbană) și mai ușor de întreținut.

Calitate scăzută a spațiilor publice

Spațiile publice din cartierele de blocuri sunt de o calitate scăzută. Chiar dacă atunci când au fost concepute, a existat o abordare coerentă în definirea acestor spații, de-a lungul anilor aceste spații au fost alterate/modificate de locatari fără experiență în domeniul peisagisticii. Au fost plantați copaci și arbuști fără a avea o ideea clară legat de ce se potrivește în contextul dat. S-a plantat gard viu, s-au pus garduri de metal, s-au plantat flori și s-a adăugat mobilier stradal într-un mod ad-hoc. Multe cartiere au acum spații verzi neîntreținute, alei pietonale deteriorate și mobilier urban absent sau de proastă calitate.

Spații publice raportate la context

Proiectarea spațiilor publice trebuie să țină cont de context și de scara locului. Pe măsură ce contextul urban se modifică, utilizarea terenului și densitățile urbane exercită presiuni diferite asupra spațiului. Astfel de elemente trebuie analizate și trebuie să reprezinte un punct de plecare în ierarhizarea intervențiilor și în tipul lor.

Spațiile publice ca ecosistem

Prin intermediul spațiilor publice trebuie să se integreze infrastructura verde în așa fel încât biodiversitatea și calitatea unui ecosistem urban să fie îmbunătățită. Toate noile intervenții trebuie să țină cont de mediul natural, de climat, topografie și ape.

Spațiile publice ca ecosistem sunt un subiect din ce în ce mai abordat tocmai pentru că a fost conștientizată calitatea mediului natural în cadrul urban și modul în care acesta are un efect pozitiv asupra locuitorilor unui oraș. Astfel, atunci când se proiectează cu acest scop, trebuie luate în calcul o serie de principii dedicate.

Spațiul devine loc atunci când oamenii îi imprimă un sens. Oamenii se identifică cu un asemenea loc, îi dau un nume și îl percep într-un mod distinct față de felul în care percep zonele încojurătoare lui.

Spațiile publice sunt clasificate în manual în funcție de tipul acestora, pe baza definiției caracterului lor și a rolului pe care îl au în cadrul urban. Pentru fiecare tip de spațiu 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 si de entitatea contractantă întrucât aceasta determină direcția în care se îndreaptă aspectul general al unui spațiu și conectează toți actorii implicați în crearea lui. Schema de bază a structurii spațiilor publice cuprinde tipurile tradiționale: străzi, piețe, si tipurile particulare precum fronturile la apă și zonele de belvedere. Sunt analizate apoi componentele principale ale spațiilor publice, care mobilează si dau caracter peisajului urban: spațiul pietonal, spațiul auto, intersecții și traversări, spații aferente transportului în comun, infrastructura velo, parcarea și locurile de joacă.

4.3.1 Tipuri de spații

Străzile, ca element de bază al spațiului public, contribuie substanțial la imaginea generală a unui oraș.

STRĂZILE

Străzile reprezintă un element liniar al designului de bază al spațiilor publice. Rolul străzilor într-un oraș nu ar trebui să fie redus la ideea de transport. Străzile ar trebui să fie un mediu plăcut pentru plimbare, opriri frecvente și chiar petrecerea unui timp mai îndelungat. 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 ea este inclusă în structura orașului. Nu întotdeauna o lățime mai mare înseamnă un spațiu mai de calitate. Este important ca scara umană a lucrurilor să fie păstrată. Așadar, mai puțin poate adesea însemna 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 și în confortul pietonilor și al volumului de trafic nemotorizat, în timp ce satisface cerințele volumului de trafic.

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.

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 de-a lungul unei străzi și morfologia acestela ar trebui să formeze o compoziție armonioasă. Conceptul de design sau de 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.

PIEȚELE

Piețele publice au rol de identificare și reprezentare permanentă a societății. Piața reprezintă un punct de întâlnire și poate fi percepută asemenea unui salon de întâniri, specific unei locuințe.

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.

Conceptul din spatele configurării unei piețe ar trebui să se bazeze pe rolul acesteia în structura și în 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, caracter rezidențial, caracter 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 pe aceste limite (în raport cu cât este de deschisă). Piețele tradiționale ale zonelor istorice și compacte ale unui oraș definite de clădirile care le înconjoară, sunt, de obicei, printre spațiile publice cele mai de calitate. Piețele care sunt traversate de un drum aglomerat suferă din punct de vedere al felului în care sunt percepute și din punct de vedere al calității generale. Calitatea unei piețe este, de asemenea, dependentă de proporțiile ei (de exemplu, raportul dintre suprafață și înălțimea clădirilor din jur).

O piață ar trebui să fie mulifuncțională. 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 stat, suficientă umbră și să conțină elemente care îmbogățesc spațiul, cum ar fi elemente în relație cu apa și instalații artistice.



003 Pancras Square, King's Cross, London, UK



004 Pokrovskiy boulevard, Moscow, Russia



005 Granary Square, King's Cross, London, UK



006 Granary Square, King's Cross, London, UK

Spaţiile verzi reprezintă o oază verde pentru recreere, relaxare şi încărcare cu energie pozitivă. Aspectul lor ar trebui să corespundă acestor principii de bază.



010 Geneva, Elveţia



013 Beiqijia Technology Business District, Beijing, China



011 Geneva, Elveţia



014 Zeche Zollverein, Essen, Germania



012 Geneva, Elveţia



015 Nanterre, Franţa

Fronturi active

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

Un front stradal activ înseamnă dinamică atât în interiorul cât și în exteriorul clădirilor. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public, atât din punct de vedere vizual, cât și fizic. Trotuarul poate fi astfel utilizat pentru terasele cafenelelor, vitrine, bănci etc. Lățimea acestor tipuri de spații trebuie să corespundă cu intensitatea la care este utilizat frontul.

Un front activ contribuie la vitalitatea economică și la valorificarea spațiilor și aduce împreună atât interesele publice cât și cele comerciale. Pe străzile importante, unde frontul este lipsit de viață, trebuie mai întâi depistate cauzele care au dus la această situație. Cauzele funcționării defectuase pot include existența traficului auto, lipsa spațiilor pietonale sau calitatea slabă a acestora. Astfel, trebuie căutate modalități de ameliorare a calității străzilor și a trotuarelor și eventual de reducere a traficului auto.

Cafenele si restaurante stradale

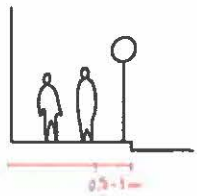
Restaurantele și cafenelele stradale contribuie substanțial la revitalizarea spațiului și, drept urmare, trebuie susținute. Pe de altă parte, ar trebui să existe reguli stricte cu privire la aspectul și la calitatea spațială a acestora, tocmai pentru a preveni o degradare a spațiului public.

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

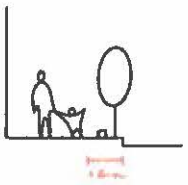
Pe întreg procesul de proiectare, trebuie luată în calcul accesibilitatea persoanelor cu dizabilități. Pentru cei cu probleme vizuale, trebuie luate măsuri care să faciliteze orientarea, iar paltformele nu trebuie folosite decât în cazuri foarte bine justificate (spre exemplu, în zone unde panta trotuarului nu permite planeitatea mobilierului sau în apropierea parcajelor).

În zonele protejate, amenajarea cafenelelor și restaurantelor stradale trebuie supusă strict reglementărilor aferente documentațiilor de urbanism în vigoare. Dacă acestea nu există, ele trebuie elaborate.

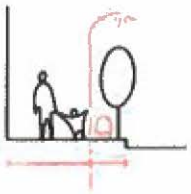
///reguli



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.



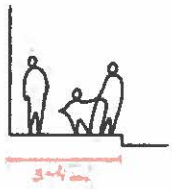
Pentru a separa trotuarul de un spațiu verde, trebuie alocată o bandă de cel puțin 2 m zonei plantate, pentru ca aceasta să permită dezvoltarea unei vegetații consistente.



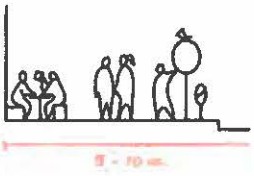
În cazul iluminatului public, trebuie luat în considerare faptul că obiectele de iluminat întrerup activitățile dacă ele nu au destinat un spațiu dedicat, adecvat.



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.



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

Mobilierul urban

Mobilierul stradal joaca un rol important in a face posibila utilizarea deplina a spatiului public. In acelasi timp, acesta nu trebuie sa contribuie la blocarea traseelor pietonale sau la incarcarea excesiva spatiului public.

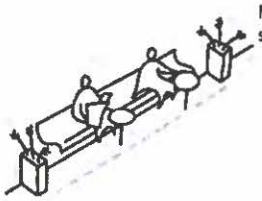
Atunci când se stabilește prospectul unei străzi, trebuie făcute eforturi pentru a maximiza calitatea spațiului public în raport cu limitele sale și cu limitele impuse de trafic. Mai jos sunt prezentate o serie de dimensiuni orientative pentru străzile liniare. În cazul curbelor, dimensiunile trebuie ajustate corespunzător.



017 Chigaco, SUA



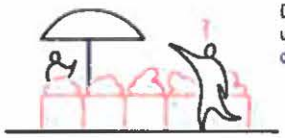
018 San Mateo, California, SUA



Mobilierul urban permite prin intervenții simple delimitarea unei anumite zone.



O astfel de amenajare permite și integrarea unor elemente ajutătoare pentru persoanele cu dizabilități, de tipul liniilor de ghidaj sau a texturilor diferite în paviment.



Delimitările subtile accentuează calitatea unui spațiu public, atâta 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.



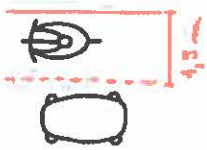
În cazul teraselor complexe, cu bucătării exterioare, este necesară utilizarea unui mobilier flexibil, de dimensiuni reduse, care să nu intre în conflict cu fluxul pietonal.

///module: lățimile mijloacelor de transport și lățimile culoarelor necesare



Bicicletă

0,60 m / 1,00 m

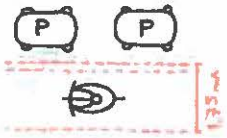


Lățimea de bază a pistei pentru bicicliști, când se află de-a lungul unei borduri sau între două benzi de circulație - 1,50 m



Motocicletă

1,10 m / 1,50 m

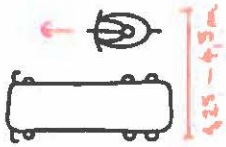


Lățimea de bază a pistei de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone destinate parcării laterale - 1,75 m



Automobil

1,75 m / 2,00 m

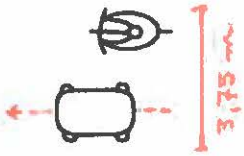


Lățimea minimă pentru ca un vehicul de mari dimensiuni și o bicicletă să poată trece unul pe lângă celălalt în siguranță - 4,25 m - 4,50 m



Autobuz

2,50 m / 2,80 m



Lățimea minimă pentru ca un autovehicul și o bicicletă să poată trece unul pe lângă celălalt în siguranță - 3,75 m



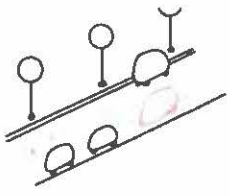
Lățimea de bază a unei benzi de circulație - 3,00 m



Lățimea minimă pentru o bandă de circulație parcursă de vehicule de mari dimensiuni - 3,25 m



Lățimea de bază a unei benzi pentru depășire - 2,25 m



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

INTERSECȚIILE ȘI TRAVERSĂRILE

Dacă designul intersecțiilor și al traversărilor se dorește integrat în contextul unui oraș primitor și prietenos, caracterul urban al locului trebuie luat în calcul. Plecând de la acest principiu, trebuie acordat sprijin utilizatorilor mai vulnerabili si promovate activitățile care nu implică deplasare cu automobile în spațiile adiacente.

De asemenea, trebuie depuse eforturi în direcția de a reduce pe cât posibil zona carosabilă a intersecțiilor și a oferi cât mai mult spațiu pietonilor și cicliștilor. Cu cât este mai mică raza de curbură a intersecției, cu atât sunt mai forțate autovehiculele să micșoreze viteza, spațiul devenind mai sigur pentru pietoni și ciclişti. În momentul traversării, contactul vizual dintre pietoni și conducători auto trebuie încurajat, sau cel puțin trebuie să fie posibil pentru pietoni să perceapă la nivel periferic apropierea autovehiculelor.

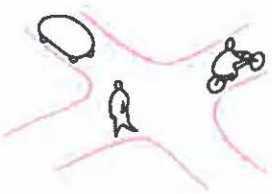
Este preferabil ca traseele pietonale să fie directe, fără deviații. Intersecțiile trebuie gândite în așa fel încât să permită pietonilor să traverseze în linie dreaptă pe toate direcțiile acesteia. Trebuie, de asemenea, ca intersecțiile să fie prietenoase pentru persoanele cu dizabilități.



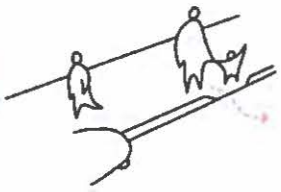
021 Oxford Street, Londra, UK



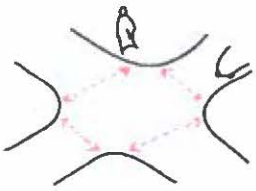
022 Madrid, Spania



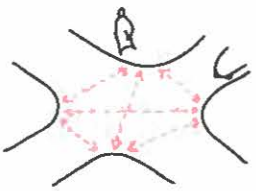
Intersecțiile trebuie configurate în așa fel încât să protejeze toți participanții la trafic, în special pietonii și bicicliștii.



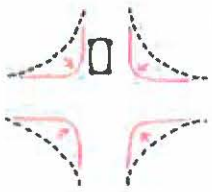
Deplasarea liberă în spațiu trebuie încurajată, chiar și atunci când traversarea se face în afara trecerilor de pietoni.



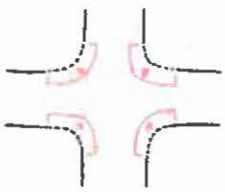
Toate intersecțiile trebuie marcate corespunzător, pe toate direcțiile de trecere.



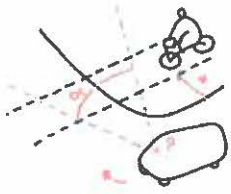
În cazul intersecțiilor cu trafic redus, pot fi luate în considerare și traversări în diagonală.



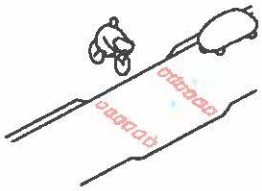
Spațiul carosabil din intersecții ar trebui redus cât de mult posibil, în așa fel încât să fie încurajat traficul pietonal.



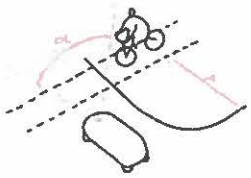
Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.



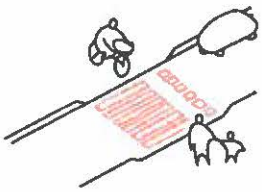
Cu cât o pistă de bicicliști este mai retrasă de spațiul carosabil, cu atât crește posibilitatea apariției unghiurilor moarte și implicit a accidentelor din cazua lipsei de vizibilitate.



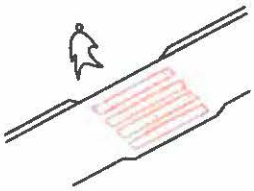
Pentru infrastructura velo pot exista treceri diferențiate, care nu sunt dedicate și pietonilor. Aceste treceri contribuie la coerența unui traseu dedicat bicicliștilor.



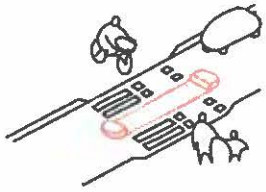
În implementarea pistelor de biciclete în intersecții trebuie impuse retrageri care să ia în calcul câmpul vizual al șoferilor.



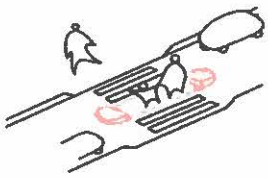
Dacă sunt implementate traversări combinate, atunci ele trebuie semnalizate suplimentar.



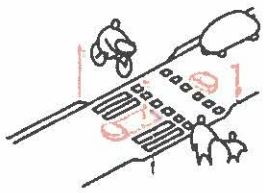
Trecerile de pietoni necesită ghidaje specifice care să protejeze cât mai mult deplasările pe jos.



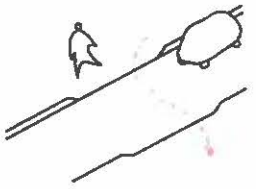
Chiar și în cazul traversărilor combinate, dacă străzile sunt cu trafic intens, atunci ar trebui gândite refugii care să permită traversarea în etape.



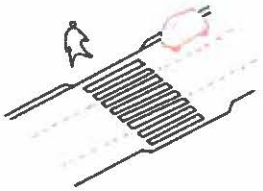
În cazul străzilor cu trafic crescut, refugiile pentru pietoni sunt o soluție care permite traversarea mai sigură, în etape.



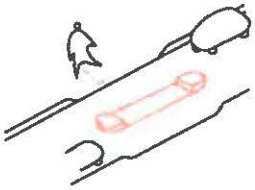
În cazul străzilor cu trafic intens, sistemul de semnalizare pentru bicicliști poate fi independent față de cel pietonal.



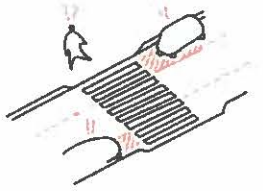
Pot exista traversări nesemnalizate în cazul străzilor cu trafic redus, dar trebuie ținut cont că în acest caz autovehiculele au prioritate.



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



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.



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.

SPAȚIILE AFERENTE STAȚIILOR ȘI LINIILOR DE TRAMVAI

Liniile de tramvai nu trebuie privite ca elemente separate, ci ca parte integrată a spațiului public prin care trec.

Liniile de tramvai contribuie la crearea caracterului unui spațiu public, făcându-l mai atractiv și sporind utilizarea sa. De exemplu, în spațiile și în pieţele publice, suprafața aferentă traseului de tramvai trebuie să se integreze în mod natural cu spațiul adiacent, astfel încât spațiul să nu pară divizat.

Atunci când se proiectează noi trasee de tramvai, trebuie analizată și posibilitatea ca acestea să aibă o dublă utilizare. Ele pot să servească și ca linii dedicate pentru autobuz, fie din momentul finalizării proiectului, fie în viitor.

Trasee de tramvai integrate

În oraș și în special în centrul orașului, este recomandată integrarea traseelor de tramvai cu materialele și suprafețele utilizate în spațiile publice învecinate. Acest lucru contribuie la o imagine unitară a spațiului public și permite mișcarea nerestricționată în spațiu, caracteristică extrem de importantă în mediul urban.

Dacă traseele sunt tratate similar cu carosabilul, ele trebuie să preia caracteristicile acestuia. De exemplu, dacă o linie de tramvai parcurge un spațiu pavat cu piatră, atunci ea ar trebui să preia același tip de pavaj. Există însă și situații în care, pentru a crește atenția șoferilor sau pietonilor în unele locuri, traseul tramvaiului este diferențiat de spațiul pietonal printr-un material sau o culoare diferită.

De multe ori, pentru ca transportul public să funcționeze la capacitate maximă, este necesară separarea traseului de tramvai de carosabil prin borduri joase, plasate de-a lungul traseului. Acestea trebuie însă proiectate pentru a fi ușor de depășit în cazuri de urgență.

Trasee de tramvai separate

Traseele separate de tramvai trebuie întotdeauna atent proiectate în relație cu conceptul general al spațiului public prin care trec. Secțiunile lungi, greu de străbătut transversal, nu trebuie utilizate în mediul urban deoarece limitează trecerea și fragmentează spațiul public. Dacă totuși acestea sunt folosite, ele trebuie întotdeauna asociate cu un număr suficient de mare de treceri de pietoni și căi de acces.

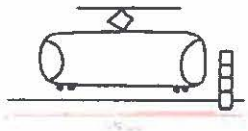
În ultima perioadă, reducerea zgomotului și îmbunătățirea calității liniilor de tramvai a devenit o prioritate. Prin urmare, liniile de tramvai înierbate au început să fie utilizate tot mai mult.

Acest tip de suprafețe sunt extrem de potrivite în zonele verzi, ori de câte ori un tramvai trece printr-un parc sau printr-o zonă cu trafic intens. Totuși, întreținerea unei astfel de amenajări este costisitoare și, din acest motiv, iarba trebuie aplicată într-un mod cât mai puțin costisitor, utilizând vegetație extensivă sau dale înierbate. O soluție în acest sens o reprezintă peluzele xerofite. Pe străzile orașelor cu numeroase intersecții și puncte de trecere, traseele înverzite nu sunt adecvate.

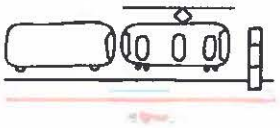
Există însă suprafețe alternative care pot crește calitatea unui spațiu public și care pot fi utilizate pe traseele de tramvai. Un astfel de exemplu se regăsește în Grenoble, Franța, unde traseul este realizat dintr-o suprafață din lemn. Plăcile din beton armat, fără alte tipuri de finisaje, nu ar trebui folosite în mediul urban deoarece sunt neplăcute vizual și zgomotoase.



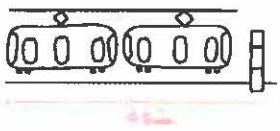
Lățimea unui tramvai este de aproximativ 2,50 m, iar spațiul minim necesar mișcării trebuie să fie de 3,25 m.



Lungimea unui tramvai simplu este de aproximativ 35 m.



Lungimea necesară pentru o stație de transport comună pentru autobuz și tramvai: 55 m.



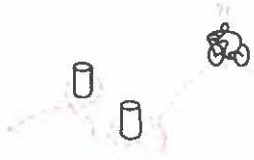
Lungimea necesară pentru o stație de transport pentru tramvai dublu: 67 m.

INFRASTRUCTURA VELO

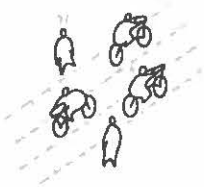
Infrastructura velo sporește siguranța deplasării cicliștilor în spațiile publice.

Măsurile implementate trebuie să îmbunătățească condițiile de transport velo la nivelul unei rețele, 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 unor anumite zone. Cicliștii sunt în esenta șoferi, iar bicicletele lor vehicule nemotorizate. Bicicletele folosesc de obicei strada, nu trotuarul, cicliștii împărțind spațiul cu ceilalți șoferi. Măsurile implementate trebuie axate pe sporirea siguranței utilizatorilor, fie ei ciclişti, şoferi sau pietoni.

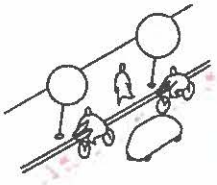
Pentru străzile cu trafic auto redus, unde nu există spațiu suficient pentru realizarea unei piste dedicate de bicilişti, se poate gândi un sistem de tip *shared space*, care poate funcționa la fel de bine ca o bandă dedicată, dacă este semnalizat corespunzător.



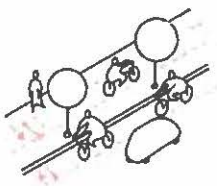
Pentru infrastructura velo trebuie întotdeauna planificate trasee coerente, fără întreruperi, care să respecte un parcurs firesc prin oraș.



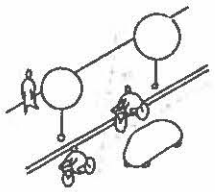
Atunci când se planifică traseele de bicicliști, ele nu trebuie să interfereze cu traseele pietonale și să perturbe deplasarea pe jos.



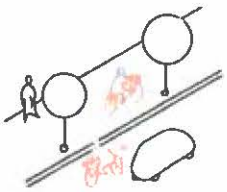
Circulația auto și cea pietonală trebuie diferențiate de circulația velo, iar acest lucru se poate obține cu ușurință prin realizarea marcajelor rutiere specifice.



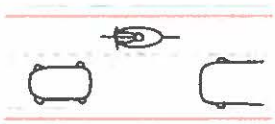
O pistă de bicicliști realizată pe trotuar trebuie să fie mai lată decât cea realizată în zona carosabilă, tocmai pentru a nu fi afectați negativ pietonii.



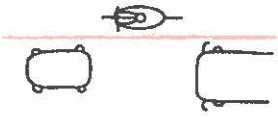
Lățimea minimă a unei benzi pentru bicicliști realizată în zona carosabilă trebuie întotdeauna respectată. Dacă lățimea străzii nu permite inserția unei benzi dedicate, este de preferat ca spațiul să nu mai fie deloc marcat și să fie tratat la comun, pentru ambele mijloace de transport.



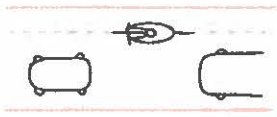
Acolo unde spațiul permite, este de preferat să se realizeze atât piste de bicilişti pe trotuar (pentru viteză redusă), cât și piste de bicicliști pe carosabil (pentru viteză crescută).



Separarea benzii de bicicliști prin marcaje punctate permite accesul auto în cazuri speciale (de ex: aprovizionarea magazinelor de la parter).



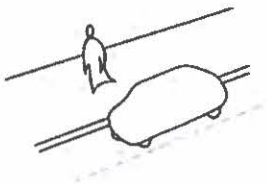
Linia continuă de separare între banda rutieră și banda dedicată pentru bicicliști reprezintă segregarea completă a celor două tipuri de transport.



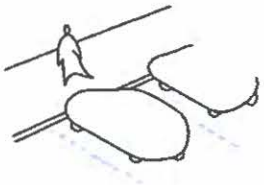
Ghidajul orientativ permite împărțirea aceleiași benzi de circulație, dar cu ghidarea bicicliștilor de-a lungul marginii drumului.



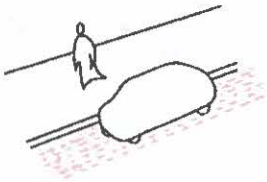
Pot exista situații fără elemente de ghidaj pentru infrastructura velo, iar acest lucru presupune împărțirea aceleiași benzi de către ambii utilizatori.



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.



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



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



Pentru a nu crea o imagine urbană dedicată exclusiv traficului, locurile de parcare trebuie alternate cu zone verzi.



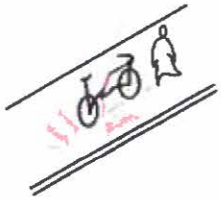
Zona destinată parcărilor poate fi combinată cu zone dedicate comerțului, dacă acestea sunt clar delimitate și nu se incomodează reciproc.



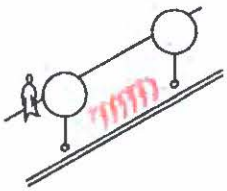
Distribuția zonelor plantate și a arborilor care țin umbră în zonele de parcare reprezintă un câștig pentru toți locuitorii orașului.



Pentru zonele de parcare pot fi folosite dale înierbate și alte tipuri de suprafețe permeabile, care să permită scurgerea apelor meteorice.



Spațiul necesar în jurul unei biciclete, pentru a permite ancorarea ei cu ușurință este de aproximativ 1,00 x 2,00 m.



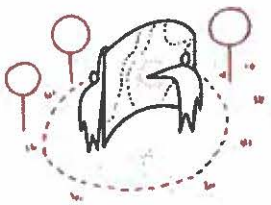
Este de preferat ca rastelurile să fie poziționate în zonele libere dintre copacii plantați într-un aliniament.



026 Bell Street, Seattle, WA, SUA



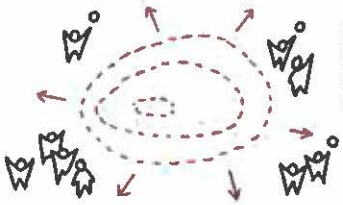
027 Brooklyn, New York, SUA



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



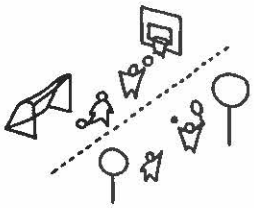
Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor.



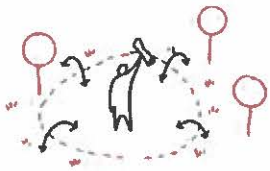
Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.



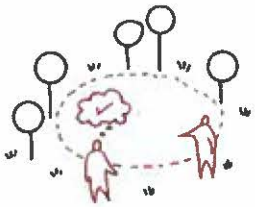
Un loc de joacă îngrădit trebuie implementat doar în situațiile în care anumite măsuri de siguranță impun acest lucru.



Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și auto-cunoașterea.



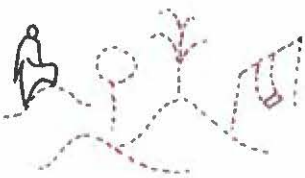
Amenajarea locului de joacă trebuie să mimeze spațiul înconjurător și să utilizeze materiale locale, inclusiv vegetație locală.



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.

4.4 Instrumentarul utilizat

Pentru a simplifica înțelegerea propunerilor, au fost utilizate o serie de instrumente de proiectare care se subordonează, de cele mai multe ori, într-o propunere de abordare integrată a cartierelor de blocuri (Fig. 3).

Paletarul de intervenții este prezentat în cele ce urmează sub forma unor iconițe ce se regăsesc în propunerile din ghid, tocmai pentru a facilita înțelegerea acestora în contextul mai amplu al cartierului.

În toate cazurile, indiferent de principiile abordate, o intervenție nouă într-un spațiu public trebuie, odată implementată, monitorizată. Rolul monitorizării este de a vedea dacă intervențiile sunt acceptate de către comunitate și de a rafina propunerile acolo unde ele nu răspund direct nevoilor populației rezidente.

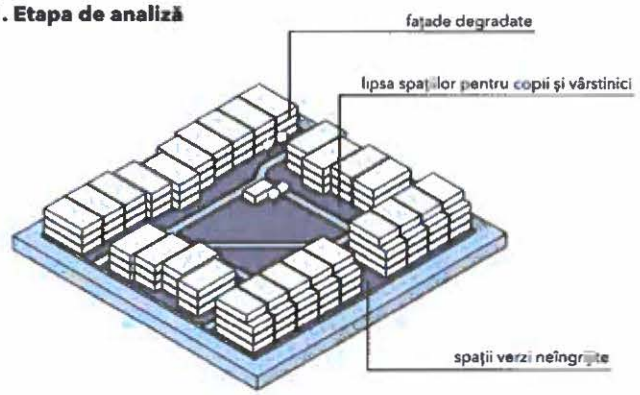
Strategia propusă este una simplă, în trei etape:

1. Etapa de analiză - în această etapă trebuie urmărit comportamentul locatarilor, descoperite nevoile acestora prin observare directă sau prin chestionare dedicate, pentru în baza lor să fie fundamentată partea de propunere.

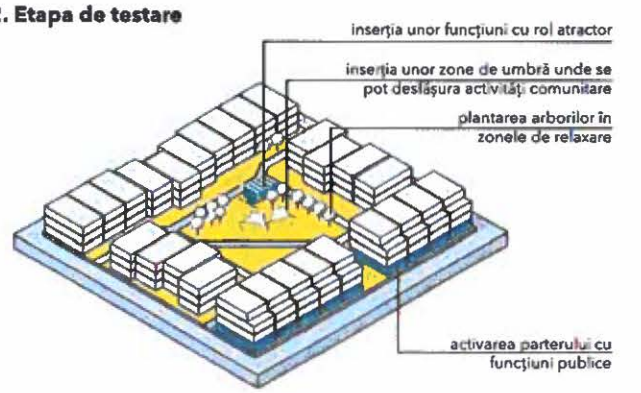
2. Etapa de testare - odată implementate, propunerile trebuie monitorizate și testate, tocmai pentru a putea observa zonele sensibile în care încă sunt necesare intervenții și rafinări ale propunerilor;

3. Etapa de rafinare - în această etapă sunt regândite anumite intervenții sau sunt adăugate elemente de cadru urban în așa fel încât să fie atinse toate necesitățile locatarilor și utilizatorilor unui anumit spațiu.

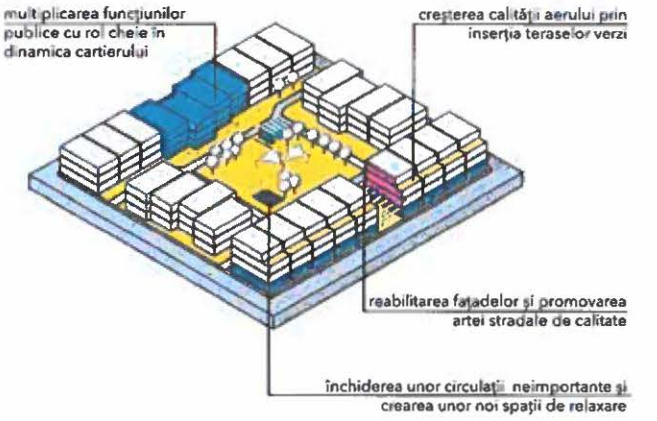
1. Etapa de analiză

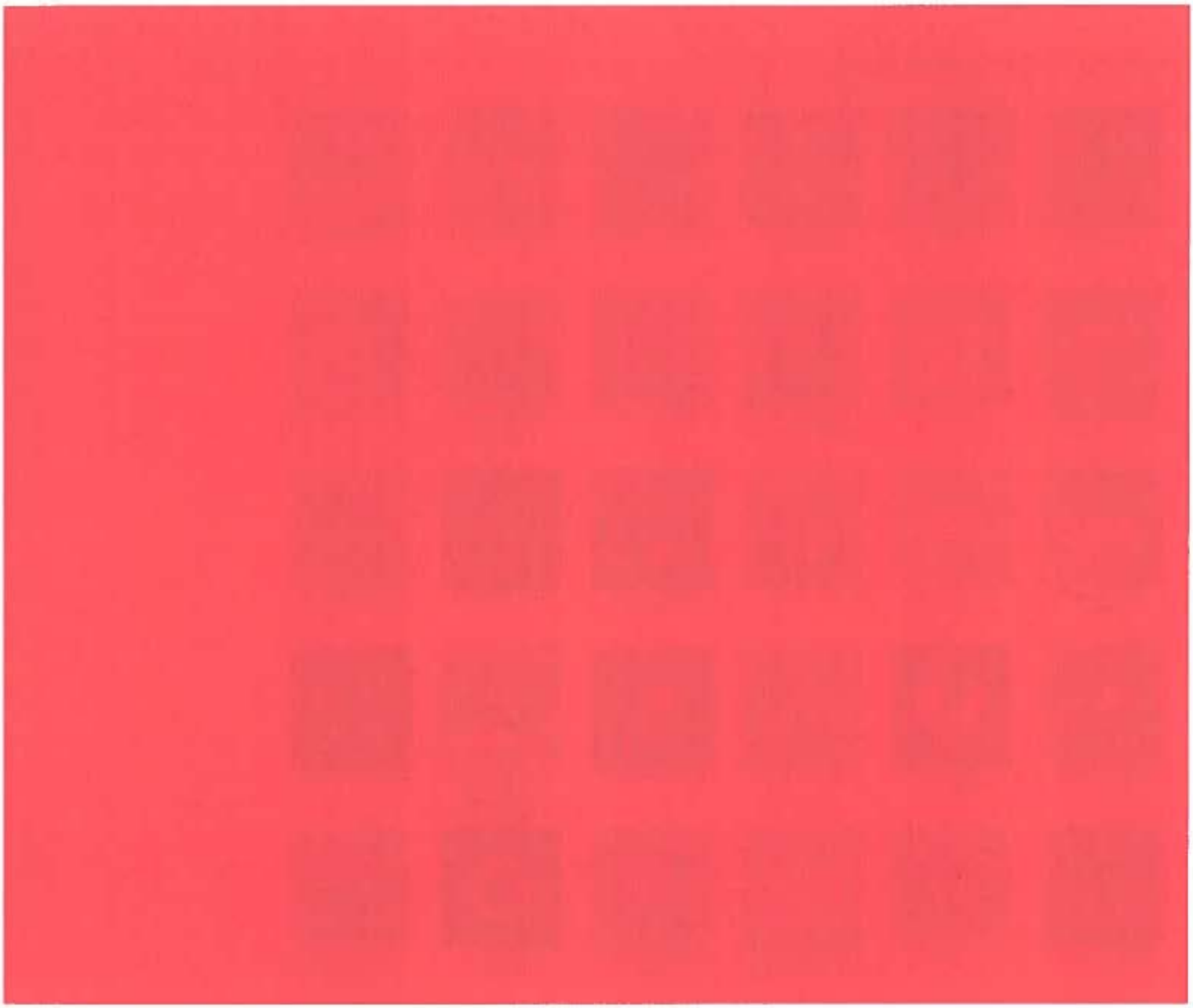


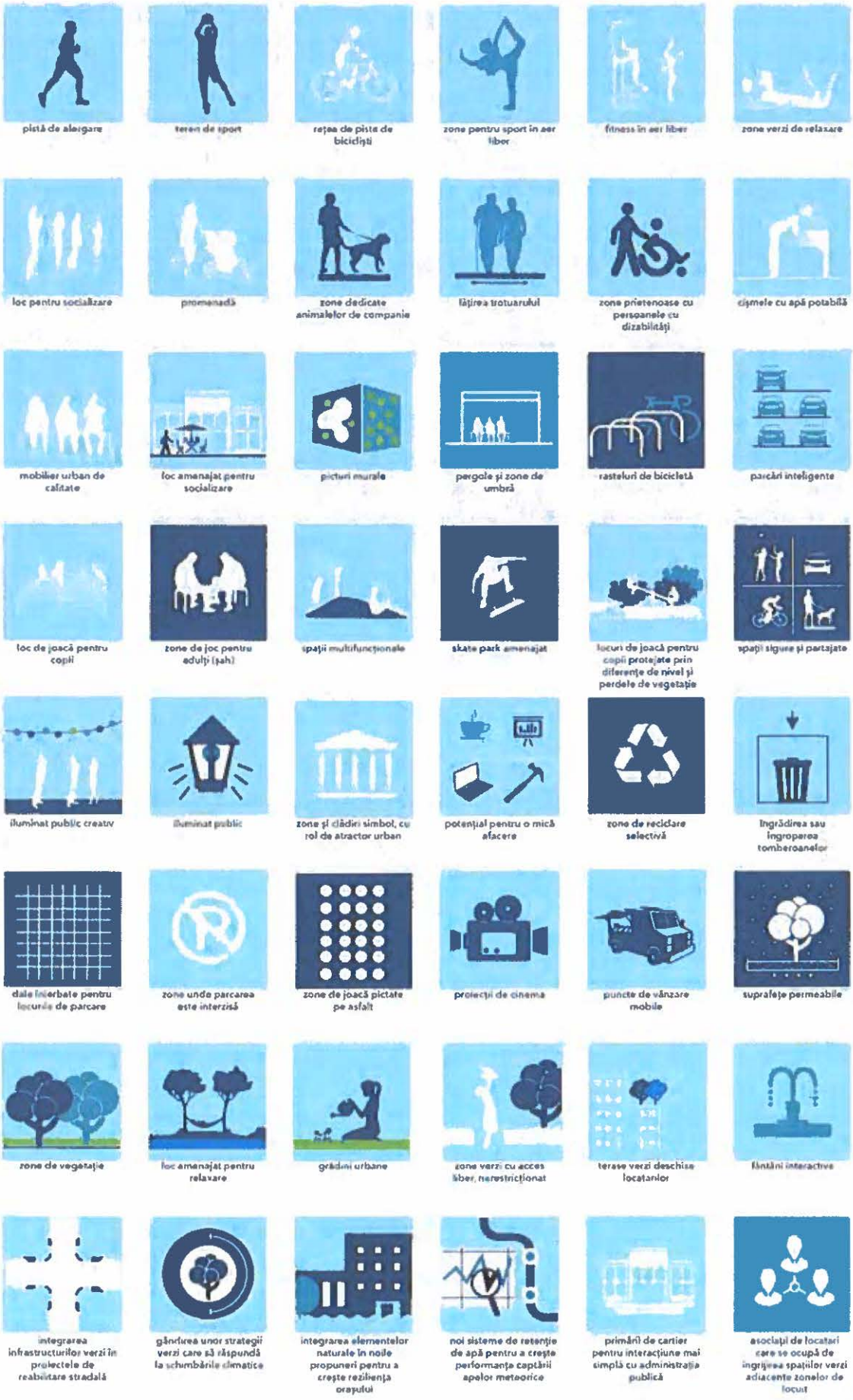
2. Etapa de testare



3. Etapa de rafinare







Instrumentarul pentru spații publice de calitate

Utilizarea acestei colecții de instrumente asigură calitatea spațiilor comune și încurajează legăturile dintre acestea.

Străzi complete - străzi verzi

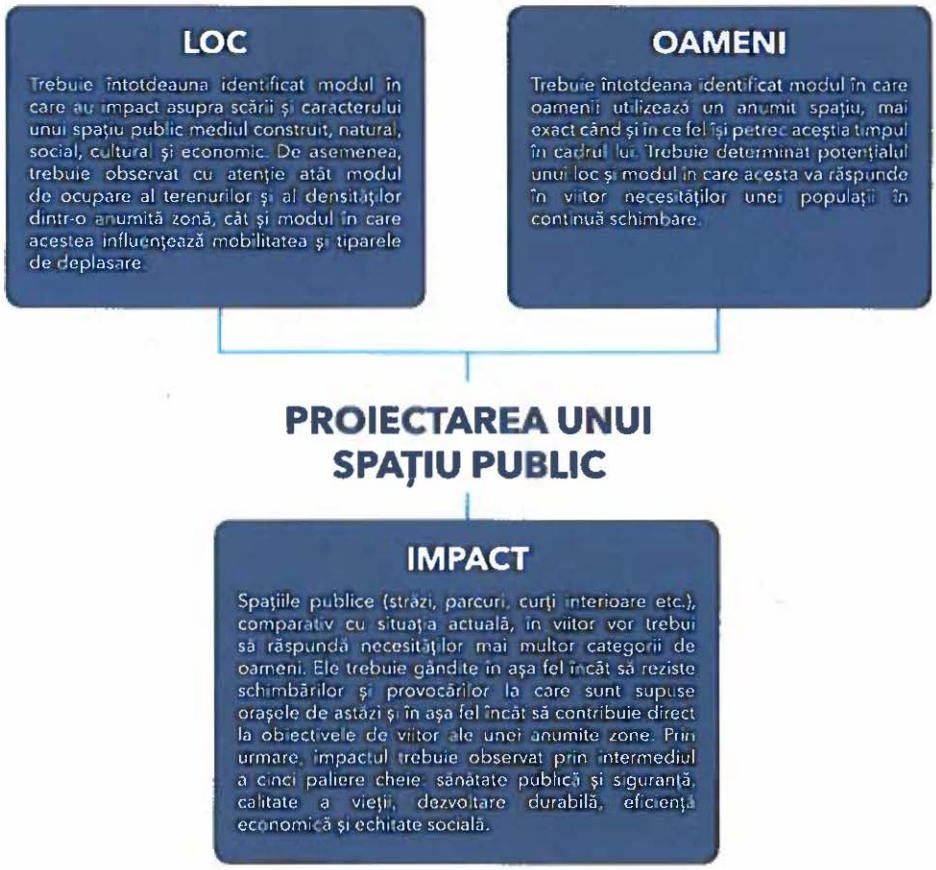
O stradă care se inundă în mod repetat nu reprezintă o stradă proiectată până la capăt. În timpul zilelor ploioase, pietonii, bicicliștii și persoanele care utilizează mijloacele de transport în comun își pierd accesul către stradă, fiind ultimii utilizatori care se pot bucura din nou de spațiul public. Instrumentele specifice unei străzi verzi sunt componente cheie în proiectarea oricărei artere de circulație, ele având rolul de a asigura buna desășurare a activităților uzuale, indiferent de vreme.

În tabelul de mai jos se regăsește o detaliere a efectelor create de apele meteorice și a soluțiilor propuse pentru fiecare tip de utilizator al spațiului urban.

Utilizator	Efectele apelor meteorice în cazul străzilor fără sisteme inteligente de captare a apelor	Propuneri de străzi verzi
1 **Pietoni**	Zonele de băltire din apropierea intersecțiilor, rampelor și trecerilor de pietoni creează bariere, mai ales pentru persoanele care folosesc elemente de mers ajutătoare. Bălțile sunt consecințele cele mai probabile ale canalizărilor înfundate, a calității pavajului sau a unui sistem de scurgere impropriu realizat; Scurgerile direcționate la suprafață creează de asemenea bariere în deplasare; Scurgerile de tip grătar pot provoca accidente.	Arbuștii și arborii, în mod special cei care formează coroane bogate, fac deplasarea mai plăcută prin reducerea temperaturii aerului, atenuarea zgomotelor și creșterea calității aerului. Infrastructura verde poate fi folosită pentru calmarea traficului și creșterea siguranței în deplasare. Spațiile comune, atunci când sunt realizate corespunzător și integrează zone verzi cresc sănătatea mentală a utilizatorilor și creează oportunități noi de socializare.
2 **Persoane care folosesc transportul în comun**	Persoanele care utilizează transportul în comun sunt afectate în egală măsură de zonele de băltire. De asemenea, ele împiedică accesul persoanelor în scaune cu rotile la stațiile de transport în comun. Confortul călătorilor este asigurat prin zone de adăpost, umbră și verdeață în stații. Creșterea calității deplasărilor este o condiție critică în creșterea utilizării mijloacelor de transport în comun.	Elementele specifice străzilor verzi integrate în zonele de delimitare dintre carosabil și pietonal sau în zonele de refugiu cresc calitatea spațiului și creează zone de scurgere pentru apele meteorice. Spațiile acoperite sau stațiile de transport în comun pot integra elemente de infrastructură verde.
3 **Bicicliști**	Zonele de băltire și spațiile necorespunzător drenate afectează și deplasările cu bicicleta. Detaliile care țin de infrastructura de scurgere a apelor sunt critice în calitatea și siguranța spațiului: grătarele prost poziționate sau degradate afectează direct deplasarea cu bicicleta. De asemenea, suprafețe utilizate pentru marcarea pistelor nu trebuie să fie alunecoase atunci când sunt umede pentru că ele cresc gradul de accidentare al utilizatorilor.	Infrastructura verde poate fi proiectată adiacent pistelor de bicicliști pentru a facilita drenarea pistei care va crește confortul și accesul bicicliștilor în timpul sau după ploile abundente. Pavaje permeabile sau piste de bicicliști proiectate la o cotă mai înaltă pot fi folosite pentru a reduce perioada de drenare a apelor și de uscare a pistei propriu-zise. Zonele de protecție pot incorpora vegetație.
4 **Șoferi**	Străzile inundate nu pot fi străbătute de către autovehicule. Zonele de băltire, prin faptul că scad vizibilitatea din cauza reflexiilor sau prin simplul fapt că provoacă manevre imprevizibile de ocolire, nu asigură condițiile de siguranță pentru șoferi și pietoni deopotrivă.	Infrastructura verde de-a lungul străzilor poate contribui pozitiv în captarea apelor meteorice și în reducerea zonelor de băltire, asigurând astfel o călătorie mai sigură. Este recomandată proiectarea infrastructurii specifice străzilor verzi doar în urma unei analize mai detaliate a contextului, odată cu implementarea unor măsuri de reducere a vitezei. Șoferii, mai ales în condiții nefavorabile, pot afecta infrastructura verde propusă, iar costurile de reparații pentru aceste sisteme sunt relativ mari.
5 **Persoanele cu afaceri la parterul clădirilor**	Accesul la trotuar este critic, indiferent de tipul de utilizatori: fie că vorbim de persoane care descarcă mărfurile pentru spațiile comerciale de la parterul clădirilor, fie de persoanele care folosesc aceste spații publice. Deplasările specifice livrărilor de marfă sunt esențiale într-un oraș și contribuie direct la economia acestuia. Ele necesită spații special proiectate, integrate în designul general al spațiului. Străzile care se inundă frecvent devin un impediment în desfășurarea acestor activități.	Succesul și vitalitatea unei zone sunt asigurate de gradul de accesibilitate al utilizatorilor la diferitele servicii existente în zonă. Performanța economică este direct legată de atractivitatea unei străzi. În general, străzile care sunt proiectate având la bază principiile unei străzi verzi sunt mult mai atractive pentru investitori decât străzile clasice.

