



pentru reabilitarea
și adaptarea
infrastructurii urbane
la cerințele climatice



IASI

ARIA
CONCEPT

Coaliția
Iași
NetZero
City

cuprins

a

// introducere

- A.1 context
 - 1.1 _ context teritorial
 - 1.2 _ oraș verde
- A.2 proiectarea spațiului public
 - 2.1 _ rolul spațiului public
 - 2.2 _ vulnerabilități ale spațiului public
- A.3 scopul GHID-ului și utilizarea sa
 - 3.1 _ necesitatea
 - 3.2 _ parcurgerea

b

// componentele spațiului public

- B.1 tipologii
 - 1.1 _ străzi
 - 1.2 _ piețe
 - 1.3 _ spații verzi
 - 1.4 _ cursuri de apă dulce
 - 1.5 _ obiective istorice
- B.2 componente
 - 2.1 _ spațiul pietonal
 - 2.2 _ spațiul auto
 - 2.3 _ intersecții si traversări
 - 2.4 _ spații aferente transportului în comun
 - 2.5 _ infrastructura velo
 - 2.6 _ parcare
 - 2.7 _ locuri de joacă

c

// regulile de proiectare urbană

- C.1 materialitate si suprafețe
 - 1.1 _ pavimente
 - 1.2 _ spații cu circulații auto
 - 1.3 _ limite și delimitări între suprafețe
 - 1.4 _ materialele și suprafețele elementelor utilizate
- C.2 elemente de vegetație
 - 2.1 _ rânduri, alei sau grupuri de arbori
 - 2.2 _ arbuști și plante erbacee
 - 2.3 _ peluze
- C.3 elemente de trafic și infrastructură tehnică
 - 3.1 _ elemente și semne de trafic
 - 3.2 _ elemente temporare de control trafic
 - 3.3 _ utilități subterane
 - 3.4 _ utilități supraterane
 - 3.5 _ managementul apelor pluviale

- C.4 iluminat
 - 4.1 _ iluminat stradal
 - 4.2 _ iluminat arhitectural
- C.5 mobilier urban
 - 5.1 _ locuri de ședere
 - 5.2 _ standuri de biciclete
 - 5.3 _ coșuri de gunoi
 - 5.4 _ stații pentru mijloace de transport în comun
 - 5.5 _ obiecte cu apă
 - 5.6 _ elemente informative
 - 5.7 _ ceasuri stradale
 - 5.8 _ bariere

- C.6 construcții și facilități pentru servicii
 - 6.1 _ chioscuri
 - 6.2 _ info point-uri
 - 6.3 _ toalete publice
 - 6.4 _ puncte de pază
 - 6.5 _ intervenții temporare

- C.7 mobilitate și acces
 - 7.1 _ scări, poduri, pasarele și accesuri subterane
 - 7.2 _ accesuri în parcaje subterane
 - 7.3 _ facilități pentru persoane cu dizabilități

- C.8 publicitate stradală
 - 8.1 _ reclame de mari dimensiuni
 - 8.2 _ reclame integrate în mobilierul urban
 - 8.3 _ reclame culturale
 - 8.4 _ firmele luminoase și neluminoase

C.9 arta în spațiile publice

d

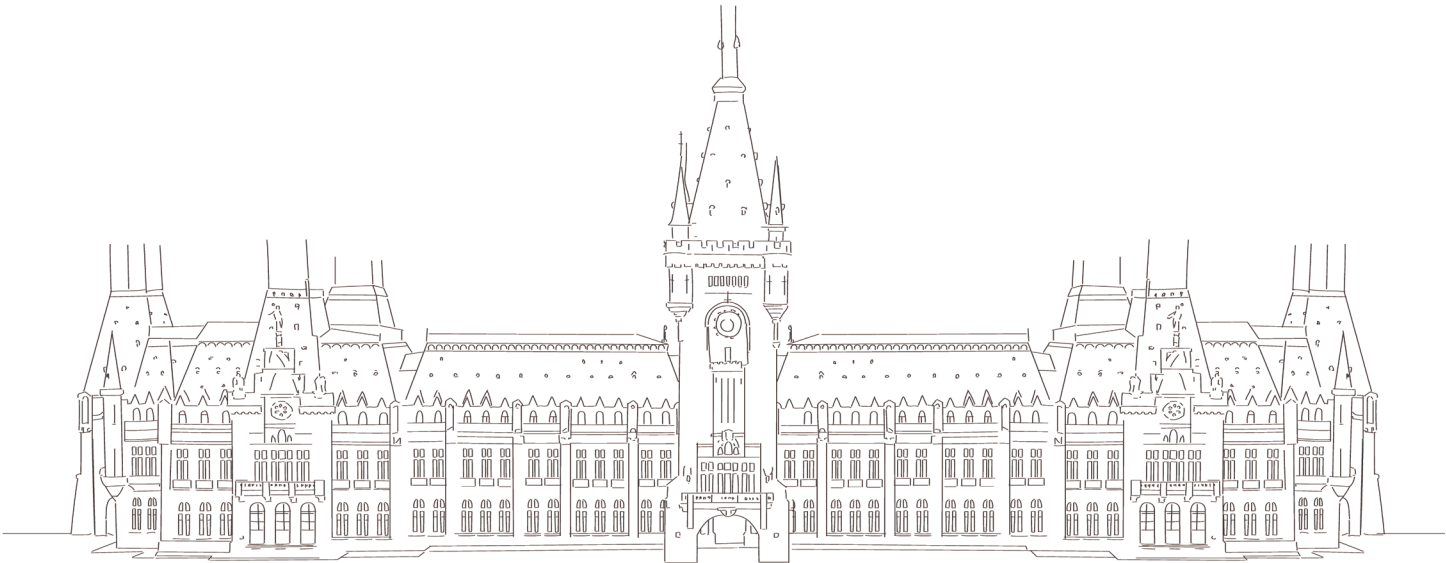
// strategii de adaptare la schimbările climatice

- D.1 proiecte prioritare ale administrației
- D.2 impactul asupra calității urbane
- D.3 viziune de implementare a proiectelor

// anexe

lista ilustrațiilor

echipa





// introducere

A.1 context

1.1 _ context teritorial

1.2 _ oraș verde

A.2 proiectarea spațiului public

2.1 _ rolul spațiului public

2.2 _ vulnerabilități ale spațiului public

A.3 scopul GHID-ului și utilizarea sa

3.1 _ necesitatea

3.2 _ parcurgerea

// introducere

Orașele reprezintă piloni fundamentali ai dezvoltării teritoriale, având un rol esențial în economie, cultură și infrastructură. Cu toate acestea, urbanizarea accelerată generează provocări semnificative legate de sustenabilitate, schimbările climatice, coeziunea socială, protecția mediului și mobilitatea urbană. Municipiul Iași a cunoscut în ultimii ani o dezvoltare impresionantă ca centru important pentru afaceri și educație, dar se confruntă și cu provocări semnificative legate de climă. Al doilea cel mai populat oraș din România, cu o populație rezidentă estimată la 320 000 de locuitori (și 500 000 în zona metropolitană), servește ca un centru major pentru întreprinderi și învățământ terțiar, contribuind la dezvoltarea sa socio-economică rapidă.

În contextul unei creșteri economice rapide, PIB-ul pe cap de locuitor în județul Iași a crescut cu 41% în perioada 2017 – 2021, atingând 14.100 EUR pentru municipiu, depășind media națională de 11.904 EUR. Această expansiune economică a stimulat dezvoltarea infrastructurii, extinderea construcțiilor și atragerea de investiții, dar a adus și provocări legate de planificarea urbană, utilizarea terenurilor și protecția mediului. Creșterea traficului rutier a dus la un nivel ridicat de poluare a aerului, amplificat de utilizarea combustibililor fosili pentru încălzire, precum gazele naturale și biomasa. De asemenea, gestionarea deficitară a deșeurilor, separarea necorespunzătoare a acestora și dependența de depozitele de gunoi pun în pericol resursele de apă subterană. O altă provocare majoră este legată de deficitul de spații verzi, iar în ciuda extinderii acestora în ultimii ani, suprafața raportată la numărul locuitorilor rămâne insuficientă.

Pentru a face față acestor provocări, municipiul Iași a adoptat o strategie integrată de dezvoltare urbană, bazată pe o colaborare strânsă între administrație, mediul academic, sectorul privat și cetățeni. Prin Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU), orașul implementează politici de regenerare urbană, promovând transportul public ecologic, creșterea eficienței energetice în clădiri, protejarea patrimoniului natural și arhitectural, precum și implicarea comunității în procesul decizional.

Totodată, Planul de Acțiune pentru Neutralitatea Climatică propune o serie de măsuri esențiale pentru reducerea emisiilor de carbon până în 2035. Extinderea zonelor verzi, modernizarea sistemului de încălzire centralizat, implementarea soluțiilor inteligente pentru gestionarea apelor pluviale și stimularea utilizării transportului alternativ sunt doar câteva dintre inițiativele prevăzute. De asemenea,

orașul se axează pe promovarea construcțiilor eficiente energetic, bazate pe materiale sustenabile, care să reducă impactul asupra mediului.

Prin alinierea la obiectivele European Green Deal, Iașiul se poziționează ca un exemplu de dezvoltare urbană sustenabilă, având ca obiectiv atingerea neutralității climatice până în 2050. Adoptarea Planului de Acțiune pentru Neutralitatea Climatică atrage investiții semnificative și sprijină dezvoltarea industriilor ecologice, creând oportunități de locuri de muncă și sporind competitivitatea orașului.

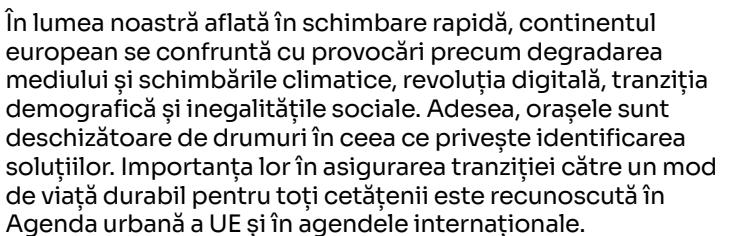
Transformarea Iașiului într-un oraș european modern, capabil să răspundă provocărilor climatice și sociale, presupune o viziune coerentă și implementarea unor strategii integrate.

Dorim să mulțumim echipei IPR Praha din cadrul Institutului de Planificare și Dezvoltare din Praga, fără de care acest proiect nu ar fi fost posibil. Ghidul de față este o adaptare la realitățile României a Manualului de Design pentru Spații Publice dedicat orașului Praga, completat cu principii și reguli din alte ghiduri internaționale.

În contextul valorificării eficiente a resurselor de teren disponibile, urbanistii, arhitecții și peisagistii joacă un rol esențial, mai ales în fața provocărilor aduse de schimbările climatice. Impactul acestora asupra mediului urban necesită soluții care să promoveze reziliența, sustenabilitatea și adaptarea orașelor la noile realități climatice.

Autorii acestui ghid subliniază importanța adoptării unor strategii integrate, precum utilizarea materialelor ecologice și reciclabile, care să reducă amprenta de carbon, amenajarea zonelor plantate pentru a combate insulele de căldură urbană și crearea unor rețele verzi ce contribuie la gestionarea apelor pluviale. Spațiile publice pot fi regândite pentru a deveni mai accesibile și mai prietenoase cu mediul, încurajând biodiversitatea urbană și reducând consumul energetic prin soluții inteligente.





Orice oraș este precum un organism viu care se dezvoltă în funcție de condițiile interne ale sistemului, precum și de cele externe care pot determina anumite amenințări sau oportunități. Cunoașterea în detaliu a mediilor care condiționează sau care pot condiționa creșterea și îmbunătățirea condițiilor de trai este necesară pentru a putea integra atât soluții de dezvoltare, cât și soluții de avarie sau preventive. Analiza mediilor menționate anterior se realizează având ca fundamentare informațiile primite de la administrația publică locală sau alte surse ale administrației publice de la diverse niveluri și are menirea de a puncta elementele de interes pentru viitoarea dezvoltare a comunității locale.

Principiile care stau la baza prezentei strategii vizează abordarea integrată a elementelor de durabilitate și sustenabilitate în toată gama de proiecte viitoare și creșterea gradului de funcționalitate a orașului pe diverse paliere;

Înlobând în definierea acestuia posibilitatea unor modificări și nuanțări, în cadrul unor limite globale, planul va avea un caracter direcțional, dar adaptabil prin prevederea integrării satisfacerii nevoilor curente și adnotarea sa prin prelucrarea datelor primite sub formă de chestionare, analizand comportarea în timp și aderarea la reguli în mod constructiv. Astfel, se va evita încălcarea flagrantă a directivelor urbanistice, prin integrarea unui element de flexibilitate nuanțat care permite influențarea reciprocă pe perioada evoluției necesităților a documentelor și a politicii urbane. O unealtă de lucru care va condensa principiile de dezvoltare elaborate o va reprezenta elaborarea unor planuri conceptuale pentru definirea unor zone cu caracter unitar. Aceste planuri conceptuale pot fi pregătite ca parte integrantă a Planului de dezvoltare din municipiu sau în complementaritate cu acesta. În timp, planurile de valorificare a zonelor sau spațiilor publice/private pot avea rol de bază în pregătirea planului de investiții, dar pot fi și documente conceptuale pentru direcționarea pe termen lung a lucrărilor care asigură crearea unor spații calitative: identificarea investițiilor necesare, crearea unui plan de reparații și întreținere, actualizarea stadiului tehnic.