Spaţii de calitate

O nouă abordare a proiectării de spaţii publice având în centrul oamenii şi locul, demonstrează posibilitatea de a transforma multiple spaţii în zone de mare atractivitate. Străzile şi spaţiile aferente lor sunt zone cheie ale oraşului, dedicate în mod special oamenilor, dar şi coridoare pentru mişcare, cu o dinamică specifică în cadrul oraşelor. Pentru a avea cu adevărat un impact pozitiv, intervenţiile nu trebuie să se rezume doar la soluţii punctuale. În mod cert, soluţiile trebuie să ia în calcul o gamă variată de paliere pentru ca impactul lor să fie unul adecvat oraşelor secolului XXI.



Dimensiunile utilizatorilor

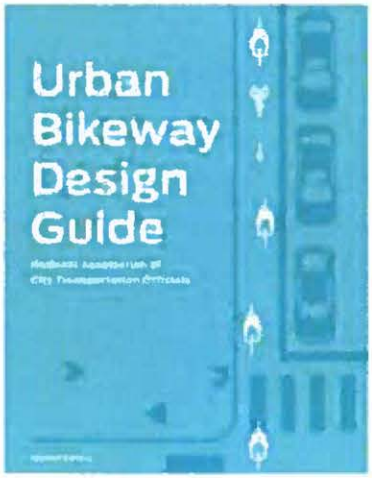
În proiectarea spaţiilor publice şi a pistelor de biciclişti, pentru ca aceastea să fie utilizate de o gamă variată de utilizatori, ele trebuie fie proiectate şi dimensionate corespunzător. Pagina din dreapta prezintă dimensionarea corespunzătoare în funcţie de tipul utilizatorului.



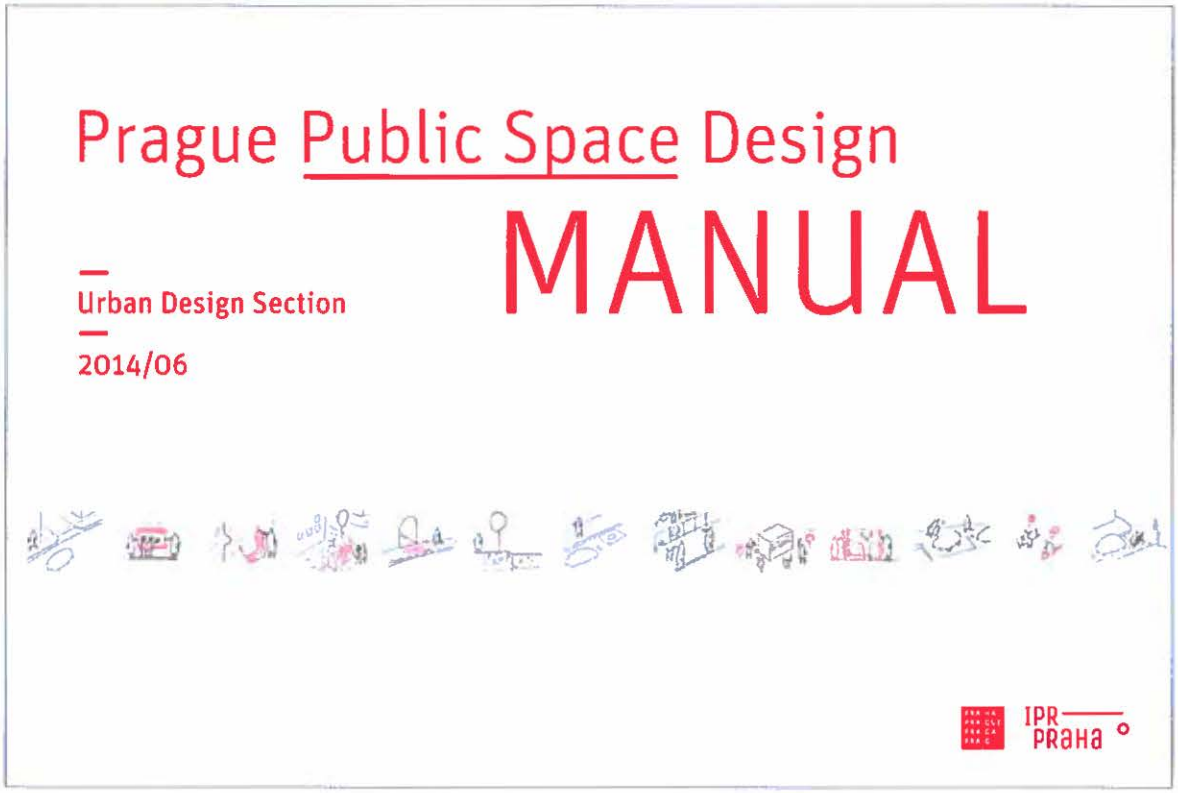
Regulile de proiectare urbană

Regulile de proiectare urbană se bazează pe o serie de ghiduri de proiectare existente la nivel internațional. Necesitatea unui astfel de ghid pentru contextul actual al orașelor din România este din ce în ce mai evidentă și, din acest motiv, ghidul de față preia o parte din exemplele de bune practici și le adaptează la contextul românesc.

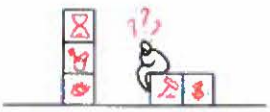




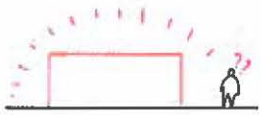




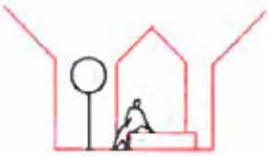
/// reguli



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.



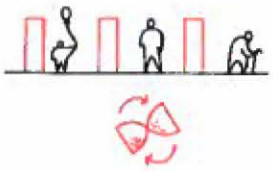
Culorile puternic contrastante trebuie folosite cu grijă. Ele sunt bune ca accente și pot fi folosite pornind de la un concept arhitectural proiectat pentru întregul spațiu public. De obicei, contrastele mari aplicate pe suprafețe întinse nu sunt cele mai potrivite.



Toate materialele și suprafețele dintr-un spațiu public trebuie să se potrivească prin paleta de culori și să formeze împreună o compoziție echilibrată.



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.



Un criteriu important în alegerea suprafețelor și a materialelor din spațiile publice este capacitatea lor de a îmbătrâni bine în timp, fără a pierde din calitatea, din durabilitatea și din rezistența lor.



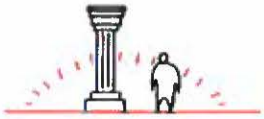
Materialele și suprafețele ar trebui să reflecte istoria locului, fie prin caracterul lor, fie prin modalitatea în care au fost puse în operă



Materialele și suprafețele ar trebui folosite într-o manieră contemporană. Folosirea lor în imitarea unei anumite perioade istorice este, de cele mai multe ori, inadecvată.



De regulă, materiale de o calitate superioară ar trebui folosite în spațiile publice importante ale orașului și în vecinătatea clădirilor importante;



Alegerea materialelor și a suprafețelor ar trebui să pornească întotdeauna de la caracterul locului în care vor fi puse în operă: contextul istoric, compoziția spațială și importanța spațiului public în oraș.



Materialele folosite și suprafețele spațiilor publice trebuie să fie de o calitate superioară. Suprafețele de contact trebuie să fie plăcute la atin- gere, iar suprafețele dedicate șederii trebuie să fie stabile termic, adică să nu fie nici prea fierbinți, nici prea reci.



De asemenea, alegerea materialelor ar trebui să se bazeze întotdeauna pe tipologia spațiului, pe ierarhia spațiilor publice în contextul orașului, și pe integrarea materialelor cu vecinătățile lor mai ample.



Proiectarea punctelor de contact între diferitele materiale și elemente ar trebui tratate întotdeauna individual, prin soluții care să le asigure cea mai înaltă calitate. O îmbinare bine concepută contribuie în mod decisiv la creșterea rezistenței și a durabilității suprafețelor și a elementelor proiectate.

înlocuite cu unele noi sau cu suprafeţe asfaltate, ele trebuie depozitate şi păstrate pentru folosirea lor în viitor în acelaşi loc.

De asemenea, atunci când se repară suprafeţele pietonale într-un spaţiu istoric, diversitatea şi atributele originale ale suprafeţei trebuie păstrate. Ele includ, de exemplu, bordurile deschiderilor pivniţelor, pragurile din piatră şi aşa mai departe.

La reconstrucţia trotuarelor istorice care sunt acoperite în prezent cu asfalt, pavelele descoperite trebuie sortate, refolosite şi înlocuite cu unele noi, acolo unde lipsesc, respectând modelele iniţiale. La transformarea trotuarelor asfaltate în trotuare pavate, trebuie redusă înălţimea drenajelor, astfel încât pavajele să poată fi aşezate pe un strat de bază refăcut şi pavajul să poată prelua scurgerile din burlanele care se scurg pe el.

Pentru funcţionarea corectă a suprafeţelor asfaltate, precum şi pentru întreţinerea lor facilă şi pentru valorificarea capacităţii lor de a reduce nivelul de zgomot pe căile de rulare, ele trebuie să fie plane şi să nu aibă rosturi sau goluri. Asfaltul în stare bună are proprietăţi excelente şi nu este vulnerabil la deformare.

Dacă se efectuează numai reparaţii fragmentare într-o anumită zonă, trebuie utilizat asfalt de acelaşi tip, de aceeaşi structură şi culoare ca suprafaţa înconjurătoare. Diferitele grade de compactare, structura diferită a materialelor şi sigilarea slabă reprezintă greşeli grave. Din acest motiv, pentru a preveni tasarea suprafeţei de călcare, trebuie realizat în zona de lucru acelaşi nivel de compactare al stratului suport, ca cel din zonele adiacente. Rosturile dintre suprafeţele noi şi cele vechi trebuie realizate mecanic, cu circularul, apoi tratate şi sigilate pentru a preveni infiltraţiile de apă şi deteriorarea la îngheţ. Concret, orice reparaţie realizată în zone cu material asfaltic trebuie să aibă ca prioritate repararea lor pe întreaga lungime şi lăţime, cu un număr cât mai mic de articulaţii.

Drenajul suprafeţelor

Suprafeţele ample, pavate, trebuie să conţină zone de infiltrare a apei de ploaie, direct legate la sistemul descentralizat de scurgere a apelor. De exemplu, este recomandată combinarea zonelor minerale cu suprafeţe verzi, nepavate şi utilizarea unui asfalt permeabil pe căile de rulare. Apa de ploaie colectată din reţeaua de străzi este de obicei contaminată şi nu trebuie să ajungă la baza clădirilor deoarece salinitatea ei le poate degrada structura. Acest lucru este valabil şi în centrele istorice, compacte, unde trebuie utilizate metode de îndepărtare a apei de ploaie din zona construcţiilor.

/// reguli



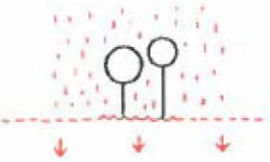
Materialele alunecoase nu trebuie folosite în zonele pietonale şi carosabile. O excepţie de la regulă poate fi pavajul istoric.



Materialele care reflectă lumina şi suprafeţele deschise la culoare trebuie folosite cu atenţie. Ele pot fi bune ca accent într-o zonă, cu condiţia să fie utilizate în baza unui proiect de arhitectură realizat pentru întreaga arie. Utilizarea excesivă a acestor materiale nu este recomandată.



În interiorul oraşului ar trebui acordată prioritate materialelor care permit infiltrarea apei de ploaie, de tipul pietrişului stabilizat, pavelelor montate pe o bază de nisip sau de tipul asfaltului permeabil.



Este recomandată proiectarea unor zone de infiltrare şi de captare a apelor meteorice în spaţiile mai ample.



În zonele cu trafic redus, unde diferenţele dintre trotuar şi carosabil au fost eliminate, este important ca aspectul şi modelul materialelor alese să diferenţieze cele două tipuri de rulare.



În cazul înlocuirii pavajului tradiţional cu noi materiale, dalele tradiţionale trebuie depozitate într-un loc ferit de intemperii pentru a permite reutilizări viitoare în alte zone ale peninsulei sau ale oraşului.

A.1.1 Zonele pietonale și cele de tip *shared space*

Confortul deplasărilor în oraș este direct legat de calitatea materialelor și suprafețelor utilizate în zonele pietonale.

În spațiile de tip shared space, materialele utilizate trebuie să creeze un cadru armonios și suficient de rezistent la fluxurile auto.

Una din 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 unde 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.

Suprafețe de călcare speciale

/// 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

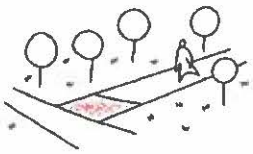
Pentru a accentua prioritatea pietonilor în zonele de trecere, este recomandată, ori de câte ori este posibil, executarea trotuarului și a carosabilului la același nivel. În cazul în care trotuarul este realizat din dale, zona de trecere trebuie realizată la rândul ei din dale, dar mai mari, pentru a 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.



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.



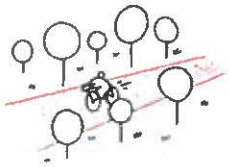
Când o zonă pavată se întâlnește cu o zonă nepavată, trebuie propusă între ele o zonă tampon.



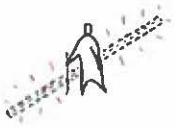
Suprafețele nepavate pot fi propuse în zonele de recreere și în parcuri, deoarece sunt mult mai confortabile pentru pietoni.



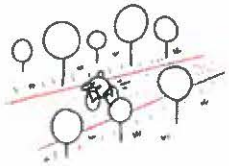
Pe terenurile de joacă pentru copii și pe terenurile de sport trebuie folosite materiale moi, care să amortizeze căderea.



Pentru aleile din parcuri și grădini este recomandată utilizarea pietrișului stabilizat sau a asfaltului permeabil. Durabilitatea unor astfel de suprafețele depinde în mare măsură de calitatea execuției și de întreținere. Dalele tipice zonelor urbanizate nu sunt cea mai potrivită alegere în parcurile naturale.



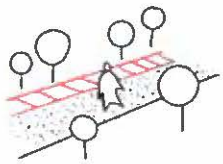
Liniile de ghidaj și elementele tactile pentru persoanele cu deficiențe de vedere trebuie realizate din materiale de înaltă calitate, certificate.



Tipul de suprafețe și de texturi din zonele verzi ale orașului trebuie să reflecte caracterul natural al mediului.



Elementele tactile trebuie realizate din același material sau dintr-un material asemănător cu suprafețele adiacente.



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.



Culoarea liniilor de ghidaj și a elementelor tactile trebuie să corespundă gamei de culori folosite la suprafețele din zona respectivă, astfel încât să nu afecteze percepția generală a spațiului.



Pentru a păstra continuitatea suprafețelor nepavate, suprafețele din jurul zonelor aglomerate (intrări în clădiri, spații din jurul locurilor de stat etc.) trebuie să fie protejate cu grătare metalice.

/// reguli



În centrul istoric, materialele tradiţionale trebuie păstrate, întreţinute şi reînnoite în mod regulat.



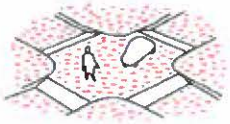
Dalele mari de beton nu trebuie utilizate în oraş. Ele trebuie înlocuite treptat cu o suprafaţă diferită, adecvată spaţiului respectiv.



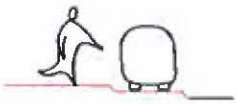
În centrul istoric, dalele sunt potrivite pe străzile cu trafic redus, deoarece contribuie la rândul lor la reducerea vitezei. Străzile cu trafic intens trebuie realizate din suprafeţe uniforme, fără rosturi.



Diferenţierea suprafeţelor în funcţie de tipul utilizării trebuie marcată prin materiale cu culori şi texturi diferite, nu prin marcaje pictate.



Suprafaţa intersecţiilor din zonele cu trafic redus, unde trotuarul şi carosabilul sunt la acelaşi nivel, trebuie tratată cu materiale cu structură şi culoare similară cu trotuarele şi drumurile înconjurătoare. Cu toate acestea, zonele pietonale şi carosabile trebuie să fie întotdeauna clar diferenţiate.



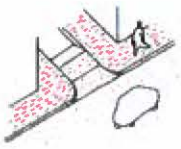
Suprafaţa locurilor de parcare trebuie să fie diferită de cea a carosabilului. Materialul utilizat poate fi similar cu cel folosit în zonele pietonale. În unele cazuri, locurile de parcare pot fi ridicate, iar diferenţa de înălţime se poate marca cu borduri joase, teşite.



În afara centrului istoric, este recomandată utilizarea suprafeţelor uniforme, fără îmbinări. Pentru reducerea zgomotului, în locul asfaltului clasic, se poate utiliza şi asfalt silenţios.



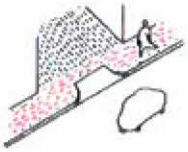
Parcările fără barieră trebuie să fie accesibile tuturor utilizatorilor şi trebuie proiectate folosind materiale adecvate.



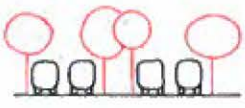
Trecerile de pietoni la nivel şi limitatoarele de viteză trebuie realizate din materiale asemănătoare drumurilor şi trotuarelor înconjurătoare. În cazul în care trotuarul este realizat din pavaje iar carosabilul din asfalt, este recomandat ca trecerile şi limitatoarele să fie realizate din pavaje similare trotuarului.



Suprafeţele utilizate pentru staţiile de autobuz trebuie să fie extrem de rezistente şi durabile. Staţiile de autobuz pot fi realizate din materiale similare cu cele folosite în zonele pietonale, cu condiţia ca ele să aibă o rezistenţă ridicată la trafic intens.



Dacă două materiale diferite intră în contact, suprafaţa străzii mai importante este cea care trebuie preluată în intersecţie. În acest caz, punctul de contact dintre cele două materiale trebuie proiectat cu grijă.



Este recomandat ca locurile de parcare să fie îmbinate cu spaţii verzi, plantate. Arborii plantaţi trebuie să aibă un spaţiu suficient de mare pentru dezvoltarea rădăcinilor.

A.1.3 Limite şi delimitări între suprafeţe

Marginile şi limitele în spaţiul public ar trebui să facă parte din compoziţia globală a unui spaţiu. Acestea nu ar trebui tratate ca o barieră fizică, ci ca o linie naturală de ghidare care contribuie la organizarea spaţiului.

Diferenţierea spaţiilor pe înălţime marchează diferitele utilizări, facilitează mişcarea, protejează pietonii şi direcţionează scurgerea apelor meteorice. În spaţiile deschise (parcuri), ele servesc ca linii de ghidare pentru persoanele cu deficienţe de vedere.

Bordurile

Bordurile pot contribui pozitiv la definirea unui anumit spaţiu. Din acest motiv, în oraş şi în special în zona centrală trebuie utilizate materiale de înaltă calitate. Suprafeţele adiacente sunt cele care dictează tipul şi structura bordurilor. De exemplu, pentru staţiile de autobuz este recomandată utilizarea bordurilor teşite sau bordurilor de tip Kassel. Bordurile Kassel sunt borduri cu formă concavă specială, ce permit autobuzelor să oprească cât mai aproape de marginea de îmbarcare, prevenind deteriorarea anvelopei şi a bordurii în sine.

În cazul zonelor pietonale şi trecerilor de pietoni, bordurile trebuie să fie coborâte la nivelul suprafeţei carosabile, astfel încât parcursul pietonilor, persoanelor cu dizabilităţi şi bicicliştilor să fie unul cât mai confortabil.

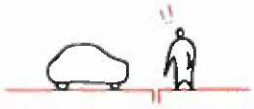
Limitele în zonele verzi

În parcuri, este recomandată minimizarea diferenţelor de înălţime dintre suprafeţele pavate şi 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 acţioneze ca linii directoare pentru persoanele cu deficienţe de vedere.

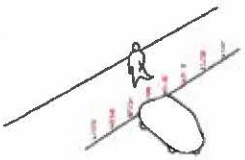
Utilizarea separatoarelor

În mod obişnuit, separatoarele sunt folosite pentru a delimita diferitele benzi de circulaţie dintr-un oraş (benzi de bicicletă, benzi de tramvai, trasee pietonale etc.). Astfel de intervenţii 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. Totuşi, separatoarele utilizate în oraş trebuie să fie suficient de mici pentru a permite trecerea anumitor vehicule (de exemplu, ambulanţele) în situaţii de urgenţă.

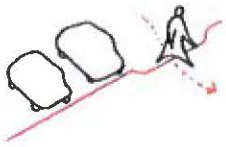
/// reguli



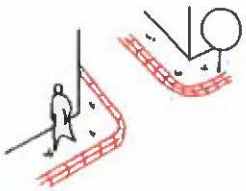
Dacă trotuarul şi carosabilul sunt la acelaşi nivel, trotuarul trebuie delimitat printr-o margine care să acţioneze şi ca suport pentru pavaj. Această funcţie poate fi asigurată şi printr-un jgheab sau orice alt material de dirijare a apelor meteorice.



În cazul în care suprafaţa pietonală şi cea carosabilă sunt la nivel, iar autovehiculele trebuie restricţionate în zona dedicată pietonilor, se pot utiliza stâlpişori sau borduri cu înălţime joasă.



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 şi bordura trebuie reduse în înălţime în aşa fel încât să nu mai existe diferenţe între stradă şi pietonal.



În zonele noi ale oraşului este posibilă utilizarea betonului de înaltă calitate sau a altor borduri prefabricate, în funcţie de suprafeţele adiacente.



037 Old Montreal, Montreal, Canada

B.1 Arborii

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, plantații de aliniament, arborete sau grupuri de copaci in cadrul spatiilor verzi. Ei au o caracteristică spațială și simbolică importantă, fie că sunt instanțe individuale, fie că se regăsesc sub forma unor grupări vegetale. Oamenii pot dezvolta în timp legături emoționale puternice cu masivele de vegetație. Arborii nu reprezintă așadar doar ingrediente arhitectural-compoziționale, 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 de peisagistică unitar la nivelul orașului, arborii vor contribui cu succes la integrarea mediului construit în peisajul-cadru.

Cel mai adesea, arborii din spațiul public relaționează cu cei din grădinile și curțile aflate pe proprietate privată. Aceștia din urmă trebuie tratați 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.

Atunci când 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 mai reduse.

Dacă în conformarea unui spațiu este utilizat un arbore ca instanță individuală, atunci acesta ar trebui să fie un exemplar cu un coronament uniform, el devenind punctul central al spațiului respectiv. Într-un asemenea caz, modul în care proiectantul sau peisagistul alege arborele din pepinieră este important. O parte din regulile de utilizare a arborilor în masive plantate este detaliată în capitolul dedicat Aliniamentelor, aleilor și masivelor plantate.

Arborii utilizați în spațiile publice contribuie la dinamizarea lui și la calitatea mediului urban.

Reguli de bază utilizate la plantarea arborilor în spațiul public

Posibilitatea integrarii arborilor existenți în sit trebuie verificată responsabil împreună cu inginerul peisagist 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 arborilor ar trebui să respecte următoarele reguli și principii:

Analiza sitului și, în baza evaluării:

- Propunerea de îmbunătățire a condițiilor existente
- Alegerea unui sortiment de specii corespunzător pentru condițiile specifice amplasamentului

Spațiul urban nu oferă, în general, condiții prielnice pentru creșterea și dezvoltarea pe termen lung a arborilor, stratul de sol este adesea insuficient si compactat. Prin urmare se impune alegerea unui sortiment de specii care să reziste la efectele negative cauzate de mediul construit. Acest tip de alegere este prioritară în raport cu contextul istoric sau cu alegerea unui arbore nativ sau specific pentru identitatea anumitor țesuturi urbane. În zonele istorice protejate, alegerea speciilor trebuie să țină cont de conceptul propus pentru zona protejată.

Asigurarea unui spațiu suficient pentru rădăcinile arborelui, în așa fel încât rădăcina să poată să respire și să poată dezvolta un sistem suficient de ramificat încât să asigure prosperitatea arborelui

Spațiul dedicat arborelui trebuie să corespundă cu mărimea la maturitate a speciei alese. Suprafața din jurul arborelui trebuie să fie nepavată sau să asigure permeabilitatea aerului și a apei pe o suprafață de cel puțin 6 m² în jurul său. Spațiul dedicat rădăcinii trebuie să fie de aproximativ 16 m², cu o adâncime de cel puțin 800cm. Dacă spațiul pentru rădăcină este insuficient, trebuie găsite metode pentru lărgirea lui (soluțiile tehnice pot include folosirea unor substraturi structurale atunci când sunt realizate suprafețele de călcare, crearea unor șanțuri de legătură și benzi verzi, instalarea unor tuburi de aerisire etc.). Dacă spațiul aferent rădăcinii nu îndeplinește aceste condiții, atunci plantarea este una temporară. De asemenea, atunci când sunt planificate rețelele tehnico-edilitare, trebuie asigurat spațiu subteran suficient pentru dezvoltarea rădăcinilor copacilor.

Asigurarea unei suprafețe suficient de mari care să permită infiltrarea apei de ploaie

Această suprafață trebuie să fie neasfaltată, permeabilă. Dacă totuși suprafața este pavată,

solul prin vacuum. Pe cât posibil, acestea trebuie trecute prin conducte de protecție sub sistemul raticular. Orice excavare care are loc la mai puțin de 2,5 metri față de pom, poate reduce substanțial viața acestuia. Dacă există contact direct cu arborele, acesta trebuie menționat în inventarul spațiilor verzi.

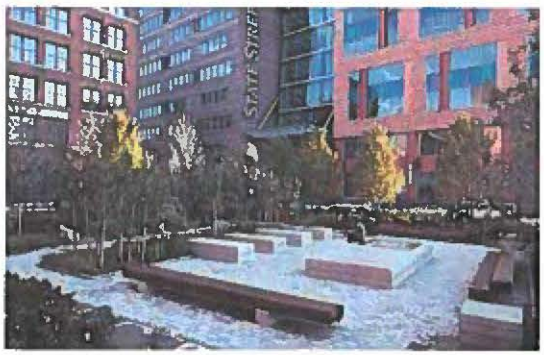
Pe timpul iernii, sarea utilizată în topirea zăpezii este dăunătoare elementelor plantate, iar opțiunile de protecție în acest sens sunt limitate. Este recomandă utilizarea unui material inert, de tipul nisipului, în așa fel încât să nu fie afectată viața copacului. Dacă nu există altă opțiune, poate 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.



038 Berlin, Germania

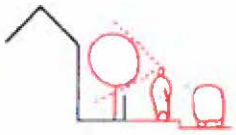


039 Boston, SUA

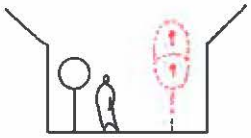


040 Boston, SUA

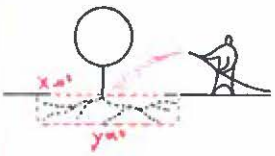
/// reguli



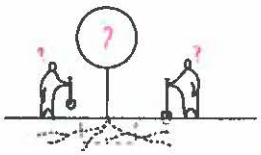
Arborii care cresc în grădinile tangente la spațiul public, ale căror coroană se extinde înspre stradă, ar trebui tratați ca parte integrată a spațiului public.



Arborii ajunși la maturitate pot fi încadrați în trei categorii: arbori de dimensiuni mici (până la 10 metri), arbori de dimensiuni medii (între 10 și 15 metri) și arbori de dimensiuni mari (peste 15 metri). Arborii mari ar trebui tratați cu prioritate în oraș.



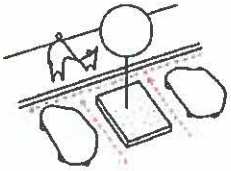
Arborii ar trebui plantați în zone cu suficient spațiu pentru infiltrarea apei și pentru dezvoltarea rădăcinii. Suprafața minimă necesară pentru infiltrarea apei este de 6 m², iar suprafața minimă pentru dezvoltarea rădăcinilor este de 16 m², cu o adâncime de 0,8 m.



Dacă spațiul pentru rădăcină este insuficient, trebuie aplicate o suită de măsuri tehnice care să susțină dezvoltarea acesteia. Dacă aceste măsuri sunt imposibil de aplicat, atunci arborele va avea o viață limitată, iar după un anumit timp acesta va trebui înlocuit.



Uneori este necesar ca unii arbori 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.



Arborii plantați trebuie protejați împotriva udării excesive prin modul în care sunt dispuși în raport cu strada.

B.2 Aliniamente, alei și masive de vegetație

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 vegetale.

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 este definit ca fiind o plantatie regulata, in linie, alcatuita din arbori sau arbusti de aceeasi specie, alesi in asa fel incat sa aiba aceeasi forma si inaltime inca de la plantare. Aliniamentele insotesc si ariticuleaza 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 arbori sau arbusti, a căror caracteristică principală este ritmul și liniaritatea.

Dacă un aliniament de arbori nu este neapărat caracterizat de utilizarea aceleiași specii dendrologice, de aceeași vârstă, plantați la distanțe egale, în strictă dependență de o stradă, o alee plantată 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, fiind considerată un ax verde in țesutul urban.

Arbuști și masive vegetale în spațiul public

Vegetația definește un spațiu în baza unor principii similare cu cele din arhitectură. Arborii pot fi plantați ca o rețea regulată, în care coroanele lor formează o copertină unitară peste un spațiu public, iar arbuștii înalți pot fi poziționați spre exemplu 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 tipuri de grupuri pot fi folosite ca elemente de legătură cu peisajul-cadru. 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 arbori, 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, fiind adesea rezultatul unor intervenții punctuale de a planta, fără a urmări un plan de specialitate. 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 arbori sau aleile verzi trebuie să deservească o suprafață amplă, de tipul unui cartier, iar în cazul aliniamentelor mai importante (axe verzi), 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 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 proiectarea aliniamentelor de arbori încă de la faza de început a unei artere noi sau a unei lucrări de reabiltare. Doar în asemenea condiții pot fi asigurate spațiile necesare, corelate cu infrastructurile tehnice, fără a periclita spațiu necesar dezvoltării rădăcinilor. Acest tip de reabilitări trebuie să fie planificate în mod corespunzător din timp, coordonate în timp util și coordonate cu alte planuri de investiții, în special cu instalarea infrastructurilor tehnice. Pe cât posibil, odată cu reabilitarea unei zone, arborele plantat ar trebui să fie din aceeași specie cu restul aliniamentului, dacă lucrările nu prevăd lucrări în mai multe etape, cu modificarea completă a speciilor plantate.

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.

Aliniamentele istorice trebuie protejate prin toaletări de întretinere moderate, iar in cazul in care se impune o reînnoire, aceasta va se va face cu aceeasi specie si forma, ca cele inițiale. În asemenea situații, se justifică

B.3 Arbuşti şi plante erbacee

În oricare dintre cele două cazuri, trebuie determinat încă de la început dacă se intenţionează o creştere controlată sau o creştere naturală.

Caracteristici, rol şi semnificaţii

În manualul de faţă, arbuştii şi plantele erbacee semnifică toate acele suprafeţe care conţin vegetaţie în creştere, cu excepţia zonelor cu gazon. Practic, în această categorie sunt incluse următoarele plante: subarbusti (ca inlocuitori pentru gazon), arbuşti floriferi, garduri vii, plante perene, anuale sau bienale. Ele pot fi combinate şi utilizate într-o gamă largă de posibilităţi:

- Pot creşte controlat, sau pot fi lăsate să crească independent.
- Arbuştii şi plantele erbacee sunt baza vegetală pentru majoritatea parcurilor şi grădinilor
- Se pot regăsi sub forma unor fâşii plantate de la nivelul străzii, sau ca spaţii verzi clar definite în spaţii publice
- Într-o anumită măsură, completează prin creştere spontană spaţiile urbane greu de definit, fără atributele clare ale unui spaţiu public sau ale unui spaţiu de agrement (zone tampon, foste zone industriale, spaţii reziduale, spaţii abandonate etc.)

Arbuştii şi plantele erbacee sunt elemente vii, care se dezvoltă şi se schimbă în timp. Din acest punct de vedere, obiectivul iniţial al plantării lor poate fi de două feluri: fie ca element clar definit, ce trebuie format şi controlat în timp, fie ca proces necontrolat, care se autoreglează prin mecanisme proprii şi evenimente aleatorii. Primul concept ţine de domeniul peisagisticii şi al grădinăritului. Al doilea ţine mai mult de o abordare ecologică sau de mediu. Totuşi, în ultima perioadă, conceptele ceva mai stricte ale grădinăritului clasic încep să se transforme în baza noilor descoperiri. De exemplu, se tinde tot mai mult către utilizarea de plante perene cu capacitate mai mare de autoreglare şi către însămânţare cu un mix mai variat de seminţe.

Principii de bază în utilizarea arbuştilor şi erbaceelor

Proiectarea spaţiilor 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 şi din sfera ecologiei.

De multe ori, în reabilitarea unui spaţiu, este mai importantă regândirea suprafeţelor pavate şi a elementelor arhitecturale din vecinătatea unui spaţiu verde, decât să se intervină în spaţiul plantat. Acest lucru este important mai ales din perspectiva unui concept care are la bază principii de ecologie urbană, unde spaţiile verzi nu ar trebui afectate. Astfel de abordări necesită totuşi un concept de peisagistică pentru spaţii mai ample şi trebuie să includă metode de comunicare cu viitorii utilizatori.

În spaţiile intens utilizate, cum ar fi străzile sau pieţele publice, spaţiile plantate trebuie delimitate clar şi trebuie protejate prin restricţionarea 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 protecţie mai ales dacă nu este posibilă îngrijirea intensivă a plantelor din acea zonă, sau dacă s-a urmărit obţinerea unei imagini mai "sălbatice" a spaţiului verde. Chiar şi în cel de-al doilea caz, toate elementele trebuie să se subordoneze unui concept unitar pentru întreg spaţiul public.

Arbuştii şi plantele erbacee pot fi utilizate în compozitii variate, tocmai pentru a putea profita la maximum de potenţialul lor. De exemplu, poate fi utilizat un număr mai mare de plante care acoperă solul, în combinaţie cu arbuşti solitari, în locul unui şir continuu de arbuşti. De asemenea, pot fi combinate garduri vii atent cosmetizate, în contrast cu plante care cresc liber, cum ar fi anuale sau perene semănate direct în pământ. Pajiştile de flori evidenţiază anotimpurile, atrag fluturii şi alte insecte, şi contribuie la crearea unui spaţiu mult mai atractiv, mai estetic, mai ecologic şi mai educativ.

În plus faţă de criteriile artistice (valoarea arhitecturală a arbuştilor ,compozitii vegetale concepute în funcţie de perioada de înflorire), ecologice şi de mediu (sprijinirea biodiversităţii, infiltrarea apei de ploaie), trebuie luate în considerare criterii semantice (utilizarea de specii tradiţionale care fac parte din cultura europeană) şi criterii biotehnice (specii adecvate condiţiilor de mediu specifice).

Arbuştii plantaţi în spaţiile publice contribuie la fragmentarea spaţiilor ample, au un aspect care se schimbă în funcţie de sezon şi atrag păsări. În general, arbuşti sunt folosiţi în spaţiile unde nu se pot planta arbori, dar se recomandă plantarea lor alături de aceştia, acolo unde spaţiul permite.

Arbuştii mai pot fi folosiţi ca delimitare pentru grădinile situate la limita dintre spaţiul public şi cel privat, dar, pe cât posibil, trebuie asigurată îngrijirea lor corespunzătoare. În mod evident, astfel de plante nu trebuie folosite acolo unde aceste condiţii nu sunt garantate.

B.4 Peluze

Înființarea și întreținerea unei peluze sunt procese costisitoare. Din acest motiv, propunerea unei peluze pentru o anumită zonă trebuie făcută în cunoștință de cauză. Ele ar trebui propuse acolo unde servesc unui scop recreațional și unde funcționează unitar, pentru a fi percepute ca spații deschise de recreere.

Caracteristici, rol și importanță

Peluzele sunt o parte integrantă a parcurilor, dar și a unor bulevarde largi, străzi sau amenajări mai ample. Rolul lor este preponderent recreațional, cu zone dedicate pentru stat, jucat, exersat sau pentru picnick.

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 reține praful și dioxidul de carbon, permit infiltrarea apei de ploaie și reglează temperaturile extreme. Ca elemente de peisaj, ele au fie rol de unificare la nivel compozițional și vizual, fie au rol de accentuare a masivelor plantate sau a unor structuri construite.

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 în zone de agrement - cu o compoziție mixtă de plante, cu folosințe multiple, dar rare

Peluzele se pot regăsi însa și sub alte forme: ca parte a terenurilor de golf, ca zone verzi destinate parcării (inclusiv cele cu dale înierbate), sau cu rol utilitar de a cosolida taluzuri sau pante.

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 se conectează la spațiile din jur, tipul de peluză ales în funcție de intensitatea activităților care vor avea loc, nivelul de îngrijire/mentenață 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 și o întreținere mai facilă și la estetica locului (în general suprafețele omogene ample asigură continuitate, consolidează spațiile, pun valoare și oferă perspective către compozițiile vegetale și elementele construite). Zonele înierbate tip fâșie, 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, prevăzute cu specii înlocuitoare de gazon.

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. 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.

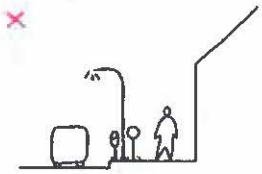
Diferitele tipuri de peluze trebuie atent alese în funcție de cât de utilizată vor fi, dar și în funcție de costurile pe care administrația le poate suporta pentru îngrijire. În primul rând trebuie să se decidă dacă peluza este una intensivă (ornamentală, parc, loc de joacă) sau extensivă (pajiște).

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

/// reguli



Posibilele zone de conflict între diferiți utilizatori pot fi rezolvate prin delimitarea clară a spațiilor în funcție de activitățile care se pot desfășura



Nu ar trebui realizate peluze unde nu se poate asigura o zonă mai amplă pentru recreere sau unde îngrijirea lor este problematică.



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.



Regula 1/3. Orice peluză necesită îngrijire constantă. Firul ierbii nu trebuie cosit mai mult de 1/3 din înălțimea sa.



Zone ample cu dale înierbate pot fi gândite ca parcări în vecinătatea funcțiunilor de mari dimensiuni



Sisteme 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 ex: trifoiul).



045 Rennes, Franța



046 Rennes, Franța



047 Möhnesee Körbecke Germany

C.1 Utilităţi subterane

În momentul în care se doreşte poziţionarea reţelelor în subteran, trebuie luată în considerare în special posibilitatea plantării ulterioare a copacilor, chiar dacă la momentul respectiv acest lucru nu este planificat.

Montarea infrastructurilor şi reparaţiile care sunt realizate în zonele cu probleme nu trebuie să lase urme la suprafaţă. Dacă pentru realizarea intervenţiilor trebuie eliminate părţi din asfalt, întreaga suprafaţa a trotuarului trebuie înlocuită. Pentru a reduce cheltuielile inutile, astfel de intervenţii la infrastructura critică trebuie gândite coordonat cu intervenţiile în spaţiul public.

Infrastructura tehnică subterană trebuie să fie poziţionată în aşa fel încât să permită existenţa arborilor acolo unde este cazul. Spaţiul trebuie rezervat chiar dacă copacii nu sunt planificaţi în momentul respectiv. Este recomandat ca acest spaţiu să fie rezervat în baza unor documente şi unor strategii existente la nivelul oraşului. Dacă acestea nu există, rezervele de teren trebuie organizate după logica generală a spaţiilor publice, de cele mai multe ori bazată pe reguli şi principii tradiţionale folosite în poziţionarea copacilor. O coordonare adecvată - nu numai în ceea ce priveşte proiectele, ci şi în ceea ce priveşte planul pe termen lung (planuri de coordonare, planuri de reglementare) este esenţială.

În cazul în care nu se pot amenaja zone de protecţie pentru infrastructura tehnică, o serie de soluţii speciale care împiedică rădăcinile copacilor să ajungă la utilităţi pot fi aplicate. Exemple în acest sens sunt tuburile de protecţie pentru cabluri sau barierele radiculare (barierele radiculare trebuie folosite în aşa fel încât să nu pericliteze dezvoltarea copacilor; propunerea unor astfel de bariere trebuie discutată în avans cu administratorii de reţele).

Din cauza reţelelor de telecomunicaţii multiple, cel mai adesea necoordonate în implementare, acestea ar trebui poziţionate în canale cu cabluri multiple pentru a putea găzdui mai multe reţele, fără a fi necesară excavarea de fiecare dată când o nouă reţea 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 protecţie.

Administratorii de utilităţi sunt responsabili pentru indicarea propriilor utilităţi în documentaţiile de planificare, inclusiv a tuturor elementelor conexe de la nivelul solului.

Astfel, zonele de protecţie nu trebuie să fie foarte mari. Astfel de soluţii pot fi propuse şi pentru cablurile electrice.

Caracteristici de suprafaţă

Plasarea elementelor de suprafaţă conexate la infrastructura tehnică (guri de vizitare, capace, canale de scurgere, jgheaburi) ar trebui să se bazeze pe proiectarea spaţiului în ansamblu, nu în mod aleatoriu, şi să fie amplasate paralel cu axele principale ale drumului. Pentru suprafeţele pietonale, este recomandată utilizarea unor materiale similare cu cele folosite la nivelul străzilor. Dacă suprafaţa pietonală este pavată, ea ar trebui să se încadreze în tiparul existent în proximitate. Pentru a elimina daunele la reţelele de utilităţi, este recomandată acoperirea lor cu materiale autonivelante care să distribuie greutatea pe o suprafaţă mai mare.

Procese

O mai bună coordonare şi transparenţă a deciziilor în privinţa infrastructurilor tehnice poate fi facilitată printr-un sistem care să ţină evidenţa la zi a tuturor lucrărilor. Odată ce un proiect este finalizat, el ar trebui introdus într-o bază de date completă.

În interesul oraşului, administratorii reţelelor de utilităţi trebuie să fie coordonaţi. Ei trebuie să respecte calitatea spaţiilor publice şi să stabilească traseul reţelelor în consecinţă. În principiu, reglementările specifice fiecărui tip de lucrări nu ar trebui să afecteze legislaţia de mediu (de exemplu, creşterea dimensiunilor spaţiilor de siguranţă).

C.2 Utilităţi supraterane

Structurile tehnice de la nivelul solului trebuie reduse, pe cât posibil, la un număr cât mai mic, la o dimensiune cât mai mică şi grupate cu alte elemente de infrastructură.

În cazul zonelor compacte, sistemul de cabluri suspendate între clădiri ar trebui menţinut.

Fiecare element de suprafaţă al infrastructurii tehnice şi de transport - linii de tramvai, iluminat stradal, casete de energie electrică, semne de circulaţie, tabele de informaţii etc. - trebuie privite ca parte a amenajării, care ajută la crearea caracterului general al spaţiului şi la calitatea arhitecturală a unui loc. Plasarea lor fără grijă, creează bariere substanţiale de-a lungul trotuarelor sau în zonele pietonale deschise. Aceste structuri trebuie reduse în dimensiune şi număr, şi acolo unde este posibil, trebuie grupate cu alte elemente de infrastructură.

În ceea ce priveşte calitatea spaţiului public, trebuie acordată atenţie nivelurilor superioare ale spaţiului şi faţadelor adiacente, pentru a îmbunătăţi vizibil elementele de infrastructură dintr-un spaţiu.

Cablurile suspendate

În cazul oraşelor compacte, trebuie menţinut sistemul suspendat de iluminare stradală şi firele încrucişate între clădiri, deoarece acest lucru eliberează străzile prin eliminarea stâlpilor, ceea ce rezultă în costuri de investiţie mai mici. În cazul în care există un gol mai mare între clădiri, este recomandată suspendarea între clădiri şi stâlp. 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 aşa fel încât să fie permisă fixarea şi suspendarea firelor transversale.

Clădiri cu grinzi în consolă

Pentru a elibera străzile de cabluri, pentru iluminatul stradal, pot fi folosite grinzi în consolă care se extinde din pereţii clădirilor. Această opţiune ar trebui să aibă prioritate faţă de stâlpii de iluminat, dacă iluminatul nu se poate realiza în sistem de cabluri încrucişate.

Poziţionarea stâlpilor

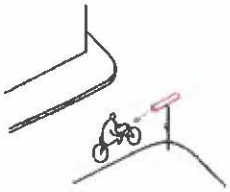
Ori de câte ori nu este posibilă utilizarea cablurilor încrucişate suspendate, trebuie creat un sistem complet pentru poziţionarea unui număr minimi de stâlpi, care să includă atât liniile pentru tramvai/ troleibuz, cât şi iluminatul stradal sau semafoarele din intersecţii. Atunci când se decide poziţionarea stâlpilor în spaţiile publice, iluminatul stradal trebuie să fie o prioritate în amenajare. Aceste cerinţe se bazează pe un studiu de iluminat, întotdeauna întocmit în raport cu cerinţele structurale pentru liniile suspendate şi pentru stâlpii utilizaţi la semaforizare. Pentru a reduce costurile de investiţie şi obstacolele dintr-un spaţiu, trebuie utilizat acelaşi stâlp pentru mai multe funcţii. Pe scurt, dacă un anumit spaţiu public este supus unui proces de revitalizare, rezultatul final trebuie să utilizeze un singur tip de stâlpi pentru mai multe funcţiuni, nu câte un tip de stâlp pentru fiecare utilizare.

Stâlpii din spaţiile publice ar trebui poziţionaţi de-a lungul unei axe longitudinale, în rândul copacilor, benzii de parcare sau cât mai aproape de marginea trotuarului şi de carosabil. De asemenea, pentru a evita obstrucţionarea ferestrelor, stâlpii trebuie plasaţi în zona în care se întâlnesc două clădiri.

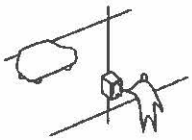
Cutiile tehnice

Cutiile tehnice aferente infrastructurilor tehnice şi de transport trebuie să fie integrate în clădirile adiacente. Cutiile tehnice plasate individual, trebuie aşezate, în conformitate cu amenajarea spaţiului, pe axa stâlpilor sau a arborilor plantaţi. Pentru a minimiza numărul de obstacole din spaţiul public, cutiile tehnice separate trebuie grupate într-o structură comună, care, la rândul ei, ar trebui să aibă o poziţie optimă în amenajarea generală a spaţiului.