Acestea vor fi dezvoltate și se vor subordona integral Planului Urbanistic General, detaliind principiile existente de funcționare a localității prin aplicarea judicioasă a acestora în dezvoltarea spațiului public și amenajarea spațială a peisajului, rezultatul previzionat fiind o ilustrare aplicată a direcției ghidului de planificare. Planurile conceptuale rezultate vor putea fi folosite independent, dar și ca parte dintr-un plan general detaliat.

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

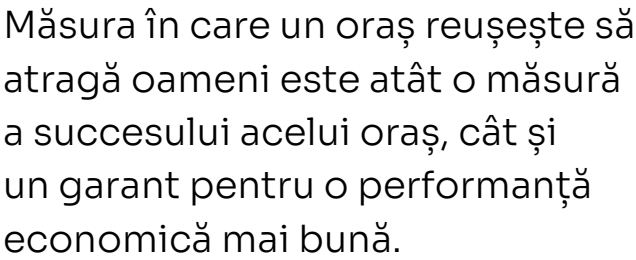
Principalul motiv pentru emiterea acestui tip de documente este posibilitatea de adresabilitate într-un termen scurt a nevoilor identificate și de a influența, cât mai rapid și în timp real, intervențiile private și corelarea acestora cu proiectele privind spațiul public. Astfel, prin generarea unor

planuri conceptuale coordonatoare, se permite relaționarea și influențarea reciprocă a investițiilor publice și private, făcându-le pe ambele mai viabile și oferind un context de dezvoltare coordonată și coezivă. Rezultatul obținut prin aplicarea unei astfel de politici va reprezenta un spațiu dezvoltat în mod cuprinzător, ca un întreg, și un oraș care crește fluid și natural, prin crearea de inter-relaționări și simbioze, și nu doar prin subordonare.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021 - 2030 apare ca o necesitate de actualizare a cadrului strategic de dezvoltare existent, în contextul noului cadru financiar multianual al Uniunii Europene. De altfel, noua perioadă de programare a generat actualizarea strategiilor de dezvoltare la nivel european, național, regional și județean. România se află printre statele cu un grad mediu de policentrism. Rețeaua policentrică de orașe secundare este echilibrată în teritoriu, cele 7 centre regionale având dimensiuni apropiate, cu unele diferențe în ceea ce privește funcțiile economice îndeplinite. Dezvoltarea policentrică se sprijină în primul rând pe orașele București, Constanța, Craiova, Brașov, Cluj-Napoca și Timișoara. Municipiul Iași funcționează izolat de rețeaua celorlalți poli de creștere, sprijinind dezvoltarea din Regiunea de dezvoltare Nord-Est, dar neputând să rezolve singur problemele de dezvoltare accentuate, specifice părții estice a României. Conform Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României, Municipiul Iași face parte din axa de dezvoltare interregională Iași - Bacău - Brașov, ceea ce implică, atât la nivel local, cât și la nivelul zonei metropolitane, necesitatea unei noi paradigme de dezvoltare.

Pentru orizontul 2035, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României recunoaște accesibilitatea scăzută spre frontiera de vest a țării, a zonelor din partea estică, motiv pentru care propune realizarea unor autostrăzi care să conecteze Municipiul Iași și Regiunea Nord-Est atât cu municipiul București, cât și cu municipiul Cluj – Napoca. Totodată, este necesară luarea în considerare a necesității modernizării legăturii rutiere între București și Regiunea Nord-Est, în vederea asigurării accesului rapid către frontiera cu Ucraina și cu Republica Moldova, ca proiect major ce contribuie la dinamizarea zonei.

001 // Lista cuprinzând municipiile poli regionali.





context

1.1 _context teritorial

Municipiul Iași este municipiu reședință de județ a județului omonim și reprezintă cel mai important centru urban din Regiunea Nord-Est fiind încadrat și în categoria poliilor de creștere la nivel național. Celelalte centre urbane ale regiunii, precum: Suceava (jud. Suceava), Piatra Neamț (jud. Neamț), Bacău (jud. Bacău) și Vaslui (jud. Vaslui) au fost depășite conform ultimului Recensământ al Populației și al Locuințelor din 2011 de Municipiul Iași. Regiunea de Nord-Est este parte componentă a provinciei istorice Moldova și este cea mai mare regiune de dezvoltare a României din punct de vedere al populației și al suprafeței deținute. Densitatea populației medie în această regiune este de 108 locuitori/km2.

Caracterul distins al Municipiului Iași la nivel național și regional este unul care s-a conservat de-a lungul timpului, acesta fiind o așezare importantă încă de la momentul primei atestări istorice, iar prin dobândirea statutului de capitală a regiunii istorice Moldova între 1564 și 1859, cel de capitală a uneia dintre cele două capitale ale Principatelor Unite între 1859 și 1862 și cel de capitală a Regatului României între 1916 și 1918, este evidențiat rolul de semnificativă importanță pe care orașul l-a avut și îl are în contextul politic, cultural și comercial țării și al regiunii.

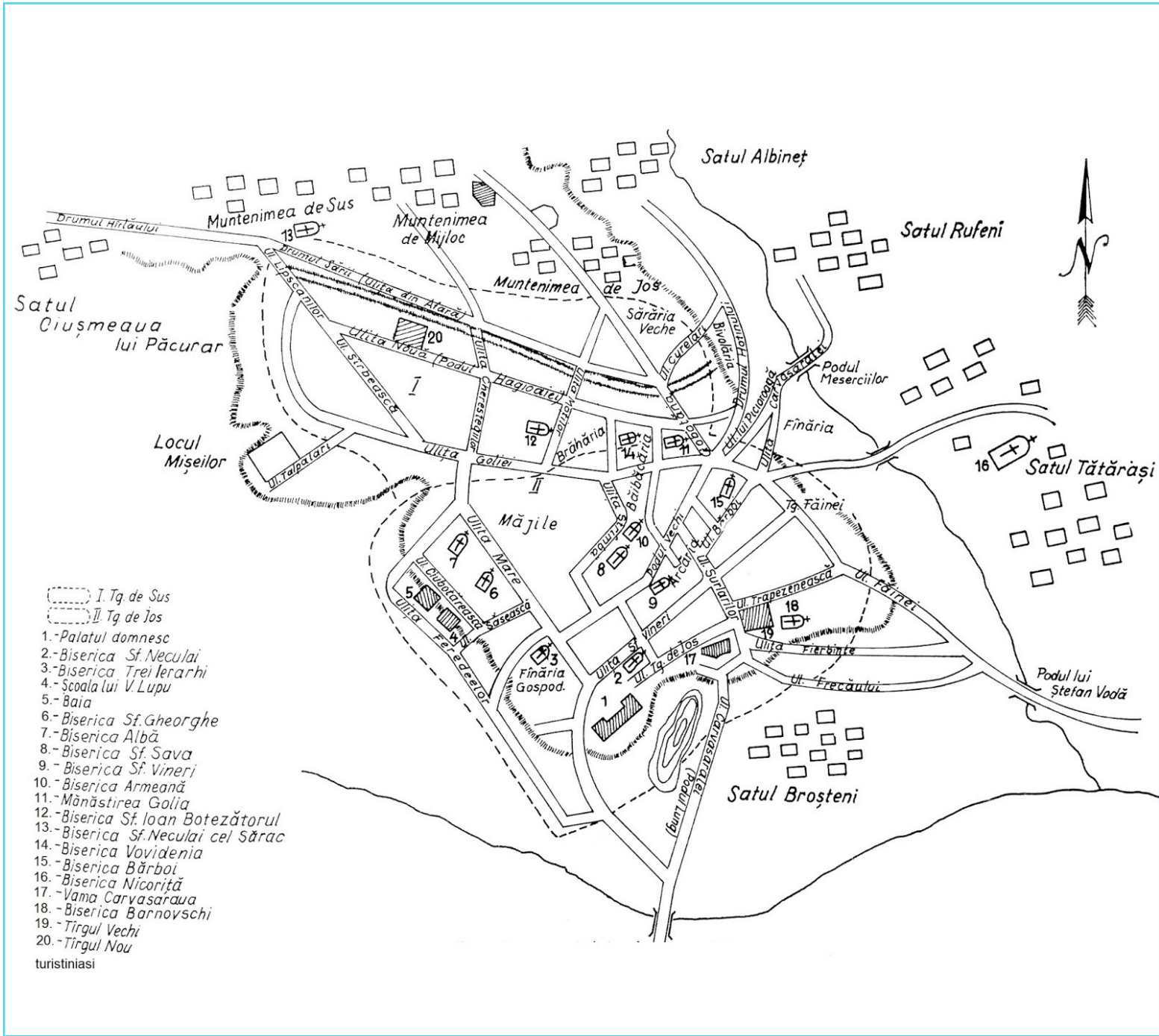
La nivel Național, au fost stabilite cinci coridoare cheie care să asigure legătura între regiunile de dezvoltare ale României, între poli de creștere și principalele centre industriale. În acest context, Municipiul Iași este situat și conectat la două dintre acestea coridoare, respectiv Coridorul 1 și Coridorul 5.

Coridorul 1 – București – Regiunea NE (Moldova) conectează sudul țării cu Regiunea Nord-Est, regiunile istorice Moldova și Bucovina, dar și cu Ucraina și Republica Moldova. Coridorul tranzitează axa urbană cu o densitate mare a populație Ploiești – Buzău – Focșani – Bacău – Suceava, cu ramuri spre Vaslui, Piatra Neamț, Iași sau Botoșani. Coridorul unește centre economice importante, generatoare de trafic care justifică proiecte de infrastructură rutieră modernă. Coridorul 5 – Regiunea NE (Moldova) – Granița de Vest a României constituie legătura Moldovei cu Transilvania și Europa peste Carpații Orientali. Conectând teritoriul național pe direcția est-vest, coridorul se racordează la sectoare de autostradă construite deja sau aflate în diverse faze de implementare și conectează centre economice importante din Moldova (Iași, Pașcani, Bacău, Suceava) cu cele din Transilvania (Târgu Mureș, Cluj-Napoca, Zalău, Oradea) și mai departe, prin vama Borș, cu rețeaua europeană de autostrăzi.



004 // Coridoare cheie





005 // Planul orașului Iași sec. XVII



006 // Catedrala Mitropolitană din Iași

Din punct de vedere istoric Municipiul Iași este atestat documentar încă de la 6 octombrie 1408. Ca poziție se află în partea de est a Moldovei, în Câmpia Moldovei, fiind așezat în calea vechilor drumuri comerciale care legau nordul și vestul Europei de sud-estul continental și de Orientul Apropiat. Orașul se află pe râul Bahlui, un afluent al Jijiei, care se varsă în râul Prut. În perioada medievală Târgul Ieșilor se afla situat pe una dintre cele mai importante artere comerciale din zonă, respectiv pe axa Lvov (Polonia) -Constantinopol, cel mai important oraș din acea perioadă. Situarea pe această axă a ajutat la dezvoltarea sa, deoarece pe aici treceau toți comercianții spre și dinspre Constantinopol.

În timpul domniei lui Ștefan cel Mare (1457- 1504), a fost construită biserica Sfântul Nicolae Domnesc. Luptele purtate împotriva Imperiului Otoman, a tătarilor și a regatelor Ungariei și Poloniei i-au adus faimă, iar Moldova a prosperat, ajungând la extinderea ei maximă în 1483, de la Nistru până la crestele Carpaților Orientali și de la Marea Neagră până la nord de Cernăuți (azi în Ucraina). Puterea crescândă a Imperiului Otoman și alierea acestora cu tătarii din nordul Mării Negre a făcut ca Principatul Moldovei să devină vasal acestuia, de la moartea lui Ștefan (1504) și până la obținerea independenței (1877), cu anumite întreruperi.