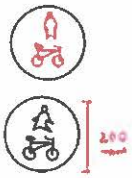
Toate elementele învechite, care nu mai funcţionează, ar trebui eliminate, nu doar deconectate. Acest lucru se aplică şi conductelor incorporate în faţadele clădirilor sau în alte structuri ale domeniului public al oraşului.



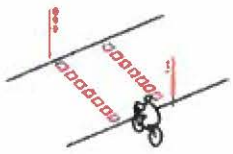
Detectoarele asociate semafoarelor trebuie să poată detecta nu numai automobilele, ci și alte vehicule, precum bicicletele sau motocicletele.



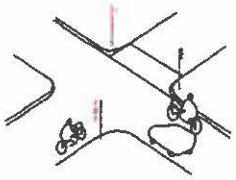
Pentru pietoni și bicicliști, butoanele din intersecțiile controlate manual trebuie să fie cât mai mari posibile pentru a facilita apăsarea cu toată mâna. Având o suprafață mai mare, butonul aprins este și mai ușor de observat.



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.



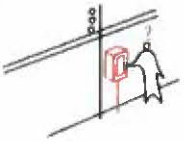
Trecerile asociate direct pistelor de bicicliști ar trebui să utilizeze un sistem de semaforizare separat, în trei culori, cu un mic cap de semnal (100 mm) situat în fața carosabilului, și un cap de semnal mai mare (200 mm), pe partea cealaltă a carosabilului.



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.



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.



Butoanele de comandă trebuie așezate, pe cât posibil, pe stâlpii de iluminat. sau pe stâlpul semaforului.



048 New York City, SUA



049 Montreal, Quebec, Canada



050 South Bend, Indiana, SUA

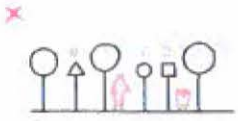
/// reguli



Spațiile publice ar trebui proiectate astfel încât caracterul, spațiul și structura acestora să elimine necesitatea unor indicatoare de semnalizare suplimentare.



Este de preferat ca indicatoarele rutiere să fie poziționate pe stâlpii existenți.



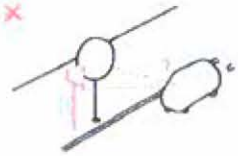
Trebuie analizată cu atenție necesitatea indicatoarelor în spațiile publice. Cu cât sunt mai multe indicatoare, cu atât scade calitatea spațiului, deoarece acestea distrag atenția, reduc vizibilitatea și creează bariere fizice.



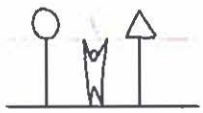
Nicio parte a unui semnal nu trebuie să stea în calea șoferilor, pietonilor sau bicicliștilor.



Utilizarea indicatoarelor trebuie gândită în raport cu caracteristicile unui spațiu urban de calitate. Acest lucru poate fi obținut prin gruparea mai multor semne pe un singur stâlp. De asemenea, ar trebui făcute eforturi în minimizarea cantității de informație conținută pe un singur semn.



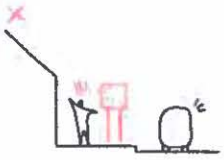
Indicatoarele trebuie să fie vizibile. Ele trebuie amplasate la o distanță adecvată de alte elemente (arbori), care pot limita vizibilitatea acestora.



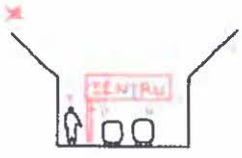
Indicatoarele rutiere poziționate pe același rând trebuie să aibă aceeași înălțime. Dacă un stâlp are un număr mai mare de semne, indicatorul din partea inferioară trebuie să respecte înălțimea generală. Practic, marginea inferioară a semnului din partea de jos trebuie să fie poziționată în așa fel încât să se creeze spațiu de trecere pe sub el.



Plasarea semnelor spate în spate, pentru direcții paralele de mișcare, reprezintă o practică bună.

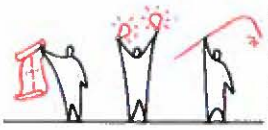


Indicatoarele rutiere trebuie să fie cât mai mici posibil. Dacă un anumit indicator există și într-o versiune redusă, această opțiune trebuie utilizată.



Indicatoarele rutiere de dimensiuni mari, tipice autostrăzilor, nu ar trebui utilizate în oraș.

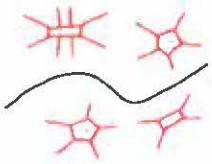
/// reguli



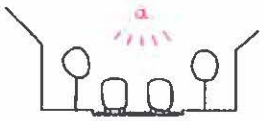
Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a ține seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obositoare ale iluminării excesive.



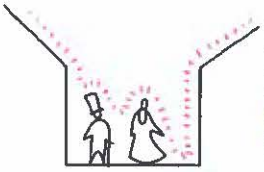
Existența unei politici de iluminat stradal este extrem de necesară. O astfel de politică ar trebui să cuprindă cerințe, reguli și principii care să fie raportate la trafic, la siguranță și la aspectele estetice ale arhitecturii și cadrului urban.



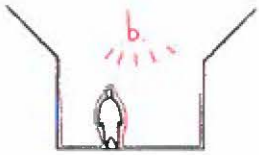
Iluminatul stradal trebuie abordat în relație cu spațiile publice adiacente, atât în ceea ce privește parametrii iluminatului, cât și în ceea ce privește compoziția și aspectul întregului sistem.



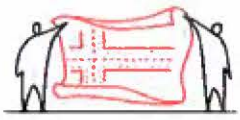
Scopul iluminării străzilor pentru autovehicule este de a asigura că drumul și împrejurimile sale imediate sunt iluminate la nivel orizontal.



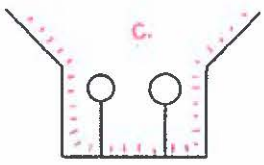
Iluminatul stradal influențează substanțial atmosfera și aspectul spațiilor publice. Din acest motiv, atunci când se dorește un plan de iluminat pentru o anumită zonă, trebuie luate în considerare valorile culturale, istorice și estetice ale locului.



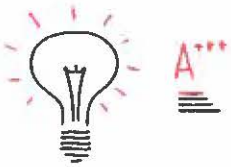
Scopul iluminării zonelor pietonale este de a asigura atât iluminarea suficientă a suprafeței de călcare, cât și iluminarea pietonilor (iluminare verticală). Pe străzile unde trotuarele sunt bordate de fațadele clădirilor, este necesar ca lumina să ajungă până la primul nivel al clădirilor.



Numărul, aspectul și poziția surselor de lumină trebuie să corespundă compoziției spațiului. Clădirile din jur, spațiile verzi și valorile arhitecturale trebuie luate în considerare.



Spațiile publice importante, de tipul piațetelor și zonelor comerciale, trebuie iluminate împreună cu fațadele clădirilor adiacente. Acest lucru se poate realiza printr-o combinație dintre iluminatul stradal și cel arhitectural.



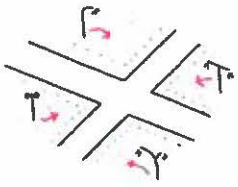
În special în cazul iluminatului stradal, parametrii de iluminare necesari trebuie să fie aleși într-un mod eficient din punct de vedere energetic.



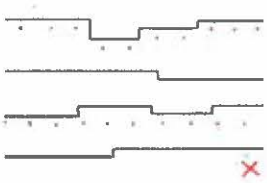
Iluminatul stradal poate perturba împrejurimile. În timpul proiectării, mediul exterior trebuie protejat de efectele luminii intruzive.



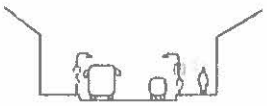
Amenajarea unui spațiu public de înaltă calitate necesită cooperare strânsă între un arhitect și un tehnician de lumină.



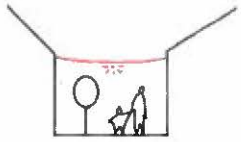
Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.



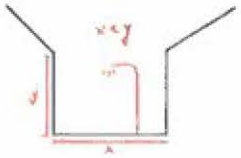
La planificarea iluminatului stradal, se recomandă accentuarea contururilor și formelor spațiului iluminat.



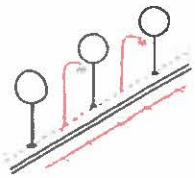
Acolo unde este posibil, stâlpii de iluminat trebuie folosiți pentru poziționarea indicatoarelor rutiere sau a mobilierului urban (containere pentru deșeuri etc.). Aceste soluții trebuie verificate pentru a evita perturbarea vizibilității.



În cazul 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.



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.



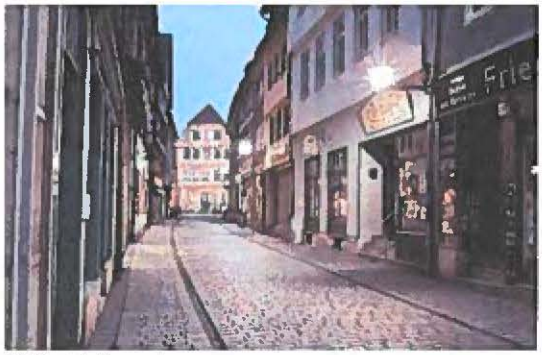
Poziția stâlpilor de iluminat trebuie să respecte axa, ritmul și posibila creștere viitoare a copacilor.



Pentru iluminarea spațiilor mai puțin utilizate, se recomandă utilizarea unor stâlpi de iluminat cu o structură de rezistență mai mare.



051 Brooklyn, New York, SUA



052 Munich, Germania



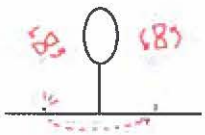
053 Munich, Germania



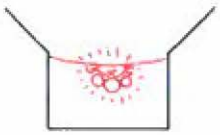
054 Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden



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.



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.



Plasarea iluminatului ornamental și publicitar în părțile istorice ale orașului trebuie discutată cu autoritățile competente.



055 Poitiers, Franța



056 Ottawa, Canada

E. Mobilierul urban

Designul conceptual al mobilierului urban, printr-un detaliu sau un ornament caracteristic, poate simboliza imaginea întregului oraș.

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. 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 al 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 aceloraşi 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 poate fi asociat cu o cameră de zi a orașului. El creează fundamentul pentru utilizarea integrală a unui spațiu public.

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 al 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.

E.1 Zonele de stat

Poziţionarea zonelor de stat

Zonele de stat sunt elementele care atrag oamenii în spaţiul public.

Spaţiile publice ar trebui să ofere o gamă largă de posibilităţi de şedere, care ar trebui să includă şi mobilierul urban cu spătar. Într-un spaţiu public pot fi folosite atât bănci cu spătar, cât şi bănci mai puţin clasice, fără spătar. De asemenea, alte tipuri de zone de stat mai puţin formale, de tipul scaunelor independente, scărilor, gardurilor sau peluzelor ar trebui să fie disponibile publicului larg.

Subordonarea tipului de zonă de stat faţă de conceptul general al spaţiului impune un efort în determinarea unui concept de design pragmatic, eficient şi economic.

De asemenea, problemele sociale şi criminalitatea nu ar trebui să influenţeze decizia de a poziţiona zonele de stat într-un anumit loc sau nu, şi nici forma acestora. Aceste aspecte ar trebui abordate prin alte mijloace sistematice, de tipul măsurilor restrictive sau de prevenire.

Zonele de stat ar trebui poziţionate în vecinătatea surselor de lumină existente şi a elementelor naturale, fără a afecta însă permeabilitatea zonei. De asemenea, dispunerea pieselor de mobilier trebuie să ţină cont de rolul spaţiului public (spaţiu pentru interacţiune socială, loc de joacă, odihnă, contemplare etc.). Acest lucru impune atât numărul şi mărimea pieselor de mobilier, cât şi relaţia lor cu rutele principale de acces.

Este recomandată analizarea posibilităţii de combinare a zonelor de stat cu alte piese de mobilier de tipul coşurilor de gunoi sau rastelurilor pentru bicicletă. Pentru ca oamenii să petreacă cât mai mult timp în spaţiile publice, este recomandată combinarea zonelor de stat cu elemente care încurajează diferite activităţi în aer liber (locuri pentru grătar, locuri pentru picnic, zone de joacă, de studiu etc.).

Soluţii alternative pentru zonele de stat

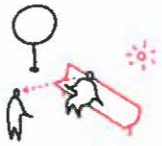
Mobilierul urban mobil, care poate fi mutat în funcţie de necesitate, poate fi utilizat în spaţiile informale. Deşi este mai expus la vandalism, el poate creşte posibilităţile de şedere şi contribuie la crearea atmosferei caracteristice unui loc. Vandalismul, în special pe timpul nopţii, poate fi evitat prin plasarea mobilierului într-un depozit situat în vecinătate, prin legarea acestuia cu lanţuri sau prin blocarea lui. Alte modele de mobilier, de tipul şezlongurilor, scaunelor rabatabile sau alte piese atipice sunt bine venite, cu condiţia ca şi acestea să respecte regulile şi principiile enunţate mai sus.

Este critică utilizarea unor forme de mobilier ergonomice. Materialul utilizat trebuie să fie confortabil, mai ales în zilele fierbinţi sau foarte reci.

/// reguli



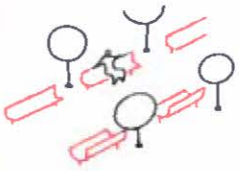
Scaunele ar trebui să fie uşor de utilizat şi să invite la stat.



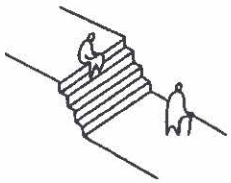
Mobilierul trebuie să fie plasat într-o zonă bine aleasă, cu microclimat plăcut (cu protecţie în spate, între copaci, de-a lungul traseelor pietonale, cu vedere frumoasă etc.).



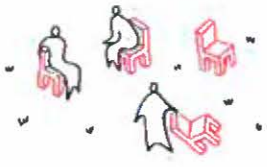
Scopul zonelor de stat trebuie analizat pentru fiecare situaţie în parte, iar aspectul lor modificat în funcţie de caz. De exemplu, dispunerea băncilor faţă în faţă încurajează interacţiunea socială.



Poziţionarea unui număr mai mare de bănci într-un anumit spaţiu este adecvată doar în cazul în care spaţiul este intens utilizat şi ocupat. De cele mai multe ori, asemenea zone se află în jurul unor dotări publice şi în jurul spaţiilor comerciale.



În spaţiile aglomerate, este recomandată utilizarea unor scaune secundare sau a unor structuri care pot îndeplini rolul de loc de stat: pereţi, scări, borduri, bolarzi etc.



Atunci când se proiectează locurile de stat în zonele rezidenţiale sau de agrement, trebuie să se ţină cont de scaunele independente. Astfel de mobilier trebuie asigurat şi protejat suplimentar (prin blocare sau legare cu lanţuri pe timp de noapte).

E.2 Rastelurile de bicicletă

Rastelurile de bicicletă încurajează utilizarea bicicletelor și contribuie la organizarea spațiului public.

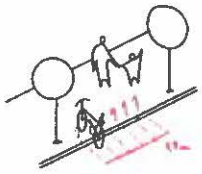
Standurile de bicicletă fac posibilă parcarea și blocarea în siguranță a bicicletelor în spațiile publice și, din acest motiv, reprezintă o modalitate bună de evitare a parcărilor în locuri nedorite. Cu toate acestea, plasarea necorespunzătoare și designul adesea nepractic al standurilor sunt o problemă 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 accesul ușor. 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.

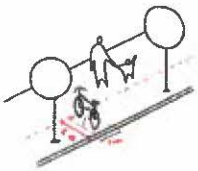
Numărul rastelurilor trebuie să corespundă cu conformarea și utilizarea spațiului, dar și cu fluxurile de bicicliști existente în zonă. Trebuie avută în considerare și posibilitatea legării bicicletelor la stâlpii existenți într-o anumită zonă și, din acest motiv, aceștia ar trebui proiectați în acest sens.

În ceea ce privește designul standurilor, acesta trebuie să fie simplu, eficient și ușor de identificat.

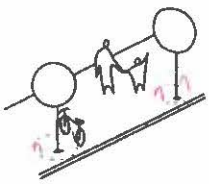
/// reguli



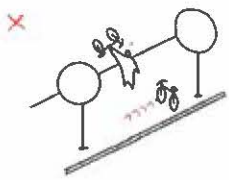
Un tip adecvat de suport independent este cel în formă de "U". Astfel de standuri pot fi poziționate la distanțe de cel puțin 0,9 m unul de celălalt.



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.



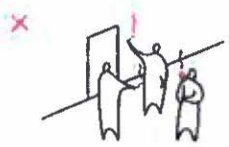
Un stand de biciclete situat perpendicular pe aliniamentul copacilor, între aceștia, poate servi ca protecție suplimentară.



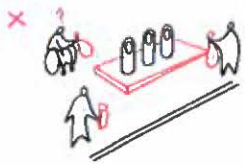
O bicicletă nu poate fi legată cu ușurință și în siguranță de standurile care oferă prindere doar la partea inferioară a unei biciclete. Astfel de standuri nu sunt adecvate pentru utilizarea în spațiile publice.



059 Munich, Germania



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.



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.



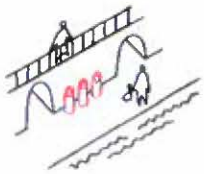
Coșurile de gunoi cu capac trebuie proiectate în așa fel încât să poată fi deschise cu ușurință într-un mod igienic (de exemplu, prin apăsarea cu piciorul).



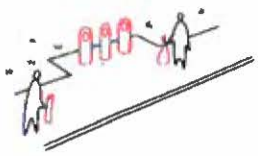
Atunci când se proiectează zonele dedicate containerelor supraterane, trebuie luată în calcul eventualitatea extinderii lor viitoare pentru alte tipuri de deșeuri (de exemplu, aluminiu).



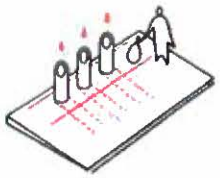
Containerele de reciclare subterane pot fi folosite în zonele aglomerate și dense.



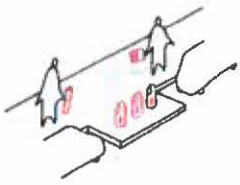
Containerele subterane trebuie să fie rezistente la apă.



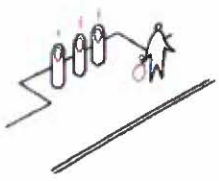
Atât containerele supraterane, cât și cele subterane trebuie plasate în afara traseelor pietonale, de preferat în zonele dedicate parcării autovehiculelor. În ambele cazuri, poziționarea lor nu trebuie să împiedice deplasările.



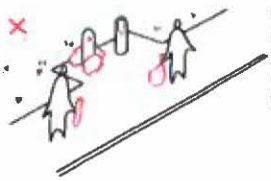
Terenul înconjurător trebuie să permită scurgerea apelor meteorice în afara zonei dedicate containerelor.



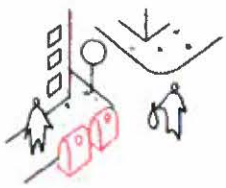
Punctele de colectare curate trebuie să fie rezultatul unor măsuri de prevenție și informare. Acest tip de informații pot fi comunicate rezidenților prin campanii și reclame periodice.



Culorile specifice reciclării trebuie să apară doar pe capacul sau pe marginea containerelor. Culorile trebuie să respecte standardul impus pentru reciclare.



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.



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.

E.4 Staţii pentru transportul în comun

E.4.1 Adăposturi

Scopul adăposturilor în staţiile de autobuz este de a oferi călătorilor confort şi protecţie împotriva condiţiilor meteorologice nefavorabile. Este important de stabilit cine gestionează şi administrează aceste staţii.

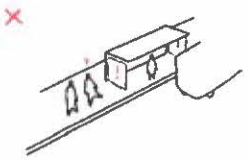
Mobilierul din staţii trebuie să aibă un design unitar. Este recomandată utilizarea unor tipuri de adăpost care să se potrivească cu mobilierul stradal şi să răspundă nevoilor locale cât mai bine.

Campaniile de publicitate din aceste spaţii trebuie să fie subordonate rolului principal al staţiilor. Din acest motiv, panoul lateral ar trebui să fie transparent, pentru a permite observarea autobuzelor din interiorul staţiei. Reclamele luminoase pot fi poziţionate însă pe partea opusă sensului de mers.

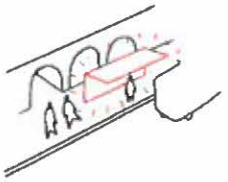
Panourile laterale reprezintă totuşi o bună protecţie a vremii, dar uneori îngustează trotuarul. Din acest motiv, în momentul instalării acestora, aspectele care ţin de spaţiul înconjurător trebuie luate în considerare.

În momentul în care se decide instalarea unei noi staţii, trebuie analizată în primă fază imediata vecinătate. Dacă, spre exemplu, o clădire adiacente asigură protecţie 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 spaţiului public.

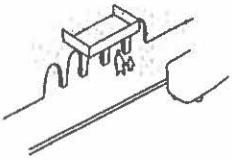
/// reguli



Un adăpost situat la distanţă faţă de punctul de oprire este o ultimă opţiune. În astfel de cazuri trebuie asigurat accesul facil al pietonilor până la zona de îmbarcare.



Adăposturile nu trebuie să blocheze pietonii şi bicicliştii. În condiţiile în care nu există spaţiu suficient, panourile laterale trebuie înlăturate, iar băncile pot fi înlocuite cu o simplă bară. În centrul istoric, trebuie acordată o atenţie specială aspectului vizual al adăposturilor.



O distanţă adecvată pentru poziţionarea unui adăpost, de la semnul pentru transport public, este de aproximativ 11 m. Dacă clădirile aflate în imediata vecinătate a unor staţii oferă o acoperire naturală, nu este nevoie să se instaleze un nou adăpost.

E.5 Elemente de apă

Elementele de apă permit oamenilor să se reîmprospăteze, dar contribuie şi la crearea unui spaţiu dinamic şi reprezentativ în spaţiile publice importante sau de agrement. Fântânile şi elementele de apă contribuie, de asemenea, la interacţiunea socială, la jocurile copiilor şi chiar la învăţarea unor principii fizice (de exemplu, refracţia luminii prin ceaţa de apă sau pulverizarea apei care produce curcubeu).

Aspectul şi dispunerea lor într-un anumit spaţiu trebuie să fie întotdeauna subiectul unui proiect dedicat sau subiectul unei discuţii între experţi. 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 intenţie de a amplasa astfel de fântâni în spaţiile publice ar trebui să fie similară cu intenţia de a amplasa o operă de artă. Plasarea lor trebuie să ţină cont de axele compoziţionale ale spaţiului şi de clădirile existente în jur. Forma, materialul şi proporţiile lor trebuie să se bazeze pe tipologia şi caracterul spaţiilor pentru care sunt propuse. De asemenea, încă din etapa de proiectare trebuie luată în calcul şi posibilitatea conectării lor la o sursă de apă naturală.

Ţâşnitorile

Fântânile de băut ar trebui să fie o sursă de apă potabilă şi de joc în spaţiile publice aglomerate sau în cartierele de locuit. De cele mai multe ori, fântânile de acest tip sunt amplasate în zona centrală şi mai puţin în zonele pericentrale. Datorită impactului pozitiv pe care îl au asupra mediului, este recomandată gândirea unui concept mai amplu, la nivel de oraş. În ceea ce priveşte principiile de proiectare pentru acestea, ele ar trebui să fie standardizate, ergonomice, ar trebui să permită umplerea sticlelor şi să prezinte încredere şi igienă pentru utilizatori. Forma lor ar trebui să fie una simplă, fără prea multe detalii care să îngreuneze întreţinerea şi curăţarea lor.

De asemenea, orice fântână trebuie să fie uşor şi comod de utilizat. Acest lucru este în principal important când vine vorba de proiectarea drenajului: scurgerea apei trebuie să fie bine proiectată în aşa fel încât să nu se colecteze în imediata vecinătate. Materialele de suprafaţă din jurul fântânilor trebuie proiectate în acest sens, cu atenţie acordată în specială umezelii.

Izvoarele naturale

În cazul în care există izvoare naturale în oraş, ele pot deveni puncte importante de atractivitate şi pot contribui la identitatea unei anumite zone. Accesul la acestea ar trebui încurajat printr-o serie de îmbunătăţiri sensibile realizate în acest sens. Este important gradul în care acestea sunt estetizate şi, din acest motiv, este de preferat să se ţină cont de peisajul existent în jur, pentru ca ulterior acestea să fie subordonate lui.

/// reguli



Fântânile cu apă potabilă trebuie să fie ergonomice şi să permită sticlelor să fie umplute cu apă. Ele trebuie să inspire încredere şi igienă.



Scurgerea apei trebuie luată în calcul atunci când se proiectează o fântână cu apă potabilă. Suprafeţele şi materialele din jurul unei fântâni trebuie să fie proiectate ţinând cont de umiditatea crescută care se creează în jur.



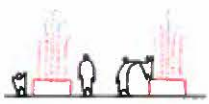
Fântânile cu apă potabiă trebuie să fie accesibile tuturor utilizatorilor, inclusiv persoanelor cu dizabilităţi.



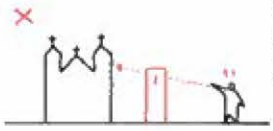
Dacă fântâna se află pe o suprafaţă nepavată, trebuie luate măsuri pentru a preveni formarea noroiului şi modificarea terenului suport. Acest lucru poate fi evitat prin utilizarea unui grătar de protecţie în jurul ei.



Fântânile noi trebuie să fie întotdeauna parte dintr-un proiect mai amplu. Ele pot fi luate în calcul atunci când se execută reparaţii într-un anumit spaţiu public.



De obicei, fântânile sunt situate în spaţii importante din oraş, în special în zonele de recreere.



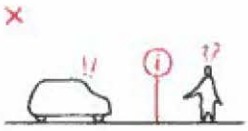
Amplasarea panourilor informative trebuie să respecte împrejurimile. Ele nu ar trebui să blocheze punctele de belvedere importante sau să reducă vizibilitatea anumitor zone.



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.



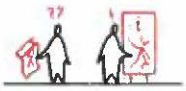
Panourile informative pot fi poziționate vertical sau sub un alt unghi. De exemplu, beneficiul unui panou orizontal este vizibilitatea mai mare a spațiului din jurul său.



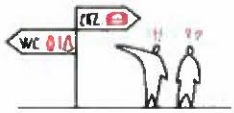
Panourile turistice, cu rol în ghidarea turiștilor în oraș nu trebuie să aibă nici statutul și nici aspectul semnelor care țin de infrastructură sau de trafic.



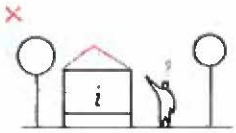
Un stâlp informativ trebuie să indice în primul rând direcția spre locurile importante, spre clădirile publice, spre stațiile de transport public sau spre toaletele publice.



În general, stâlpii informativi trebuie să cuprindă hărți cu zona imediat învecinată (locurile situate la o distanță de mers pe jos) care să indice cele mai importante puncte de interes. Simbolul standard "Vă situați aici", sau o săgeată direcționată trebuie să apară mereu pe acest tip de hărți.



Pentru a crește lizibilitatea informațiilor transmise, se pot adăuga anumite pictograme la informațiile de bază



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.

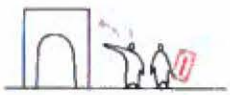


063 Londra, UK



064 Paris, Franța

/// reguli



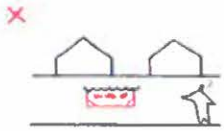
În cazul monumentelor sau clădirilor importante din punct de vedere arhitectural, poziționarea indicatoarelor stradale trebuie realizată în urma unei consultări cu un arhitect sau cu un expert.



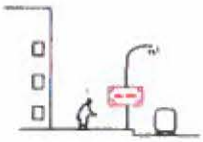
În zonele nou dezvoltate, este posibilă realizarea unor modele alternative pentru numerele poștale.



În cazul în care limita dintre spațiul public și cel privat este marcată printr-un gard, indicatoarele stradale trebuie poziționate pe gard.



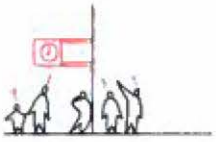
Indicatoarele stradale nu trebuie ancorate de gardurile vii. Dacă există asemenea cazuri, gardurile vii trebuie întreținute în așa fel încât semnul să fie vizibil pe tot parcursul anului.



În zonele în care spațiul public este greu de definit, este permisă poziționarea indicatoarelor stradale pe stâlpii existenți.



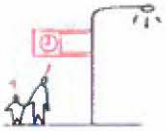
Este recomandată utilizarea unui design unitar pentru indicatoarele stradale și numerele poștale.



Ceasurile trebuie să fie poziționate pentru a fi vizibile în special în stațiile de transport în comun și în spațiile publice.



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.



065 Londra, UK



066 Melbourne, Australia

E.7.1 Balustrade



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.



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.

Utilizarea balustradelor ar trebui evitată prin organizarea adecvată 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.

E.7.2 Bolarzii și stâlpișorii

Bolarzii și stâlpișorii trebuie să pară o parte naturală a mobilierului urban, iar pentru asta trebuie proiectați cu o utilizare secundară în minte - aceea de loc de stat.

Ei sunt utilizați în spațiul public ca element compozițional și ca element de organizare al 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.

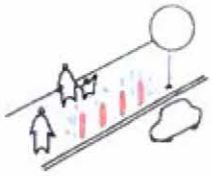
Bolarzii de piatră, beton sau alte materiale trebuie întotdeauna gândiți împreună cu designul general al spațiului public în care sunt propuși. Ei trebuie proiectați având în minte o utilizare secundară a lor, aceea de șezut, sprijin sau asigurare de biciclete.

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.

/// reguli



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.

E.7.3 Gardurile

Împrejmuirea spațiilor publice trebuie să fie cât mai permeabilă.

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.

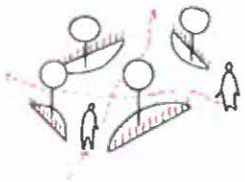
Demarcarea spațiilor care nu sunt accesibile publicului larg

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.

/// reguli



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.



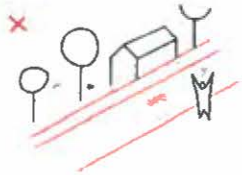
Împrejmuirea poate fi realizată într-o manieră care să permită utilizarea unui gard în mai multe feluri. De exemplu, un gard poate fi folosit ca spațiu de joacă sau poate fi utilizat ca loc de stat.



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.

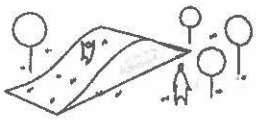
/// reguli



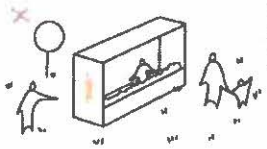
Administrațiile locale ar trebui să încerce să standardizeze chioșcurile și să conceapă un design unic pentru diferitele mărimi pe care ele le pot avea.



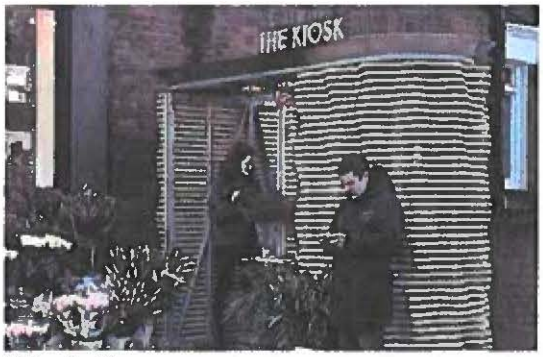
Mărimea unui chioșc trebuie aleasă în funcție de parametrii spațiali ai locului în care va fi plasat. În centrele istorice, este recomandată utilizarea unor chioșcuri de dimensiuni mai reduse.



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 pentru campanii de publicitate într-o măsură rezonabilă.



075 Londra, UK



076 Londra, UK

F.3 Pieţele agroalimentare şi standurile alimentare

Pieţele pot fi utilizate ca instrument de activare şi integrare progresivă a unor zone neglijate, dar cu potenţial.

Pieţele reprezintă o parte tradiţională a spaţiilor publice. Acestea au fost unul dintre motivele creării a numeroase pieţe în structura urbană istorică.

Pieţele agroalimentare generează, de obicei, grupări de mărimi considerabile şi distincte de oameni. Din acest motiv, asigurarea eficienţei lor este direct legată de compoziţia spaţiului în care sunt amplasate. Spaţiile înguste nu sunt locuri potrivite pentru acest tip de activităţi, deoarece ele vor bloca fluxurile pietonale în momentul în care se aglomerează. De asemenea, distribuţia lor funcţională trebuie gândită în aşa fel încât spaţiul necesar funcţionării, livrării de bunuri şi parcării să nu domine spaţiul propriu-zis.

În momentul în care se efectuează modificări ale spaţiilor în care aceste pieţe vor fi amplasate, este necesar să se ia în considerare conexiunea cu utilităţile (apă, electricitate, canalizare). Este recomandată înglobarea unor fântâni de apă care să poată fi folosite atât de către cumpărători cât şi de către furnizorii care au nevoie de un loc pentru spălarea alimentelor. Aceste spaţii trebuie să fie prietenoase şi, din acest motiv, este recomandată combinarea lor cu piese de mobilier urban. Pentru momentele în care spaţiul devine foarte ocupat, pot fi luate în considerare şi variante alternative la locurile de şedere deja existente. Acestea pot fi borduri, împrejmuiri sau chiar scaune pliante existente în zonă. De asemenea, împrejmuirea pieţelor poate fi realizată prin zone verzi, care au şi rol în crearea unui microclimat plăcut.

Este important ca piaţa să aibă propriul concept care impune un standard şi o calitate a produselor vândute. Metodele de promovare şi de identitate vizuală sunt de asemenea importante, iar prin ele se stabileşte designul standurilor şi imaginea de ansamblu a pieţei. Dacă, de exemplu, costurile de obţinere şi instalare a unui stand sunt suportate de vânzători, pentru ca imaginea finală să fie unitară, este necesar un set minimal de cerinţe de calitate care să fie impus.

Pentru spaţiile publice mai importante unde se organizează târguri şi pieţe sezoniere, se pot lansa competiţii de arhitectură care să asigure o înaltă calitate estetică. De asemenea, trebuie ţinut cont de modul în care un anumit spaţiu este utilizat atunci când aceste târguri şi pieţe sezoniere nu au loc. Flexibilitatea spaţiului şi adaptabilitatea lui trebuie să fie atribute cheie.

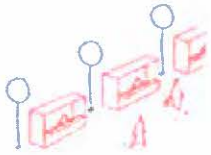
/// reguli



Cele mai potrivite locuri pentru pieţele temporare sunt locurile tradiţionale de adunare din spaţiile publice.



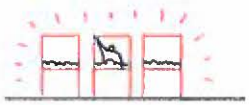
Târgurile nu ar trebui să fie organizate în spaţii înghesuite, care cel mai adesea sunt foarte aglomerate.



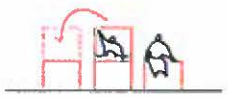
Pentru pieţele temporare, este important să se respecte traiectoriile de deplasare existente. De exemplu, spaţiile libere din aliniamentele de copaci reprezintă amplasamente ideale pentru poziţionarea acestor standuri.



Atunci când se proiectează o piaţă trebuie luat în calcul aspectul ei operaţional. Mai exact, trebuie gândit accesul uşor la standuri pentru încărcarea şi pentru descărcarea mărfurilor, fără a lăsa impresia unui spaţiu strict funcţional, care să altereze imaginea generală a unei pieţe.



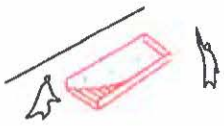
În proiectarea standurilor ar trebui folosită o gamă restrânsă de culori, pentru a oferi evenimentului un aspect unitar.



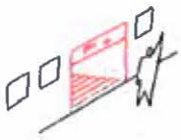
Sunt recomandate anumite tipuri de standuri (cele cu spate flexibil), care pot fi folosite şi ca spaţii de stat atunci când evenimentul se află în afara programului de funcţionare



/// reguli



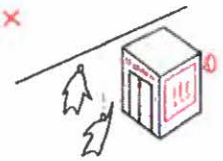
Dacă scările conduc spre un pasaj situat într-un spațiu public din centrul istoric, este recomandat ca ele să nu fie acoperite.



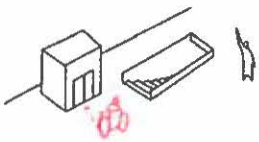
Dacă este posibil, intrarea în parcarea subterană ar trebui amplasată pe partea frontală a unei clădiri.



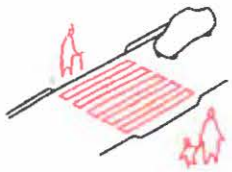
Scările, ascensoarele și rampele dintr-un spațiu public ar trebui să interfereze cât mai puțin posibil cu aspectul și cu caracterul spațiului respectiv.



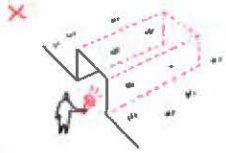
Ascensoarele de la suprafață, care duc la parcările subterane, nu ar trebui să fie suport pentru diferite reclame. Ele ar trebui să conțină strict informațiile necesare semnalării lor.



Orice diferențe de nivel trebuie gândite în așa fel încât să poată fi accesibile și persoanelor cu dizabilități.



Trecerile la suprafață trebuie utilizate ori de câte ori este posibil. Ele ar trebui să fie preferate în detrimentul pasajelor subterane sau al pasarelelor.



Pasajele subterane trebuie să fie directe, în așa fel încât utilizatorii să poată vedea celălalt capăt al pasajului. 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.



Atunci când se proiectează rampe și pasaje, trebuie evitată crearea locurilor reziduale și greu de întreținut. De asemenea, rampele și pasajele nu ar trebui să fie prea mari sau prea complexe din punct de vedere structural.

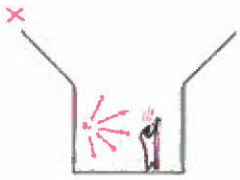


080 Châtenay-Malabry, France



081 Greenock, Scoția

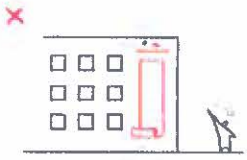
/// reguli



Ecranele cu LED-uri și reclamele de dimensiuni mari trebuie să fie permise doar în contextul în care ele fac parte din concepția arhitecturală.



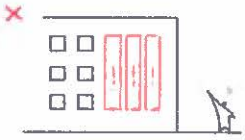
Panourile publicitare sau bannerele care acoperă schelele unei clădiri în renovare, trebuie să prezinte fațada reconstruită la scara reală.



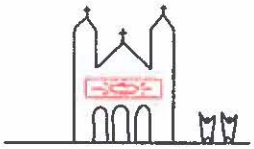
Panourile publicitare orizontale mai mari de 3 m, sau verticale mai late de 2m nu trebuie amplasate pe clădiri.



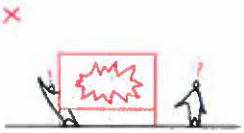
Zonele dedicate amplasării publicității de dimensiuni mari ar trebui să fie incluse în documentațiile de urbanism.



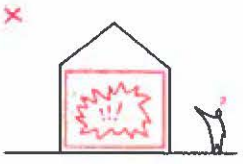
Panourile publicitare ce definesc o compoziție unitară trebuie să se refere la aceeași informație.



Pe clădirile monument istoric, administrative sau de importanță culturală, se pot amplasa numai informații care sunt direct legate de istoria și de rolul clădirii.



Panourile publicitare cu dimensiuni mari nu ar trebui să creeze bariere vizuale sau spațiale.



Nu ar trebui permisă ridicarea unor structuri speciale pentru reclame, așa cum nici mascarea unei fațade degradate nu ar trebui realizată cu panouri publicitare.

H.3 Reclamele culturale

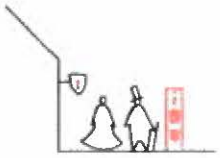
Formele de publicitate şi de promovare a instituţiilor culturale trebuie sprijinite de către oraş.

Publicitatea culturală reprezintă o metodă de comunicare prin care spaţiile publice adiacente unei instituţii culturale sunt utilizate ca suport pentru promovare. Pentru a avea succes, abordarea trebuie să fie una conceptuală, iar grafica şi designul trebuie să fie extrem de estetice şi să corespundă arhitecturii clădirii. Intervenţiile mai mari la faţadele clădirilor trebuie evaluate de la caz la caz, iar dacă acest tip de promovare ţine cont de contextul urban învecinat, ea trebuie încurajată.

/// reguli



Promovarea instituţiilor culturale nu ar trebui să facă obiectul reglementărilor stricte care se aplică publicităţii. Din contră, ele ar trebui sprijinite de oraş.



Instituţiile culturale ar trebui să aibă posibilitatea să folosească spaţiile publice adiacente pentru proiecte de promovare. Un exemplu în acest sens este utilizarea elementelor de sine stătătoare sau organizarea de evenimente culturale stradale.



Promovarea activităţilor culturale în spaţiile publice din zonele istorice necesită o abordare grafică extrem de subtilă şi de rafinată estetic

H.4 Firmele magazinelor

Afişele pentru comerţ şi publicitatea la faţa locului reprezintă o parte tradiţională a spaţiului public. Acestea permit comunicarea între mediul de afaceri şi utilizatorii spaţiului, ele fiind, de obicei, o parte importantă a hărţilor mentale.

Suprafeţele uzuale destinate publicităţii

Afişele comerciale şi publicitatea la faţa locului care promovează produsele şi serviciile sunt cel mai bine amplasate pe zona frontală a magazinelor, deasupra intrării. Ele pot fi poziţionate şi în ale părţi ale faţadelor unei clădiri, numai dacă nu afectează structura faţadei, deschiderile, ornamentele şi compoziţia arhitecturală a clădirii. În ambele cazuri, este recomandat ca mesajul să cuprindă numai litere, numere şi sigla companiei, iar dintr-o perspectivă cromatică, el ar trebui coordonat cu faţada clădirii.

Scara afişelor poziţionate pe faţade

Afişele de mari dimensiuni şi panourile în culori puternice, specifice unei anumite firme, nu sunt recomandate în mediul urban, deoarece afectează negativ scara unei clădiri şi distorsionează imaginea unei zone.

Relaţia dintre elementele de publicitate şi clădire

În principiu, orice element de publicitate nu poate fi considerat parte a unei clădiri deoarece are o durată de viaţă mai scurtă decât clădirea pe care este poziţionat. Concret, elementul de publicitate este situat la graniţa dintre domeniul public şi cel privat, el fiind 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 diferenţiată de clădirea suport.

Frontul la stradă

Atunci când diferite elemente publicitare sunt poziţionate în zona frontală, este important să se ţină cont de cerinţele funcţionale ale domeniului public (acces, mişcare, calitate 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 suprafaţa copertinei, iar forma, designul şi culoarea folosită trebuie să corespundă caracterului locului. În ceea ce priveşte zonele vitrate, acestea au ca scop principal obţinerea transparenţelor, realizarea conexiunii între interior şi exterior şi pătrunderea luminii naturale în interiorul unui spaţiu. Prin urmare, suprafeţele vitrate nu trebuie acoperite în totalitate cu reclame. O variantă acceptată este cea în care se folosesc litere individuale, numere sau sigle.

În ceea ce priveşte scara umană, amenajările dedicate publicităţii ar trebui să fie cât mai reduse ca mărime cu putinţă.

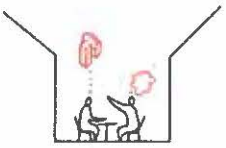
/// reguli



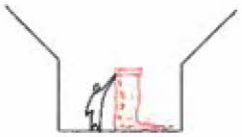
Atunci când se selectează și se proiectează un nou obiect de artă în spațiul public, este necesar să se țină seama de relația sa ideologică, spațială și temporală. Trebuie să se pună întotdeauna accent pe alegerea unui loc potrivit și a unei compoziții pe măsură.



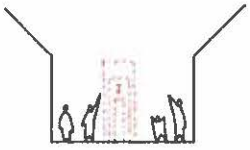
Alegerea unui loc pentru o operă de artă permanentă nu trebuie să fie una întâmplătoare.



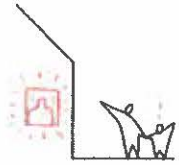
În cazul unui ansamblu unitar, este de preferat ca artistul și arhitectul să colaboreze atât în faza de concept, cât și în faza de studiu și de implementare.



Atunci când se comandă o operă de artă pentru un anumit loc, situația trebuie analizată din mai multe perspective: arhitecturale, artistice, sociale, politice, istorice, administrative 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.