După anul 1564, capitala s-a mutat la Iași, în urma presiunilor sultanului către Voievodul Alexandru Lăpușeanu de a distruge Cetatea de Scaun a Sucevei. Astfel s-a ales un oraș cu o poziție ușor de controlat de către otomani, dar și mai central în cadrul Moldovei. Pentru următorii 300 de ani, Iașul s-a dezvoltat și a generat mai multe mișcări cultural-artistice, religioase, politice și de emancipare. Din nefericire, a fost și martorul unor distrugeri catastrofale cauzate de molime (1612), cutremure (1802), incendii (1775, 1827), inundații periodice ale râului Bahlui sau de atacuri ale armatelor otomane, rusești, tătare, poloneze și austriece.

Țara Românească (Valahia) și Moldova au avut de multe ori domni care au ocupat tronul când într-o țară, când în cealaltă.

Relativa autonomie a Iașului și a Moldovei în cadrul Imperiului Otoman s-a schimbat după anul 1711, când Domnul-cărturar Dimitrie Cantemir l-a chemat la Iași pe Țarul Petru cel Mare al Rusiei pentru a realiza o coaliție anti-otomană. Armatele rusești și moldovenești au fost înfrânte, iar în perioada următoare domnitorii au fost numiți direct de sultan, aleși din rândul familiilor aristocratice grecești din cartierul Fanar din Istanbul, numiți „fanarioți”

Tinerii revoluționari de la 1848, înflăcărați de idealurile Revoluției Franceze, au reușit să mobilizeze la Iași o mișcare pașnică, care propunea o serie de reforme sociale și politice, redactate de poetul Vasile Alecsandri. Același poet a compus în 1856 poezia Hora Unirii, care va întări dorința de unitate ale românilor. Aceasta a fost cântată și dansată pe actualul loc al Pieței Unirii din Iași, la vestea dublei alegeri a lui Alexandru Ioan Cuza la 24 ianuarie 1859 la București (după ce fusese ales mai întâi la Iași la 5 ianuarie). În 1862, unirea politică a celor două țări a fost definitivată și s-a hotărât ca Bucureștiul să rămână singura capitală a noului stat, consacrat cu numele „România”.

Sosirea pe tronul României a principelui german Carol I de Hohenzollern-Sigmaringen a adus o perioadă de progres, în care România și-a declarat independența (10 mai 1877) și apoi a devenit regat (10 mai 1881). În timpul domniei sale, Iașul a fost privit ca o a doua capitală a țării și a primit o serie de clădiri-simbol nou construite (Teatrul, Palatul Universității), reconsolidate (Mitropolia, Palatul Administrativ) sau renovate (Ansamblul Trei Ierarhi, Biserica Nicolae Domnesc, alte monumente istorice religioase sau laice).

Între 1919-1939 România a cunoscut o puternică dezvoltare, iar Iașul și-a consolidat poziția în cadrul regiunii. În anul 1927, Corneliu Zelea Codreanu a înființat la Iași Mișcarea Legionară, o grupare naționalist-extremistă, antisemită și teroristă care a promovat politici de eliminare a evreilor din viața publică. Deși mișcarea a fost înăbușită în ianuarie 1941, intrarea României în război de partea Germaniei naziste a dus la Pogromul din 28-30 iunie 1941.

Alierea României cu Puterile Axei împotriva Uniunii Sovietice în 1941 și apoi pierderea bătăliei de la Stalingrad din 1943 au dus la retragerea armatelor și bombardarea intensă a Iașului, care a fost astfel mutilat. Imediat după pierderea Iașului, Regele Mihai I a decis întoarcerea armelor împotriva Germaniei în data de 23 august 1944 și arestarea mareșalului Ion Antonescu, decizii care au grăbit finalul conflagrației. În timpul regimului lui Nicolae Ceaușescu, la Iași au avut loc distrugeri majore ale centrului vechi al orașului. Cutremurul din 1977 a fost folosit ca pretext pentru eliminarea caracterului istoric, politică susținută de prim-secretarul Ion Iliescu. Această politică a fost contrabalansată prin investiții majore în construcția de cartiere de blocuri de locuit și platforme industriale, care azi domină o parte a peisajului urban. Anii 1980 au fost marcați de cultul personalității cuplului dictatorial Nicolae și Elena Ceaușescu și de politicile austere: lipsa acută de alimente și utilități, investițiile precare în modernizarea societății etc. După căderea regimului Ceaușescu în decembrie 1989, a urmat o perioadă de tranziție către economia de piață, acompaniată adesea de o dezvoltare haotică sau nepăsare din partea autorităților. După aderarea la Uniunea Europeană în 2007, Iașul și-a redescoperit patrimoniul local, atractivitatea turistică și spiritul cosmopolit. La nivel infrastructural, ultimii ani au însemnat o renaștere prin îmbunătățirea spațiilor publice, reabilitarea multor monumente istorice și culturale, punerea în valoare a clădirilor-simbol prin iluminat arhitectural etc. Internetul de mare viteză, renumele Universităților din Iași și depărtarea relativ mare față de piața de desfacere europeană au dus la dezvoltarea rapidă a sectorului IT și outsourcing, iar Iașul a devenit un oraș al tinerilor progresiști.

Prin extinderea lui, Iașul este legendara „urbe a celor 7 coline”, considerat în 1691 de italianul Marco Bandini ca fiind „O nouă Romă”.

Cele șapte coline pe care se întinde orașul sunt Cetățuia, Galata, Copou, Bucium, Șorogari, Repedea și Breazu, cu altitudini variind între 50 m în Lunca Bahluiului și 400 m pe Dealul Păun și Dealul Repedea. Principalele coline sunt Copou, Cetățuia, Tătărași și Galata. Orașul mai este traversat de râul Nicolina, râul Bahlui și de pâraul Șorogari.





context

1.2 _ oraș verde

Municipiul Iași se angajează să accelereze tranziția către neutralitatea climatică și să îmbunătățească calitatea vieții pentru toți locuitorii. Deși s-au înregistrat progrese semnificative, există o conștientizare clară a faptului că, pentru a atinge aceste obiective, este necesară colaborarea între toate sectoarele, ghidată de un inventar complet al emisiilor de CO2 și de un plan de reducere a acestora. În acest scop, Planul de acțiune pentru neutralitatea climatică a fost formulat în conformitate cu metodologia misiunii 100 Climate-Neutral and Smart Cities și oferă un cadru de lucru pentru implementarea proiectelor majore și pentru crearea unei coaliții locale pentru neutralitatea climatică. Situat în regiunea de Nord-Est, cea mai puțin dezvoltată regiune din România, care se confruntă cu provocări din cauza poziției sale geografice periferice, Municipiul Iași a sfidat în mod constant șansele și a realizat o dezvoltare socio-economică impresionantă.

Prin politicile și acțiunile sale îndrăznețe, UE stabilește standarde la nivel mondial și determină obiective ambițioase în materie de climă în întreaga lume. Obiectivele SIDU Iași se vor integra în cadrul măsurilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon, vizând valorificarea potențialului de dezvoltare printr-o abordare eficientă a energiei și creștere sustenabilă. Așa cum rezultă și din Pactul Verde European, necesitatea abordării integrate a provocărilor urbane de mediu cu care se confruntă centrele urbane, precum Municipiul Iași, a devenit din ce în ce mai important, fapt ce va fi puternic accentuat în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021 - 2030.

Iași, un oraș angajat față de dezvoltarea durabilă, a înregistrat progrese semnificative în abordarea schimbărilor climatice și îmbunătățirea condițiilor de viață urbane. În calitate de semnatar al Convenției primarilor, Iașul și-a elaborat Planul de acțiune privind energia durabilă și clima, stabilind o reducere cu 40 % a emisiilor de CO2 până în 2030 prin măsuri care vizează clădirile municipale, rezidențiale și terțiare, iluminatul public și sectorul transporturilor. Orașul s-a alăturat programului „Orașe verzi” al Băncii Europene pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) în 2020, marcând un pas important către un viitor durabil. În 2023, Iașul și-a elaborat Planul de acțiune pentru un oraș verde, un document cuprinzător conceput pentru a aborda principalele provocări de mediu ale orașului. Acest plan își propune să transforme Iașul într-un oraș cu aer curat, spații verzi ample, utilizare eficientă a energiei și accesibilitate

universală. Planul prioritizează acțiuni în diferite sectoare ale infrastructurii urbane și ale serviciilor, inclusiv transport, energie, spații verzi și gestionarea deșeurilor. Planul de acțiune privind neutralitatea climatică este în strânsă concordanță cu obiectivele Planului de acțiune pentru un oraș verde, bazându-se pe acțiunile propuse și stabilind o foaie de parcurs pentru reducerea emisiilor până în 2035

Județul Iași este cel mai bine dezvoltat județ al Regiunii Nord-Est, având un Produs Intern Brut mai mare decât toate județele componente ale acestei regiuni în fiecare an al perioadei 2015-2018. Municipiul Iași este polul de creștere al Regiunii Nord-Est și cel mai bine dezvoltat municipiu din regiune. Totodată, este motorul economic al județului Iași, generând în anul 2020, 67,04% din cifra de afaceri a întregului județ.

Mai mult, datorită tendinței globale de transfer a serviciilor și informațiilor către baze electronice de tip cloud, industria software este printre cele mai active din acest domeniu. Conform raportului Brainspotting Romania (2019-2020), țara noastră este unul dintre cele mai puternice hub-uri de IT cu un număr de profesioniști estimat la 140.000 în anul 2020, iar municipiul Iași în anul 2018 a fost declarat Orașul anului pentru dezvoltarea industriei IT și de out-sourcing.

Toate comunele din prima coroană a ZMI sunt extinse către Municipiul Iași, Dezvoltarea urbană limitrofă a municipiului Iași din ultimii ani a fost una neplanificată care pune o presiune suplimentară pe infrastructura existentă a orașului dat fiind caracterul monofuncțional al acestora (cartiere rezidențiale), astfel încât orice soluție la nivel micro trebuie să țină cont de contextul macro al intervenției pentru a putea contribui la ”binele comun”.

Dificultatea cea mai mare se datorează faptului că aceste locuințe au fost realizate într-o perioadă în care cetățenii nu foloseau atât de mult mașinile, iar, în prezent, trama stradală este subdimensionată și cererea de locuri de parcare este considerabil mai mare decât necesarul existent.

De-a lungul istoriei au existat mai multe ”școli” de morfologie urbană, iar Școala franceză promova ideea că orașul este un producător de relații sociale și economice care se reflectă în forma fizică, însă această definiție poate fi reversibilă în sensul în care și forma urbană poate avea efecte asupra relațiilor economice și sociale astfel încât din nou, se întărește ideea nevoii unui cadru urban coerent,

funcțional și animat pentru a putea crește calitatea vieții în mediul urban și pentru a contracara efectele fenomenului de ”suburbanizare”.

Experiențele altor orașe din lume și din Europa (de ex. cel al Barcelonei) indică faptul că o administrație vizionară este cea care ia decizii acum pentru a scuti generațiile viitoare de probleme. Planul urbanistic al Barcelonei a fost elaborat în urmă cu peste 150 de ani, pe când nu existau automobile și numărul locuitorilor era destul de mic, însă chiar și la cei peste 5 milioane de locuitori și tot atâția turiști din prezent orașul nu se confruntă cu ambuteiaje în trafic. Așadar, planurile bine întocmite ajuns să fie puse în practică în majoritatea cazurilor, cu efecte benefice evidente. Astfel, se impune nevoia de a gândi un schelet pentru dezvoltarea întregii zone metropolitane a Iașului, care să dănuie și să ghideze creșterea zonei urbane pentru o lungă perioadă de aici înainte.

Contextul extern al definirii viziunii pentru orizontul 2050 este unul caracterizat de un ritm fără precedent al schimbării, care implică nevoia conceperii orașului ca un organism viu, cu o adaptabilitate extrem de ridicată la provocări tot mai complexe: reziliența în fața schimbărilor climatice și a presiunii asupra resurselor naturale; digitalizarea, automatizarea și robotizarea care vor schimba complet piața muncii în următoarele decenii; îmbătrânirea demografică; propagarea unor probleme de sănătate publică la nivel global, cum este cazul pandemiei din anul 2020, etc.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană propune o serie de acțiunii care au menirea de a gândi global, dar de a acționa local care vor avea un impact pozitiv asupra unui număr cât mai mare de persoane care alcătuiesc comunitatea locală, regională și națională. Astfel pentru a putea atinge viziunea propusă pentru Iașul anului 2030 se vor urmări câteva cuvinte cheie: sustenabilitate, tehnologizare, locuibilitate, inovativ, atractiv pentru locuire, pol de atracție, interconectare, management.

VIZIUNE 2030

Iașul anului 2030 este o metropolă europeană rezilientă, prosperă și inteligentă, un centru de afaceri, de inovare, cercetare, un centru universitar de prestigiu internațional, animat de o comunitate dinamică, creativă și implicată în atingerea unui nivel de trai care să se situeze peste media națională, susținut de servicii publice performante.



În perioadele anterioare de programare 2007-2013 și 2014-2020, s-au implementat cu succes numeroase proiecte de dezvoltare, atât în Municipiul Iași cât și în zona metropolitană, însă acest ritm de dezvoltare necesită să fie menținut pentru a putea consolida noțiunea de „pol regional al cunoașterii și competitivității”.

// Iași – un pol urban sustenabil

Promovarea unei calități a vieții la un grad ridicat prin investiții în infrastructura verde-albastră a orașelor este un subiect de actualitate având în vedere faptul că aceasta este într-o relație de directă proporționalitate cu relația dintre locuitori și mediul înconjurător, iar reorientarea către surse de energie regenerabile este una din modalitățile de creare a unui mediu durabil în care biodiversitatea să fie protejată și pusă în valoare, iar gradul de satisfacție al cetățenilor săi va atinge cote mai înalte.

// Iași – un pol urban tehnologizat

Progresele tehnologice stau la baza creșterii competitivității mediului economic, deoarece acestea au rolul de a eficientiza procesele de producție. Contribuția la aceste salturi tehnologice se realizează în principal prin infuzia de inovare pe care industria creativă o poate realiza alături de mediul academic de înaltă performanță, iar un mediu economic prosper este un motor pentru întreaga comunitate.

// Iași – un pol urban locuibil

Calitatea fondului de locuințe este în strângă corelare cu gradul de satisfacere a nevoilor individuale de securitate conform piramidei necesităților a lui Maslow. Locuirea în mediul urban poate fi definită ca și procesul complex de conviețuire a comunităților umane întrun cadru creat de om care poate avea un impact semnificativ pentru fiecare locuitor în parte. Această structură pe care fiecare locuitor o tratează în mod diferit la interior trebuie să prezinte la exterior calități care să reprezinte și să fie în concordanță cu nevoile și aspirațiile comunității ca și ansamblu.

// Iași – un pol urban de atracție

Pentru a putea avea capacitatea de a polariza atât mediul de afaceri, cât și forță de muncă calificată, turismul național și internațional este necesară o abordare integrată de a crea ineditul local care să fie în conformitate cu tradițiile și obiceiurile ieșene, dar și cu caracterul de metropolă modernă. Gradul de atractivitate al unui oraș poate fi contorizat prin indicele de satisfacție al fiecărui locuitor al său, precum și prin dorința persoanelor din exterior a descoperii elemente ale mediului intern al orașului, iar investițiile viitoare trebuie să aibă în vedere acest aspect la momentul prioritizării acestora.

// Iași – un pol urban interconectat

Un oraș care reprezintă un nod important în rețeaua teritorială se axează pe un flux continuu multidirecțional de activități în rețele multiple în care schimburile se realizează în mod eficient prin intermediul unei infrastructuri caracterizate prin accesibilitate și cu diversitate de tipologii de mobilitate.

// Iași – un pol urban bine guvernat

Dezvoltarea urbană este un proces care se axează pe o cooperare strânsă între administrația publică locală, sectorul privat și comunitatea locală în care binele public este cel care primează și în care gestionarea eficientă a resurselor joacă un rol important în atingerea unui viitor care să conțină un cadru urban adaptiv, modern și sustenabil, cu soluții integrate care poate fi monitorizat și ajustat după caz pentru a se plia pe necesitățile și aspirațiile locuitorilor săi pe măsură ce acestea evoluează.

a.2

proiectarea spațiului public

2.1_rolul spațiului public

Un rol esențial în dezvoltarea durabilă a orașului este implicarea sectorului privat și a unei societăți civile active. În ultimul deceniu, Municipiul Iași a implementat cu succes proiecte de parteneriat public-privat pentru infrastructura majoră de afaceri și retail, reușind să atragă investiții private suplimentare care au stimulat economia locală și regională. Proiectele PPP includ, de asemenea, investiții în spații publice de înaltă calitate și infrastructură verde.

Planul de acțiune „Orașul verde” cuprinde acțiuni care vizează transporturile și mobilitatea, utilizarea terenurilor, spațiile verzi, biodiversitatea și soluțiile bazate pe natură, clădirile, deșeurile solide, apa și apele reziduale, energia și sectoarele de iluminat. Toate aceste acțiuni vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor locale de CO2. În plus, acțiunile propuse pentru punerea în aplicare a conceptului de oraș inteligent, pentru îmbunătățirea guvernantei de mediu și pentru consolidarea capacităților vor sprijini și mai mult aceste eforturi. În plus, administrația publică a aprobat alte strategii, planuri și programe locale care includ măsuri cu impact direct asupra reducerii amprente de carbon. Cele mai relevante dintre acestea sunt Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană și Planul Urbanistic General, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă, Strategia de Furnizare a Energiei Termice, Strategia de Dezvoltare a Serviciului de Salubritate și Programul de Îmbunătățire a Eficienței Energetice pentru Municipiul Iași.

În ceea ce privește orașul și societatea în ansamblu, domeniul public și spațiul public trebuie să își asume anumite roluri pentru a avea sens și scop:

a) Rolul planificării urbane

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

b) Infrastructura și rolul tehnic

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

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

c) Rolul ideologic

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

d) Rolul politic

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

e) Rolul umanist

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

f) Rolul cultural și social

Domeniul public este platforma de bază pentru interacțiunea socială din oraș. Acest rol ar trebui păstrat chiar și recunoscând că spațiul virtual va prelua o parte substanțială a spațiului social, unde rolul domeniului public fizic va fi acela de a comunica cu cel virtual și de a-l asimila. Spațiile publice au un caracter comunicativ, reprezentativ și simbolic.

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

g) Rolul în protejarea și dezvoltarea moștenirii culturale

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

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



007 // Catedrala Mitropolitană din Iași

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

h) Rolul economic

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

Îmbunătățirea calității domeniului public și a spațiului public poate declanșa dezvoltare economică, socială și arhitecturală în vecinătate sau în zone din sfera de influență. Proiectarea și transformarea domeniului public și a spațiului public pot duce la modificări ale structurii fizice, sociale și economice a orașului.

i) Rolul mediului

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

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Iași (IMA IDA) a solicitat sprijin prin intermediul proiectului „Zone funcționale în UE”, inițiat de Comisia Europeană și Banca Mondială. Aceștia au solicitat asistență în elaborarea unui Plan de Acțiune pentru Neutralitatea Climatică, inspirat de exemplul de succes al Planului de Acțiune pentru Neutralitatea Climatică Cluj-Napoca, care ia în considerare și factorii metropolitani. În acest context, ghidată de accentul pus de proiect pe schimbul de cunoștințe și avansarea tranziției climatice la nivel de zonă funcțională, dezvoltarea Planului de acțiune pentru neutralitatea climatică al Iașiului a primit sprijin tehnic din partea Băncii Mondiale în cadrul proiectului „Zone funcționale în UE”. Această inițiativă a vizat nu numai beneficiul direct al Municipiului Iași, ci și impactul pozitiv asupra zonei metropolitane înconjurătoare.

proiectarea spațiului public

2.2 _vulnerabilități ale spațiului public

Orașele sunt centre ale transformării sociale și economice, dar sunt și puncte de concentrare a industriilor, transportului și altor activități care eliberează cantități mari de gaze cu efect de seră. Conform UN-Habitat, deși orașele acoperă doar 2% din suprafața Pământului, ele sunt responsabile în mod disproporționat pentru schimbările climatice, generând 70% din toate emisiile de gaze cu efect de seră provenite din activitățile umane.

Factorii care determina nivelurile ridicate de emisii in zonele urbane se numără baza economică a orașului – dacă economia se bazează pe industrie sau servicii, acest lucru influențează consumul de energie și, implicit, emisiile; stilul de viață și consumul individual – modul în care ne deplasăm, câtă energie folosim în activitățile zilnice afectează nivelul emisiilor unui oraș; forma urbană și densitatea – modul în care sunt proiectate orașele determină nivelul emisiilor pe cap de locuitor. Modul în care ne proiectăm orașele poate determina nivelul de emisii pe cap de locuitor. Stilul de viață al consumatorilor individuali joacă, de asemenea, un rol esențial. Cum ajungem la serviciu, cum ne deplasăm prin oraș, câtă energie folosim în activitățile noastre zilnice.

Municipiul Iași colaborează activ cu comunitatea locală, părțile interesate și partenerii externi în cadrul inițiativelor privind durabilitatea mediului, precum și în cadrul proiectelor de atenuare și adaptare la schimbările climatice, prin intermediul unui model participativ. Această abordare valorifică contextul municipalității și experiențele anterioare de implicare. În ultimii ani, Municipiul Iași a implicat părțile interesate la diferite niveluri, de la punerea bazelor inițiativelor de acțiune până la implementarea și monitorizarea planurilor climatice. Prin dialog și cooperare continue, Municipiul Iași se străduiește să se asigure că eforturile se aliniază la diversele nevoi și perspective ale tuturor celor implicați, determinând un progres semnificativ în direcția obiectivelor climatice.

Zona metropolitană a Iașului se confruntă cu o serie de factori care o împiedică momentan să facă tranziția către neutralitate climatică.

Poluarea aerului este cea mai mare provocare din Iași, provenind în principal din transporturi, și anume din creșterea numărului de autovehicule private. Această problemă este agravată de gestionarea deficitară a traficului, de un parc auto învechit și de opțiunile limitate de transport nemotorizat și public.

În plus, anumite cartiere nu sunt acoperite de transportul public, iar stațiile existente suferă de degradare. Aglomerația de pe drumurile principale împiedică eficiența transportului public, în timp ce localitățile cu cerere mare din cadrul IMA se confruntă cu linii de transport inadecvate, iar zonele suburbane nu au gări, împiedicând utilizarea potențială a căilor ferate.

Dezvoltarea sub formă dispersată și de densitatea mică, fără o utilizare eficientă în prealabil a resurselor de teren din zonele deja urbanizate și bine conectate la rețeaua de transport în comun este o practică nesustenabilă, consumând resurse de teren și resurse economice adiționale, prin presiunea pusăasupra infrastructurii de transport și a celei tehnico-edilitare, facilitândun stil de viață nesustenabil, centrat pe utilizarea automobilului personal.

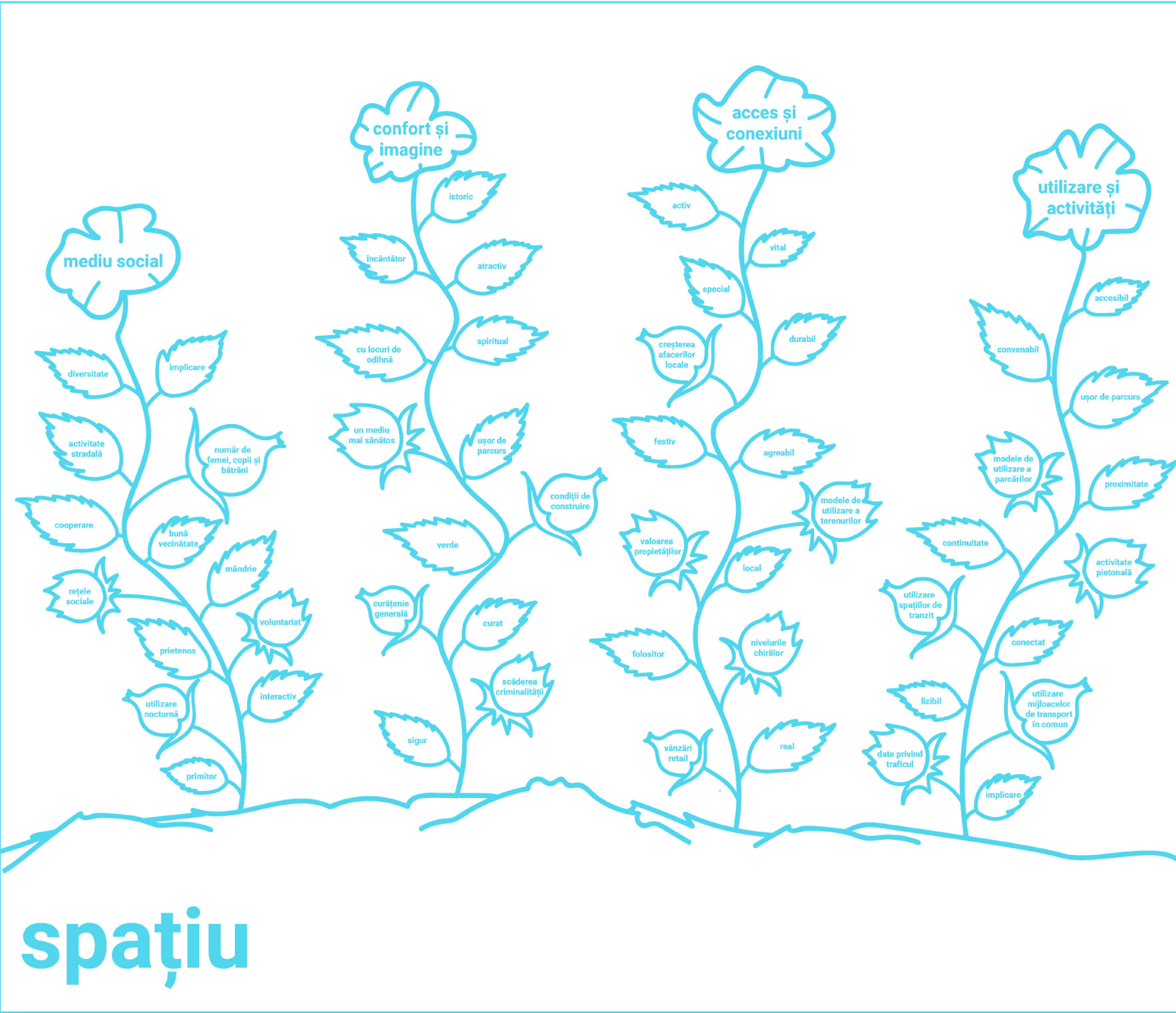
Dificultatea cea mai mare în legătură cu spațiul public verde cu care se confruntă Municipiul Iași este de a asigura necesarul de 26 mp de spațiu verde pe cap de locuitor. Municipiul Iași înregistrează o scădere față de anul 2014.