085 Melbourne, Canada



086 New York City, SUA



087 Paris, Franța



088 Bucxelles, Belgia

Lista Figurilor

Nr. img.	Sursa imagini
001	http://www.landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/
002	http://www.landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/
003	http://www.landezine.com/index.php/2016/03/pancras-square-by-townshend-landscape-architects/
004	http://www.landezine.com/index.php/2018/08/khokhlovskaya-square-by-djao-rakitine/
005	http://www.landezine.com/index.php/2014/03/granary-square-townshend-landscape-architects/
006	http://www.landezine.com/index.php/2014/03/granary-square-townshend-landscape-architects/
007	http://www.landezine.com/index.php/2017/11/open-spaces-in-residential-development-in-boulogne-billancourt-by-mutabilis/
008	http://www.landezine.com/index.php/2017/11/open-spaces-in-residential-development-in-boulogne-billancourt-by-mutabilis/
009	http://www.landezine.com/index.php/2017/11/open-spaces-in-residential-development-in-boulogne-billancourt-by-mutabilis/
010	http://www.landezine.com/index.php/2015/10/gustave-leonard-hentsch-park-by-husler-associes/
011	http://www.landezine.com/index.php/2015/10/gustave-leonard-hentsch-park-by-husler-associes/
012	http://www.landezine.com/index.php/2012/01/floorworks-agence-ter-landscape-architecture/
013	http://www.landezine.com/index.php/2016/11/beiqijia-technology-business-district-by-martha-schwartz-partners/
014	http://www.landezine.com/index.php/2017/11/zollverein-park-by-planergruppe-gmbh/
015	http://www.landezine.com/index.php/2015/10/le-parc-du-chemin-de-lile-by-mutabilis/
016	http://www.landezine.com/index.php/2016/06/st-andrews-bromley-by-bow-by-townshend-landscape-architects/13-people-moving-through-green-street-copyright-townshend-landscape-architects/
017	http://understandingtheurban.qwriting.qc.cuny.edu/2017/04/28/this-sidewalk-is-closed-to-low-income/
018	https://www.foodielovin.com/2018/03/tour-pausa-restaurant-san-mateo/
019	http://www.landezine.com/index.php/2014/11/georgia-street-by-ratio/
020	http://www.landezine.com/index.php/2014/11/georgia-street-by-ratio/
021	https://www.flickr.com/photos/rllayman/36896200905
022	https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2014/10/29/toucan-play-that-game-lets-not-make-the-mistake-of-continuing-to-lump-pedestrians-and-cyclists-together/
023	https://nacto.org/case-study/bell-street-park-seattle/
024	http://deepindetails.blogspot.com/2011/09/paving-patterns.html
025	https://www.steelconstruction.org/design-awards/2017/commendation/west-croydon-bus-station/
026	http://njwsawpu.blogspot.com/2011/06/permeable-pavement-epa.html
027	https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/downtown-1-way-street/
028	http://www.landezine.com/index.php/2013/12/interlace-by-carve/
029	http://www.landezine.com/index.php/2019/01/courdimanche-playground-by-espace-libre/
030	http://www.landezine.com/index.php/2017/10/the-deptford-project-london-by-farrer-huxley-associates/
031	https://www.icpi.org/project-profiles
032	https://smedsvig-landskap.no/projects/odd-frantzen-plass-bergen-media-city/
033	http://www.landezine.com/index.php/2016/11/renovation-of-slovenska-boulevard-in-ljubljana/
034	https://www.raisethehammer.org/blog/2718/best_practices_for_protected_bike_lanes
035	https://theglobalgrid.org/battle-for-bus-lanes-prioritizing-chicagos-public-transit/
036	http://www.landezine.com/index.php/2013/02/redevelopment-of-place-daarmes-by-cardinal-hardy/
037	https://killeshalprecast.co.uk/civil-drainage/bus-stop-kerbs/
038	https://kfr8.files.wordpress.com/2012/02/dsc_0131.jpg
039	https://82r5s2z5fqi4cc2dmn9tgg1e-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2016/09/Locust-Oval-Tree-Grate-2-Gallery-1.jpg
040	http://www.landezine.com/index.php/2014/12/channel-center-park-and-iron-street-park-by-halvorson-design-partnership/
041	https://send-for.info/stormwater-planter-design/stormwater-planter-design-best-of-449-best-stormwater-planters-images-on-pinterest/
042	http://www.landezine.com/index.php/2015/04/residential-garden-streetscape-fletcher-studio/
043	https://www.researchgate.net/figure/Street-trees-provide-shade-and-draw-down-breezes-glary-paving-may-cause-pedestrian_fig2_27482758

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
MIHAI BÎRSAN

ROMÂNIA
MUNICIPIUL BUCUREȘTI
CONSILIUL LOCAL AL SECTORULUI 5

Anexa 2 la HCL Nr. 15 / 26.01.2023

Coordonator
Corina Teodora Chirilă
Andrei Mitrea

Elaboratori
Marilena Brastaviceanu
George Gabriel Marin
Iulian Stan

Banca Mondială
Adina Vințan
Marcel Ionescu Heroiu

Cuvânt înainte

Dinamica actuală a oraşelor şi nevoia locuitorilor de a trăi într-un cadru urban de calitate, care să ofere posibilităţi de petrecere a timpului liber într-un mediu sănătos, reprezintă un subiect extrem de dezbătut atât în sfera administraţiilor publice, cât şi în sfera societăţii civile.

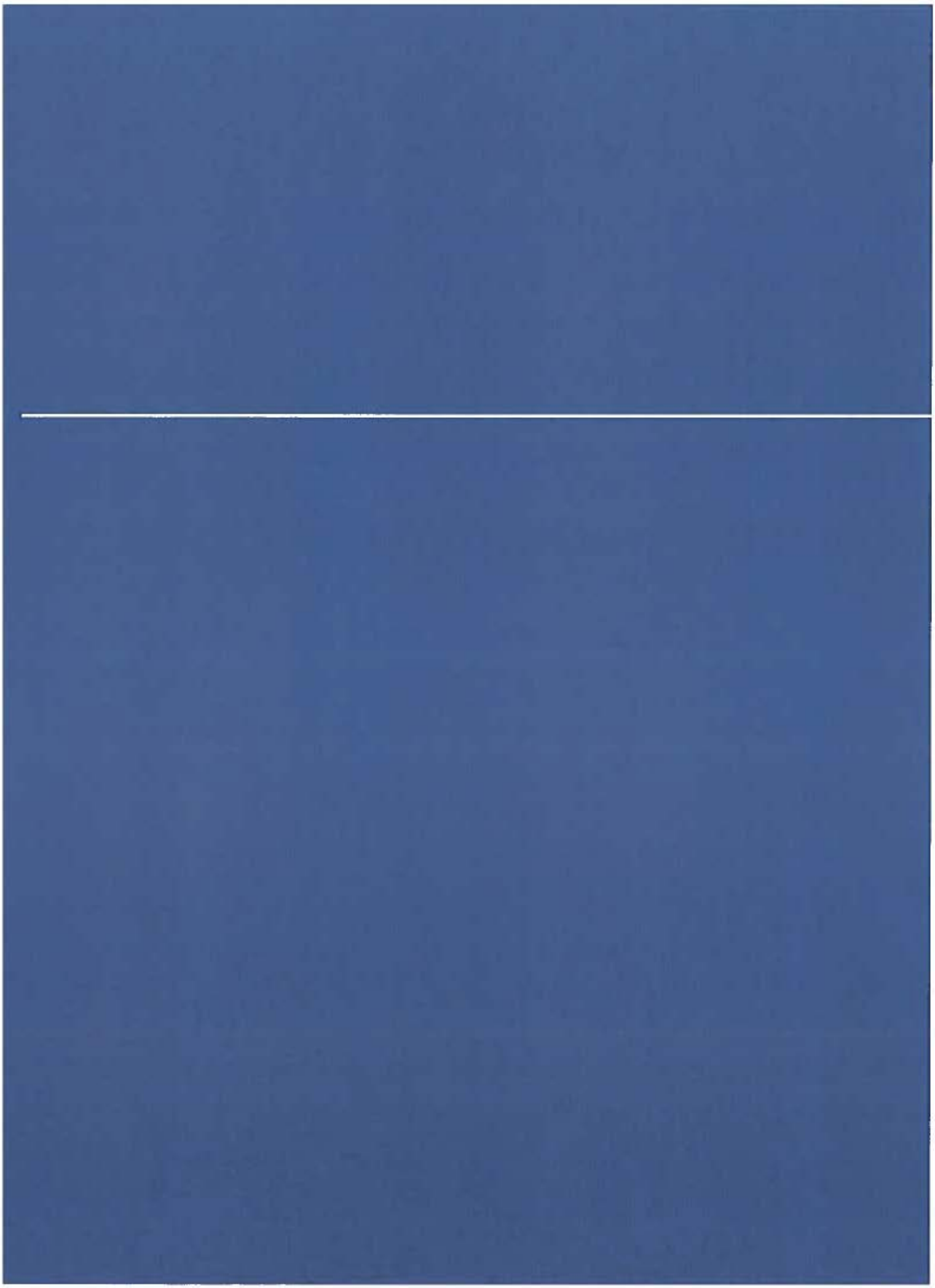
Ghidul de faţă reprezintă un prim pas în crearea unei suite de exemple de bună practică care pot contribui semnificativ la îmbunătăţirea calităţii spaţiilor publice din oraşele din România. În contextul actual al dinamicii urbane, considerăm extrem de util un astfel de manual, fie că este vorba de crearea unor spaţii publice noi, fie că este vorba de reabilitarea unor zone deja constituite, de tipul cartierelor socialiste.

Pe această cale, mulţumim echipei **IPR Praha**, din cadrul **Institutului de Planificare şi Dezvoltare**, Praga, fără de care acest proiect nu ar fi fost posibil. Acest Ghid reprezintă o adaptare la contextul românesc a Manualului de Design pentru Spaţii Publice axat pe oraşul Praga şi combină în acelaşi timp o serie de principii şi reguli prezentate în alte ghiduri similare existente la nivel internaţional.

Oraşele încep să valorifice tot mai mult resursele de teren pe care le au la dispoziţie, iar în acest proces urbaniştii, arhitecţii şi peisagiştii trebuie să joace un rol activ.

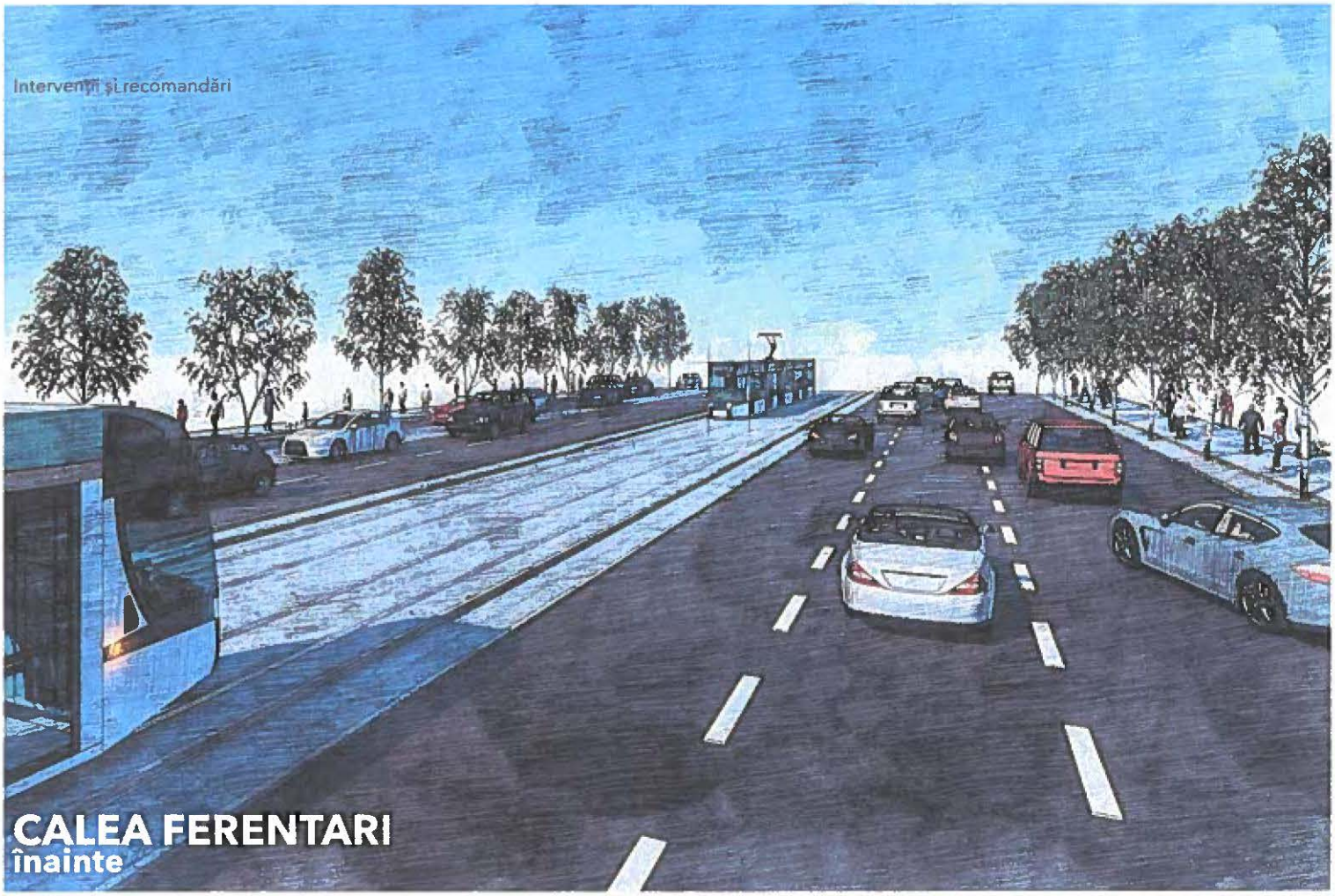
Din acest motiv, autorii acestui ghid propun o serie de instrumente, principii şi strategii care să contribuie la îmbunătăţirea aspectului spaţiilor publice şi la siguranţa lor, începând de la materialele utilizate, zonele plantate sau iluminatul public, până la evidenţierea unor metode de promovare a mobilităţii durabile.

Credem cu tărie că acest manual va facilita deschiderea unui dialog între cetăţeni şi autorităţile locale care, prin asumarea unor decizii îndrăzneţe, pot construi împreună o fundaţie solidă pentru viitoarele dezvoltări urbane.



METODOLOGIE

2.1 CONCEPT DE AMENAJARE ȘI RECONFIGURARE A ARTERELOR PRINCIPALE


CALEA FERENTARI
înainte

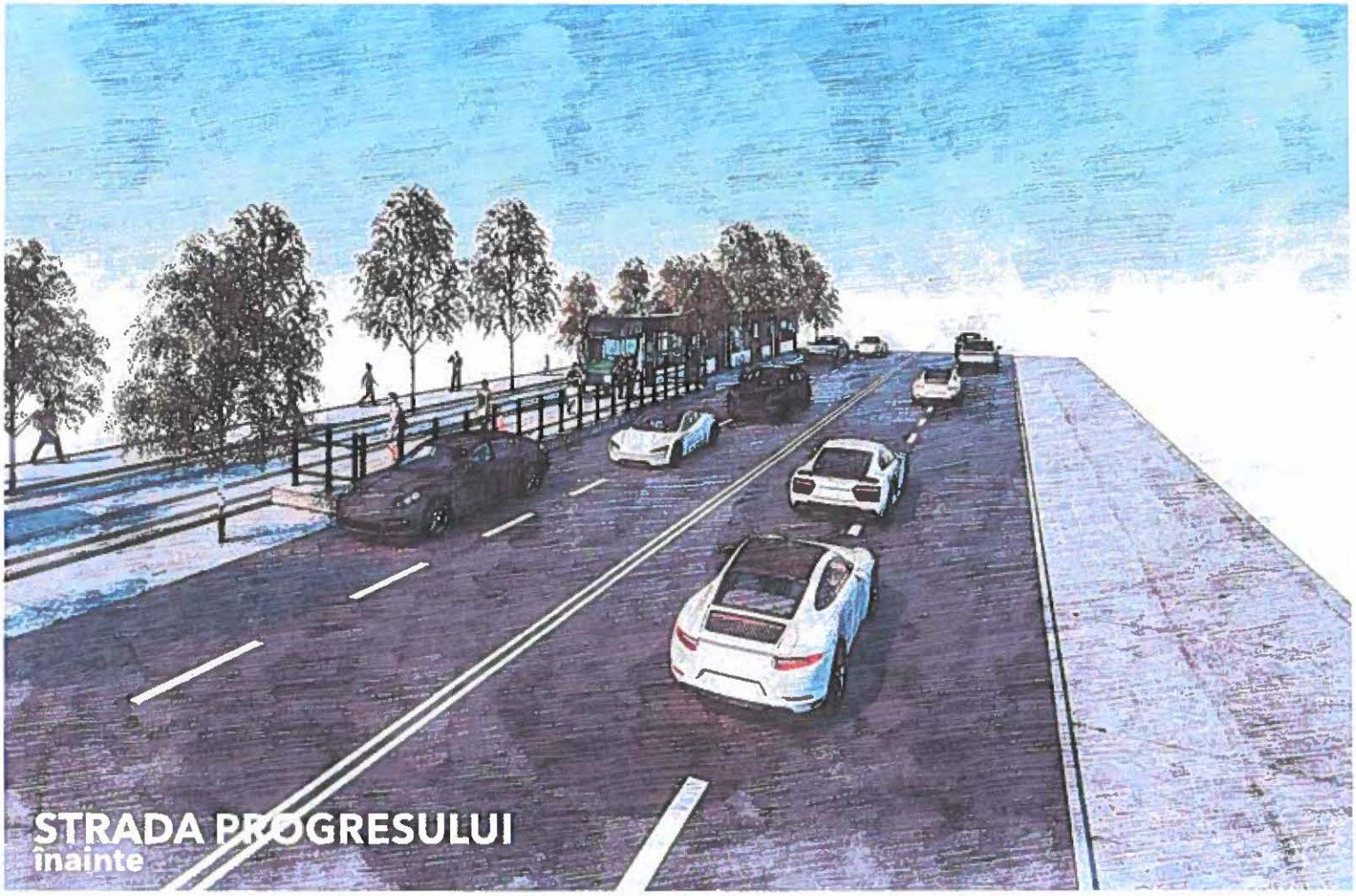

după


PRELUNGIREA FERENTARI
înainte


după


CALEA RAHOVA
înainte

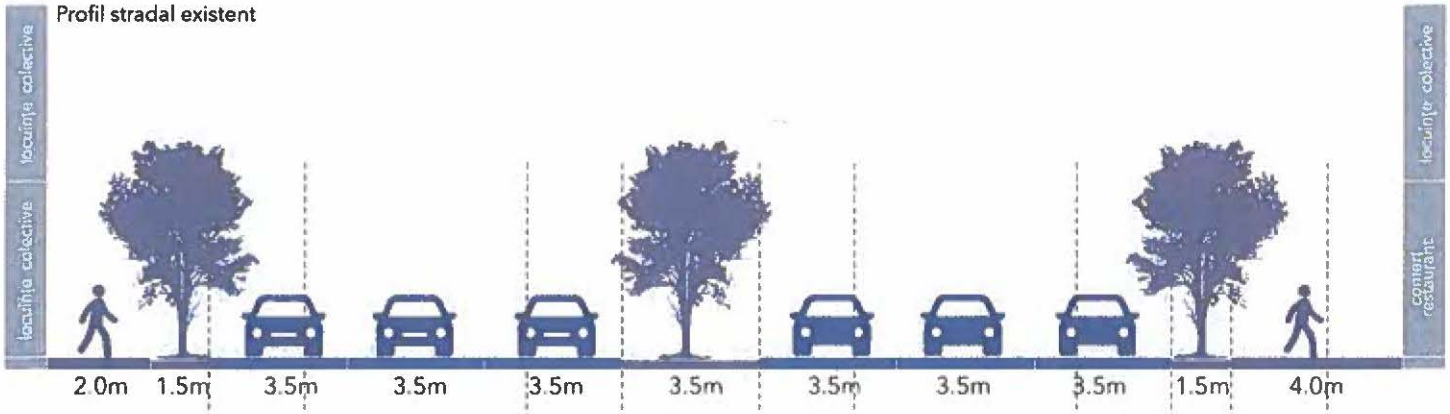

după


STRADA PROGRESULUI
înainte

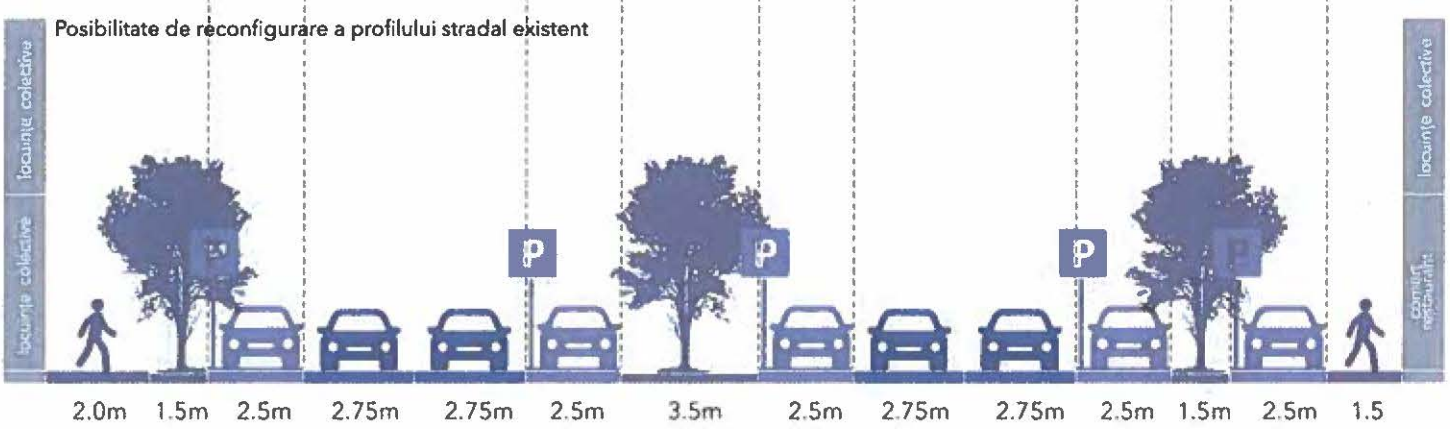

după

STRADA MIHAIL SEBASTIAN

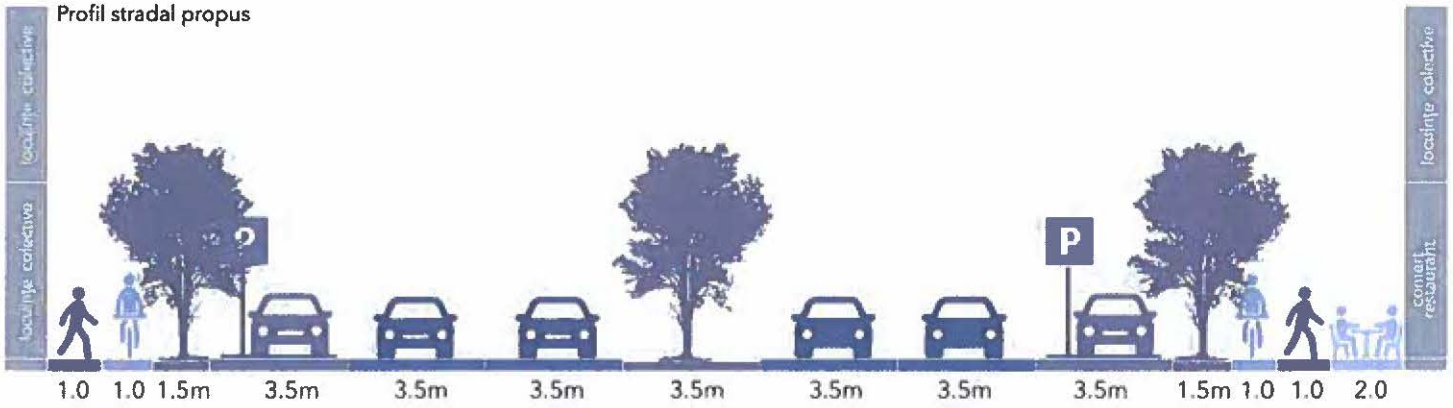
Profil stradal existent

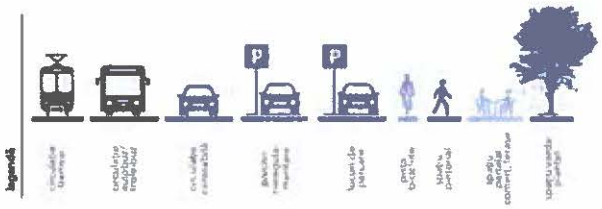


Posibilitate de reconfigurare a profilului stradal existent



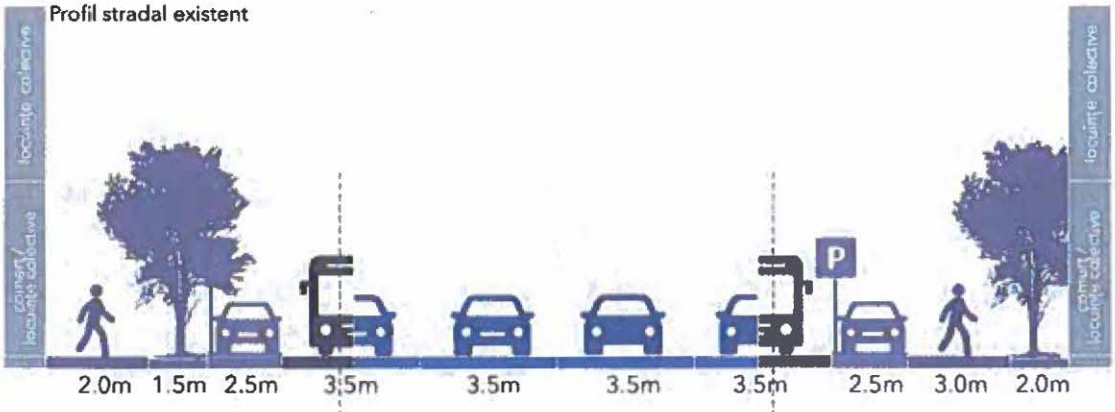
Profil stradal propus



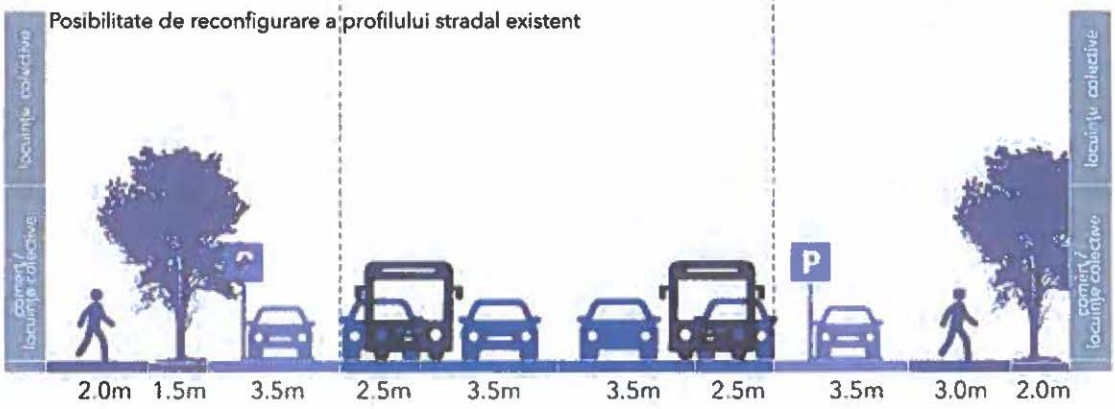


STRADA MIHAIL SEBASTIAN (între Calea 13 Septembrie-Calea Rahovei)

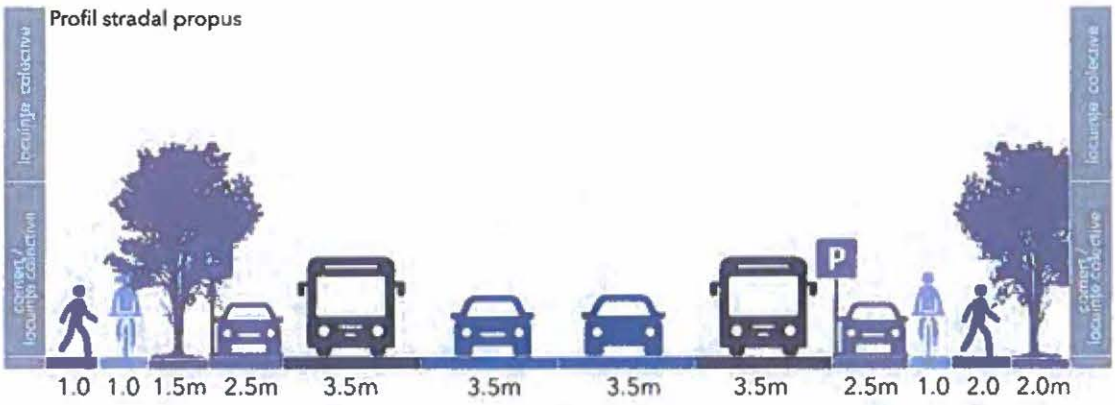
Profil stradal existent

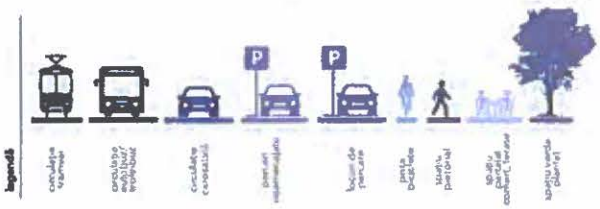


Posibilitate de reconfigurare a profilului stradal existent



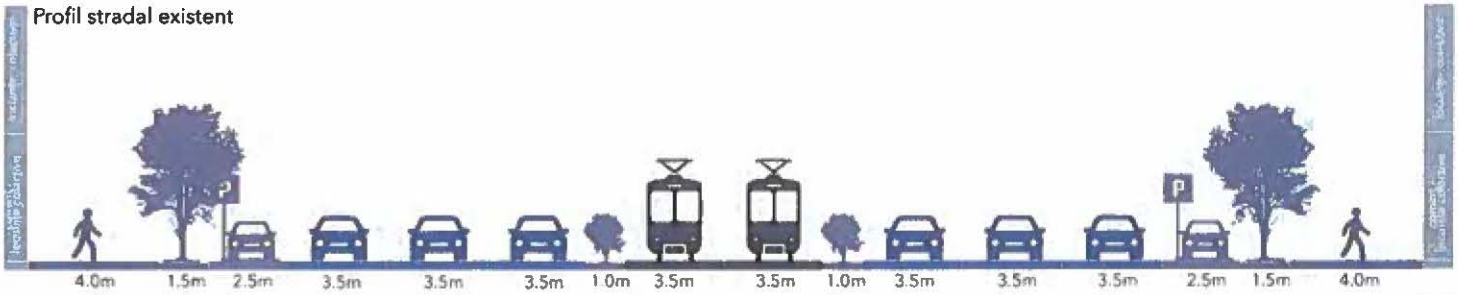
Profil stradal propus



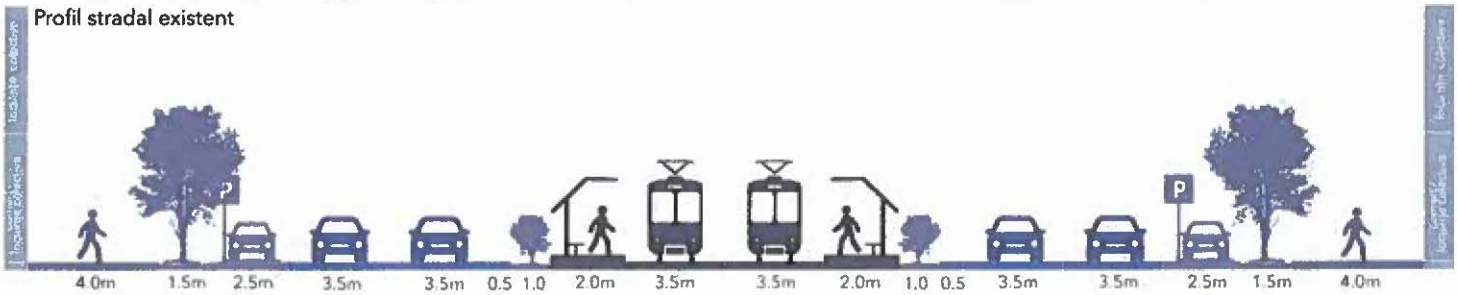


CALEA FERENTARI

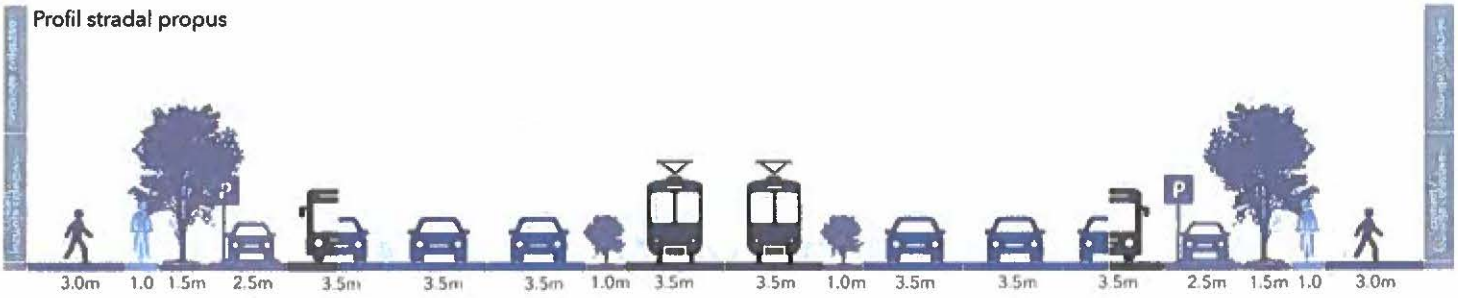
Profil stradal existent



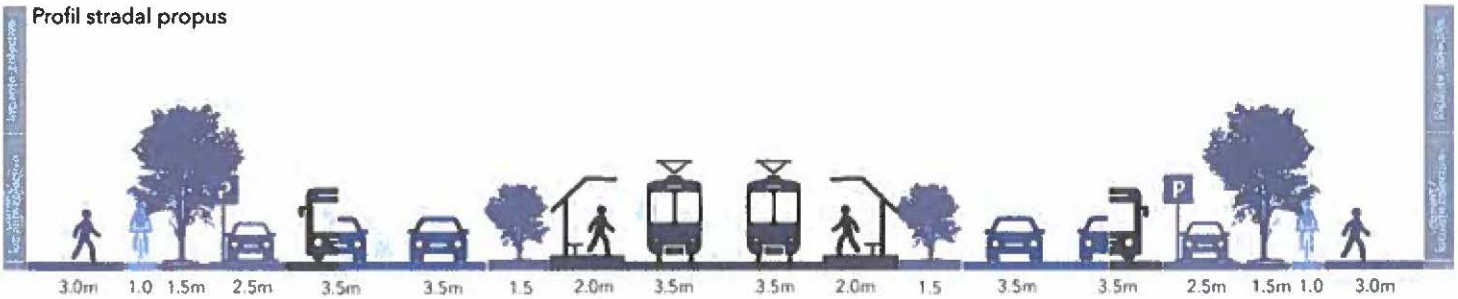
Profil stradal existent



Profil stradal propus

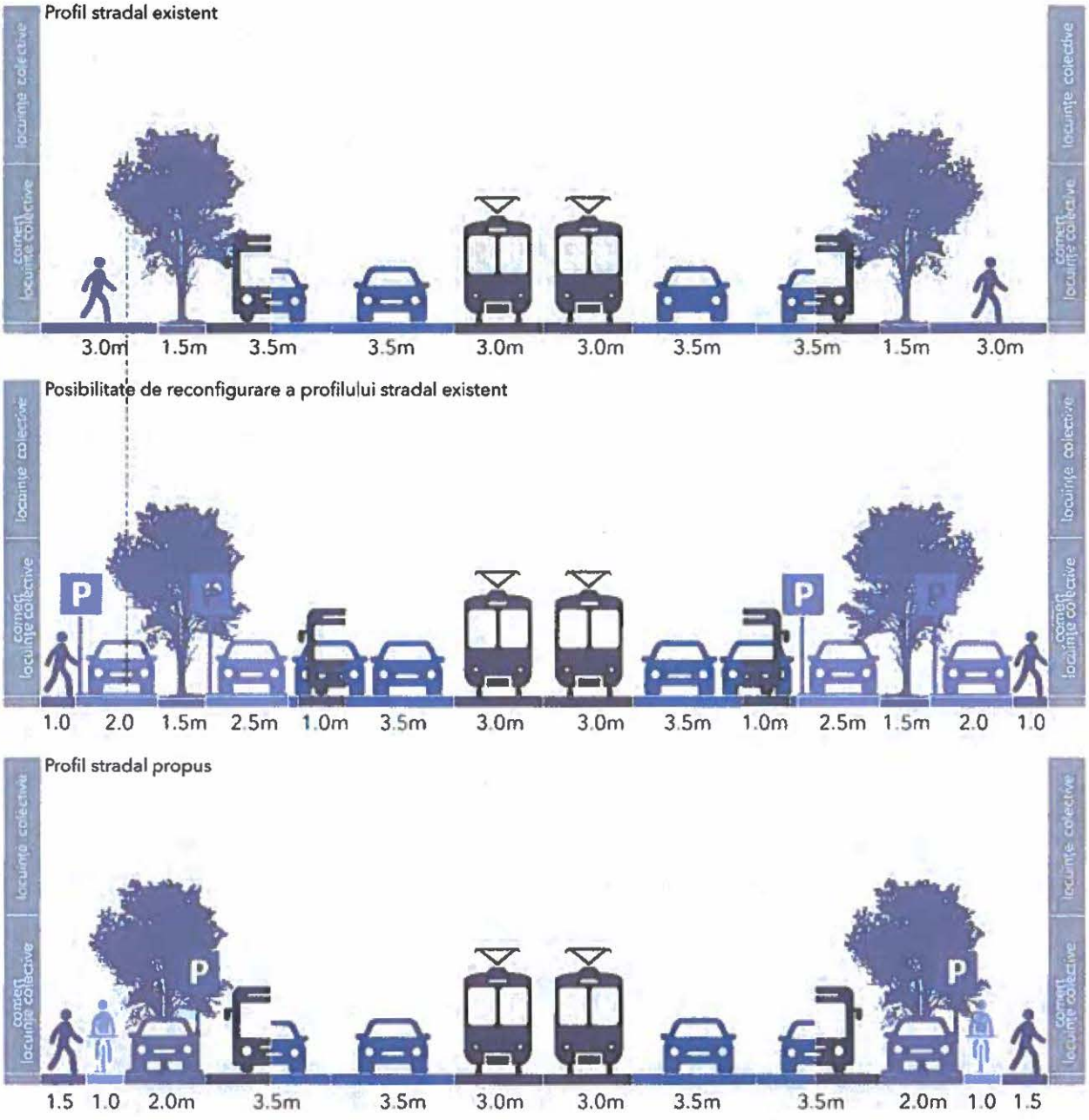


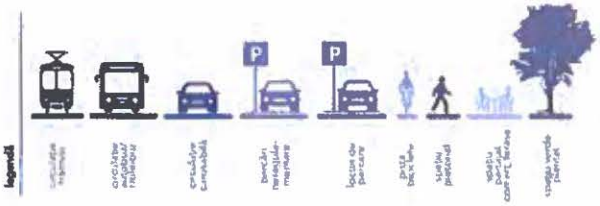
Profil stradal propus





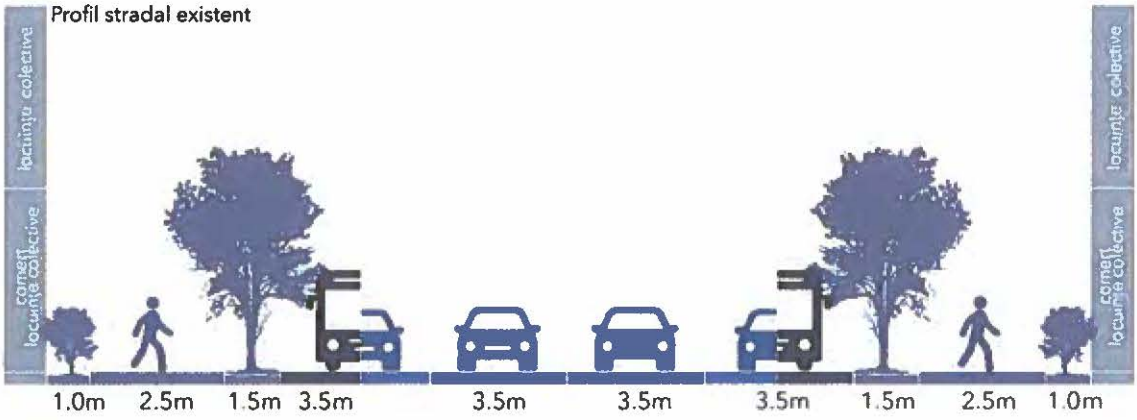
CALEA RAHOVA



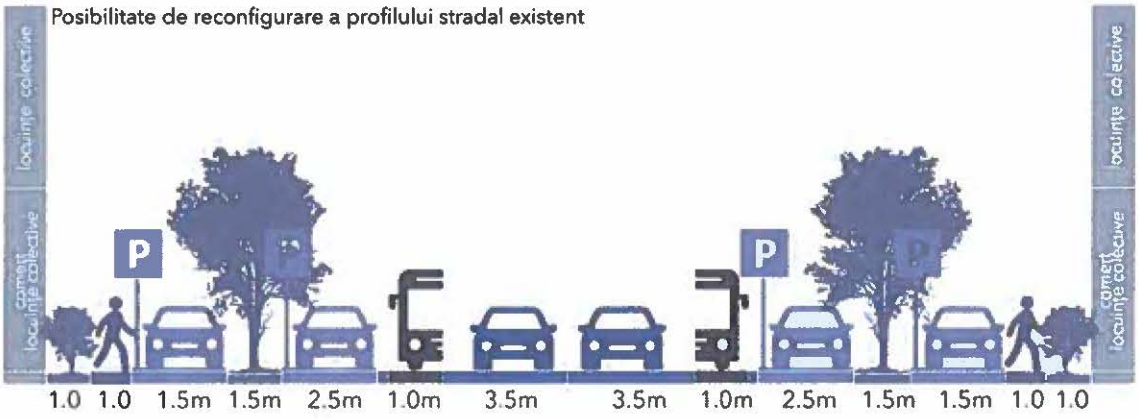


ȘOSEAUA SĂLAJ

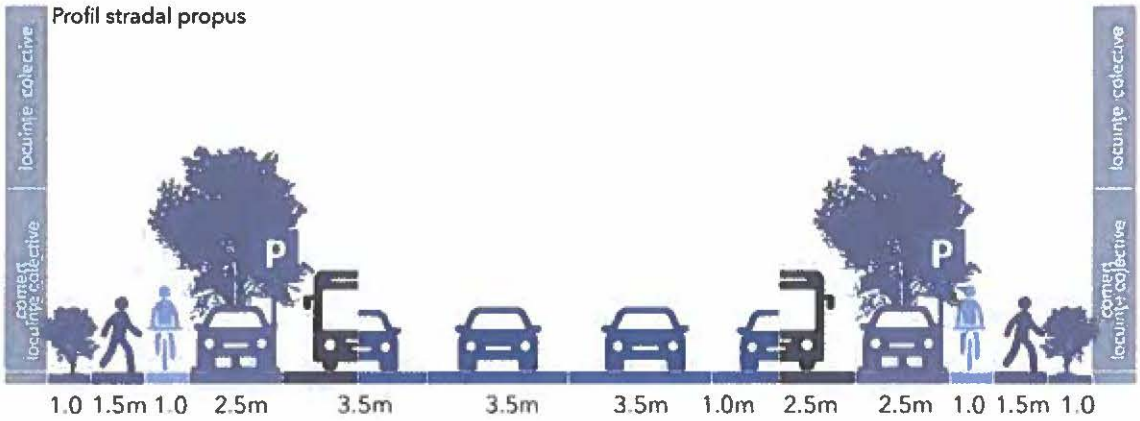
Profil stradal existent

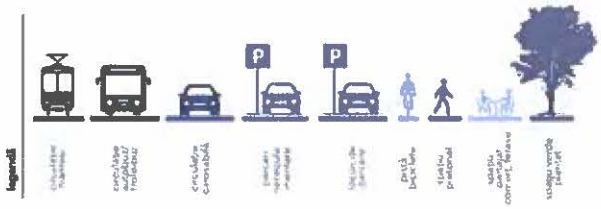


Posibilitate de reconfigurare a profilului stradal existent



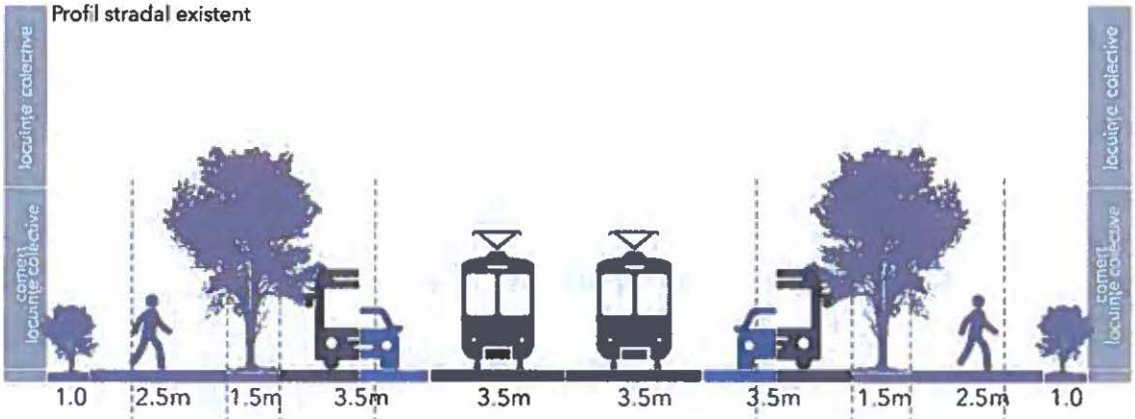
Profil stradal propus



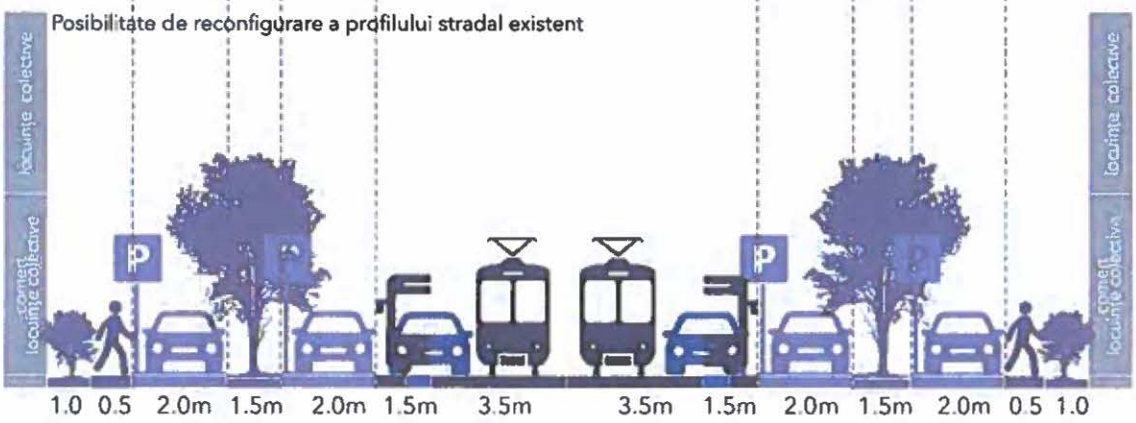


PRELUNGIREA FERENTARI

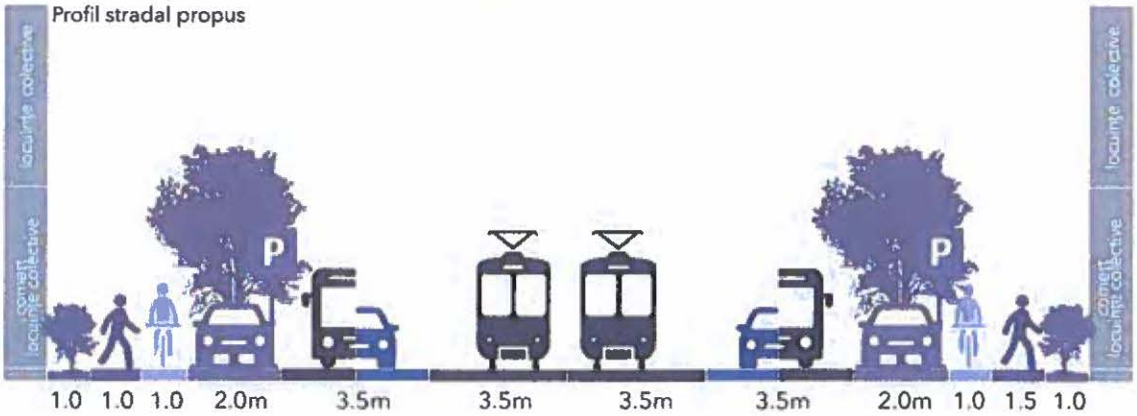
Profil stradal existent

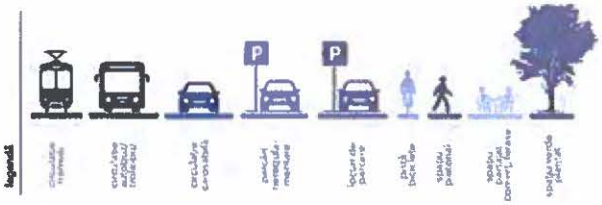


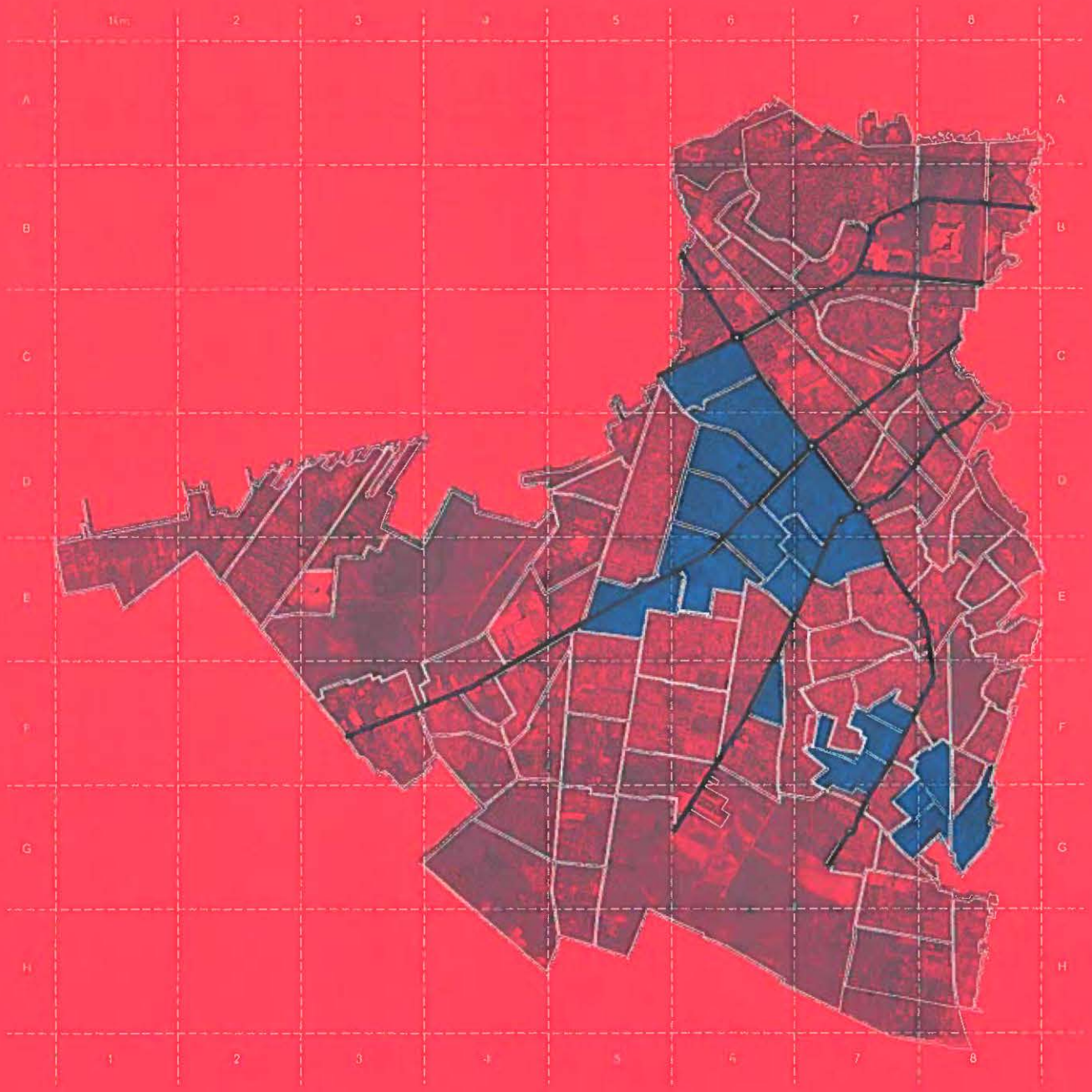
Posibilitate de reconfigurare a profilului stradal existent