În ciuda prezenței parcurilor și grădinilor locale, aceste zone nu îndeplinesc în prezent standardele naționale și europene în materie de spații verzi. Printre deficiențele majore se numără zonele municipale libere limitate care sunt utilizate ca o extensie a zonelor verzi actuale, autorizațiile de construcție neclare, planificarea inadecvată a utilizării terenurilor în dezvoltarea periferică, distribuția inegală a spațiilor verzi și cartierele noi care nu dispun de facilități recreative de bază.

Totodată, zonele rezidențiale ar putea reconverti parcărilor și spațiile neutilizate în zone verzi comunitare, mai ales că multe spații publice au fost transformate în parcări. Neglijarea potențialului malurilor râului Bahlui ca axă verde-albastră este o altă slăbiciune locală. În plus, deși calitatea solului poate să nu fie o problemă presantă în prezent, activitățile în curs, cum ar fi operațiunile industriale, scurgerea deșeurilor și emisiile din transporturi, prezintă riscuri pentru mediu și climă. În plus, deși în cadrul IMA există o faună abundentă, este necesară o planificare mai atentă a utilizării terenurilor, pentru a preveni fragmentarea habitatului local, în special în contextul viitoarelor extinderi

de drumuri în afara centrului orașului. Calitatea slabă a apei și gestionarea deșeurilor amenință, de asemenea, ecosistemele acvatice locale. În sfârșit, zonele turistice necesită eforturi sporite de ecologizare.

O altă provocare din punct de vedere al sustenabilității este că doar aproximativ 60% din populație locuiește la o distanță de sub 10 minute de mers pe jos până la un spațiu public verde de tip scuar, grădină sau parc . Ceilalți 40% din locuitori trebuie să se deplaseze mai mult de 20 de minute pe jos pentru a accesa un asemenea spațiu sau peste 30 de minute, cazul cartierului Bucium.





a.3



scopul GHID-ului și utilizarea sa

3.1 _necesitatea

GHID-ul reprezintă unul dintre instrumentele de bază care susțin strategia de planificare, design, management și utilizare a spațiilor publice de calitate.

Scopul documentului

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

Crearea documentului

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

Scop tematic

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

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

Cui se adresează?

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

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

Administrația locală

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

Conexiunea cu manualul - Scopul administrației locale este acela de a îndeplini viziunea propusă, respectând politicile care țin de strategie, responsabilitatea administrației locale este să asigure implementarea acestui plan pe toate nivelurile. Documentul ar trebui să servească drept instrument pentru definirea cerințelor legate de design, pentru inițierea de eforturi pentru a coordona alte proiecte, incluzând infrastructura tehnică. Manualul ar trebui să contribuie în continuare la o mai bună evaluare a eficacității oricărei soluții de intervenție propusă. Pentru cei responsabili de planificarea strategică, planificarea

spațială, proiectarea și pregătirile tehnice, manualul este un document informativ. Pentru cei responsabili de pregătirea unui proiect, manualul servește drept bază pentru propunerea unor spații publice și intervenții de calitate și, în același timp, ca argument de susținere a propunerilor în timpul dezbaterii și aprobării unui proiect.

Experți (urbaniști, arhitecți, peisagiști etc.)

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

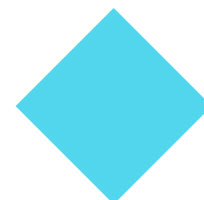
Conexiunea cu manualul - Pentru cei responsabili cu planificarea strategică, planificarea urbanistică, design și documentație tehnică, manualul are titlu informativ. Nivelul de obligativitate al acestuia depinde de relația proiectului cu diferitele aparate administrative. Pentru cei responsabili cu întocmirea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

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

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

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

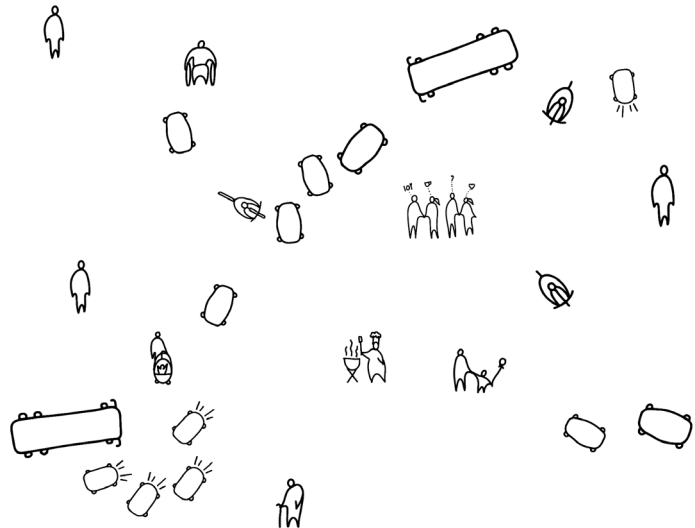
„GHID-ul reprezintă unul dintre instrumentele de bază care susțin strategia de planificare, design, management și utilizare a spațiilor publice de calitate care se doresc a fi obținute în spațiul public.”



a.3

scopul GHID-ului și utilizarea sa

3.2 _ parcurgerea



GHID-ul este împărțit în 4 capitole. Fiecare capitol dezvoltă o ramură a procesului de implementare a unei viziuni coerente pentru regenerarea urbană.

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

Capitolul B – prezintă principalele tipologii de spații publice.

Capitolul C – abordează subgrupele ce compun expresiile urbane.

Capitolul D – prezintă o viziune tangibilă pentru Iași.

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

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

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

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

c.6

construcții și facilități pentru servicii

6.5 _ intervenții temporare

Intervențiile temporare pot fi utilizate ca instrument de activare și integrare progresivă a unor zone neglijate, dar cu potențial.

Un exemplu concret îl reprezintă piețele volante sau târgurile. Acestea se pretează spațiilor de adunare, precum piața centrală a orașului și au o lungă tradiție în cultura oamenilor.

Piețele generează, de obicei, grupări de mărmi considerabile și distincte de oameni. Din acest motiv, asigurarea eficienței lor este direct legată de compoziția spațiului în care sunt amplasate.

Spațiile înguste nu sunt locuri potrivite pentru acest tip de activități, deoarece ele vor bloca fluxurile pietonale în momentul în care se aglomerează. De asemenea, distribuția lor funcțională trebuie gândită în așa fel încât spațiul necesar funcționării, livrării de bunuri și parcării să nu domine spațiul propriu-zis.

În momentul în care se efectuează modificări ale spațiilor în care aceste evenimente vor fi amplasate, este necesar să se ia în considerare conexiunea cu utilitățile (apă, electricitate, canalizare). Este recomandată înglobarea unor tâmpitori care să poată fi folosite atât de către cumpărători, cât și de către furnizori care au nevoie de un loc pentru spălarea alimentelor. Aceste spații trebuie să fie prietenoase și, din acest motiv, este recomandată combinarea lor cu piețe de mobilier urban. Pentru momentele în care spațiul devine foarte ocupat, pot fi luate în considerare și variante alternative la locurile de sedere deja existente.

Acestea pot fi borduri, împrejmuiri sau chiar scaune pliante existente în zonă. De asemenea, împrejmuirea poate fi realizată prin zone verzi, care au și rol în crearea unui microclimat plăcut.

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



Standurile de vânzare trebuie să fie flexibile și să permită vânzarea mai multor tipuri de bunuri. Standul optim este cel modular, care poate fi grupat în funcție de necesitate.



Atunci când sunt amplasate anumite standuri individuale, temporare, trebuie luată în calcul mărimea lor. În așa fel încât imaginea urbană să nu fie afectată.



Cele mai potrivite locuri pentru piețe volante sunt locurile tradiționale de adunare din spațiile publice.

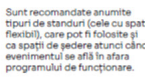


Târgurile nu ar trebui să fie organizate în spații îngheuite, care cel mai adesea sunt foarte aglomerate.

5



4



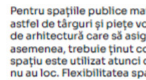
Sunt recomandate anumite tipuri de standuri (pele cu spate flexibil), care pot fi folosite și ca spații de sedere atunci când evenimentul se află în afara programului de funcționare.



Pentru piețele volante, este important să se respecte tracțiunile existente. De exemplu, spațiile libere din alimențele de copaci reprezintă amplasamente ideale pentru poziționarea acestor standuri.



Atunci când se proiectează o piață, trebuie luat în calcul aspectul operațional. Mai exact, trebuie gândit accesul și ieșirea din standuri pentru încălzirea și descărcarea marfurilor, fără a lăsa impresia unui spațiu strict funcțional, care să altereze imaginea generată a unei piețe.



Pentru spațiile publice mai importante, unde se organizează astfel de târguri și piețe volante, se pot lansa competiții de arhitectură care să asigure o înaltă calitate estetică. De asemenea, trebuie ținut cont de modul în care un anumit spațiu este utilizat atunci când aceste târguri și piețe volante nu au loc. Flexibilitatea spațiului și adaptabilitatea lui trebuie să fie atribute cheie.

6



067 // Izmir, Turcia



068 // Cognac, Franța



069 // Berlin, Germania

1 Numărul paginii și titlul capitolului în structura documentului.

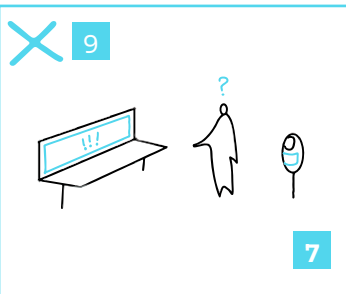
2 Ordinea capitolului în structura GHID-ului.

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

4 Text explicativ.

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

6 Fotografii:
Fotografii cu exemple de bună practică.



9 Marcaj:
Informativ - fără marcaj
Exemplu negativ - X

7 Culoarea:

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



// componentele spațiului public

B.1 tipologii

- 1.1 _ străzi
- 1.2 _ piețe
- 1.3 _ spații verzi
- 1.4 _ cursuri de apă dulce
- 1.5 _ obiective istorice

B.2 componente

- 2.1 _ spațiul pietonal
- 2.2 _ spațiul auto
- 2.3 _ intersecții si traversări
- 2.4 _ spații aferente transportului în comun
- 2.5 _ infrastructura velo
- 2.6 _ parcare
- 2.7 _ locuri de joacă

// componentele spațiului public

În timp ce orașele contribuie în mod semnificativ la schimbările climatice, fiind responsabile pentru aproape trei sferturi din totalul emisiilor, ele sunt, de asemenea, centre pentru practici inovatoare și durabile. Prin investiții în domeniul climei, planificare urbană ambițioasă și politici solide, orașele pot juca un rol esențial în reducerea emisiilor și creșterea rezilienței. Țările trebuie să implice liderii și planificatorii urbani, precum și populațiile urbane vulnerabile în elaborarea și punerea în aplicare a angajamentelor lor privind clima.

Zonele urbane resimt o povară sporită din cauza valurilor de căldură recurente. Efectul de „insulă de căldură urbană”, determinat de activitățile umane și de infrastructura construită, intensifică valurile de căldură și poate duce la temperaturi mult mai ridicate decât cele din zonele rurale. Combinat cu urbanizarea rapidă, acest lucru ar putea însemna că orașele se încălzesc de două ori mai rapid decât media globală, ceea ce ar putea duce la creșterea temperaturilor cu până la 4°C, dacă emisiile de GES rămân pe traiectoria actuală. În plus, valurile de căldură înrăutățesc calitatea aerului în orașe și prezintă riscuri specifice pentru sănătate în zonele urbane, exacerbând impactul asupra climei prin creșterea emisiilor de carbon provenite din formarea de ozon la nivelul solului.

Pentru a proteja populațiile urbane și infrastructura în fața acestor provocări în continuă schimbare, țările trebuie să adopte măsuri de adaptare și să întărească reziliența orașelor și a locuitorilor lor.

Un aspect esențial în consolidarea rezilienței orașelor îl reprezintă integrarea unor instrumente de planificare urbană care nu doar să sporească valoarea economică și socială a orașului, ci și să îl adapteze la provocările impuse de schimbările climatice. Un element central al acestui demers este spațiul public, analizat atât din perspectiva impactului climatic, cât și a dinamicii sociale și a elementelor care îl compun.

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

Obiectivul este acela ca fiecare spațiu public să aibă un caracter ușor de identificat și un rol clar și semnificativ în structura de ansamblu a orașului. Acest lucru se aplică atât proiectării de noi spații publice, cât și refuncționalizării celor existente. O evaluare corectă a caracterului, rolului și sensului unui loc specific din oraș este baza unei abordări conceptuale. Definirea naturii unui spațiu public ar trebui să fie primul lucru abordat atât de designer, cât și de entitatea contractantă, întrucât aceasta determină direcția în care se îndreaptă aspectul general al unui spațiu și conectează toți actorii implicați în crearea lui pentru a defini obiective clar definite.





tipologii

1.1 _ străzi

Planificarea urbană are un rol esențial în răspunsul global la schimbările climatice. Acțiunile care reduc simultan emisiile de gaze cu efect de seră și consolidează reziliența la riscurilor climatice ar trebui să fie prioritizate la toate scările urbane – regiune metropolitană, oraș, district/cartier, bloc și clădire. Acest lucru trebuie să se facă în moduri care să răspundă și să fie adecvate pentru condițiile locale.

Un element crucial al acestui demers este trama stradală, care, fiind rezultatul unei evoluții spontane, constituie o rețea convergentă în care înmănuncherea străzilor s-a dezvoltat în timp. Caracteristicile de prospect și relația acestora cu restul orașului influențează calitatea mediului urban, dar și capacitatea acestuia de a se adapta la schimbările climatice.

Străzile ar trebui gestionate ca un sistem unitar, prin crearea unei relații echilibrate între diferitele componente, având în vedere impactul asupra mediului și reziliența urbană. Reconstrucția acestora trebuie realizată într-o manieră sustenabilă, care să contribuie la reducerea emisiilor de carbon și la creșterea calității vieții. Amenajarea unui spațiu public ar trebui adaptată diferitelor feluri de mișcare prin spațiu, de obicei în următoarea ordine:



1. pe jos
2. cu ajutorul transportului public
3. cu bicicleta
4. cu mașina

Această ierarhie reflectă impactul diferitelor moduri de deplasare asupra spațiului urban din punct de vedere al consumului de energie și poluării. Transportul public trebuie să fie structurat astfel încât să protejeze participanții la trafic mai vulnerabili și să descurajeze utilizarea excesivă a automobilului privat. Astfel, spațiul public poate deveni un catalizator al conștientizării și responsabilizării în raport cu mediul înconjurător.

Schimbare de strategie în ceea ce privește siguranța traficului

Trecerea de la soluțiile tradiționale de siguranță rutieră la strategii de calmare a traficului este esențială pentru un oraș rezilient. Creșterea traiectoriilor de vizibilitate, lărgirea străzilor sau segregarea utilizatorilor au dus, paradoxal, la o reducere a atenției șoferilor și la o creștere a accidentelor. Alternativa este reducerea dimensiunii drumurilor, eliminarea barierelor de siguranță și extinderea zonelor pietonale, astfel încât spațiul public să fie folosit de toți participanții la trafic.

Calmarea traficului

Importanța și caracterul unei străzi determină tipul de intervenții necesare. Acestea pot varia de la reconstrucții ample ale spațiului urban, până la modificări minime, cum ar fi ajustarea semnalizării rutiere. Reducerea vitezei și prioritizarea formelor de mobilitate sustenabilă sunt esențiale pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru creșterea siguranței.

Permeabilitate

Un design urban sustenabil trebuie să asigure conectivitatea optimă a spațiilor publice. Destinațiile importante – magazine, școli, stații de transport public – trebuie integrate într-o structură logică și ușor de navigat. Permeabilitatea trebuie să fie crescută pentru pietoni și bicicliști, iar în anumite zone poate fi restricționat traficul auto.

Calitatea materialelor utilizate și designul străzilor influențează percepția asupra spațiului urban. Un mediu urban bine proiectat determină șoferii să reducă viteza în mod natural, făcând străzile mai sigure și mai prietenoase cu mediul. Prin astfel de strategii, planificarea urbană poate deveni un instrument esențial în adaptarea orașelor la schimbările climatice.





Sensuri giratorii

Sensurile giratorii contribuie semnificativ la îmbunătățirea fluidității traficului. Prin eliminarea timpilor morți specifici semafoarelor, circulația vehiculelor devine mai continuă, ceea ce înseamnă un consum mai redus de combustibil și, implicit, emisii mai scăzute de CO2 și alte noxe. Într-un oraș cu o populație numeroasă și un parc auto în creștere, acest aspect este esențial pentru protejarea calității aerului și a sănătății publice.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Sensuri giratorii

Sensurile giratorii contribuie semnificativ la îmbunătățirea fluidității traficului. Prin eliminarea timpilor morți specifici semafoarelor, circulația vehiculelor devine mai continuă, ceea ce înseamnă un consum mai redus de combustibil și, implicit, emisii mai scăzute de CO2 și alte noxe. Într-un oraș cu o populație numeroasă și un parc auto în creștere, acest aspect este esențial pentru protejarea calității aerului și a sănătății publice.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Implementarea acestor intervenții urbane susține și ideea unui oraș mai prietenos cu pietonii și bicicliștii. În zonele unde sensurile giratorii sunt integrate cu infrastructura dedicată mobilității alternative (piste pentru biciclete, trotuare largi, semnalizare clară), spațiul public devine mai accesibil, mai sigur și mai incluziv.

Strada, ca element de bază al spațiului public, contribuie substanțial la imaginea generală a unui oraș. Străzile reprezintă un element liniar al designului de bază al spațiilor publice. Rolul străzilor nu ar trebui să fie redus la ideea de transport. Ele joacă un rol esențial în structura spațială și socială a orașului, fiind totodată un mediu prielnic pentru interacțiuni, activități diverse și integrarea naturii în peisajul urban.

O rețea densă de conexiuni creează un oraș viu și facilitează identificarea cu mediul, stimulând mersul pe jos și obiceiuri prietenoase cu mediul. Adaptarea infrastructurii stradale la schimbările climatice devine esențială, mai ales în contextul creșterii temperaturilor, intensificării fenomenelor meteorologice extreme și nevoii de reducere a emisiilor de carbon.

Potențialul calitativ al fiecărei străzi stă în posibilitatea ei de a acomoda funcțiunea de locuire la capacitate maximă, precum și în confortul pietonilor și al volumului de trafic nemotorizat, în timp ce satisface cerințele variabile ale circulației rutiere.

Pentru a crește reziliența urbană, este necesară integrarea de soluții sustenabile precum folosirea de materiale permeabile pentru pavare, amenajarea spațiilor verzi stradale, utilizarea copacilor pentru umbrire și reducerea insulelor de căldură urbană. De asemenea, implementarea infrastructurii albastre prin integrarea sistemelor de colectare a apelor pluviale și a suprafețelor verzi poate ajuta la prevenirea inundațiilor urbane.

Calitatea detaliilor arhitecturale ale clădirilor adiacente și felul în care fațadele lor sunt utilizate contribuie substanțial la calitatea spațiilor publice. Străzile trebuie să fie concepute pentru a permite interacțiunea la nivelul ochilor, accesibilitatea facilă la clădiri și integrarea de suprafețe vitrate care promovează un mediu plăcut și sigur.

Refuncționalizarea spațiilor publice existente ar trebui să aibă la bază importanța străzii în structura urbană a orașului. Spațiile create prin adaptarea infrastructurii stradale (piațete, colțuri verzi, arcade etc.) pot încuraja utilizări diverse, de la relaxare la activități culturale, contribuind la un oraș mai dinamic și rezilient. Intersecțiile și nodurile de trafic importante trebuie transformate în spații publice de calitate, ușor accesibile tuturor locuitorilor, cu accent pe reducerea impactului traficului motorizat și creșterea siguranței pietonale. Implementarea principiilor de mobilitate durabilă, cum ar fi „shared space” sau „low emission zones”, poate contribui la reducerea poluării și la creșterea calității vieții urbane.

Cu cât este mai mare volumul și diferența vitezelor diferitelor tipuri de mișcare, cu atât devine mai mare nevoie de a le separa. Cu cât este mai mic volumul și viteza lor, cu atât este mai ușor să fie ținute împreună.

Segregarea mișcării nu contribuie la calitatea unui oraș. Dacă fiecărui tip de mișcare i s-ar da un coridor, utilizatorii săi ar simți că au prioritate în spațiu față de ceilalți. Când tipuri diferite de mișcare sunt mixate, însă, utilizatorii nu mai simt că au control asupra situației, dând mai multă atenție celor din jur. Chiar dacă utilizatorii se simt mai puțin protejați, aceștia sunt, de fapt, mult mai în siguranță. Condiția de bază pentru a permite diferitelor tipuri de mișcare să împartă un spațiu este implementarea.

Lățimea benzilor de circulație trebuie adaptată în funcție de tipologia străzii și de contextul urban. Limitarea vitezei, utilizarea de materiale prietenoase cu mediul, eliminarea excesului de marcaje rutiere și integrarea infrastructurii verzi

Lățimea benzilor de circulație trebuie adaptată în funcție de tipologia străzii și de contextul urban. Limitarea vitezei, utilizarea de materiale prietenoase cu mediul, eliminarea excesului de marcaje rutiere și integrarea infrastructurii verzi

Lățimea benzilor de circulație trebuie adaptată în funcție de tipologia străzii și de contextul urban. Limitarea vitezei, utilizarea de materiale prietenoase cu mediul, eliminarea excesului de marcaje rutiere și integrarea infrastructurii verzi

Lățimea benzilor de circulație trebuie adaptată în funcție de tipologia străzii și de contextul urban. Limitarea vitezei, utilizarea de materiale prietenoase cu mediul, eliminarea excesului de marcaje rutiere și integrarea infrastructurii verzi

sunt strategii eficiente pentru adaptarea la noile condiții climatice.

Prin promovarea unei abordări sustenabile a designului stradal, orașele pot deveni mai reziliente la schimbările climatice, mai prietenoase cu locuitorii lor și mai armonioase în relația cu natura. Transformarea străzilor existente și crearea unor noi trasee urbane bazate pe principiile sustenabilității reprezintă pași esențiali în procesul de adaptare a orașelor la viitor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

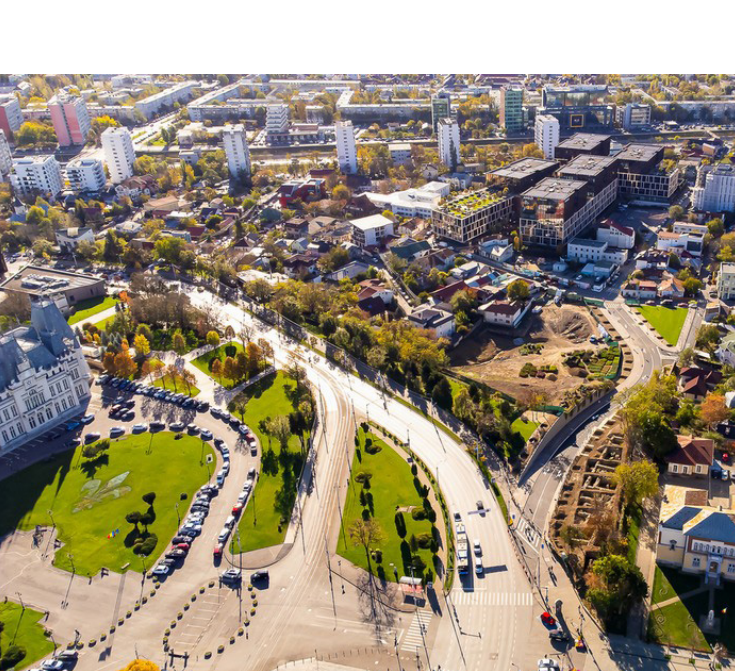
Ghidul are ca obiectiv să definească potențialul maxim de calitate al unei străzi. În măsura în care caracterul unui spațiu corespunde importanței sale urbane și clasificării traficului, rezultatul poate fi un spațiu public de calitate.