Profil stradal propus







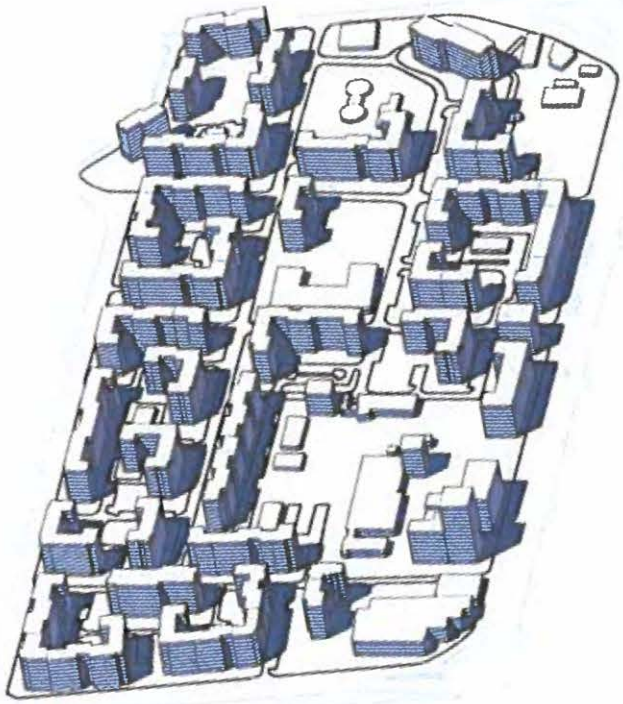
LEGENDĂ

EXISTENT

- artere principale de transport
- intersecții principale

PROPUS

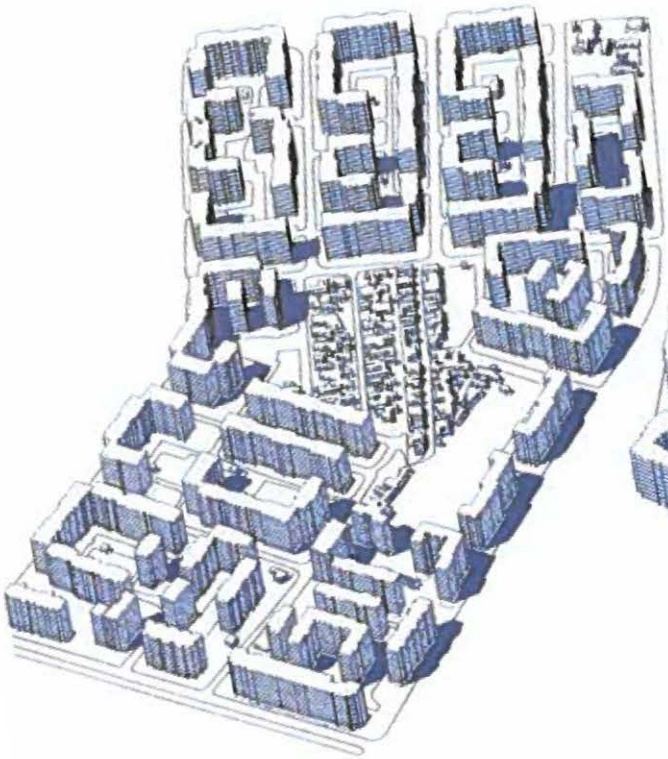
- limite morfologie majore
- zonele de intervenții - cartiere socialiste



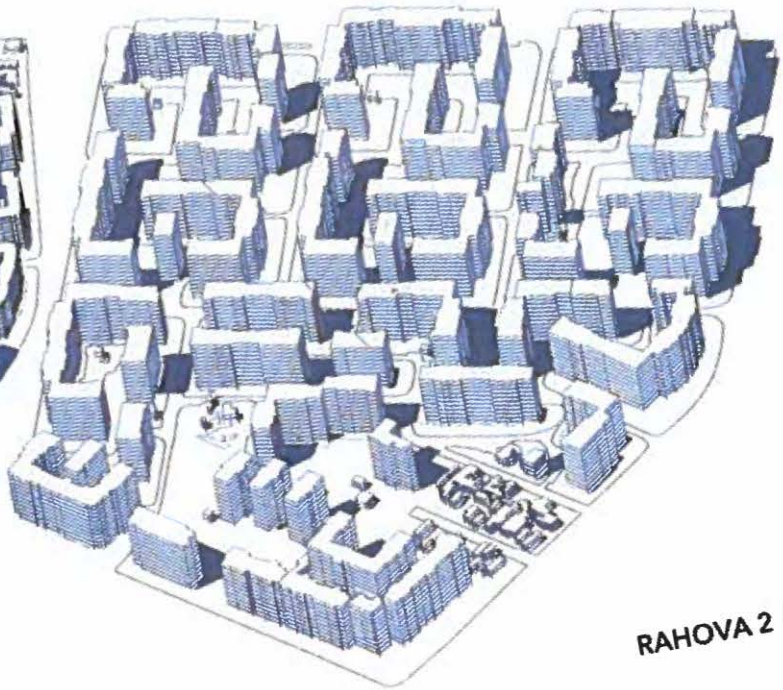
1 13 SEPTMEBRIE



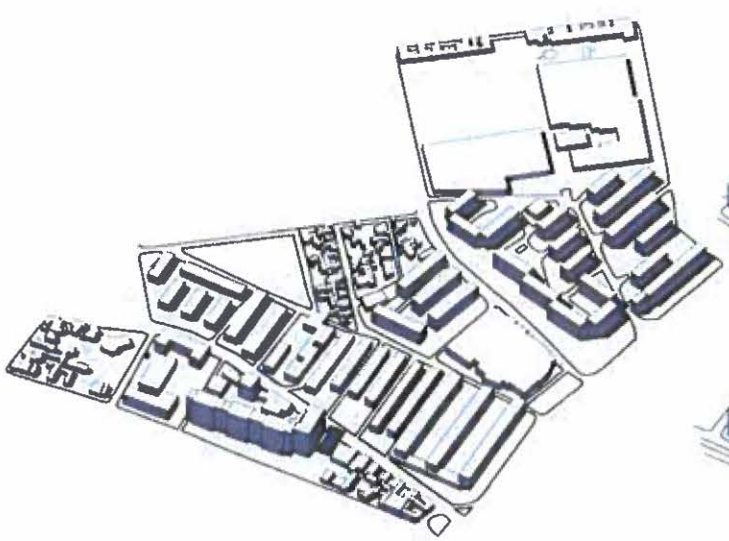
SEBASTIAN 2



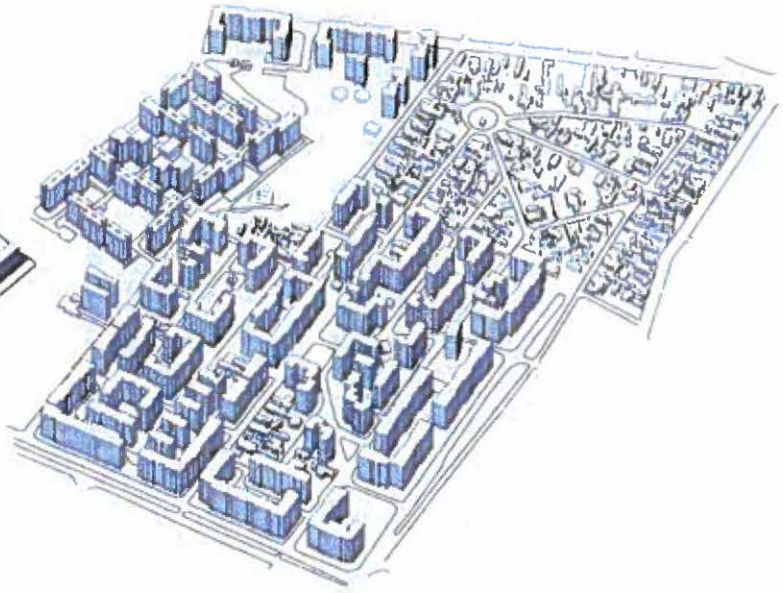
3 RAHOVA 1



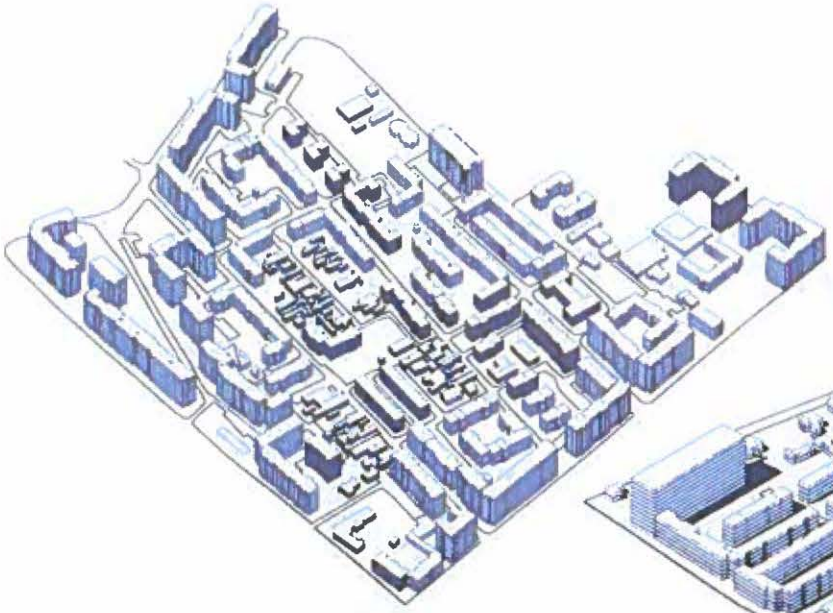
RAHOVA 2 4



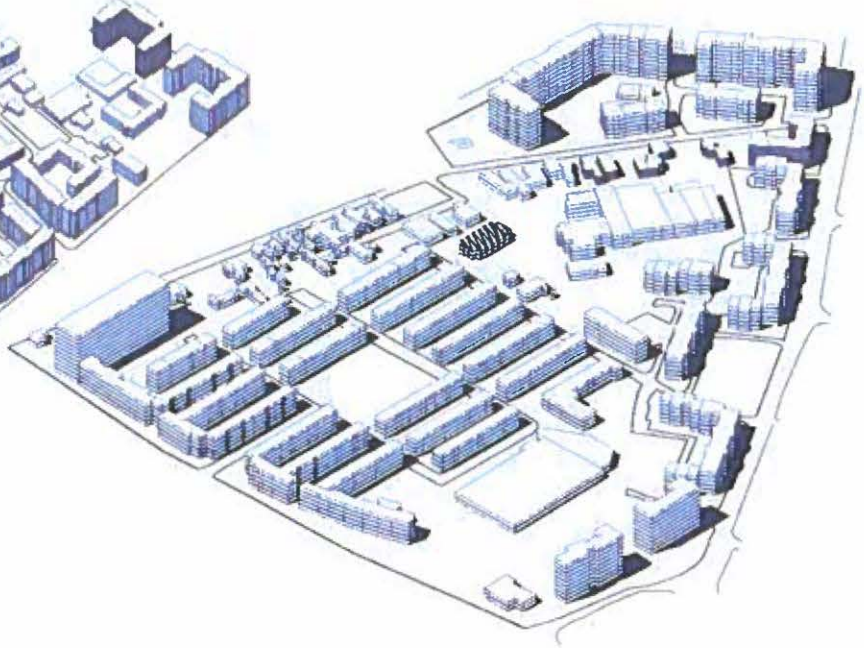
7 PIAȚA RAHOVA



PARC PECINEAGA 8



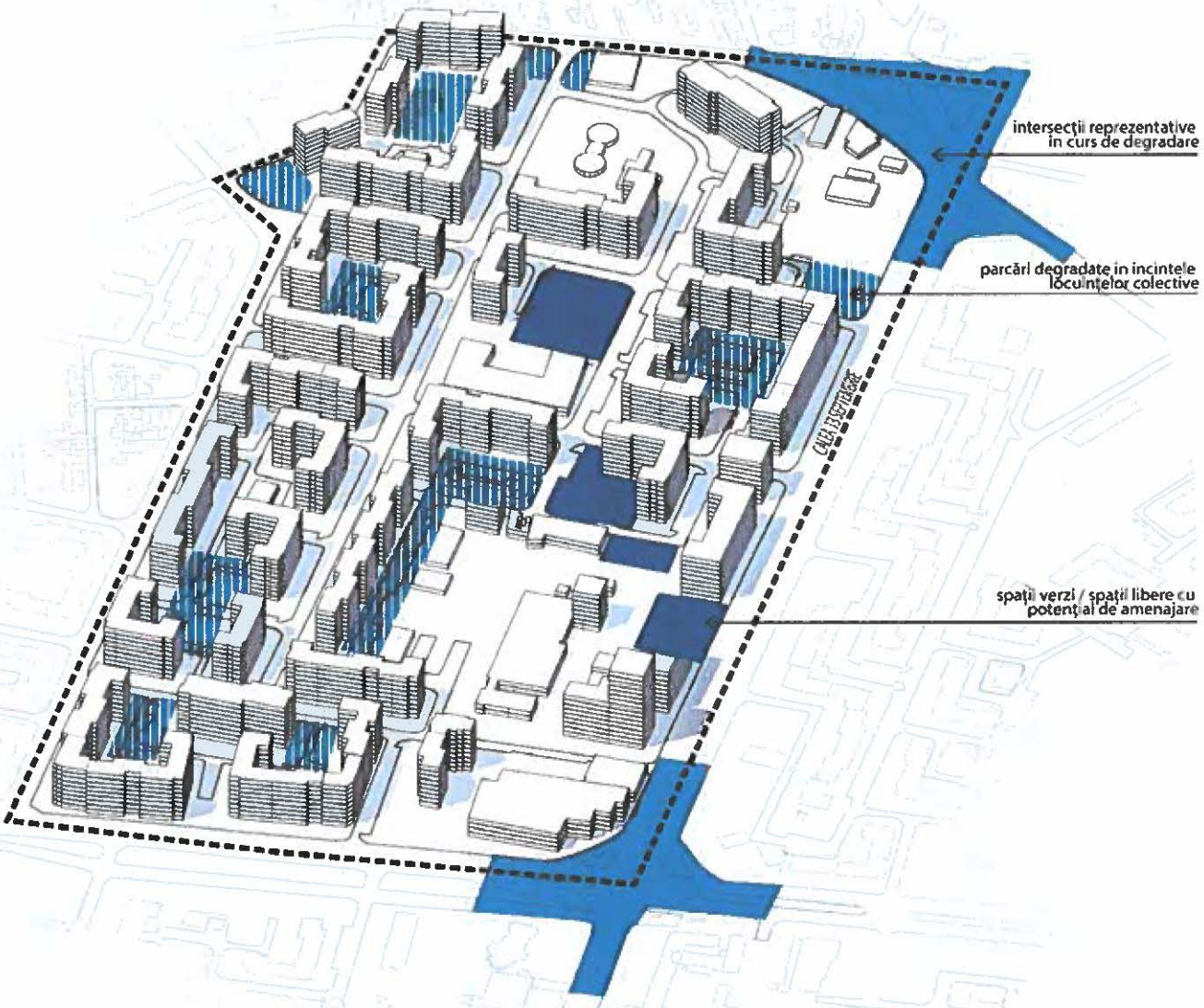
9 SĂLAJ



SĂLAJ - HUMULEȘTI 10

1 13 SEPTEMBRIE

Analiza situației existente



Obiectiv

Îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă, prin intervenții punctuale la nivelul spațiilor publice în curs de degradare.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere cu locuri de joacă pentru copii, spații de relaxare, trasee pietonale, trasee ciclabile și activități sportive;

amenajarea spațiilor dintre blocuri, respectiv a parcărilor neamenajate care reduc spațiul public. Se propune reorganizarea spațiului din incinte cu dale înierbate, delimitarea zonelor pietonale și plantarea spațiilor verzi cu specii de arbori și arbuști care să mențină ambianța de la un anotimp la altul;

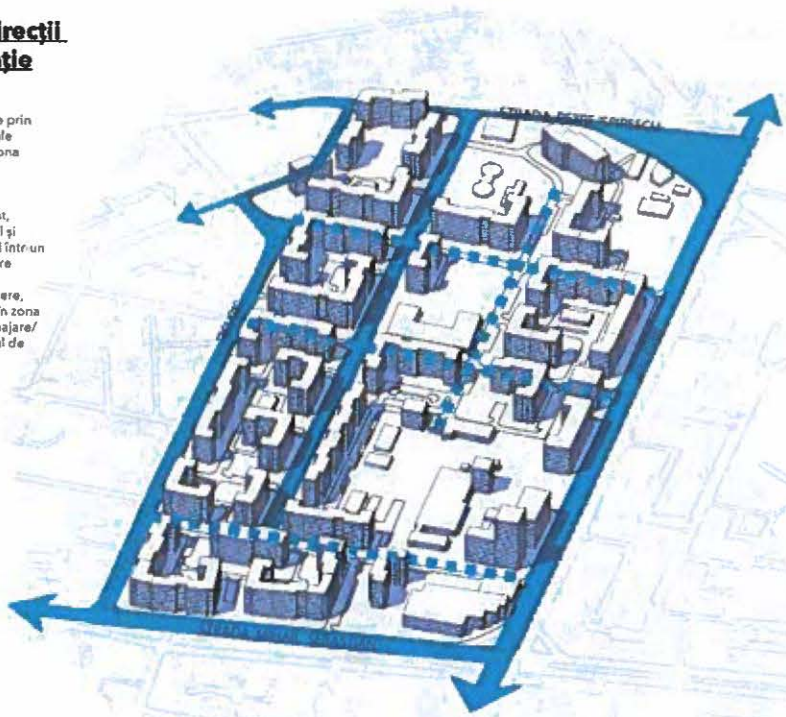
amenajarea intersecțiilor reprezentative la nivelul zonei, prin introducerea unor elemente de mobilier urban, obiecte de artă urbană - ca simbol al zonei și valorificarea traseelor pietonale, ciclabile și configurarea acestora pentru reducerea eventualelor accidente la orele de vârf.



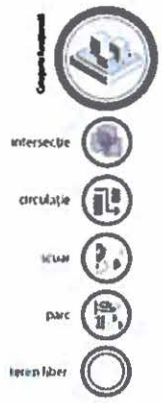
Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

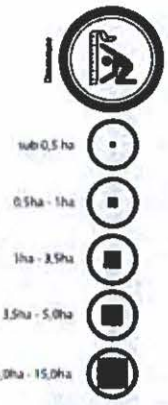
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

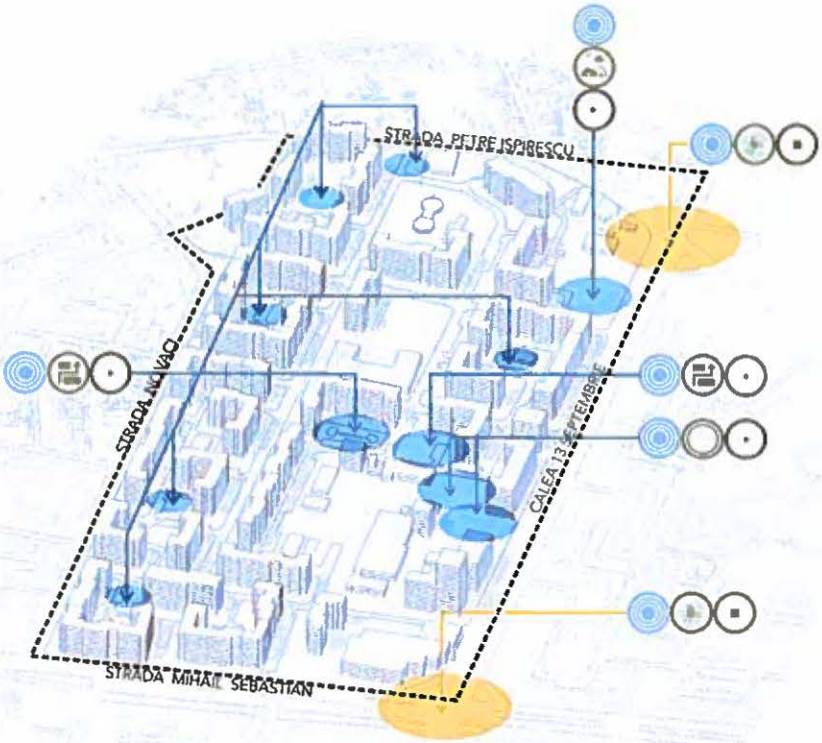
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.

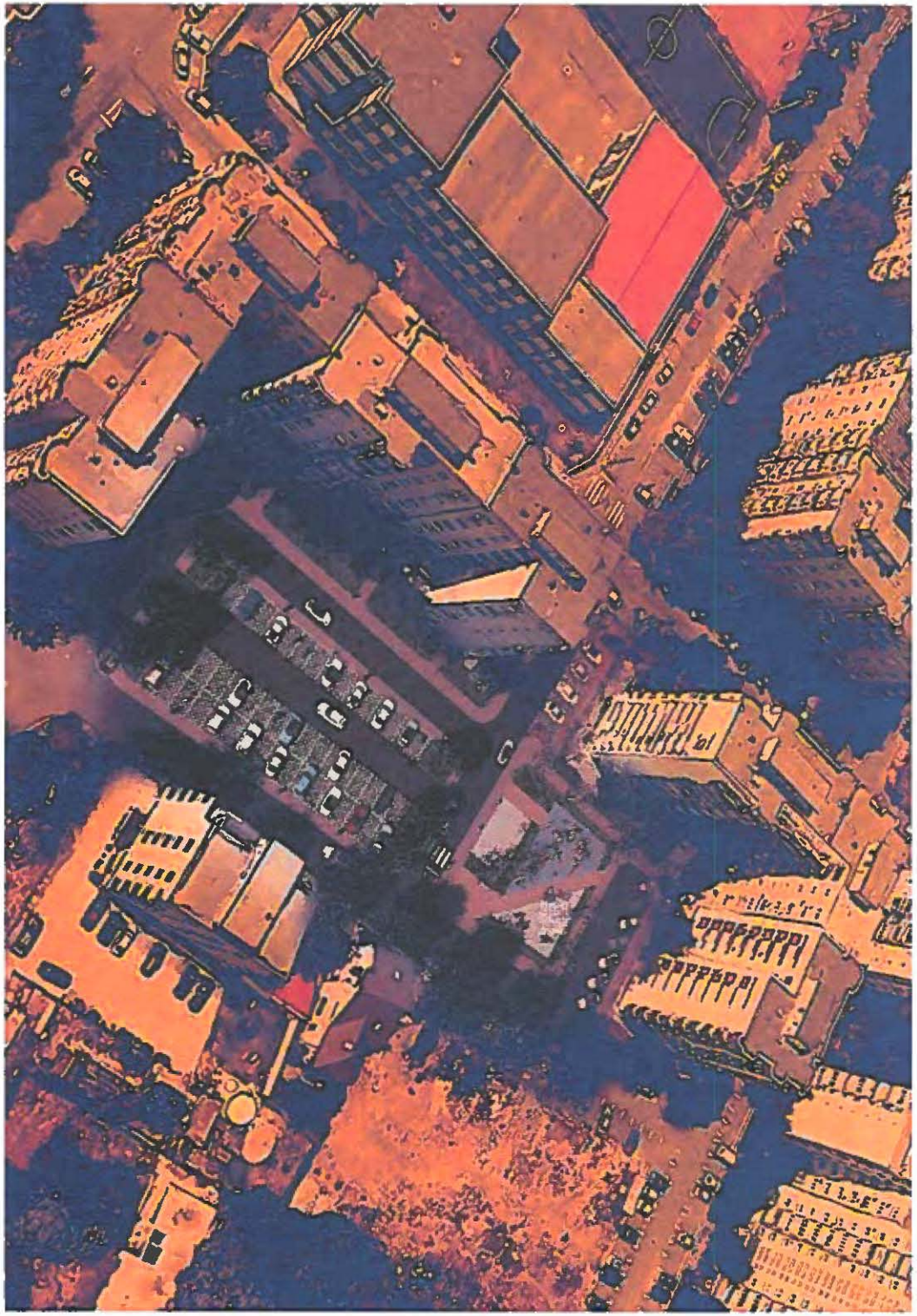


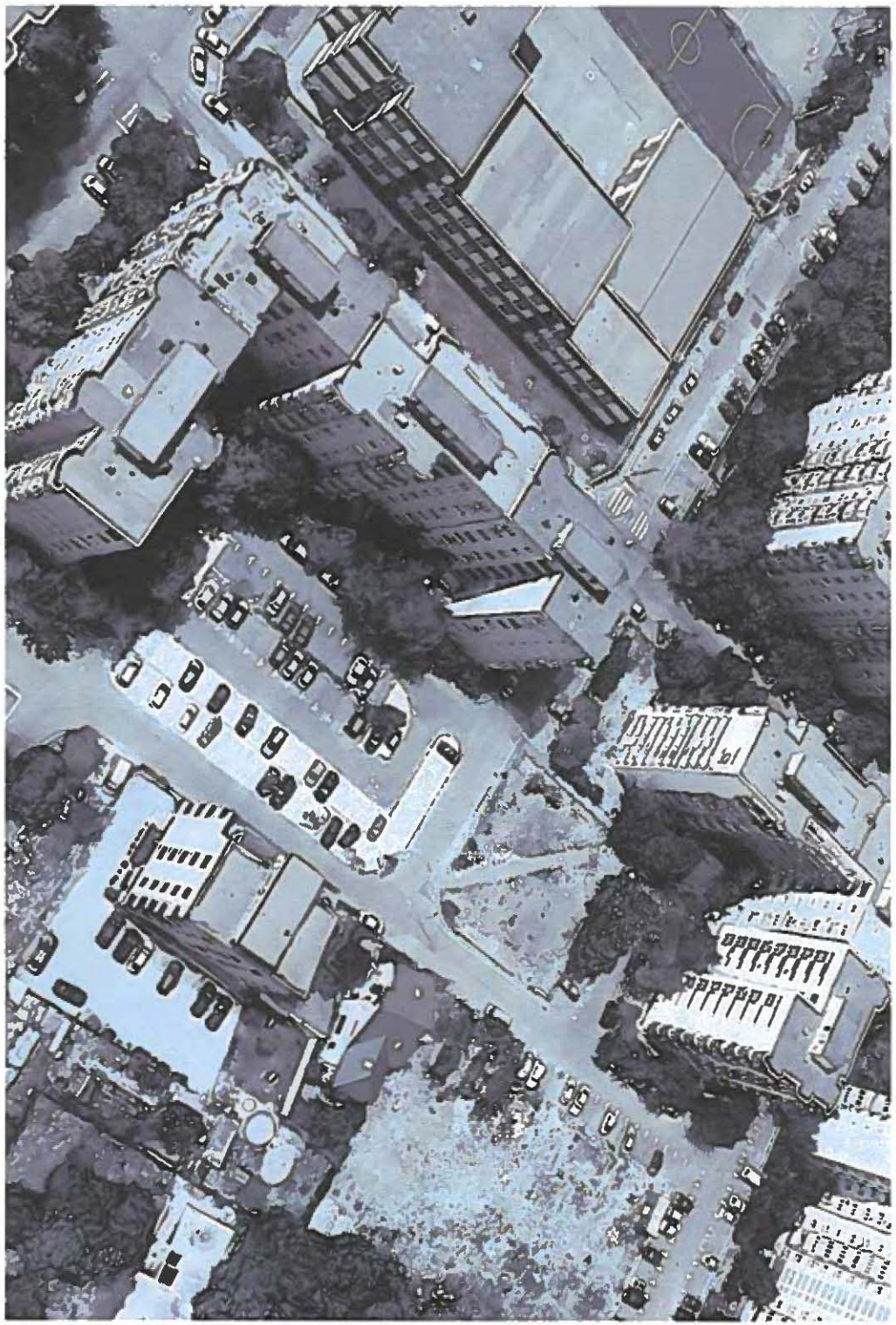






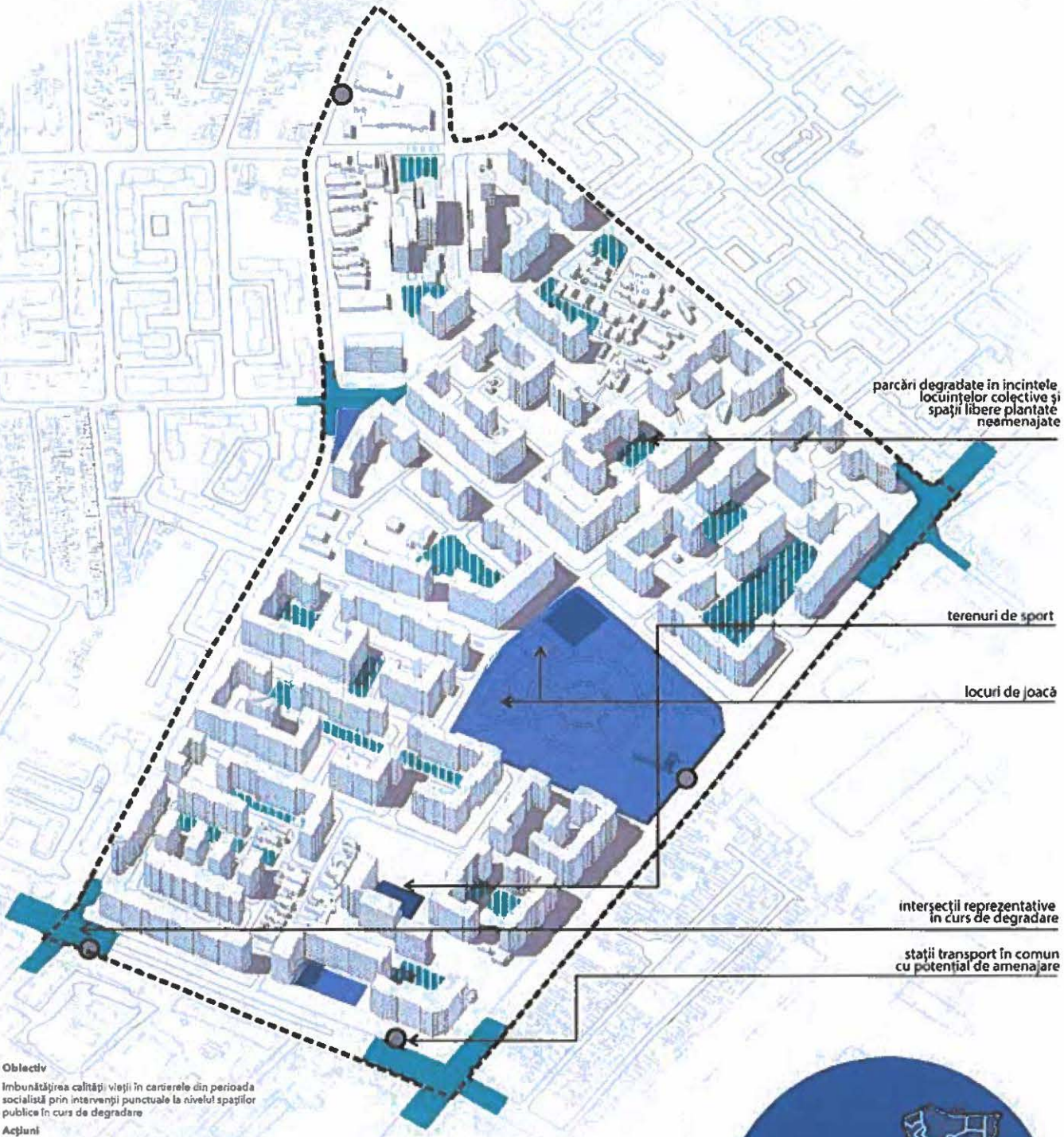






2 SEBASTIAN

Analize situației existente



Obiectiv

Îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale la nivelul spațiilor publice în curs de degradare

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere cu locuri de joacă pentru copii, spații de relaxare, trasee pietonale, trasee ciclabile și activități sportive;

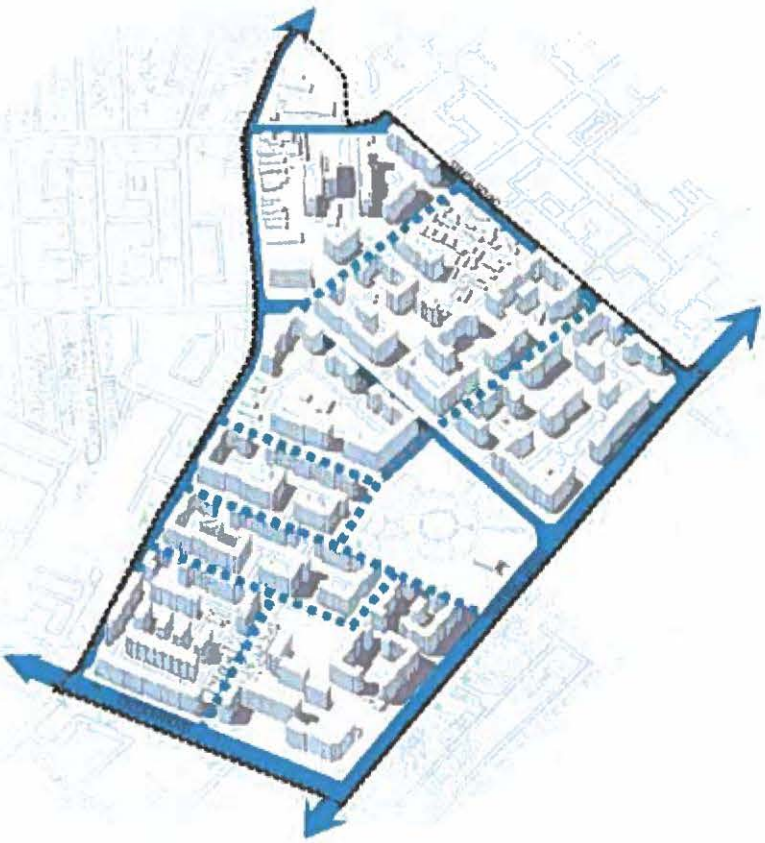
introducerea unor elemente de mobilier urban: rastel pentru biciclete, zone de socializare, spațiu acoperit pentru protecție împotriva vremii, elemente de artă urbană.



Definirea unor direcții verzi de intervenție

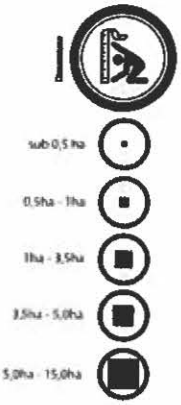
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale și secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătățile.

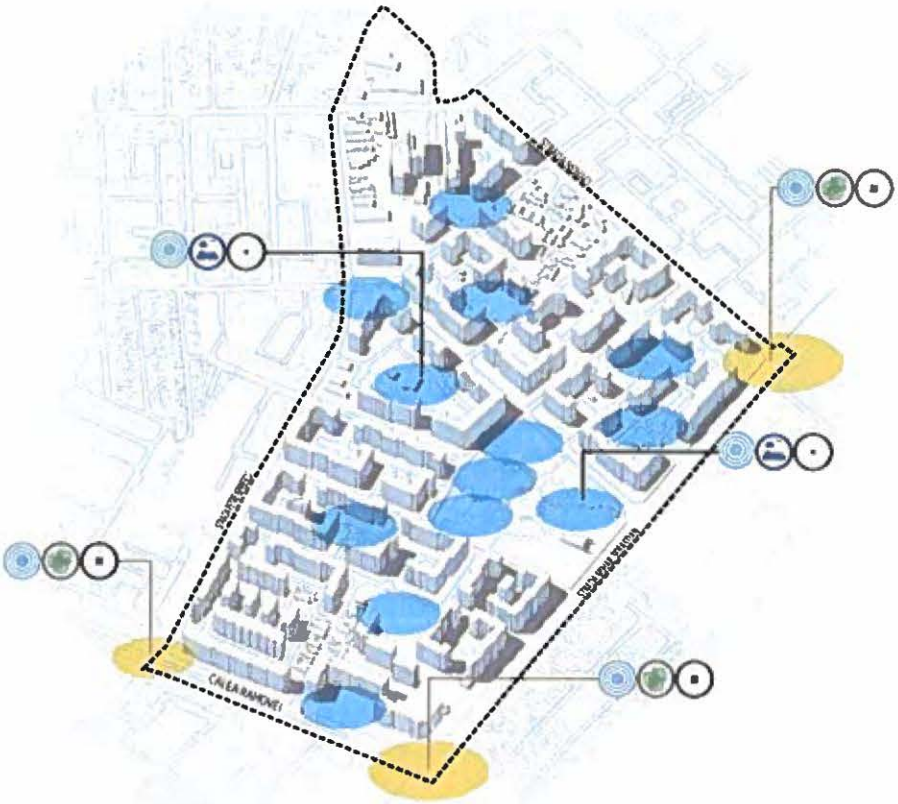
Acțiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spațiului pietonal și organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulații care să asigure siguranța la nivel pietonal; identificarea spațiilor publice libere, respectiv a spațiilor interstițiale în zona delimitată, cu potențial de amenajare/ valorificare, în relație cu sistemul de axe verzi propus.









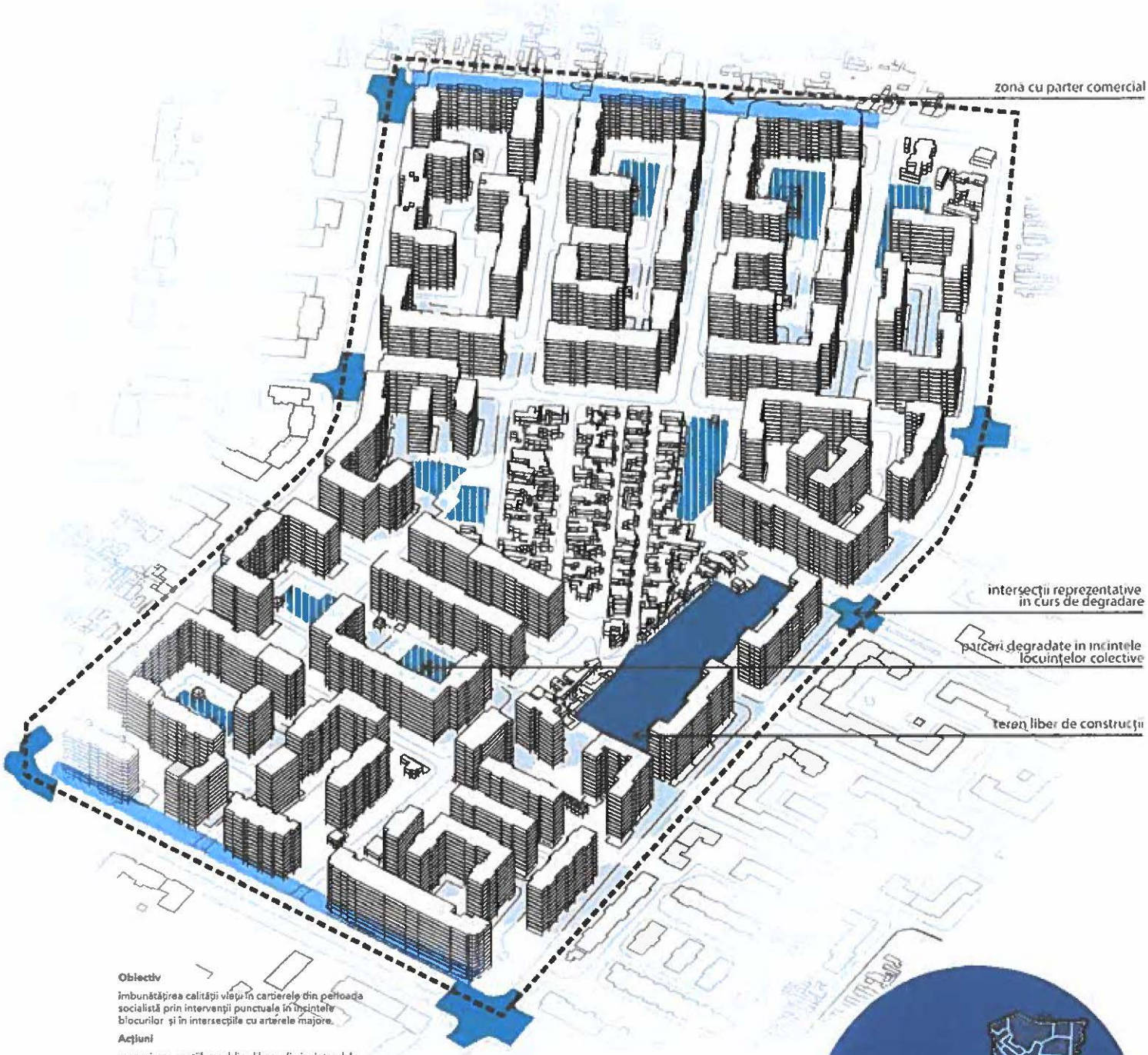






3 RAHOVA 1

Analiza situației existente



Obiectiv

îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale în incintele blocurilor și în intersecțiile cu arterele majore.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere din incinte: dale înierbate pentru parcări, plantarea de copaci, trasee pietonale, ciclabile și paviment pentru persoane cu dificultăți de vedere;

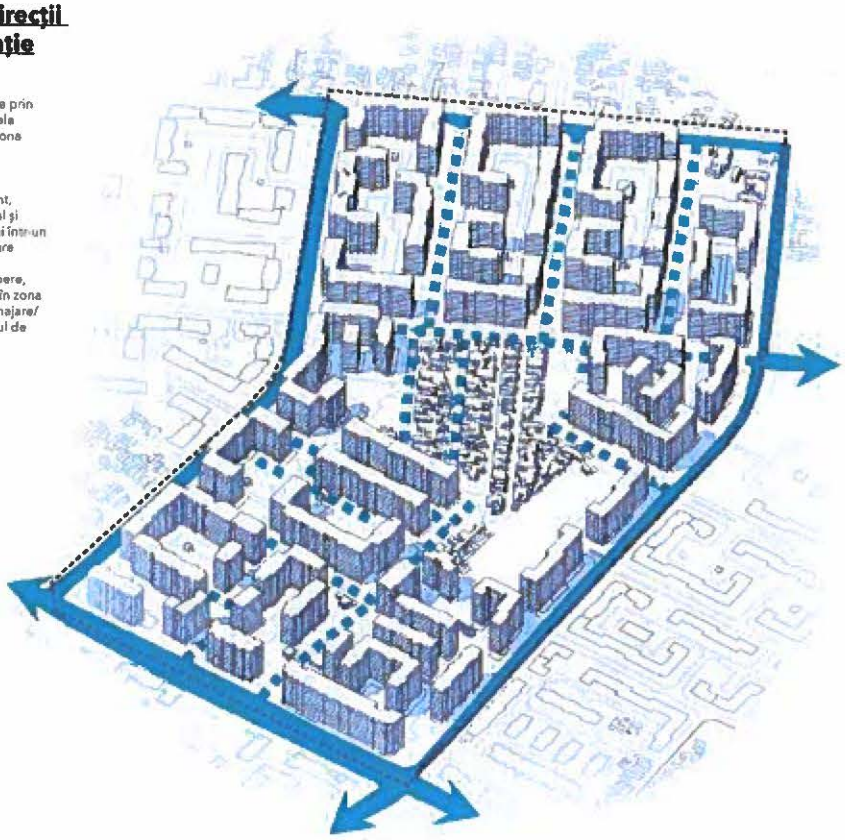
introducerea unor elemente de mobilier urban : locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole și spații acoperit pentru protecție împotriva vremii.



Definirea unor direcții verzi de intervenție

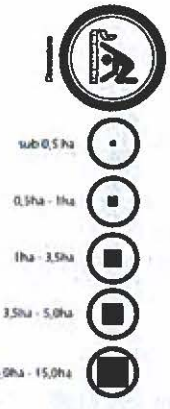
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale și secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătățile.

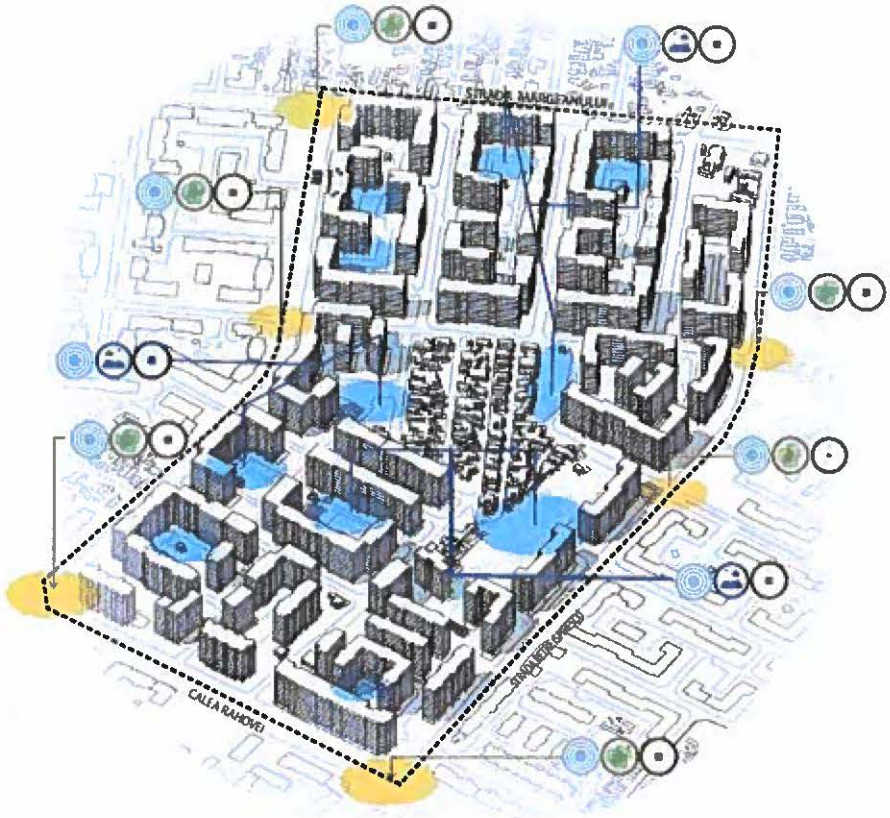
Acțiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spațiului pietonal și organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulații care să asigure siguranța la nivel pietonal; identificarea spațiilor publice libere, respectiv a spațiilor interstițiale în zona delimitată, cu potențial de amenajare/ valorificare, în relație cu sistemul de axe verzi propus.



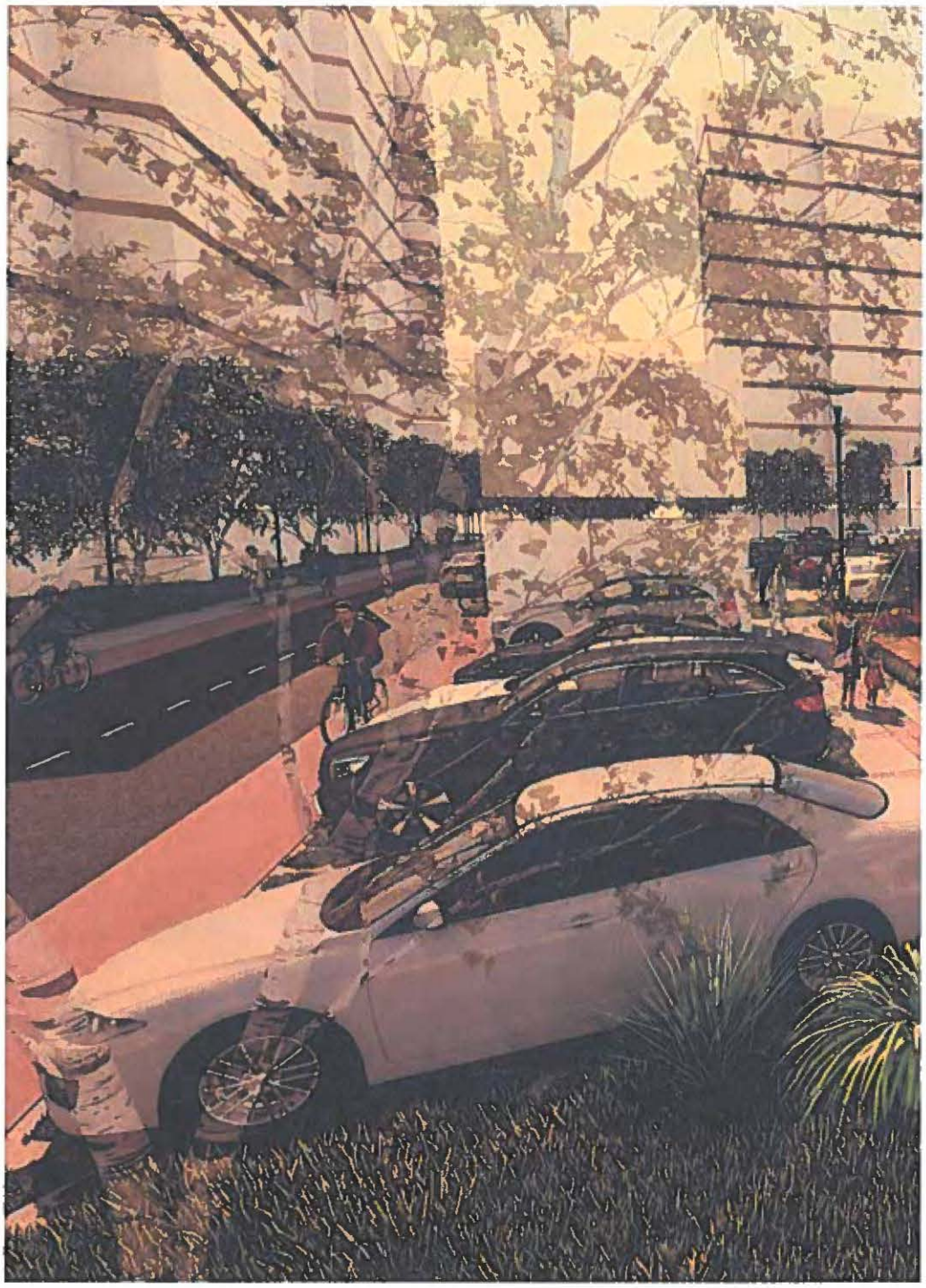








Spaţiile situate între blocurile de locuinţe pot fi prietenoase cu comunitatea, chiar şi în condiţiile în care o parte din acestea rămân destinate zonelor de parcare. Este recomandată folosirea unor suprafeţe permeabile, prietenoase, de tipul dalelor înierbate (în cazul parcărilor), şi a unor zone mixte, cu vegetaţie şi zone de realaxare (în cazul zonelor destinate locuitorilor).



4 RAHOVA 2

Analiza situației existente



Obiectiv

îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale la nivelul spațiilor publice în curs de degradare, a incintelor blocurilor, îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a conexiunilor pietonale.

Acțiuni

reamenajarea spațiilor publice libere, crearea de trasee pietonale pentru promenadă, treceri de pietoni sigure;

introducerea unor elemente de mobilier urban de calitate: rastel pentru biciclete, pergole pentru protecție împotriva vremii.



Definirea unor direcții verzi de intervenție

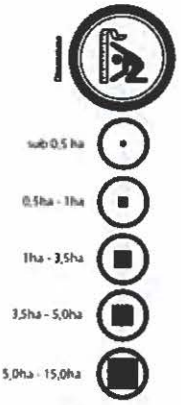
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale și secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătățile.

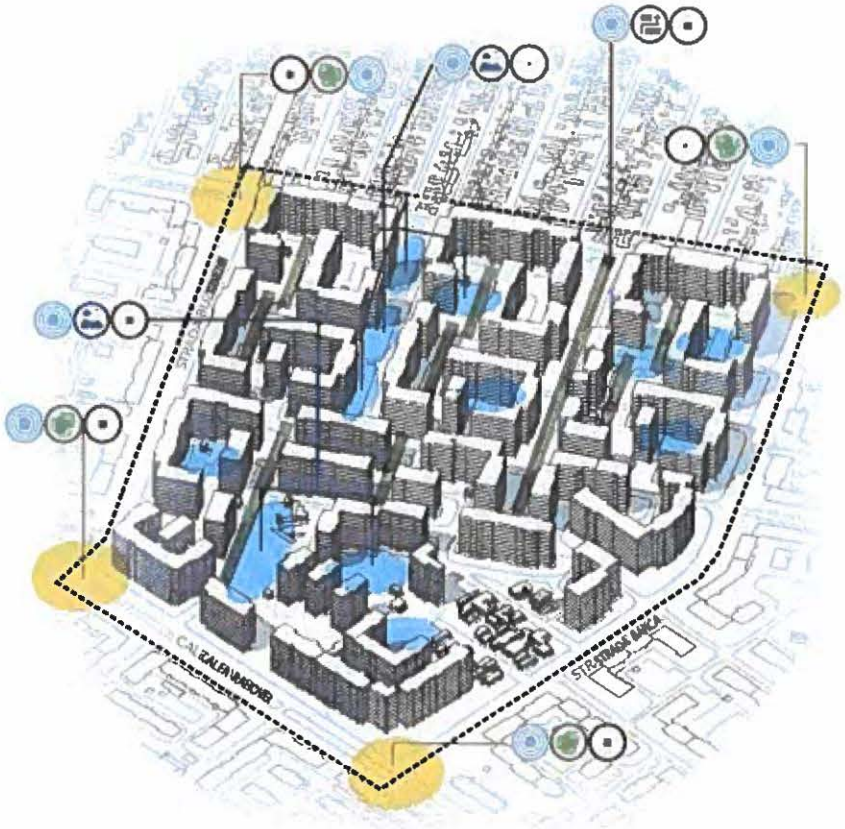
Acțiuni
plantarea arborilor de aliniament,
reconfigurarea spațiului pietonal și organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulații care să asigure siguranța la nivel pietonal;
identificarea spațiilor publice libere, respectiv a spațiilor interstițiale în zona delimitată, cu potențial de amenajare/ valorificare, în relație cu sistemul de axe verzi propus.









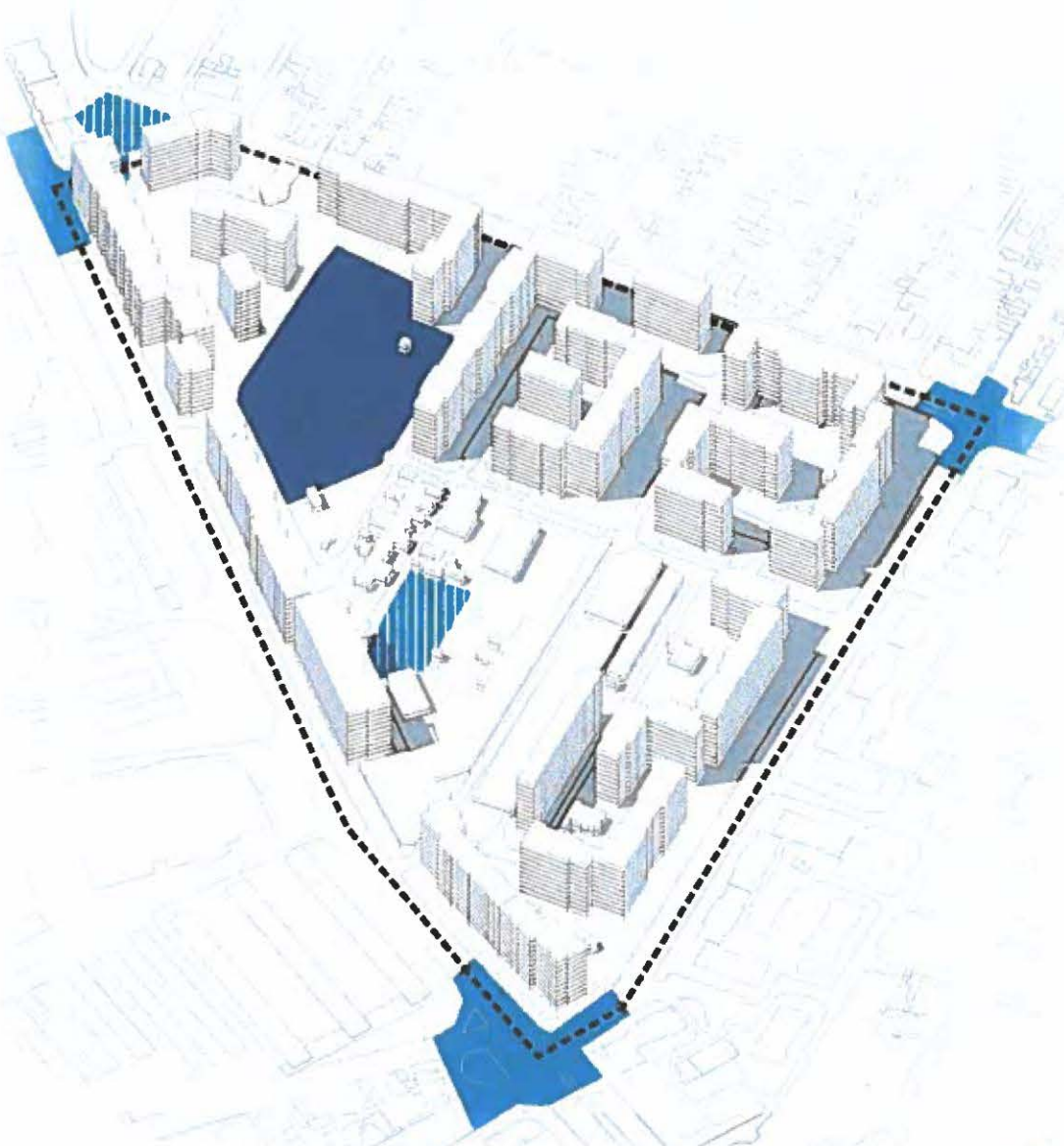






5 CENTRU COMERCIAL RAHOVA

Analiza situației existente



Obiectiv

Imbunătățirea calității vieții în carierele din perioada socialistă, prin intervenții punctuale în incintele blocurilor și în intersecțiile cu arterele majore.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere din incinte: dale înierbate pentru parcări, plantarea de copaci, trasee pietonale, ciclabile și paviment pentru persoane cu dificultăți de vedere;

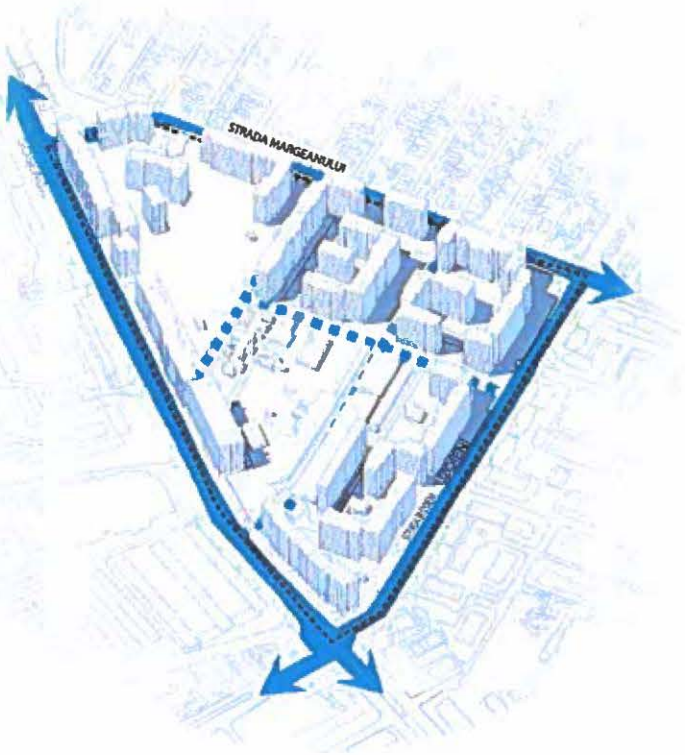
introducerea unor elemente de mobilier urban: locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole și spații acoperit pentru protecție împotriva vremii.



Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

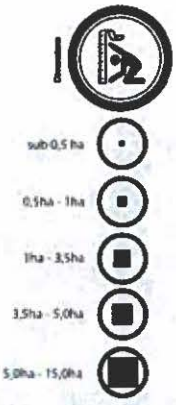
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

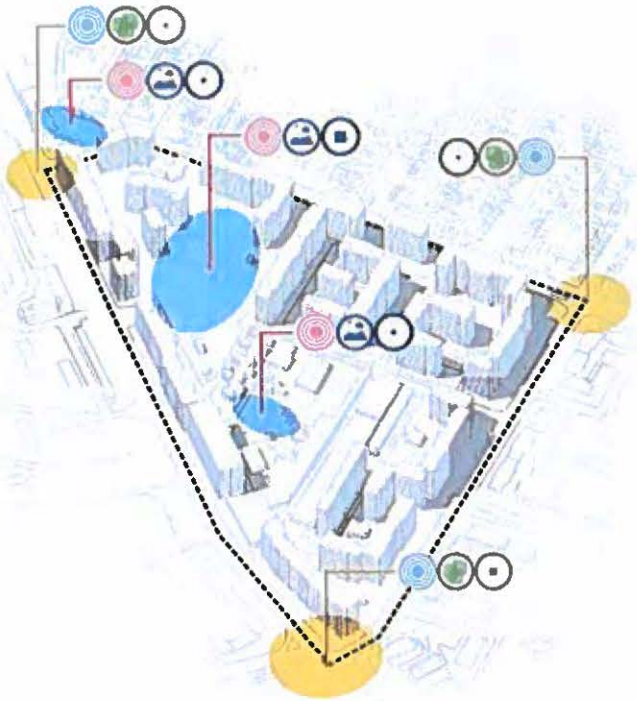
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.

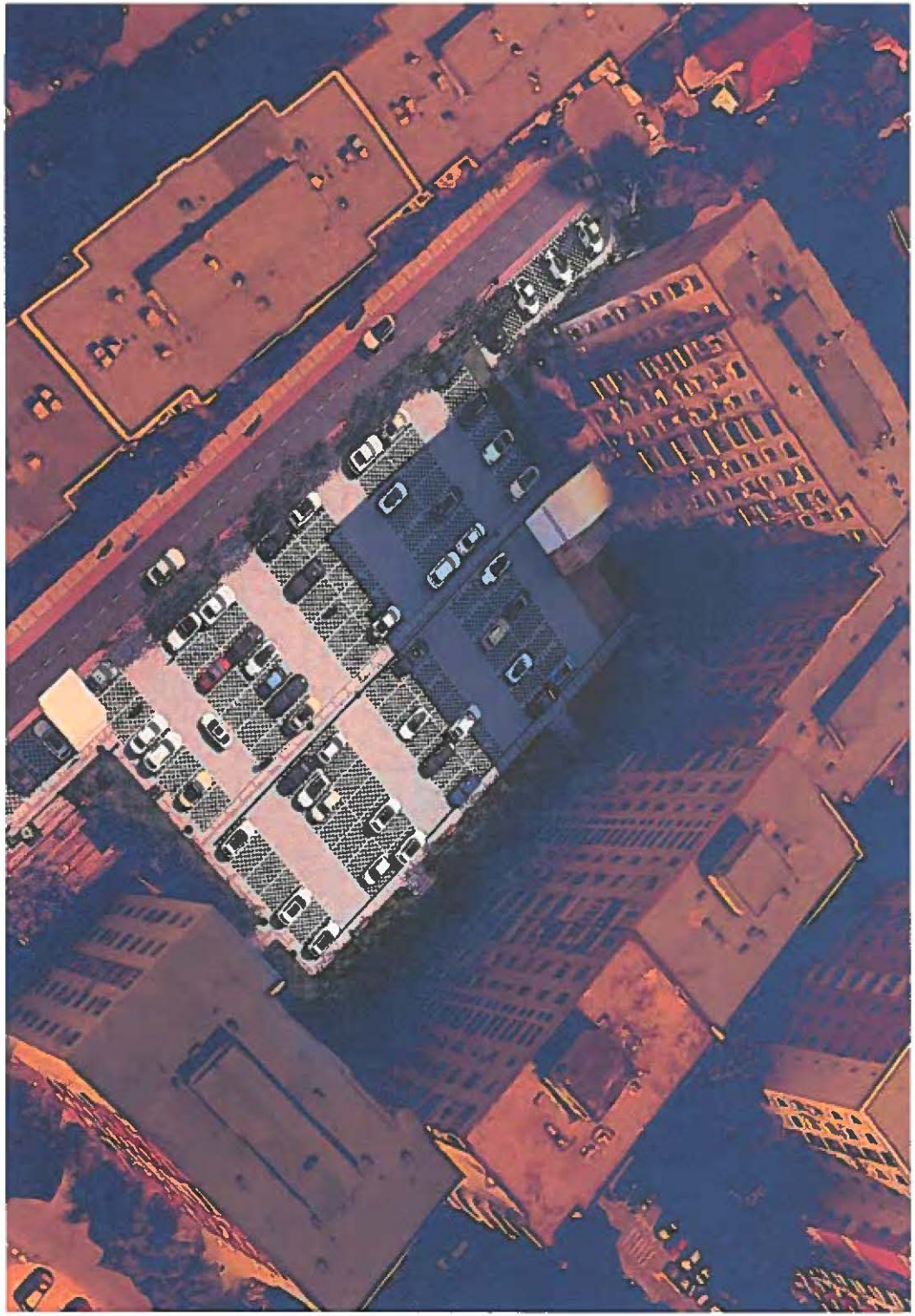


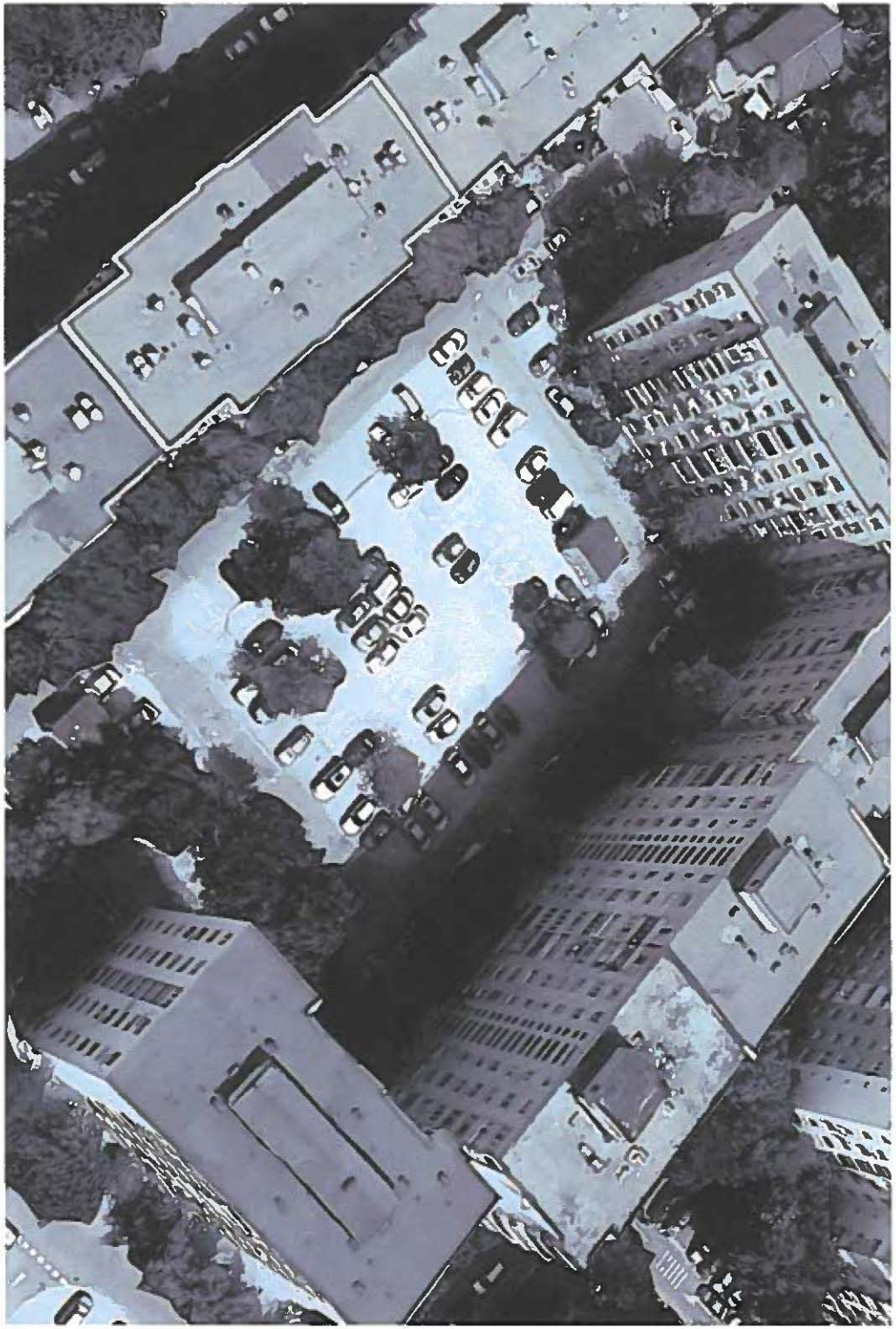






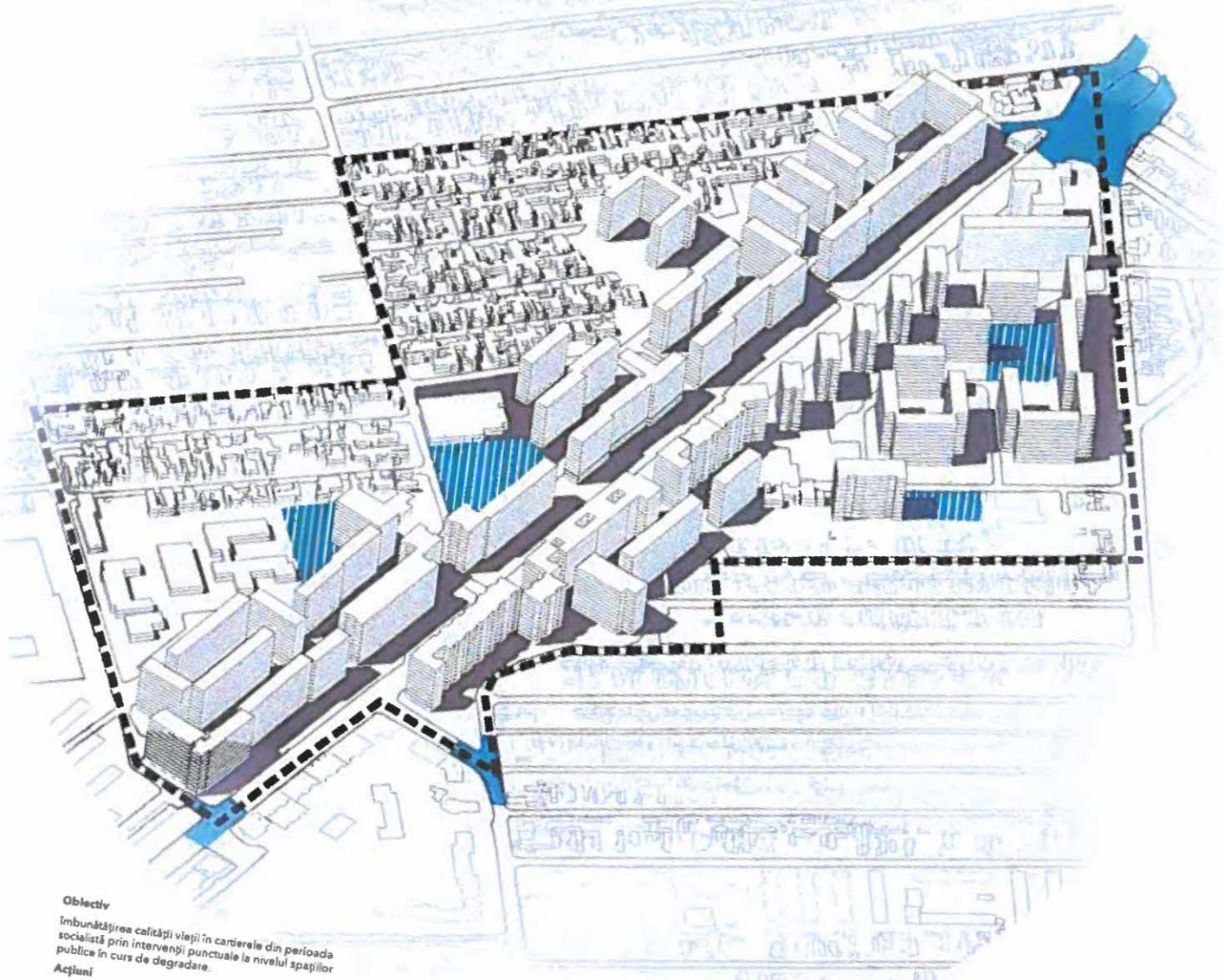






6 ALEXANDRIEI

Analiza situației existente



Obiectiv

Îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale la nivelul spațiilor publice în curs de degradare.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere, cu locuri de joacă pentru copii, spații de relaxare, trasee pietonale, ciclabile și activități sportive;

introducerea unor elemente de mobilier urban multifunctional: rastel pentru biciclete, zone de socializare;

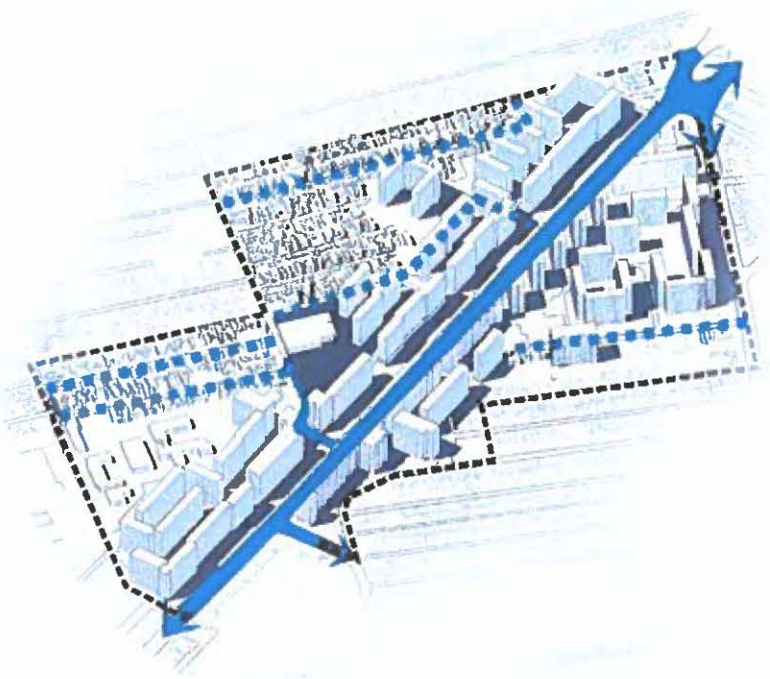
spațiu acoperit pentru protecție împotriva vremii.



Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

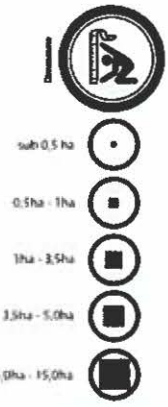
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

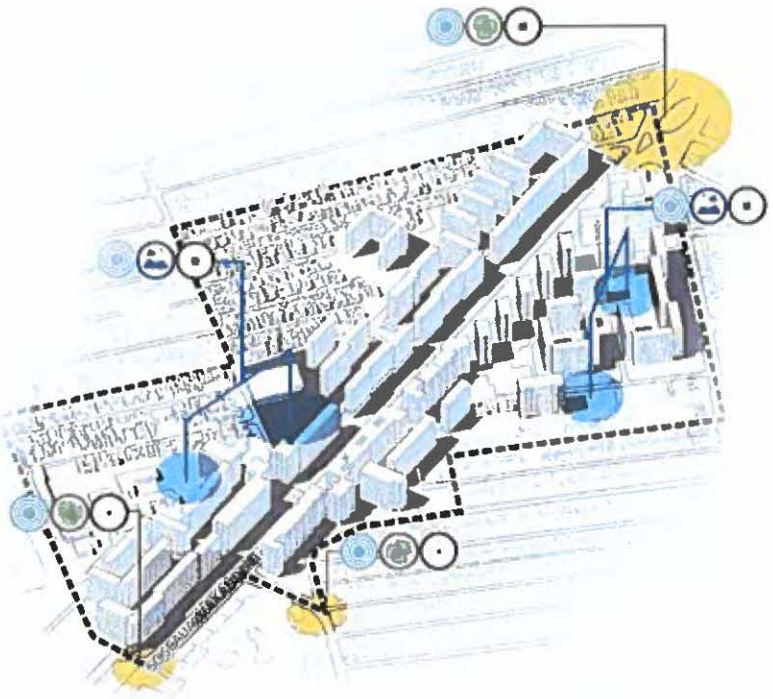
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.









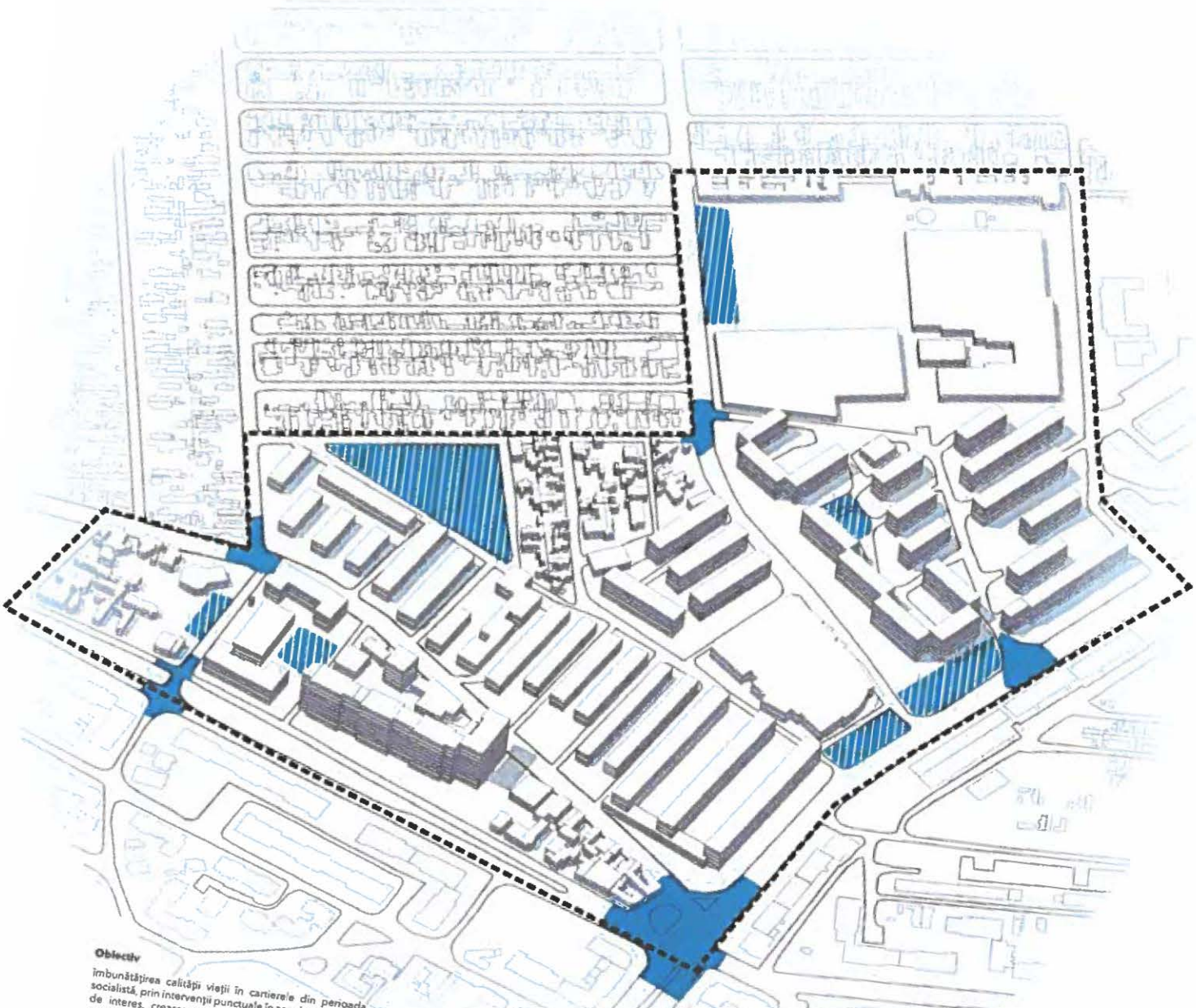


Similar cu cazul anterior, structurile care să asigure necesarul de umbră pe timpul zilei sunt extrem de folositoare, mai ales în cazul oraşului Bucureşti, care pe timp de vară înregistrează temperaturi foarte înalte.

Detaliul surprinde interiorul unei astfel de structuri, care poate cuprinde atât zone de stat, cât şi panouri informative integrate în design-ul structurii (a se vedea planul secundar al imaginii).

7 PIAŢA RAHOVA

Analiza situaţiei existente



Obiectiv

îmbunătăţirea calităţii vieţii în cartierele din perioada socialistă, prin intervenţii punctuale în zonele comerciale de interes, crearea unui sistem de circulaţii blânde, ameliorarea circulaţiilor prin indicatoare şi panouri de informare.

Acţiuni

amenajarea spaţiilor publice libere cu locuri de joacă pentru copii, trasee pietonale, ciclabile, piste de alergare,

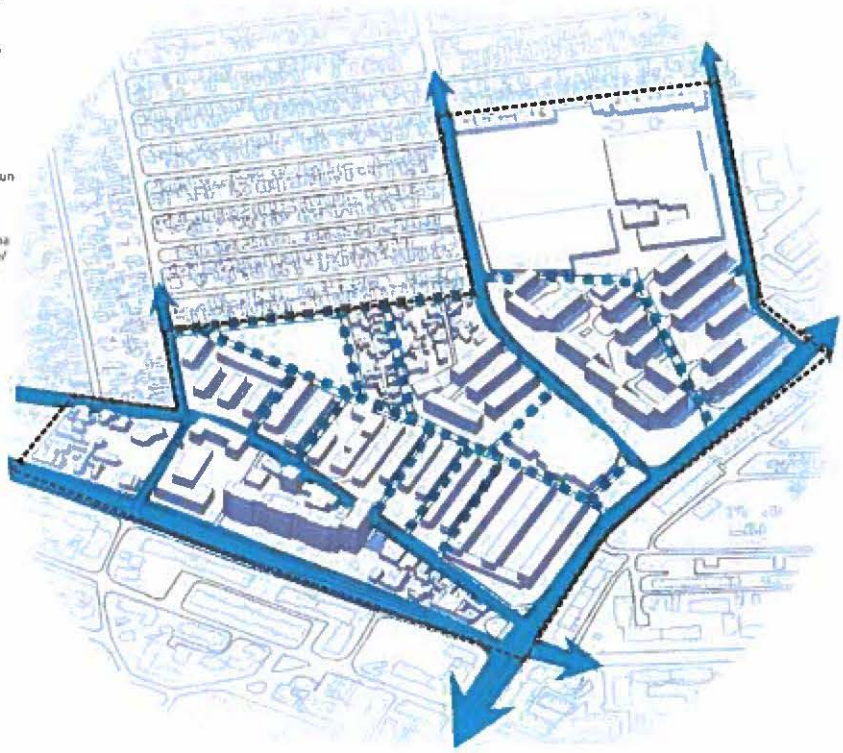
introducerea unor elemente de mobilier urban : rastel pentru biciclete, spaţii acoperite de protecţie împotriva vremii.



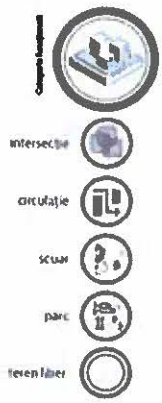
Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

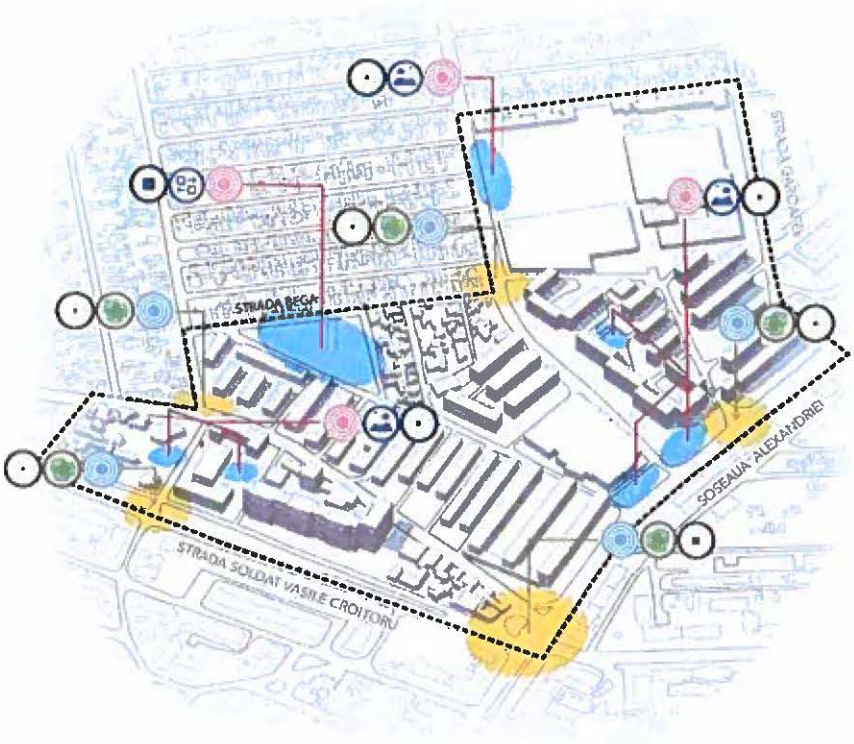
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.