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

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

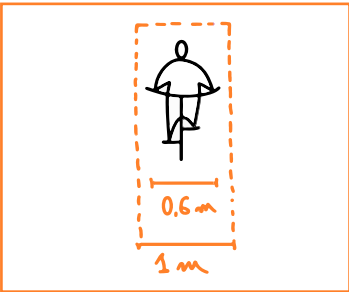


002 // Iași, România

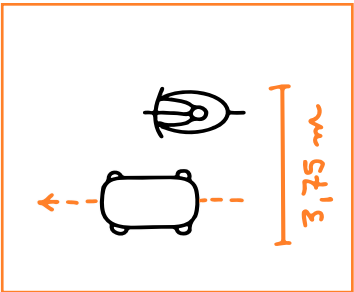


003 // Iași, România

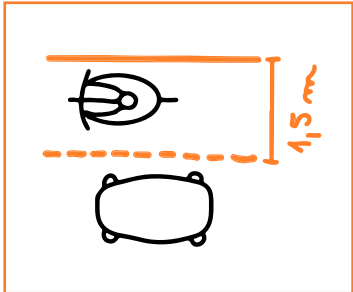




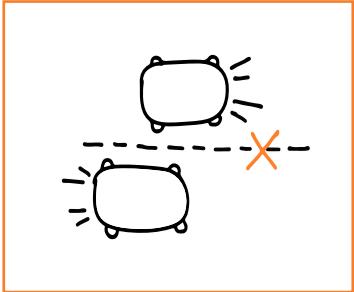
Bicicletă
0,60 m / 1.00 m



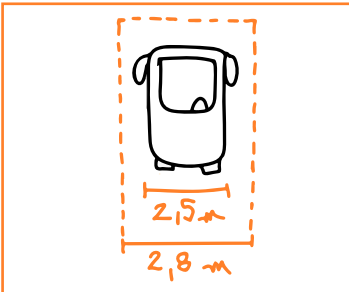
3.75 - lățimea minimă pentru
ca un autovehicul și o bicicletă
să poată trece unul pe lângă
celălalt.



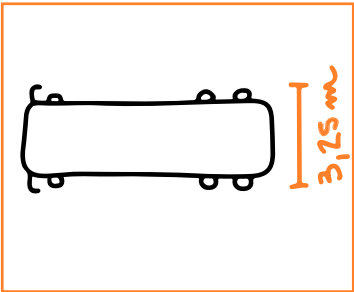
1.50 m - lățimea de bază a pistei
de bicicliști, când se află de-a
lungul unei borduri sau între
două benzi de circulație auto.



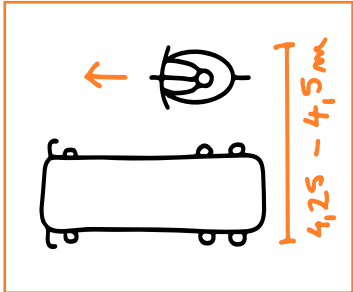
Pe străzile cu trafic scăzut, unde
circulația auto se realizează
cu viteză foarte redusă, iar
vehiculele împart același spațiu,
nu sunt necesare marcajele
rutiere.



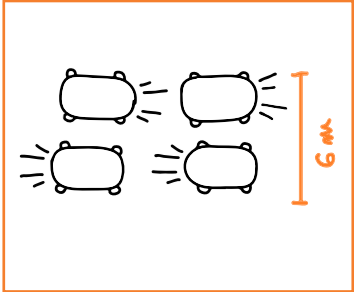
Autobuz
2.50 m / 2.80 m



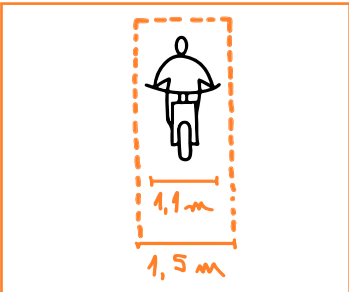
3.25 - lățimea minimă pentru o
bandă de circulație parcursă de
vehicule de mari dimensiuni.



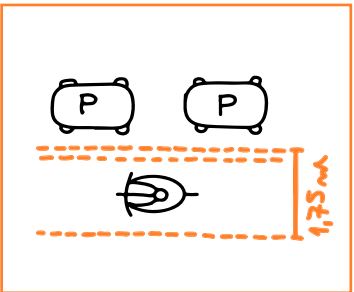
4.25 - 4.50 m - lățimea minimă
pentru ca un vehicul de mari
dimensiuni și o bicicletă să
poată trece unul pe lângă
celălalt.



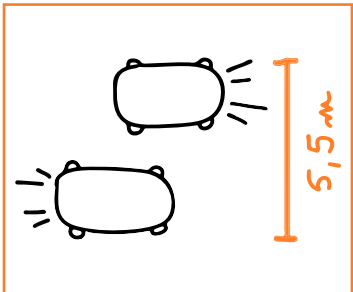
5.50 m (2 x 2.75 m) - străzile cu
dublu sens, pentru volum ridicat
de trafic.



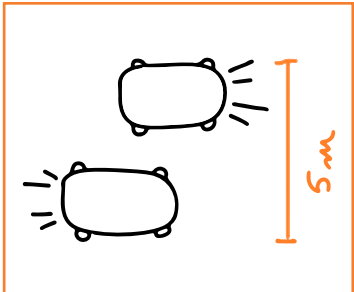
Motocicletă
1.10 m / 1.50 m



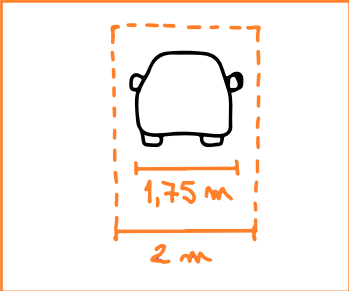
1.75 m - lățimea de bază a pistei
de bicicliști, când se află de-a
lungul unei zone cu parcare
laterală.



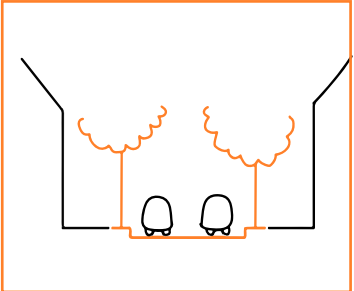
5.50 m (2 x 2.75 m) - străzile cu
dublu sens, pentru volum mediu
de trafic.



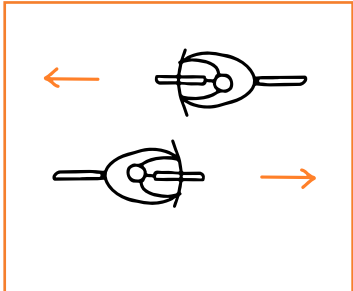
5 m (2 x 2.50 m) - străzile cu
dublu sens, pentru volum de
trafic foarte redus.



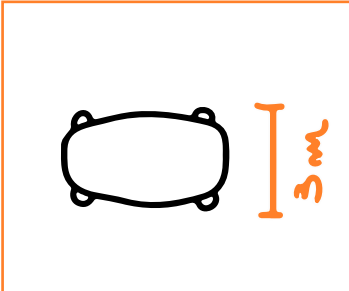
Automobil
1.75 m / 2.00 m



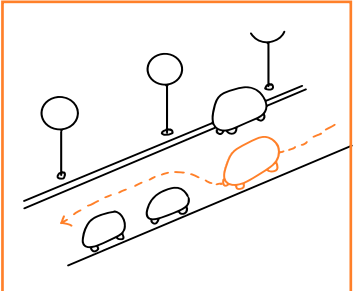
Pomii amplasați pe marginea
străzii au rolul de a calma traficul
și de a crește calitatea vieții,
schimbând dimensiunea și scara
spațiului.



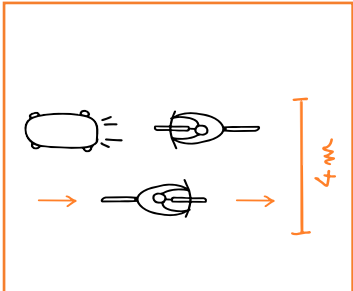
Circulația bicicletelor în ambele
sensuri ar trebui permisă în
majoritatea străzilor cu trafic
redus.



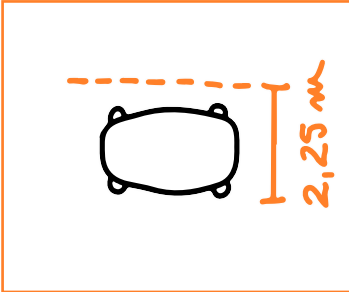
3.00 m - lățimea de bază a
benzii de circulație.



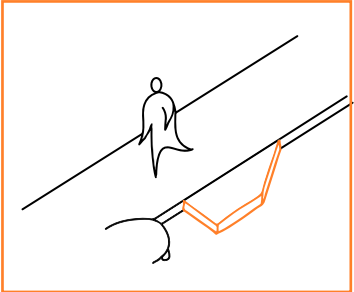
Alternarea poziționării zonelor
de parcare poate ajuta la
calmarea traficului, eliminând
culoarele care sunt lungi și în
linie dreaptă.



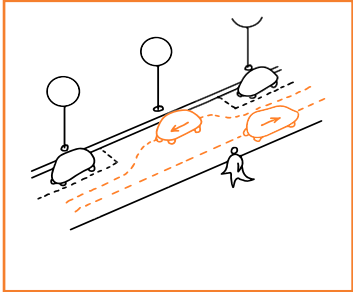
4.00 m - stradă obișnuită
cu sens unic. Banda pentru
biciclete poate avea sens opus.
Ea nu afectează traficul auto.



2.25 m - lățimea de bază a
benzii pentru depășire.



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



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



tipologii

1.2 _ piețe

Piețele publice au rol de identificare și configurare permanentă a societății, fiind un loc unde națiunea, orașele, localitățile și comunitățile sunt reprezentate și în același timp un loc de adunare. Piața este pentru oraș asemenea unui salon pentru locuință.

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

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

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

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



005 // Iași, România



tipologii

1.3 _ spații verzi

Protecția mediului înconjurător este un subiect de actualitate în contextul încălzirii globale ale cărei efecte sunt din ce în ce mai evidente și de o anvergură nepreconizată de cele mai multe ori. Pentru a conserva într-un grad cât mai mare capitalul natural este esențială accelerarea tranziției către o economie circulară caracterizată de emisii reduse de carbon, reziliență la schimbările climatice și eficiența utilizării resurselor naturale. Parcurile formează structura de bază a peisajului ('landscape') a unui oraș. Acestea ar trebui să fie complementare zonelor pietruite, străzilor și piețelor. Când vine vorba de viața unui oraș, ele reprezintă o oază verde pentru recreere, relaxare și încărcare cu energie pozitivă.

La nivelul orașului Iași există o deficiență în ceea ce privește rețeaua de spații verzi, iar acest minus se traduce într-o calitate mai scăzută a factorilor de mediu și în scăderea atractivității zonei în comparație cu alți poli urbani de la nivel național.Așadar, pentru a putea ameliora microclimatul local se au în vedere proiecte investiționale care vizează creerea de noi spații verzi și creșterea calității celor existente.

Dificultatea cea mai mare în legătură cu spațiul public verde cu care se confruntă Municipiul Iași este de a asigura necesarul de 26 mp de spațiu verde pe cap de locuitor Calitatea spațiului public verde existent este necorespunzătoare condițiilor actuale, Iașul confruntându-se cu un declin al arborilor urbani, chiar dacă au existat plantări destul de consistente.

Evenimentele ploioase de tip „cea mai puternică ploaie din ultimii 10 ani/100 ani/1000 ani” au devenit din ce în ce mai frecvente, iar acestea se transpun în suprasolicitări ale rețelei de canalizare a orașului pe perioada de timp a evenimentului ploios fapt ce duce la adevărate inundații urbane care au ca și rezultat pierderi materiale considerabile și uneori chiar și omenești. Parcurile ar trebui să fie percepute ca părți de bază ale ecosistemului urban. Ele ar trebui să funcționeze ca parte a infrastructurii verzi. Astfel că, parcurile pot deveni parte a sistemului de drenaj descentralizat în legătură cu gestionarea apelor pluviale.

Proiectarea integrată a sistemului de drenaj descentralizat într-un parc ar trebui să fie o parte integrantă a lucrărilor de amenajare a teritoriului realizate cu privire la caracterul local. În procesul de design al elementelor legate de apă ar trebui să se țină cont nu doar de gradul de locuire a spațiului, ci și de funcția lui în cadrul sistemului.