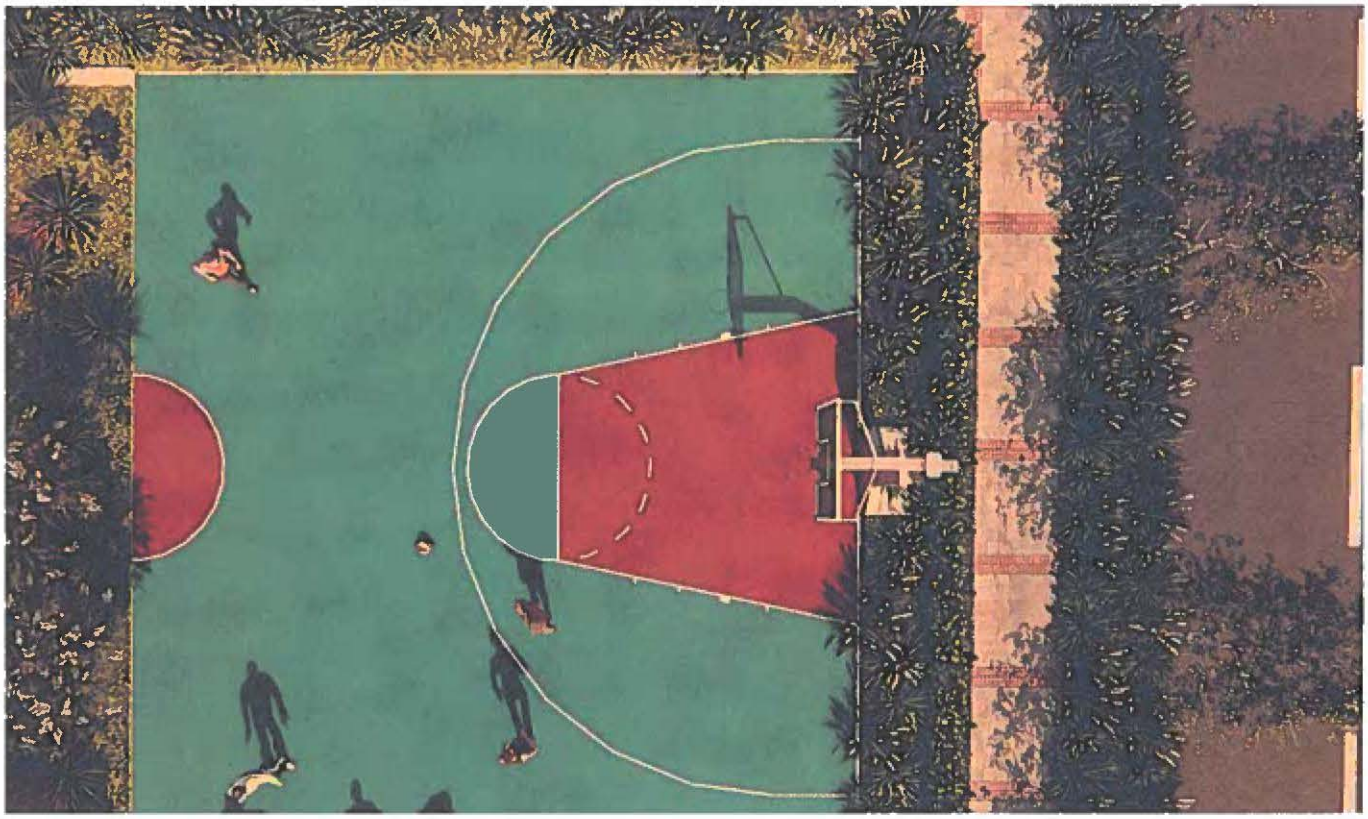


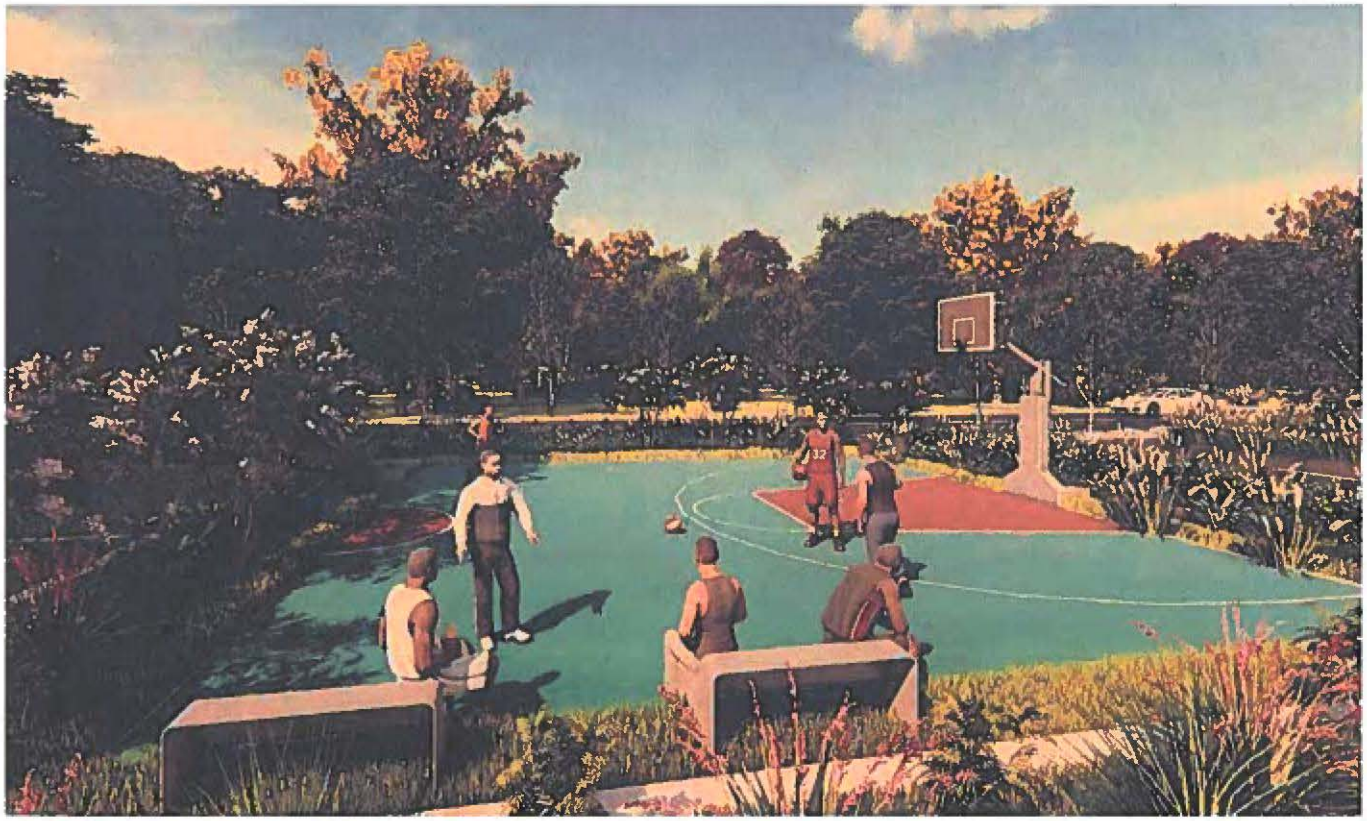






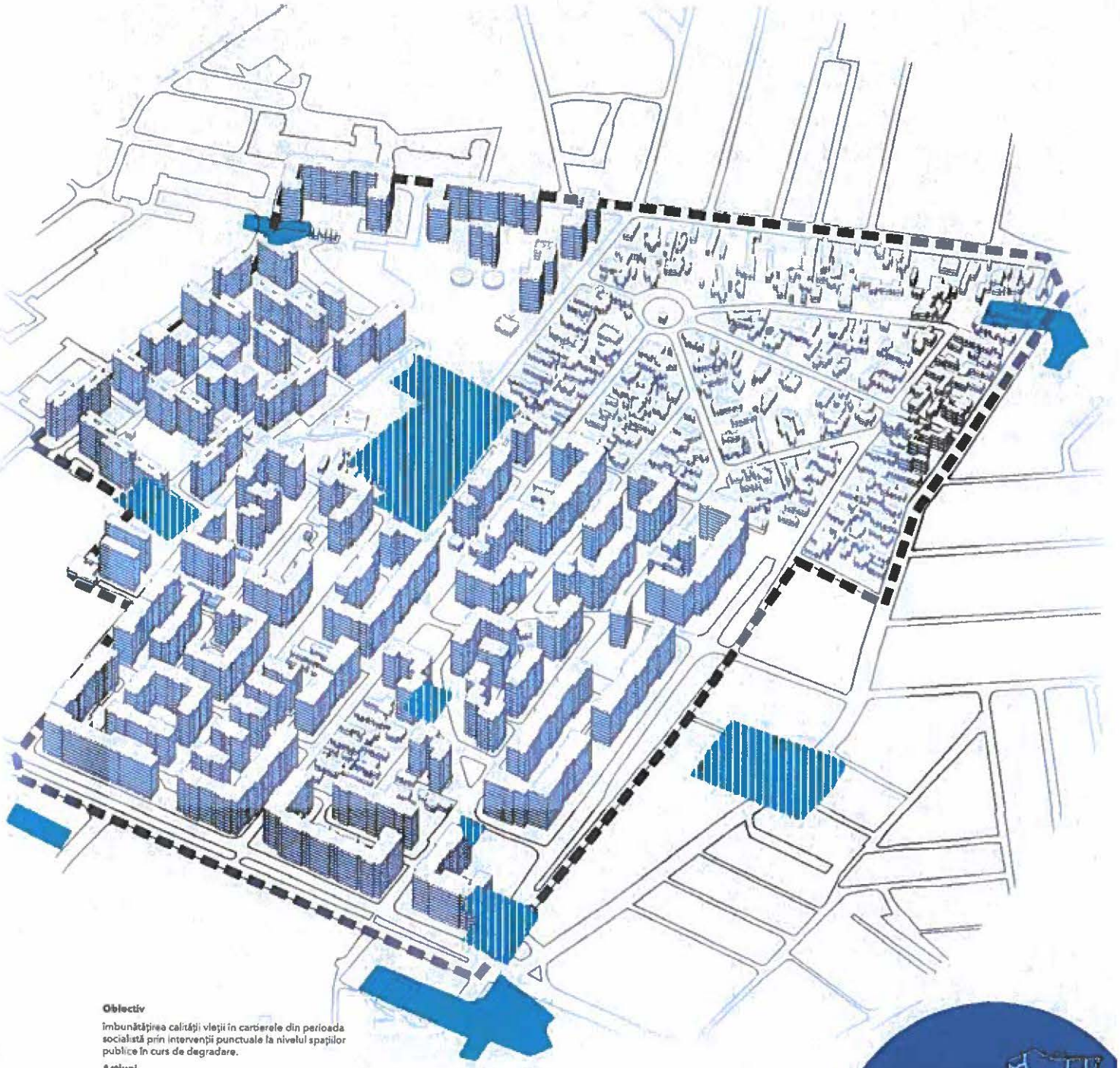






8 PARC PECINEAGA

Analiza situației existente



Obiectiv

Îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale la nivelul spațiilor publice în curs de degradare.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere, cu locuri de joacă pentru copii, spații de relaxare, trasee pietonale, ciclabile și activități sportive;

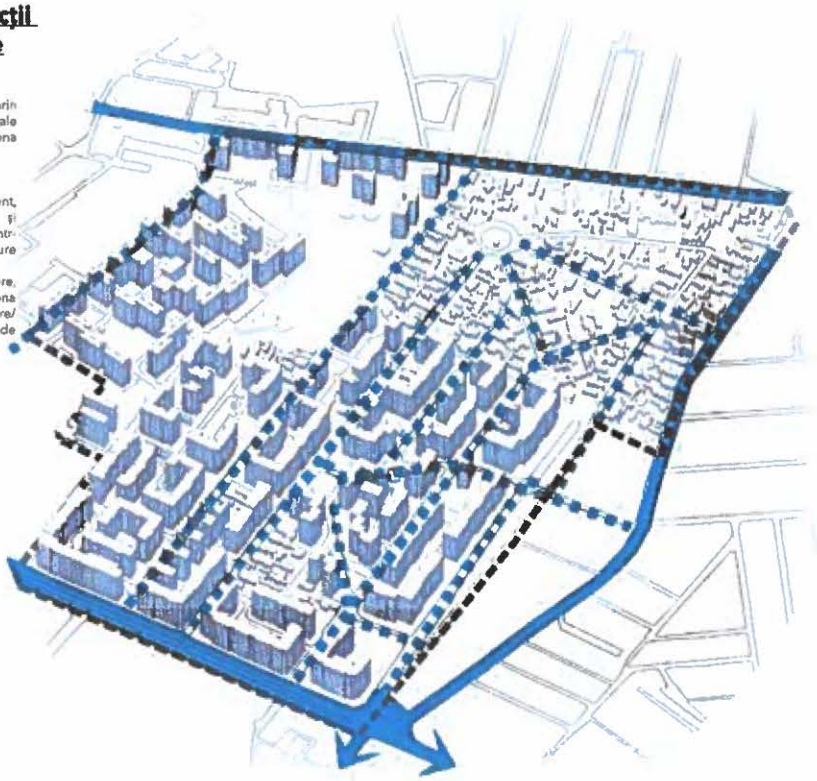
introducerea unor elemente de mobilier urban multifuncțional: rastel pentru biciclete, zone de socializare, spațiu acoperit pentru protecție împotriva vremii



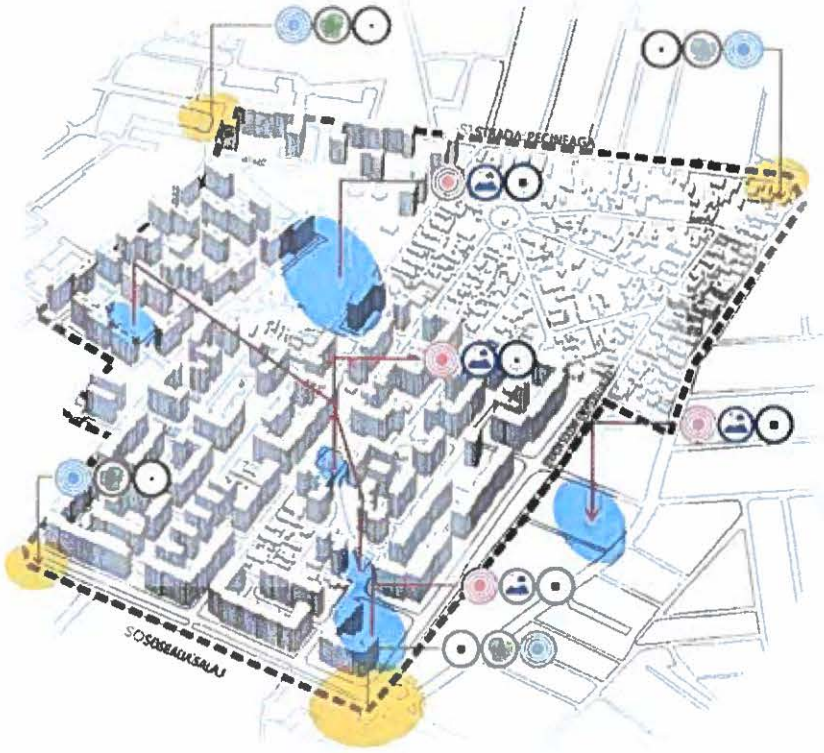
Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal;
identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.





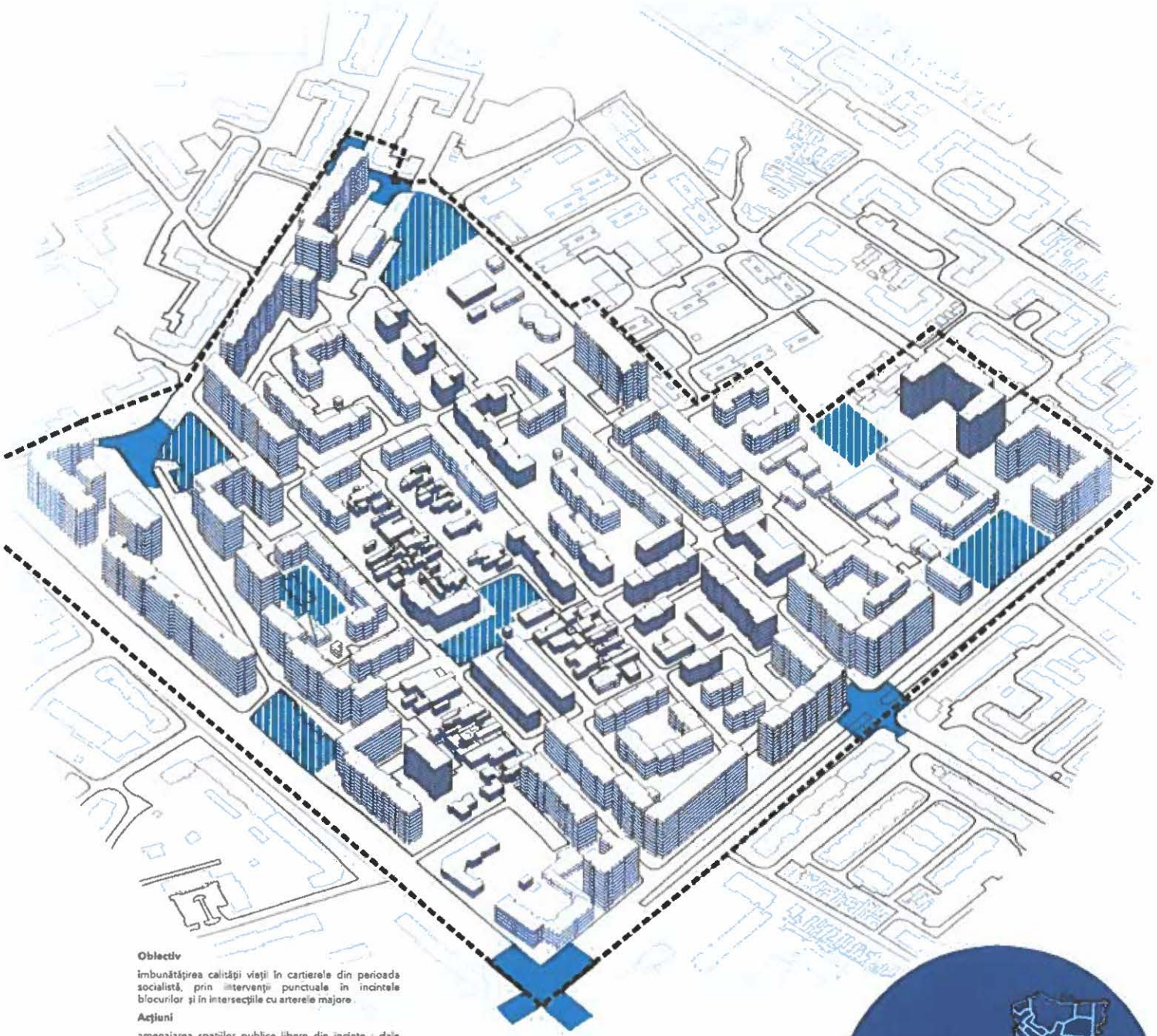


Spaţiile de mici dimensiuni, adesea reziduale, fără o destinaţie anume, pot fi revitalizate cu uşurinţă prin plantare şi schimbare de paviment. Pot fi folosite şi denivelări ale suprafeţelor propuse, tocmai pentru a oferi un aspect ludic unui anumit spaţiu.

În spaţiile unde locurile de parcare nu pot fi eficientizate, este important ca acestea să nu ofere imaginea unui oraş neprietenos cu pietonii. Astfel de imagini se pot obţine doar în cazul în care se fac investiţii în spaţiile verzi, ce pot reprezenta atât o barieră vizuală între fluxuri, cât şi zone de umbră pentru locatari.

9 POLICLINICA RAHOVA

Analiza situației existente



Obiectiv

îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă, prin intervenții punctuale în incintele blocurilor și în intersecțiile cu arterele majore.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere din incinte : dale înierbate pentru parcări, plantarea de copaci, trasee pietonale, ciclabile și paviment pentru persoane cu dificultăți de vedere;

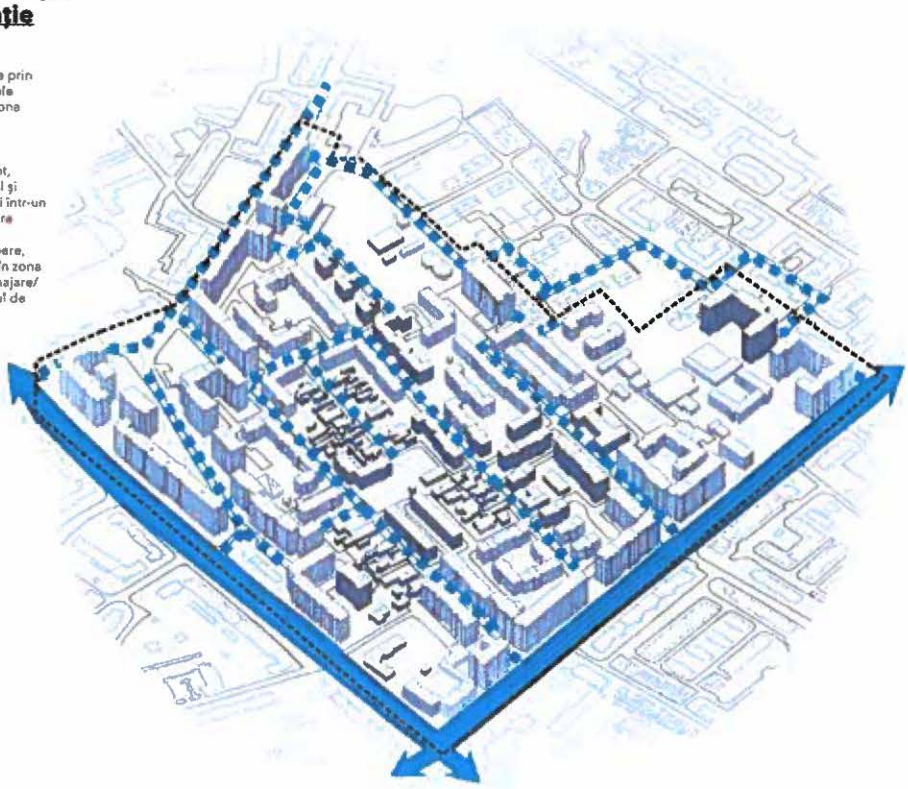
introducerea unor elemente de mobilier urban : locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole și spații acoperit pentru protecție împotriva vremii.



Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

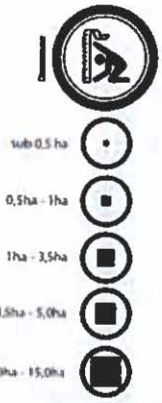
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zone delimitată cu vecinătăţile.

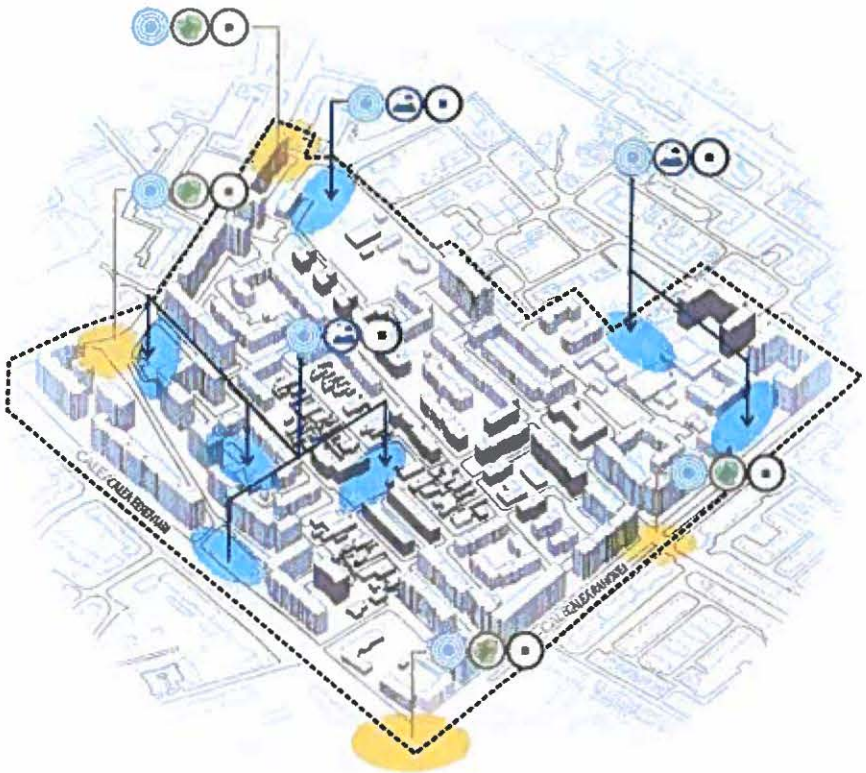
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.









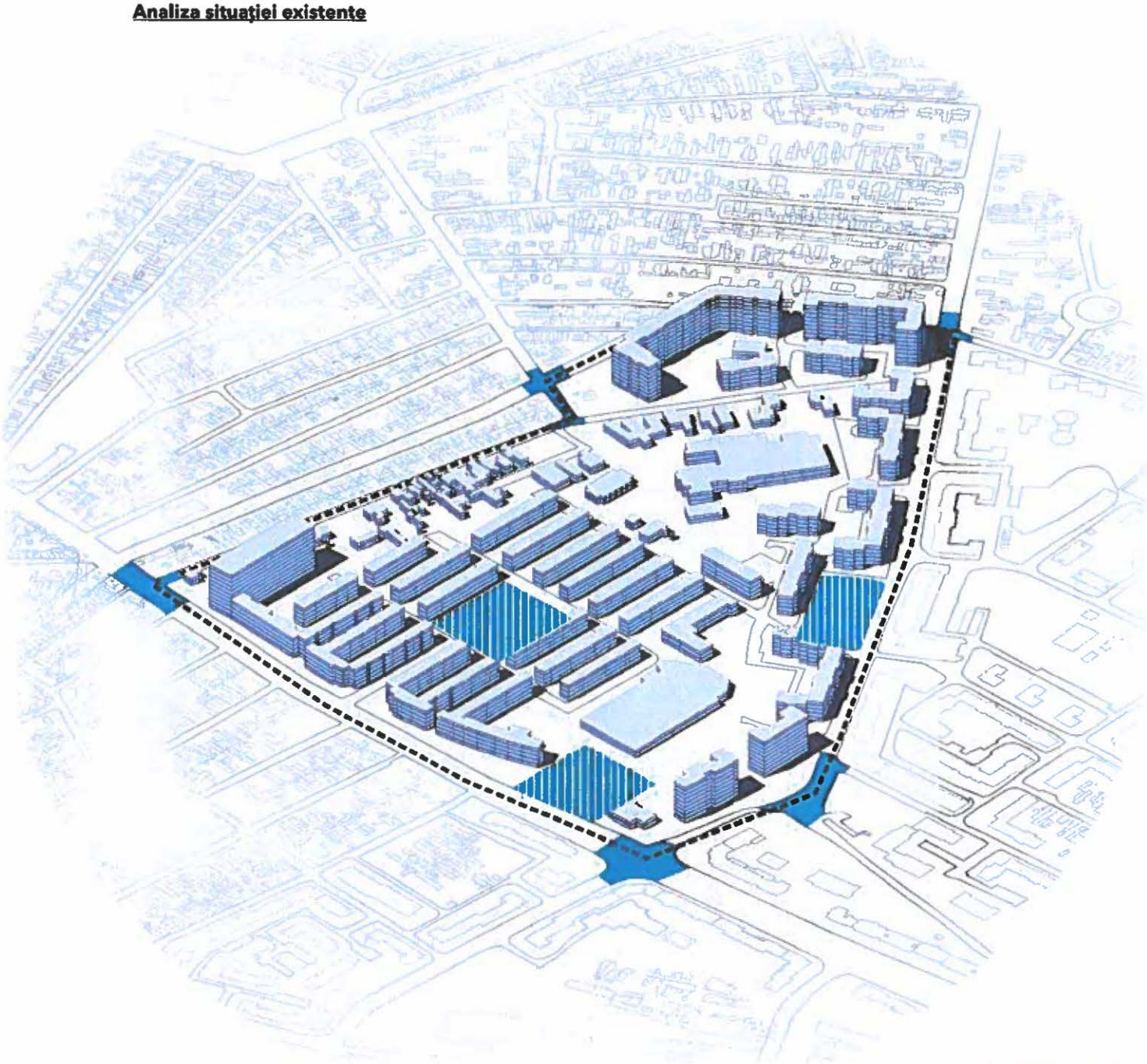


Tratarea pavimentului în funcţie de fluxurile dintr-o anumită zonă (pietoni, zone de parcare, carosabil, tramvai) reprezintă întotdeauna o reţetă de succes în crearea unei imagini prietenoase. De asemenea, este important ca protejarea pietonilor sau a bicicliştilor să se facă prin pastile vegetaţie sau aliniamente de arbori.



10 SĂLAJ

Analiza situației existente



Obiectiv

Îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale la nivelul spațiilor publice în curs de degradare, a incintelor blocurilor, îmbunătățirea infrastructurii rutiere și a conexiunilor pietonale.

Acțiuni

reamenajarea spațiilor publice libere, crearea de trasee pietonale pentru promenadă, treceri de pietoni sigure;

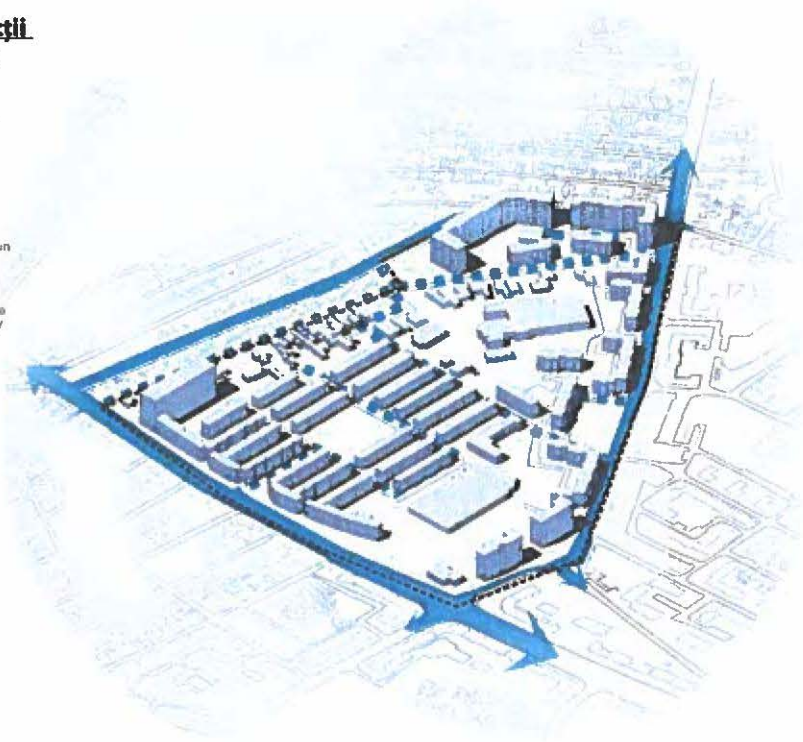
introducerea unor elemente de mobilier urban de calitate: rastel pentru biciclete, pergole pentru protecție împotriva vremii.



Definirea unor direcții verzi de intervenție

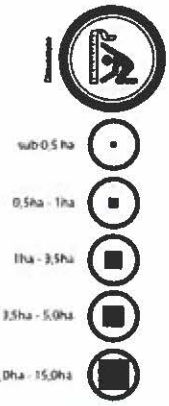
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale și secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătățile.

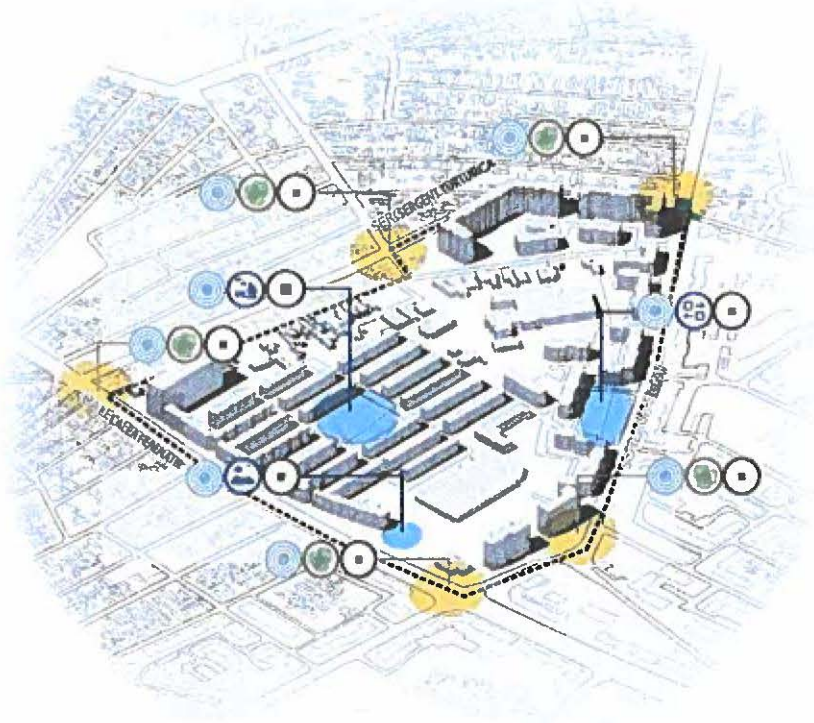
Acțiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spațiului pietonal și organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulații care să asigure siguranța la nivel pietonal; identificarea spațiilor publice libere, respectiv a spațiilor interstițiale în zona delimitată, cu potențial de amenajare/ valorificare, în relație cu sistemul de axe verzi propus.









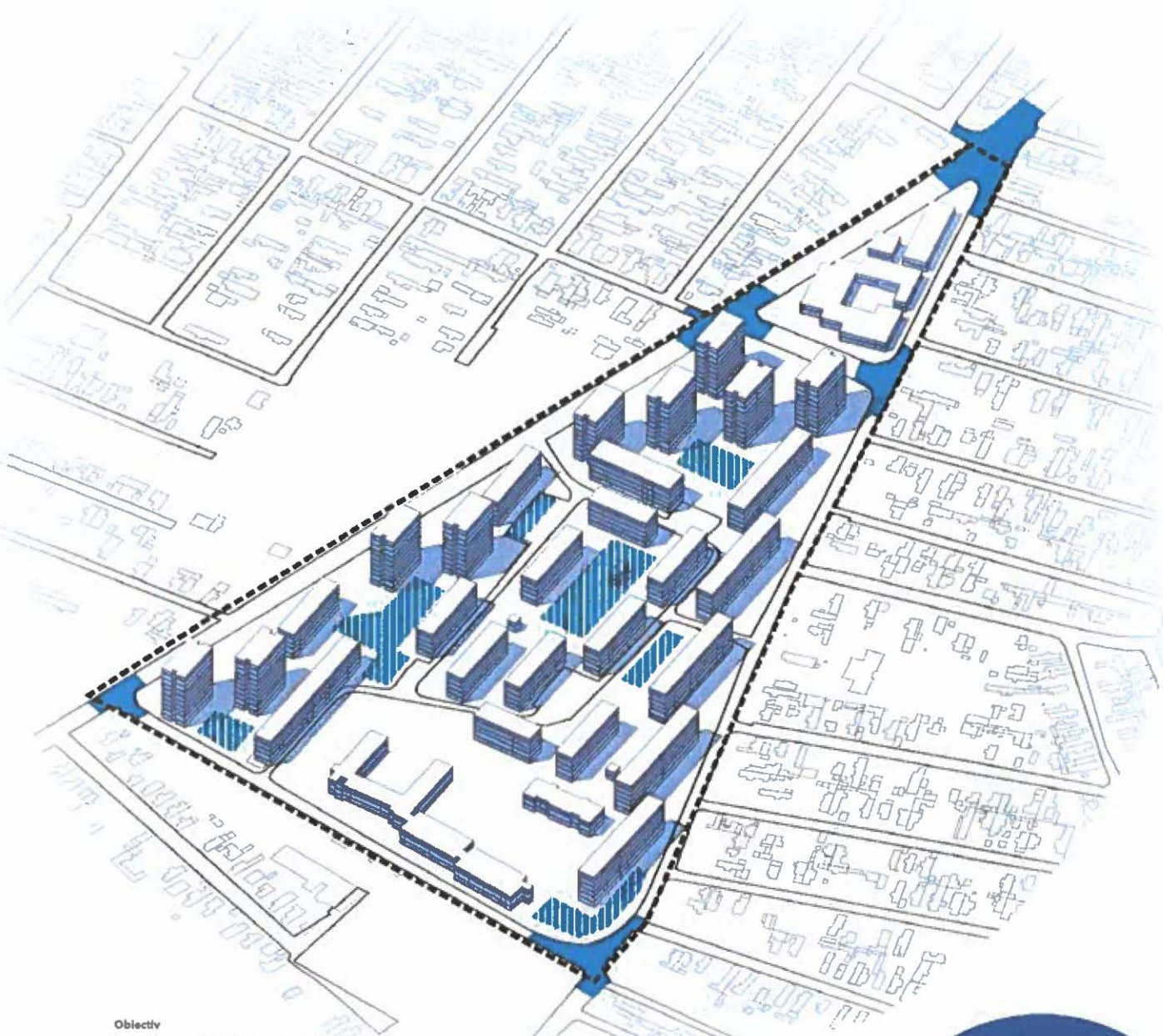


Spaţiile verzi propuse nu trebuie să fie foarte complexe pentru a fi de succes. Este suficient să existe o combinaţie de plante perene cu suprafeţe înierbate şi cu zone dalate, pentru ca un spaţiu subutilizat să devină atrăgător.

Traseele de biciclişti propuse trebuie întotdeauna să fie coerente la nivelul unei zone mai ample. Este bine ca acestea să fie propuse pe ambele sensuri atunci când acest lucru este posibil. Pe străzile cu trafic redus, acestea pot fi implementate prin reducerea lăţimii unei benzi carosabile şi marcate printr-o culoare diferită a zonei de rulare.

11 SĂLAJ - HUMULEŞTI

Analiza situaţiei existente



Obiectiv

Îmbunătăţirea calităţii vieţii în cartierele din perioada socialistă prin intervenţii punctuale în incintele blocurilor şi în intersecţiile cu arterele majore .

Acţiuni

amenajarea spaţiilor publice libere din incinte: dale înierbate pentru parcări, plantarea de copaci, trasee pietonale, ciclabile şi pavimente pentru persoane cu dificultăţi de vedere;

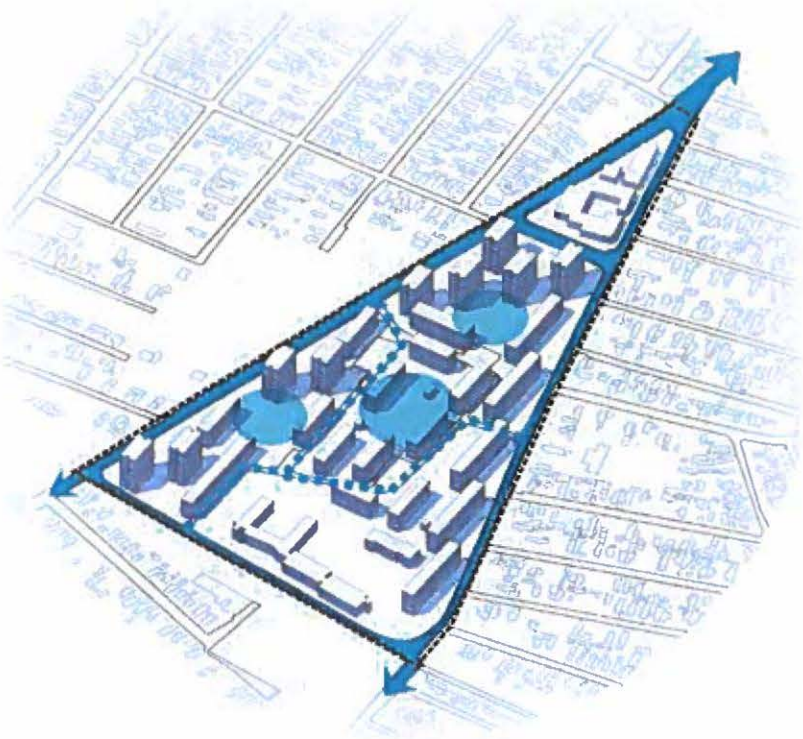
introducerea unor elemente de mobilier urban: locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole şi spaţii acoperit pentru protecţie împotriva vremii.



Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

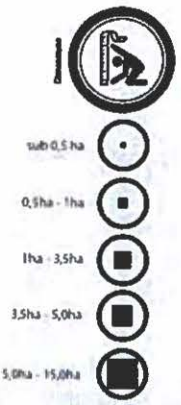
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

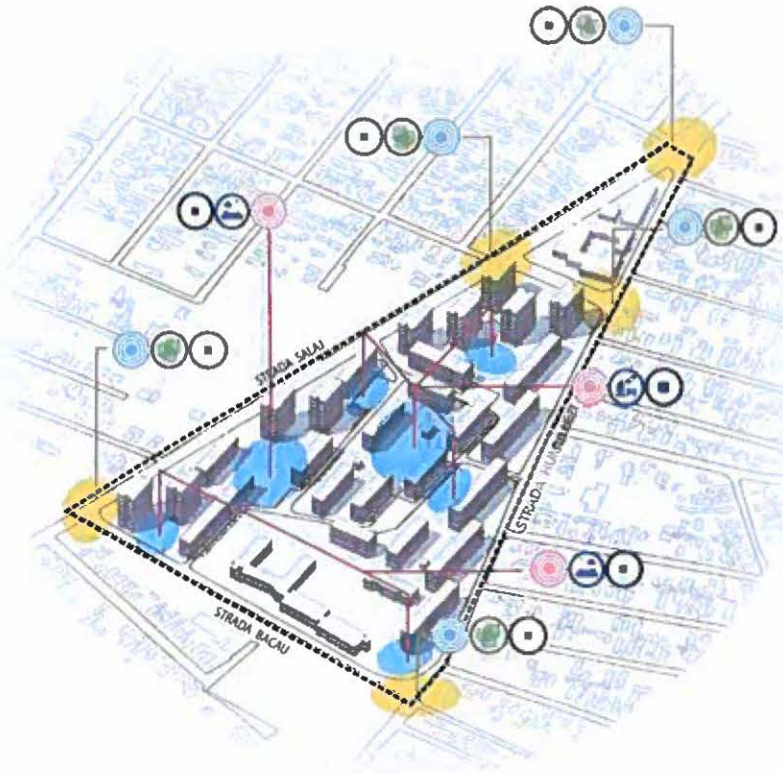
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.



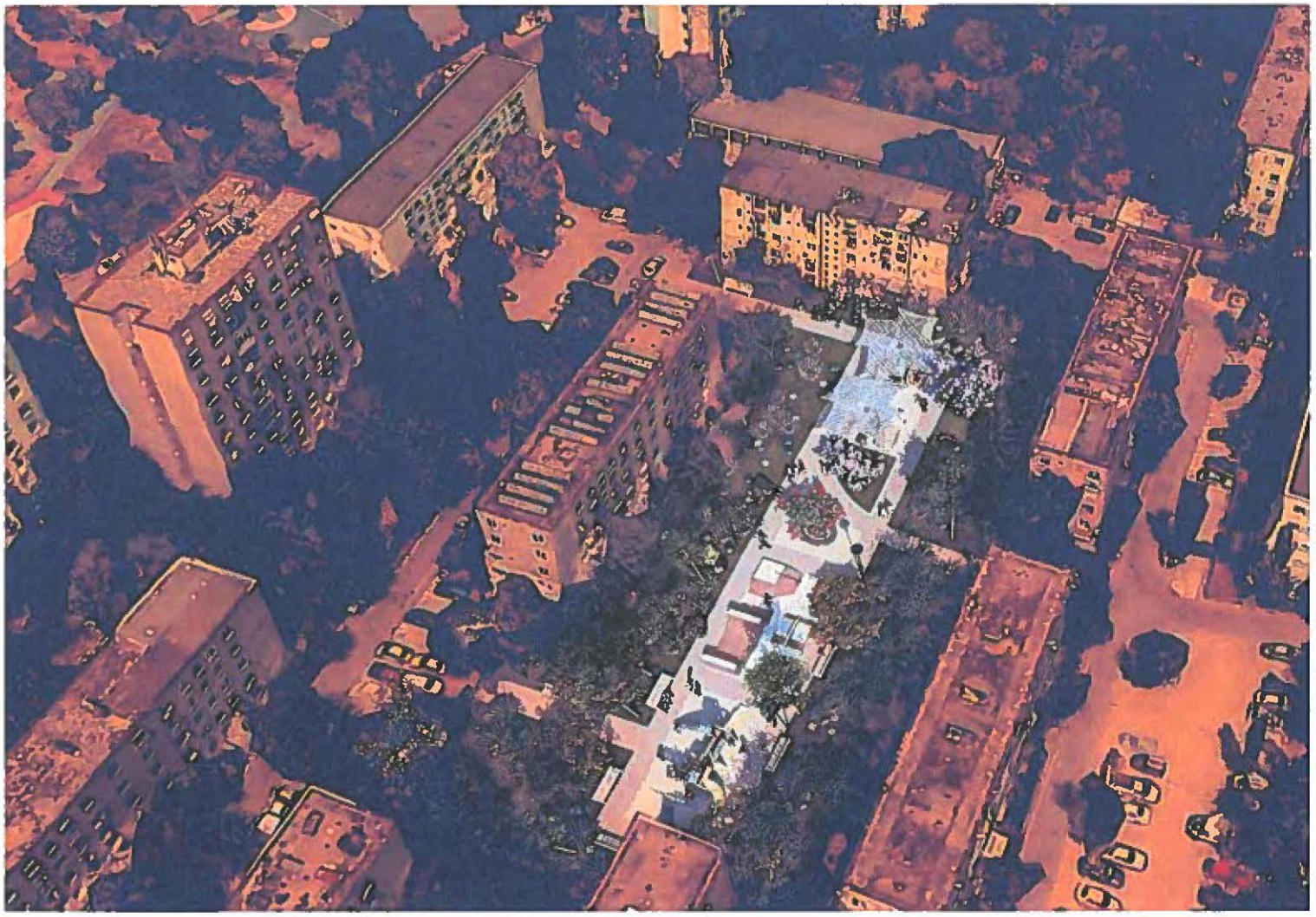






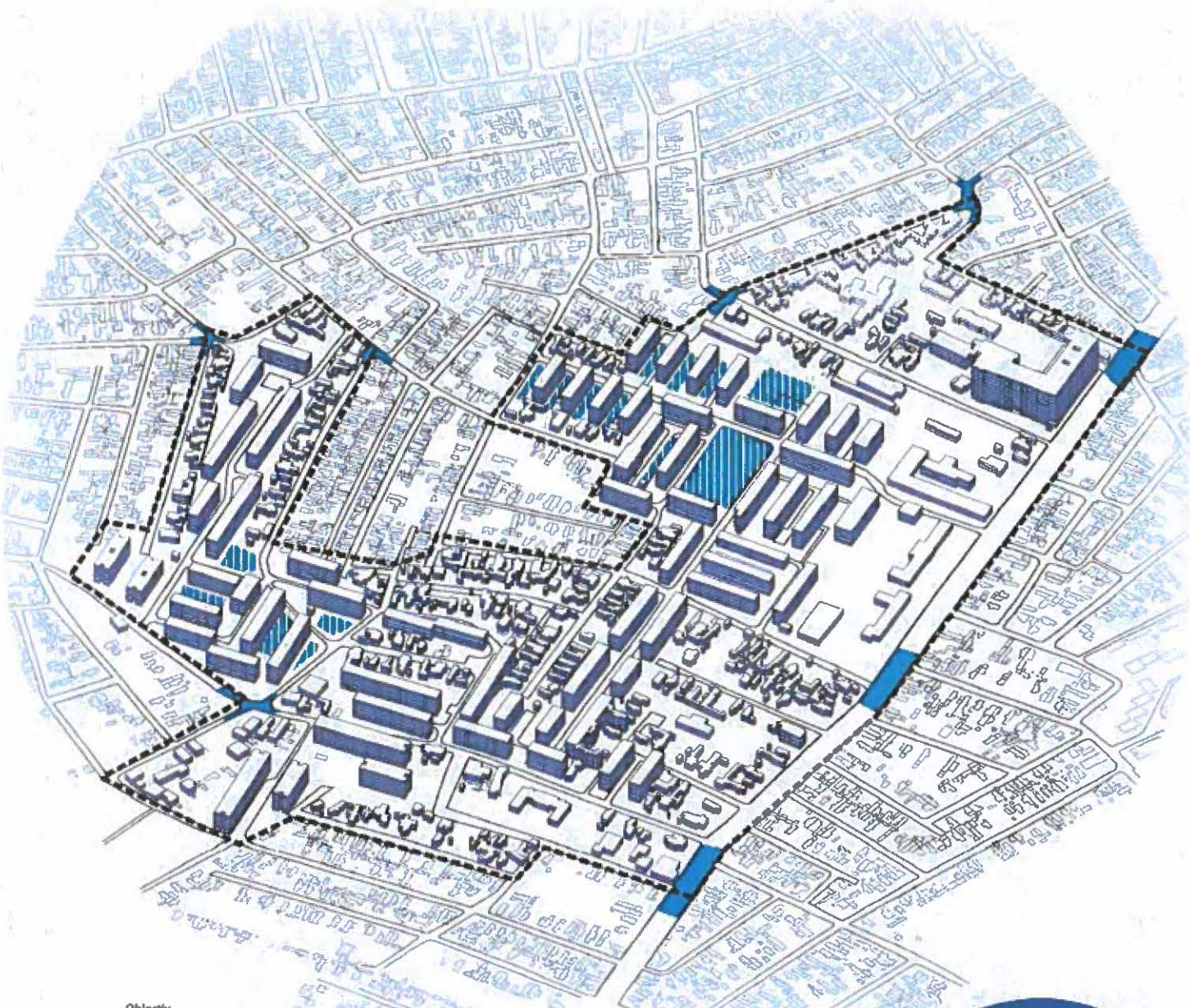






12 PARC ALEEA LIVEZILOR

Analiza situației existente



Obiectiv

Îmbunătățirea calității vieții în cartierele din perioada socialistă prin intervenții punctuale în spațiile publice libere și pe arterele majore de legatură.

Acțiuni

amenajarea spațiilor publice libere: plantarea de copaci, flori ornamentale, trasee ciclabile și paviment pentru persoane cu dificultăți de vedere.

introducerea unor elemente de mobilier urban: locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole și spații acoperit pentru protecție împotriva vremii;

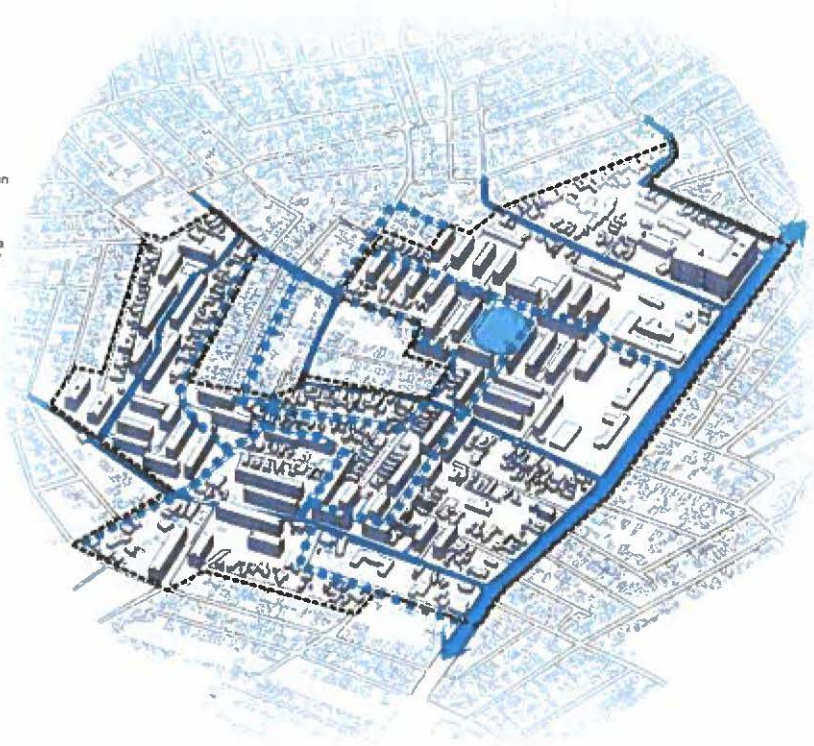
teren de sport pentru activități sportive în centrul comunitar.



Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

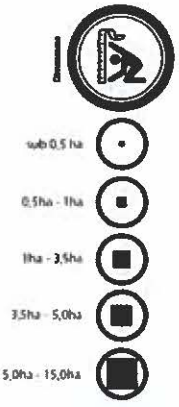
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

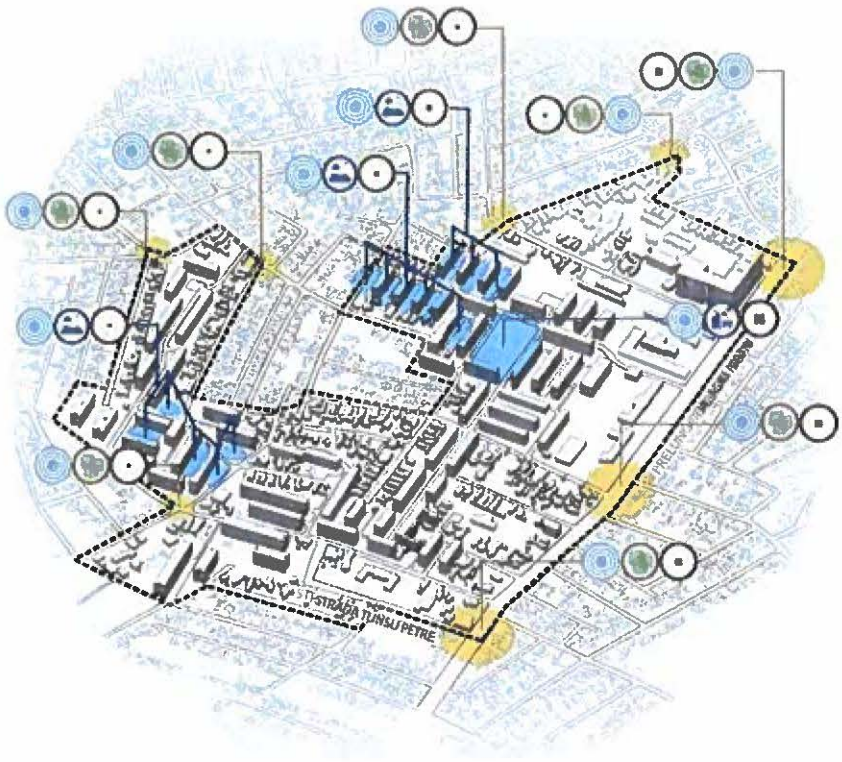
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal;
identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.

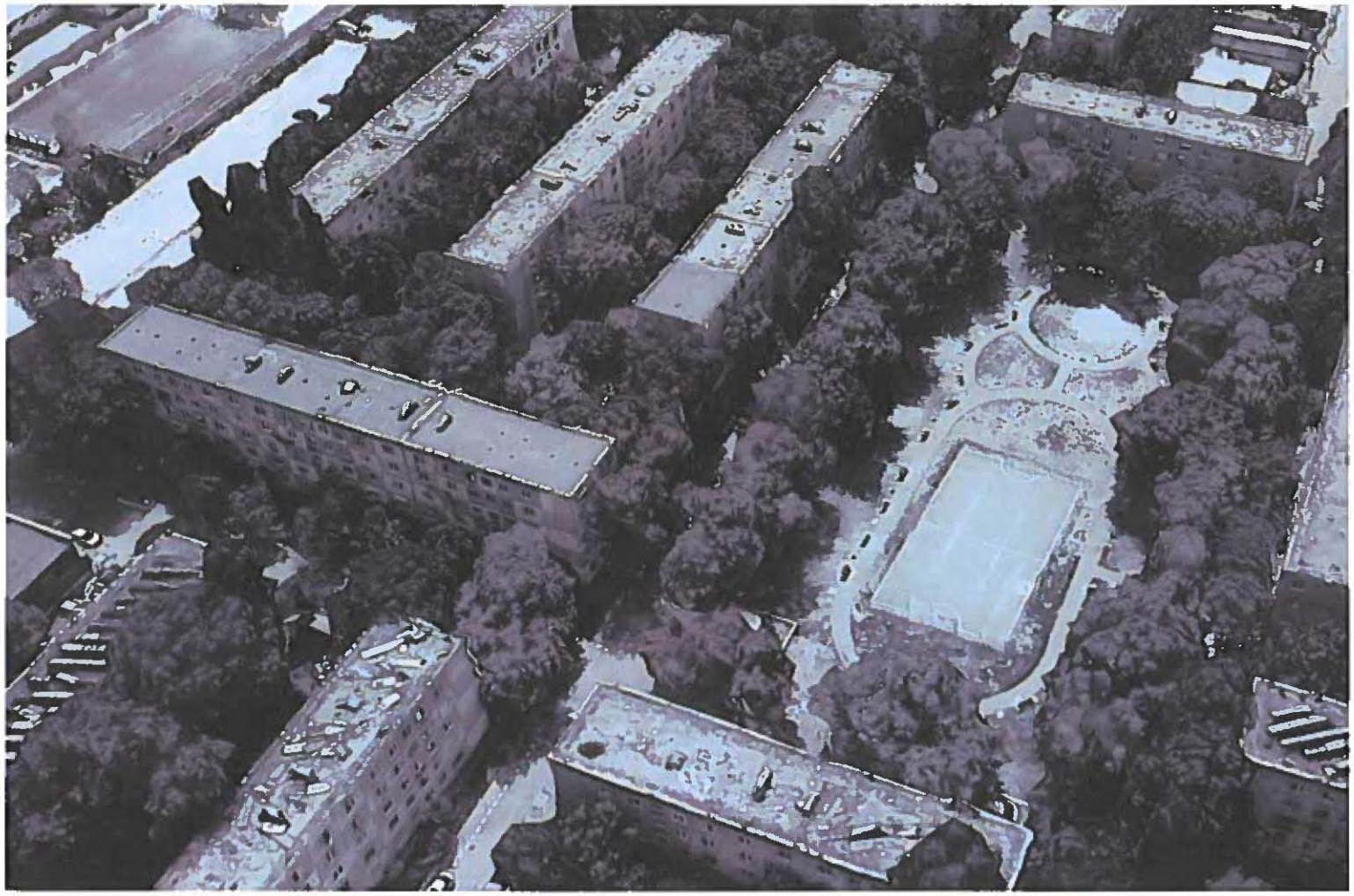








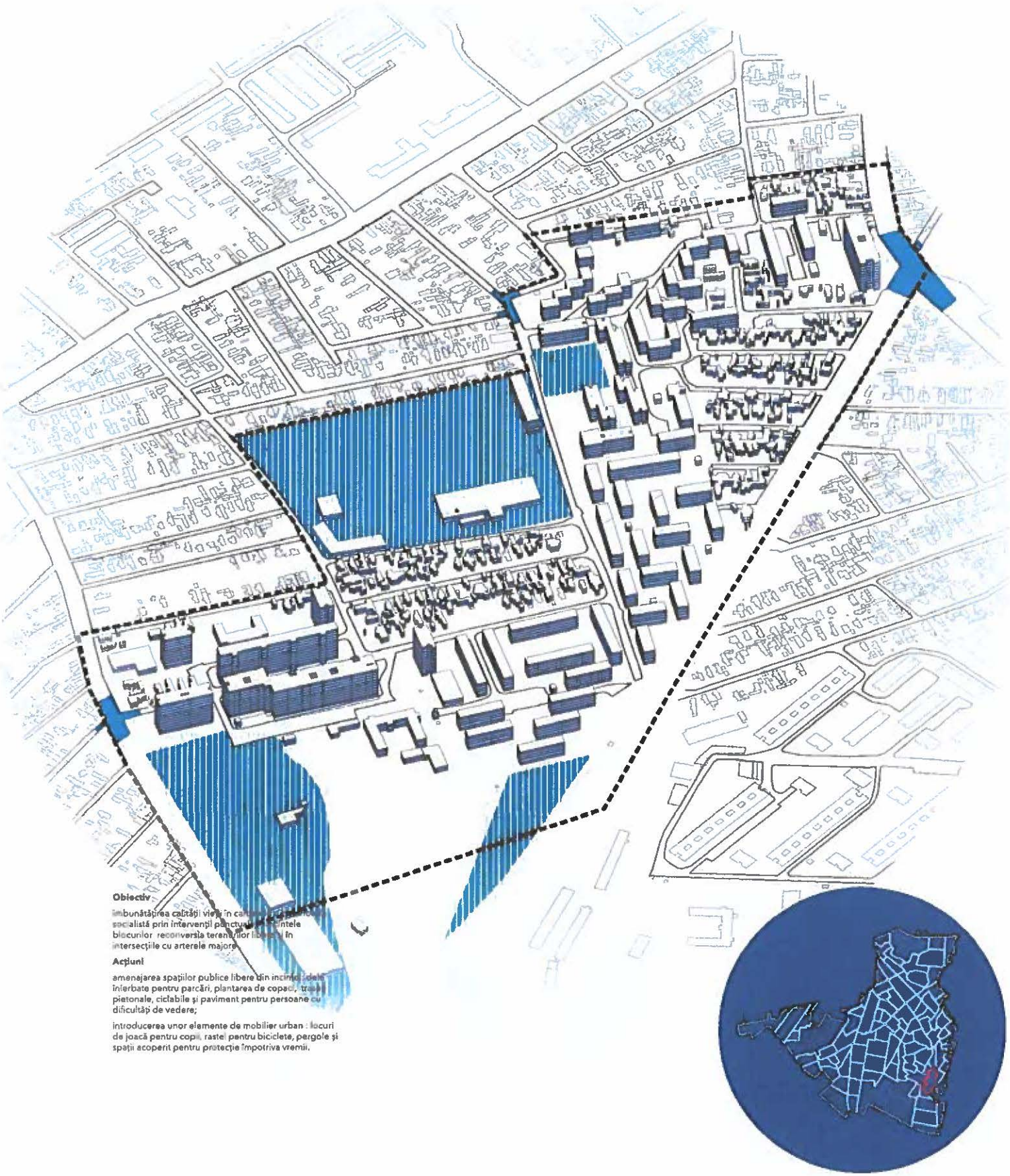






13 AUTOGARA FERENTARI

Analiza situației existente



Obiectiv

îmbunătățirea calității vieții în cartierele de locuințe socialistă prin intervenții punctuale în interiorul blocurilor reconversia terenurilor libere și în intersecțiile cu arterele majore.

Acțiuni

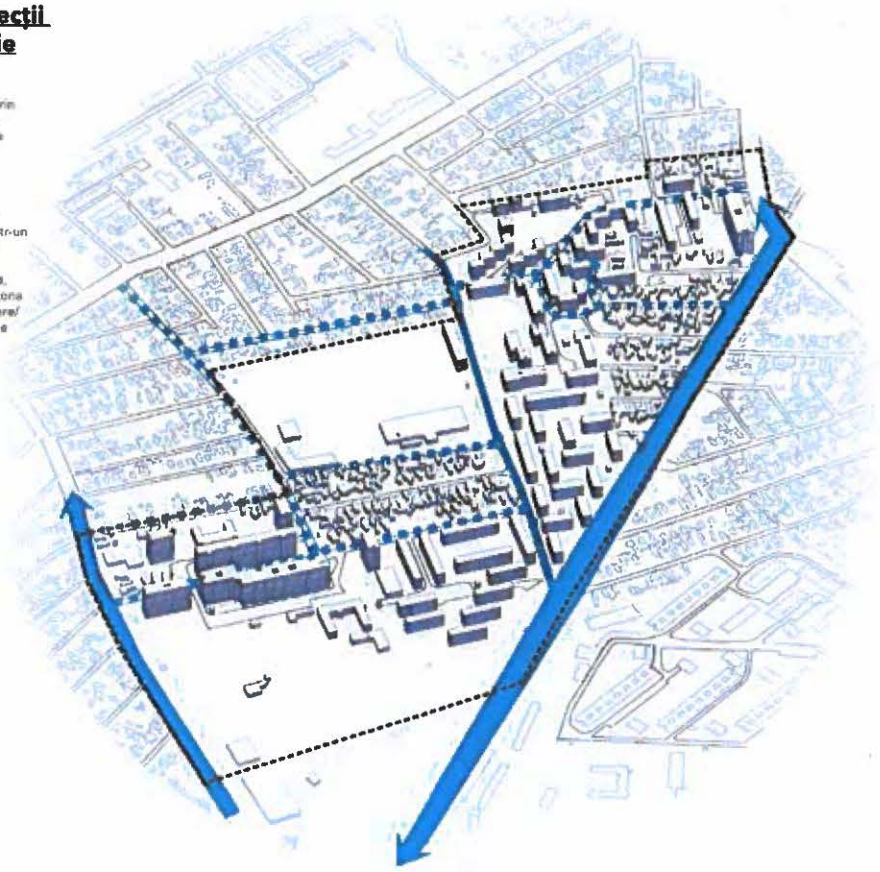
amenajarea spațiilor publice libere din incinta dotată cu iarbă pentru parcări, plantarea de copaci, trasee pietonale, ciclabile și paviment pentru persoane cu dificultăți de vedere;

introducerea unor elemente de mobilier urban : locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole și spații acoperit pentru protecție împotriva vremii.

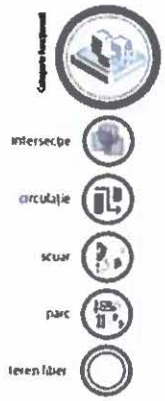
Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

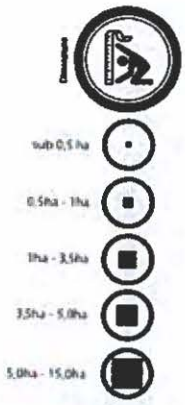
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zona delimitată cu vecinătăţile.

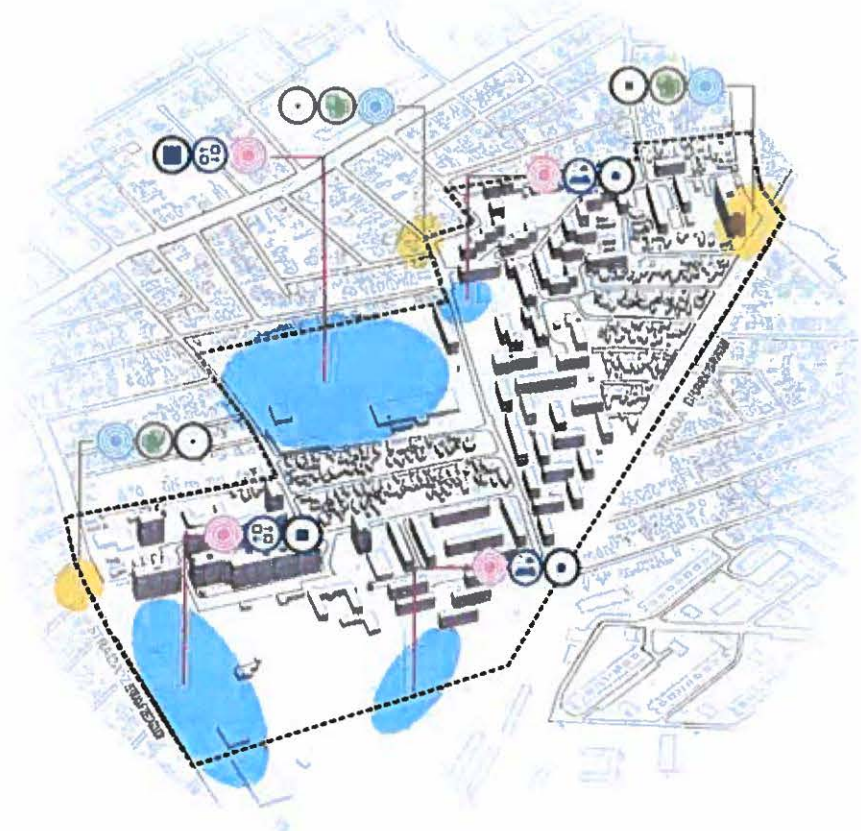
Acţiuni
plantarea arborilor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal; identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.











De multe ori, intersecţiile şi spaţiile aferente lor sunt ignorate şi devin, în timp, spaţii reziduale. Mici intervenţii punctuale, de tipul inserţiilor de mobilier urban sau a inserţiilor de pergole pot contribui cu succes la revitalizarea lor.

Ca şi în alte cazuri, diferenţierea suprafeţelor de călcare reprezintă un plus în crearea unei imagini dinamice. Iluminatul public este şi el important, iar într-o astfel de intersecţie, situată într-un cartier de locuit, poate reprezenta şi o măsură suplimentară de protecţie pentru pietoni.

14 ȘOSEAUA GIURGIULUI

Analiza situației existente





...din perioada
...ctuale în incintele
...lor libere și în intersecțiile

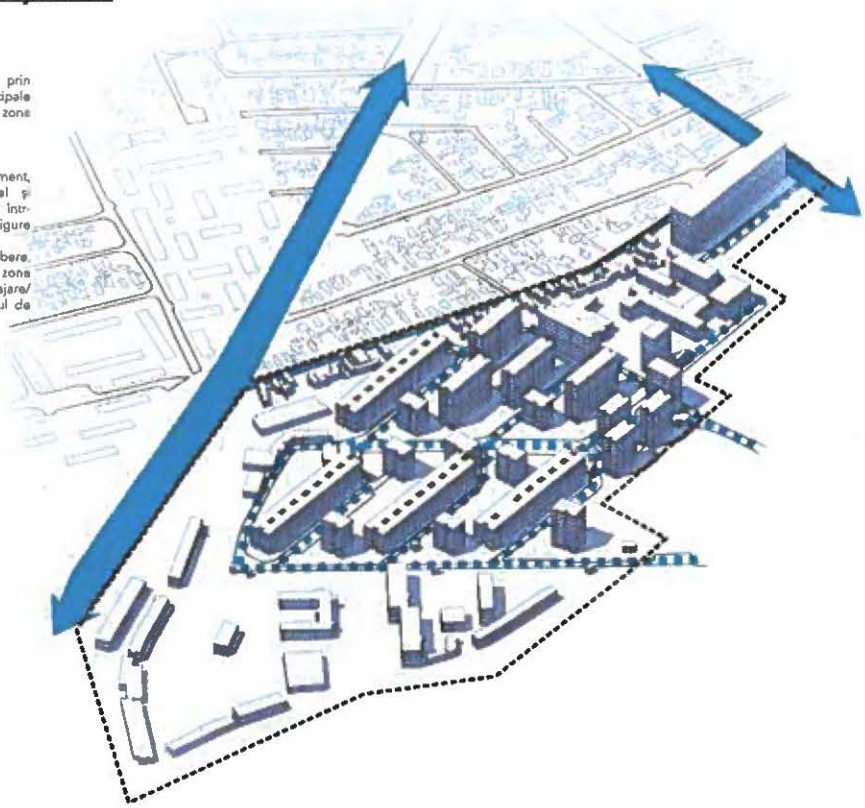
...amenajarea spațiilor publice libere din incinte: dale înierbate pentru parcări, plantarea de copaci, trasee pietonale, ciclabile și paviment pentru persoane cu dificultăți de vedere;

introducerea unor elemente de mobilier urban : locuri de joacă pentru copii, rastel pentru biciclete, pergole și spații acoperit pentru protecție împotriva vremii.

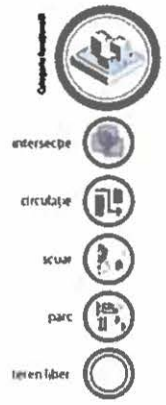
Definirea unor direcţii verzi de intervenţie

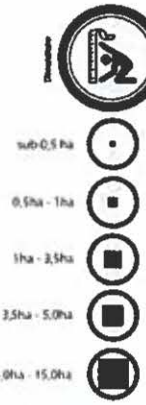
Obiectiv
revitalizarea cartierelor socialiste prin definirea unor axe verzi principale şi secundare, care conectează zone delimitată cu vecinătăţile.

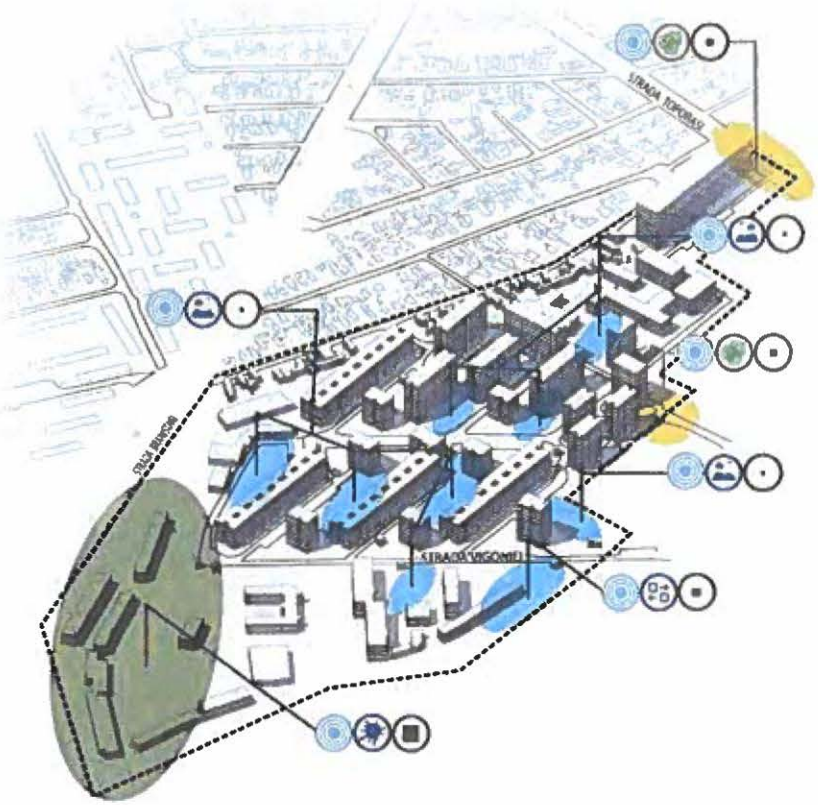
Acţiuni
plantarea arboritor de aliniament, reconfigurarea spaţiului pietonal şi organizarea trecerilor de pietoni într-un sistem de circulaţii care să asigure siguranţa la nivel pietonal;
identificarea spaţiilor publice libere, respectiv a spaţiilor interstiţiale în zona delimitată, cu potenţial de amenajare/ valorificare, în relaţie cu sistemul de axe verzi propus.











Este recomandat ca zonele de odihnă să fie amplasate la umbră. În acest caz, protecția arborilor s-a realizat prin includerea acestora într-o piesă de mobilier, care asigură totodată și spațiu pentru ședere. Diversitatea arborilor și a plantelor oferă o imagine plăcută, dar asigură și umbrire pe o parioadă mai lungă de timp, în funcție de fazele lor de înflorire.



Concursul de soluţii este o procedură de achiziţie publică a serviciilor de proiectare pentru o anumită investiţie, care – aşa cum a arătat-o experienţa internaţională – prezintă cea mai sigură garanţie de calitate architectural-urbanistică. Concursul de soluţii reprezintă procedura cea mai potrivită pentru investiţiile publice de natură architectural-urbanistică, cu condiţia esenţială a unei bune organizări, de la fundamentarea şi alcătuirea temei, până la desfăşurarea propriu-zisă a procedurii.

Concursurile de soluţii pot fi organizate într-o singură fază sau în două faze. Experienţa internaţională recomandă ca, atunci când este posibil, să se organizeze concursul într-o singură fază (conform Ghidului UIA). Organizarea în două faze este recomandată numai pentru proiecte deosebit de complexe. În cadrul concursurilor în două faze, prima ar trebui să solicite proiecte constând într-o abordare generală, cu cerinţe minime, iar participanţii selectaţi pentru a doua fază trebuie să fie remuneraţi pentru munca prestată prin prime de participare.

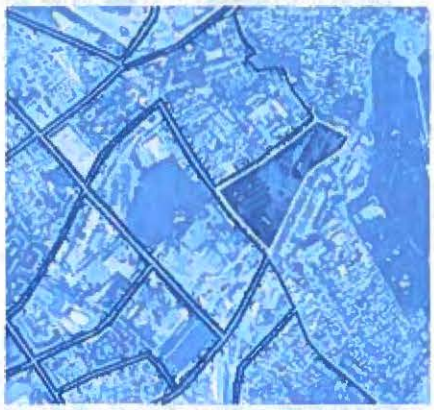
Ceea ce este important de reţinut la concursurile de soluţii este necesitatea documentaţiilor tehnice care sunt furnizate participanţilor, sarcină care se află în atribuţiile autorităţii contractante. În cazul în care acestea nu există, autoritatea contractantă trebuie să le elaboreze.

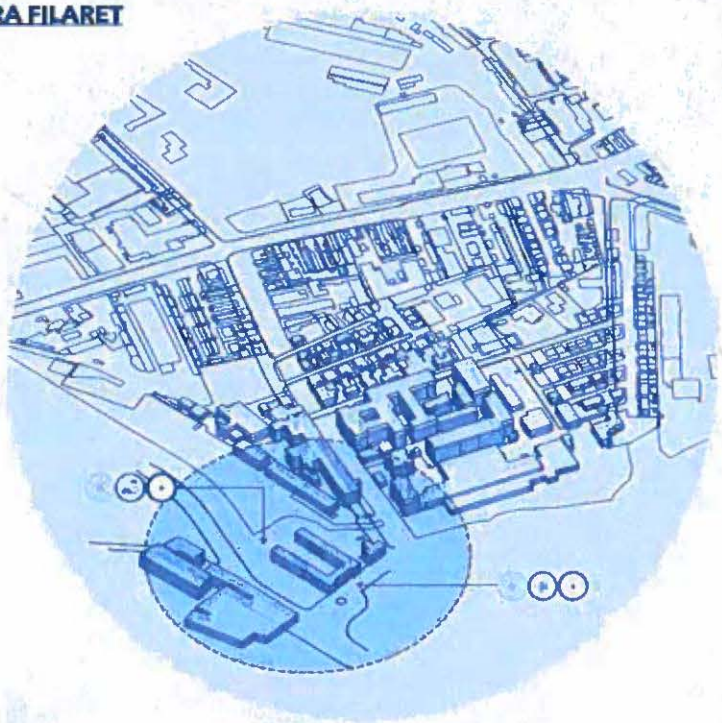
Extras din "Ghid de bune practici pentru organizarea concursurilor de soluţii de arhitectură/urbanism", OAR

Spre deosebire de concursul de soluţii, concursul de idei se focalizează în mod explicit pe ilustrarea unei viziuni. El acoperă aşadar transpunerea unor principii de proiectare în realitate. De obicei, concursurile de idei urmăresc conceperea unei forme urbane compacte şi eficiente, stimularea economică a zonei, diversificarea portofoliului serviciilor de ecosistem şi stimularea integrării sociale. După acceptarea viziunii, concursurile de idei se transformă, de obicei, în concursuri de soluţii.

AUTOGARA FILARET



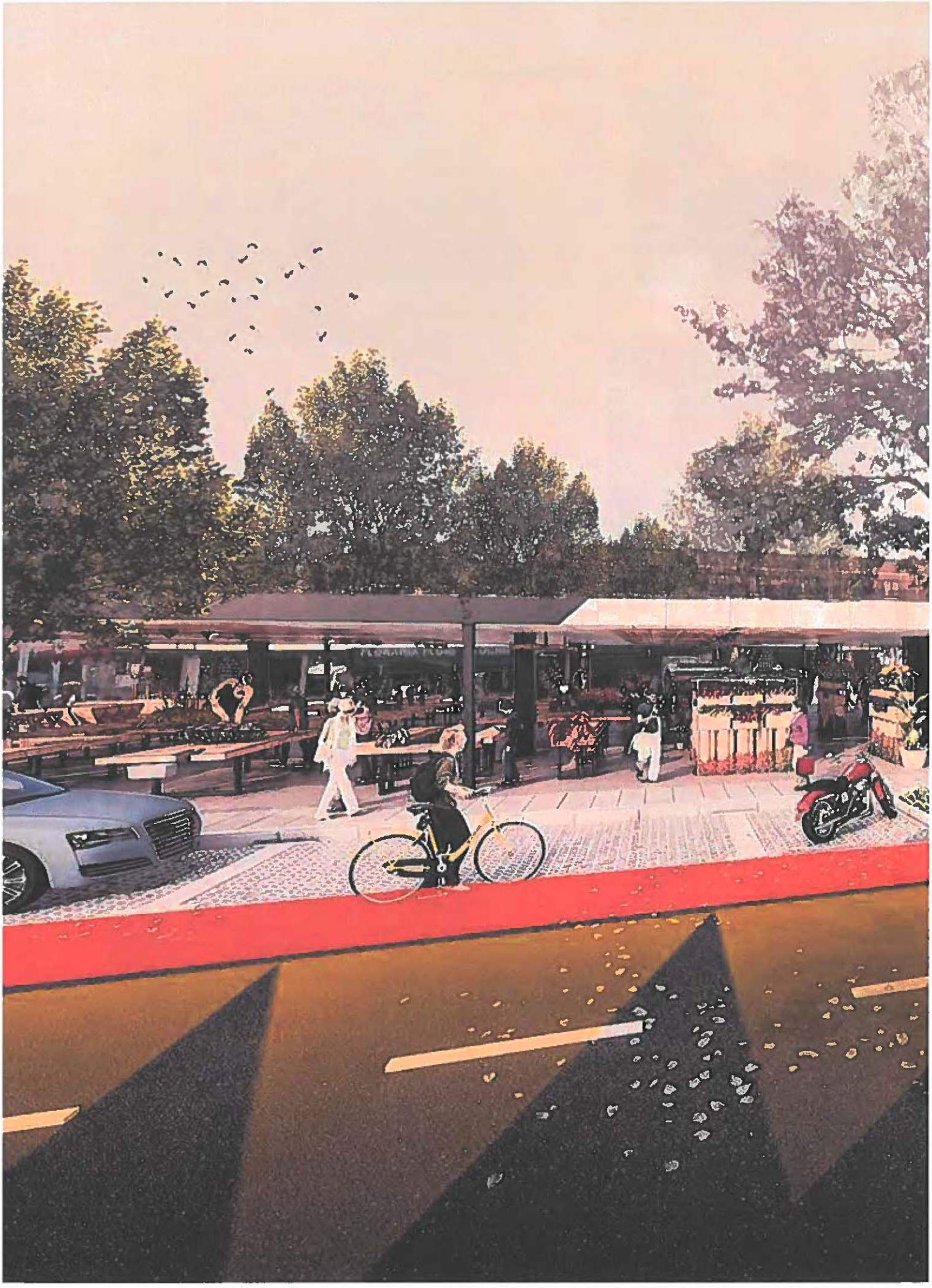












ZONA PMB – ENERGIEA







PARCUL IZVOR



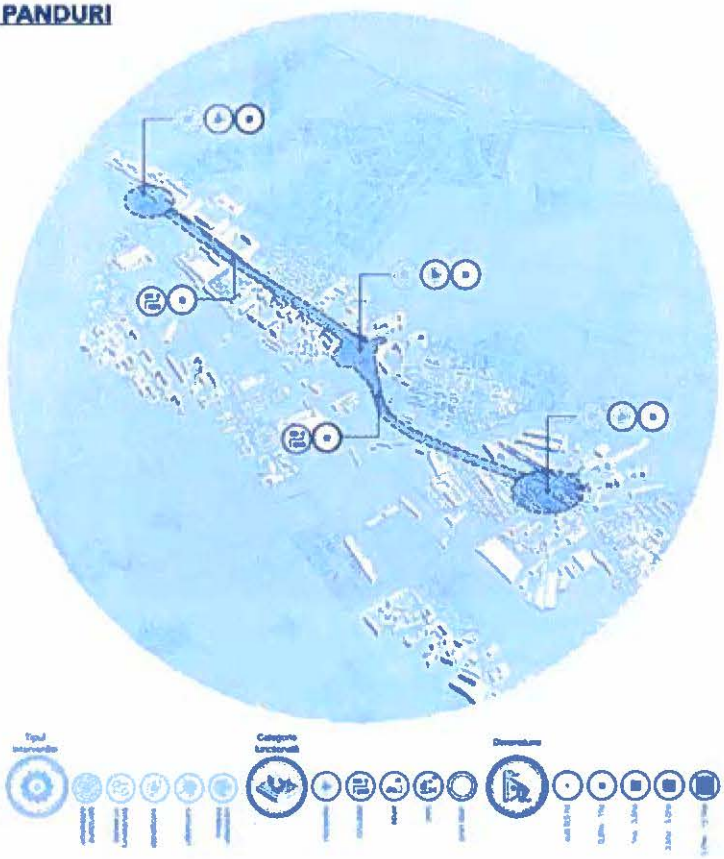




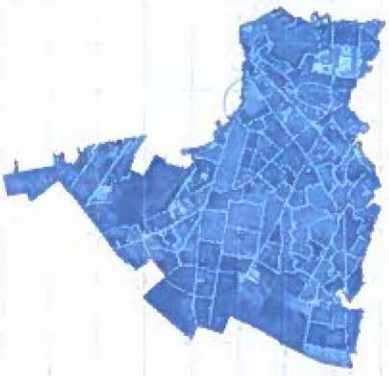
ȘOSEAUA PANDURI

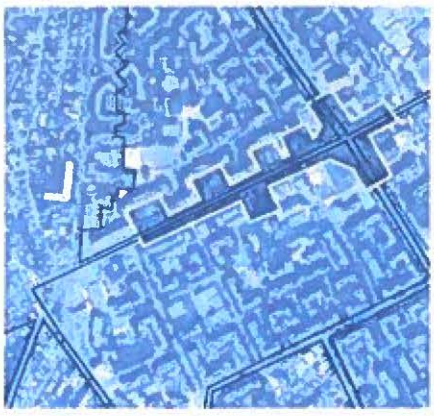


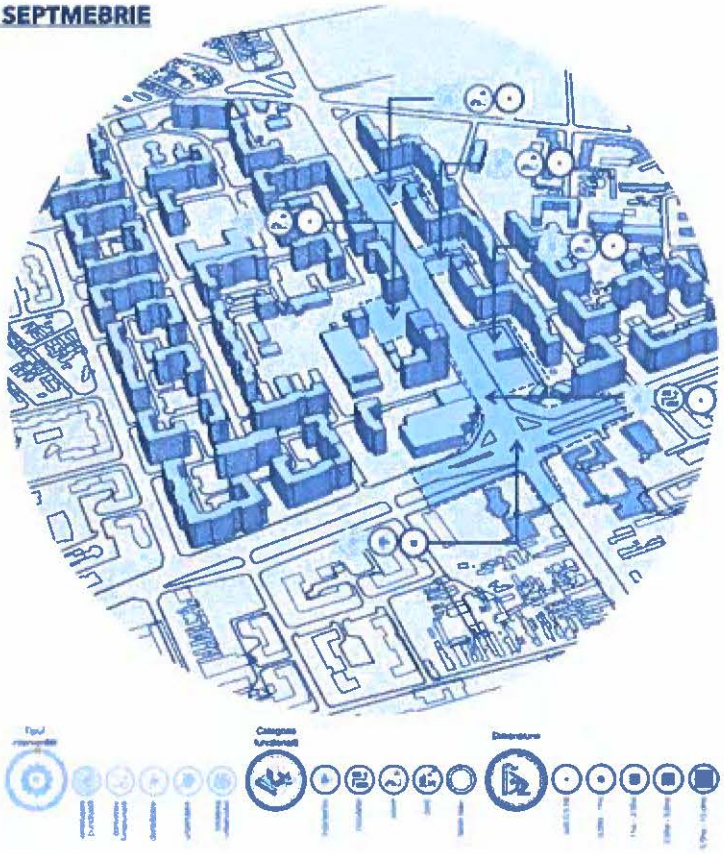




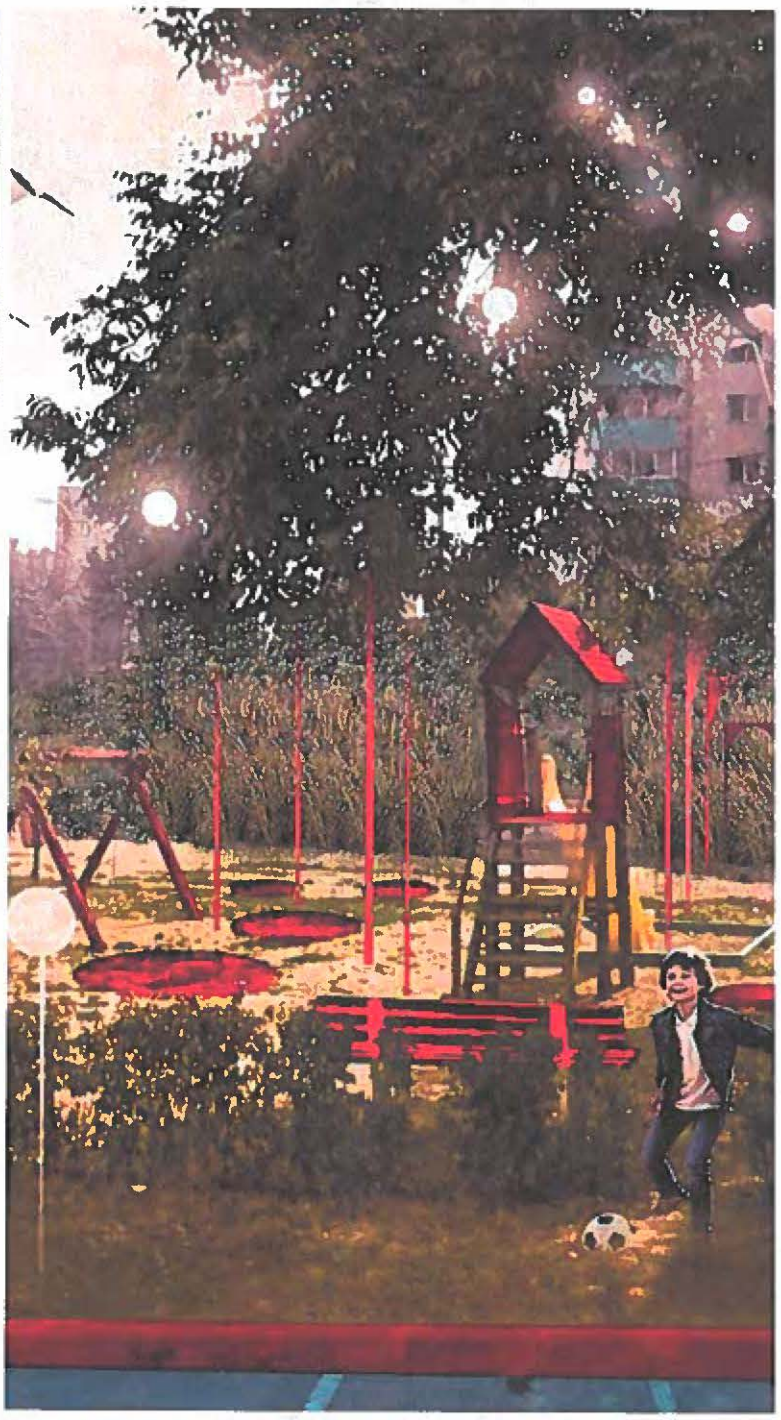
CALEA 13 SEPTMEBRIE











CARTIER URANUS







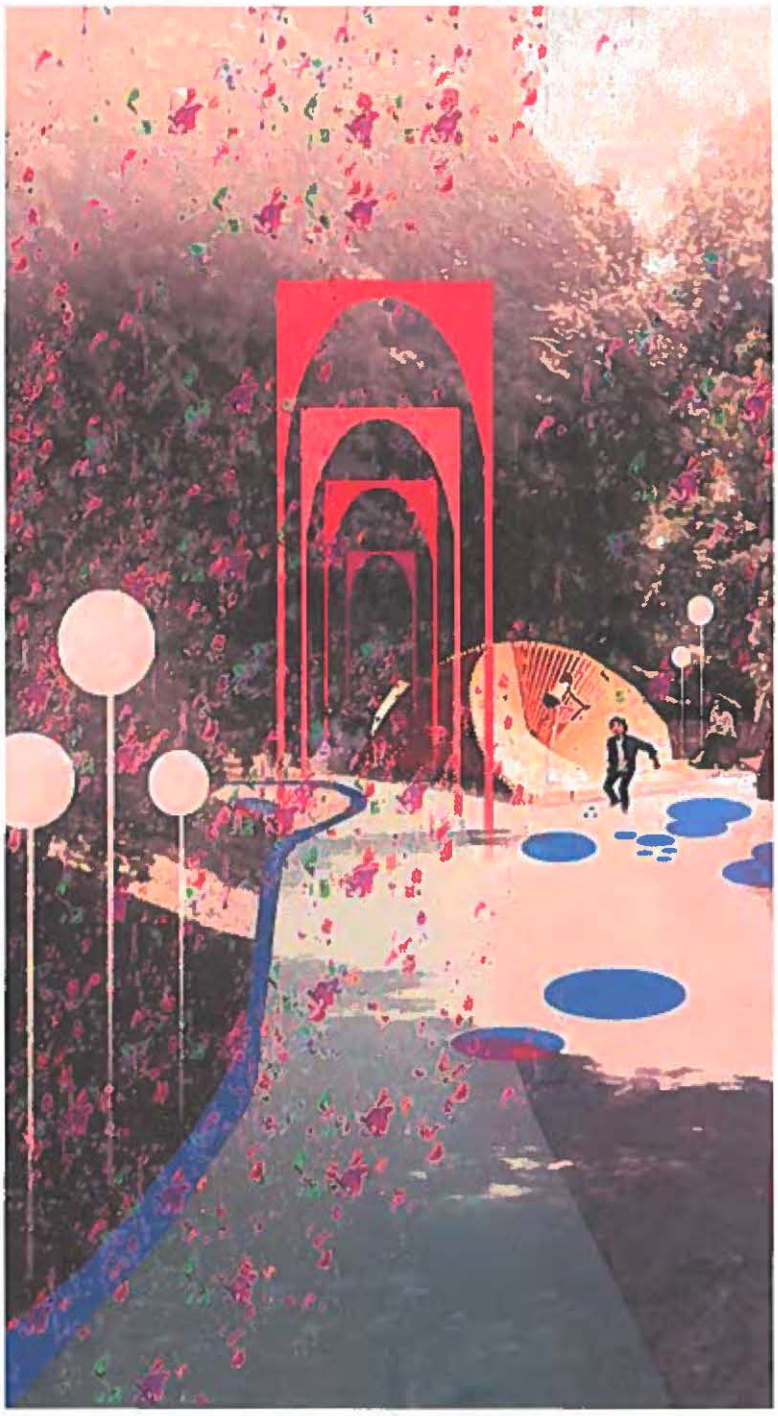
CARTIER COTROCENI





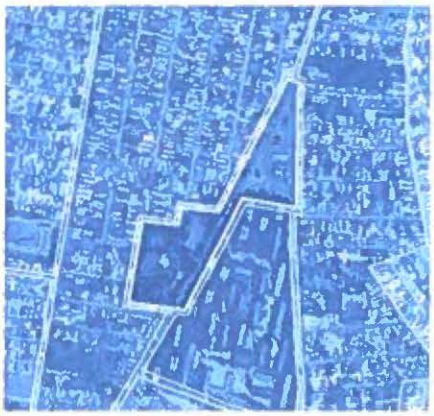






PARC HUMULEȘTI - ȘOSEAUA ȘĂLAJ







PIAȚA ȘI PARCUL FERENTARI



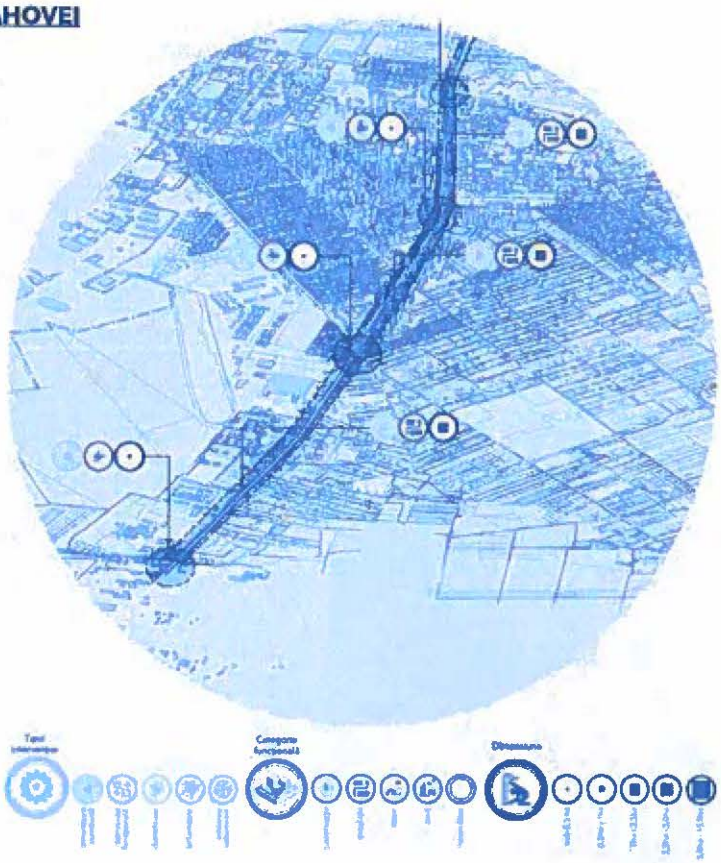




CALEA RAHOVEI

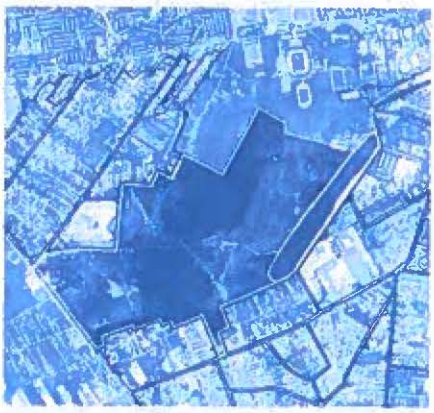






ANTIAERIANĂ







PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
MIHAI BÎRSAN

MUNICIPIUL BUCUREȘTI
CONSILIUL LOCAL AL SECTORULUI