În primul rând ar trebui să se utilizeze potențialul spațiilor recreaționale cu peisaje ('landscapes') care presupun mai puține resurse financiare, precum și zonele naturale extinse, inclusiv acelea care invadează orașul. Trebuie făcute eforturi pentru a face aceste zone cât mai accesibile. Abia după aceea ar trebui gândite noi parcuri. În prezent, există proiecte în desfășurare din anul 2019 pentru creșterea spațiului verde în cadrul Municipiului Iași precum ”Oaza de verdeață din cartierul nostru – program comunitar de revitalizare a spațiilor publice abandonate/degradate de mici dimensiuni” care au în vedere reconversia și refuncționalizarea a 12.741 mp de teren neutilizat, în zonele Aleea Prof. I. Simionescu, Str. Egalității, str. Butnari și str. Romană. Un alt proiect care are aceleași obiective este ”Reabilitarea și modernizarea zonei de agrement C. A. Rosetti” în care se dorește refuncționalizarea acca 17.000 mp de teren neutilizat

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

Noi parcuri ar trebui create doar în locurile în care acestea lipsesc, prin transformarea terenurilor abandonate. În cazul Iașului, terenurile obținute din conversia fostelor zone industriale pot fi terenuri ce cuprind în pare parte și vegetație, fiind vorba de un teren destul de generos se pot construi zone de tip comerț, locuire, servicii. Acestea pot cuprinde undeva între 20–30% spații verzi.

Într-un număr mai mic, parcurile pot apărea, de asemenea, în oraș ca buzunare verzi și pot fi folosite ca elemente compoziționale în structura urbană.



006 // Iași, România



007 // Iași, România



008 // Iași, România



009 // Iași, România



010 // Iași, România





tipologii

1.4 _ cursuri de apă dulce

„Istoria omenirii este strâns legată de râurile pământului, factorul determinant principal al locației așezărilor urbane. Râurile nu au influențat doar forma și distribuția orașelor noastre, dar au determinat și relațiile economice și sociale. Într-adevăr, omul a arătat un mare interes pentru căile navigabile din momentul în care au apărut pentru prima dată și avantajele pe care le ofereau (în special cele cu caracter economic).

În afară de furnizarea resurselor de apă esențiale, râurile au permis transportul rapid și ieftin al mărfurilor între porturile fluviale și maritime. Relațiile comerciale stabilite între diferite regiuni, popoare și culturi separate de mase de apă de diferite tipuri au fost bine documentate. Trebuie doar să privim la marile capitale și orașe europene, unele situate pe sau lângă un râu, altele extinzându-se treptat pe ambele maluri, de exemplu: Paris și Sena, Londra și Tamisa, Roma și Tibru, Viena și Dunărea și Varșovia și Vistula. Pe scurt, porturile fluviale și litoralele – originile unui oraș – au asigurat progresul economic, progresul intelectual și dezvoltarea culturală a societății umane în ansamblu.

Un proiect prioritar pentru dezvoltarea orașului lași îl constituie amenajarea arhitecturală și de agrement a râului Bahlui. Acest proiect presupune fructificarea potențialului economic local, cultural, balnear, turistic și creativ prin axarea pe turismul de agrement a segmentelor de mal ce se află pe teritoriul UATului.

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

În cazul european, în anii '80 și '90 au fost implementate planuri de restaurare a mediului și de regenerare urbană a fețelor râurilor care au permis integrarea mediului natural în țesătura urbană. Orașe precum Londra (Donofrio 2007), Paris (Djament-Tran 2012), Hamburg (Hans 2008), Manchester (APEM & Agency Agency 2010), Lisabona și Genova (Moretti 2010), Lyon (Bravard 2004), Rotterdam (Moretti 2008) și Salonic (Tastoglou și Vagiona 2012) sunt exemple

paradigmatice ale reînnoirii strategice a versanților și a litoralelor.”¹

Aceste noi politici pentru gestionarea zonelor fluviale urbane au răspuns, în primul rând, la apariția – în sensul cel mai larg – a mișcării de mediu și, în al doilea rând, la voința de a reconcilia restabilirea ecosistemului fluvial cu utilizarea acestuia de către locuitorii orașului.

Zonele de pe malul râului au trecut de la a fi percepute ca spații „marginale” și „marginalizate” la a face parte dintr-un nou model care, în diferite grade, reevaluează valoarea socială, economică și peisagistică, permițând cetățenilor să se bucure de un oraș care are a reușit să se întoarcă și să-și înfrunte râul încă o dată. Fără îndoială, aceste noi politici de management au fost favorizate de adoptarea, în 2000, a Directivei-cadru pentru apă, care a contribuit la stabilirea unei serii de ținte privind calitatea mediului, pe care planificatorii urbani ai secolului XXI le-au avut.

„Râul și inovația sa pentru centrul orașului este un subiect destul de larg. Prin urmare, este discutat în diferite aspecte în lucrările oamenilor de știință și în istoria urbanismului. Există posibilitatea de a clasifica toate aceste puncte de vedere diferite în funcție de obiectul principal al intereselor:

- Funcția (râul ca „centru funcțional”)
- Social (râul ca spațiu public, deschis)
- Ecologic (râul ca stabilizator ecologic)
- Vizibilitate (râul ca formant al identității vizuale)

Conștiința despre rolul râului ca loc urban de agrement perfect amplasat în centrul orașului s-a consolidat în Europa mai devreme decât în România. Oamenii, planificatorii s-au îndreptat către dimensiunea umană, apoteoza auto fiind stopată. Planificatorii urbani au încercat să adapteze spațiile orașului, să deschidă zonele naturale mai mult pentru pietoni și bicicliști decât pentru vehicule.

Procesul de întoarcere a râurilor către oameni a început odată cu constientizarea importanței acestuia ca centru urban. De exemplu, râul din Arhus, Danemarca, care a fost transformat în stradă în anii 1930, a fost schimbat în spații deschise pentru oameni în 1998 și activitatea de deschidere a continuat până în 2008. Râul și litoralele sale au devenit cel mai popular spațiu de agrement din oraș.”²

¹ Urban planning in riverfront areas. A case study of a mediterranean city: Terrassa (Catalonia, NE Spain), pg. 14-20
² URBAN RIVERS - VITAL SPACES MANUAL FOR URBAN RIVER REVITALISATION, REURIS Project Team, pg. 1-270

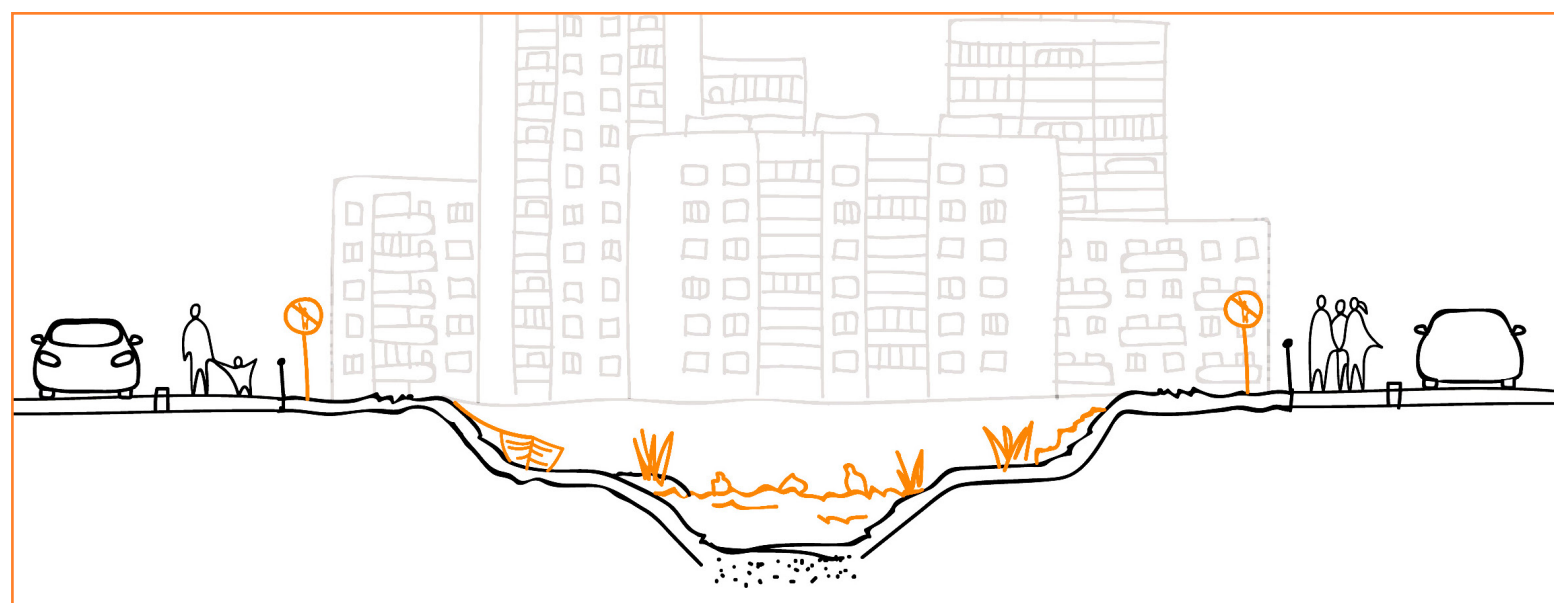


Investițiile de pe fronturile la apă nu pot fi considerate ca fiind de tip „izolat”, ele constituind nu numai o parte din structura orașului și „fațada” râului, ci un element al structurilor liniare sau de rețea a coridoarelor ecologice și a sistemelor hidrologice. Este esențial să fie introduse metode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

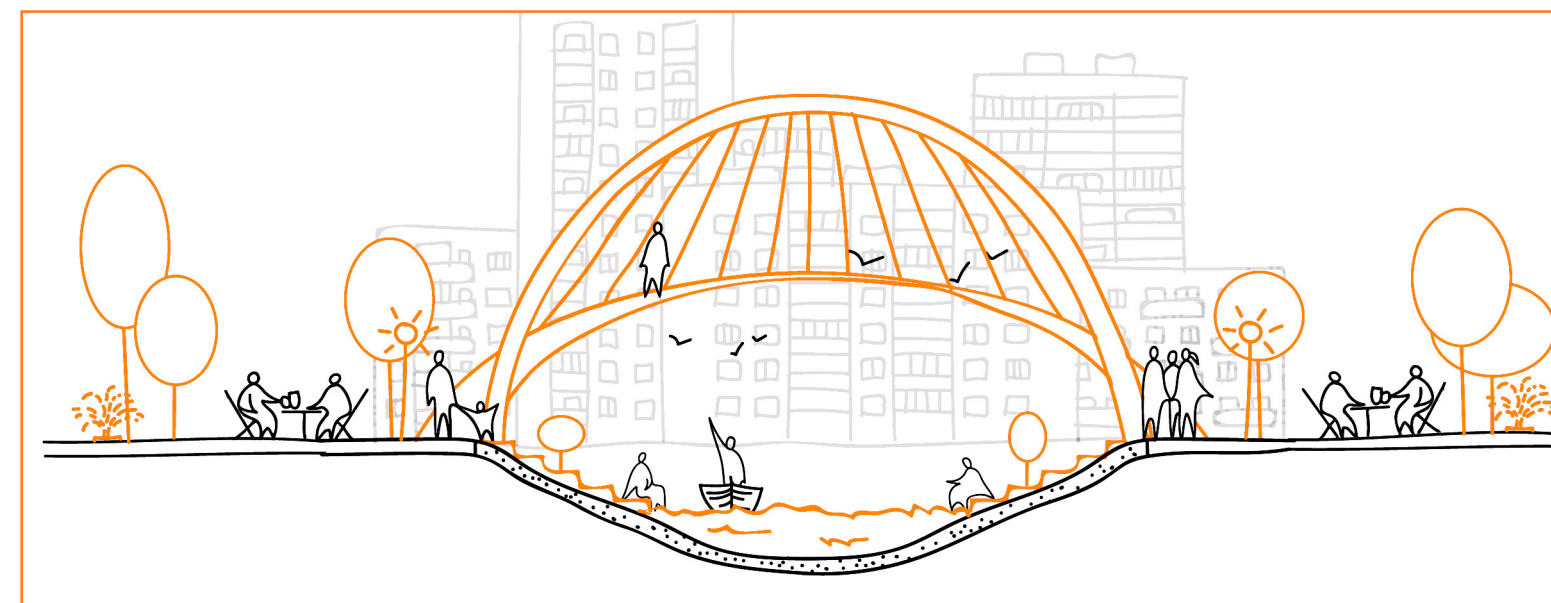
Prioritățile de revitalizare ale fronturilor la apă depind de specificul locului în structura funcțional-spațială urbană. Aspectele socio-culturale și estetice au o prioritate ridicată în dezvoltarea centrului compact, în timp ce parcurile mai mari și pădurile municipale oferă o oportunitate pentru revitalizarea naturală și crearea biotopurilor de apă. Datorită dezvoltării istorice a Municipiului Iași în teritoriu, atât elementele de cadru natural (râurile Bahlui și Nicolina), cât



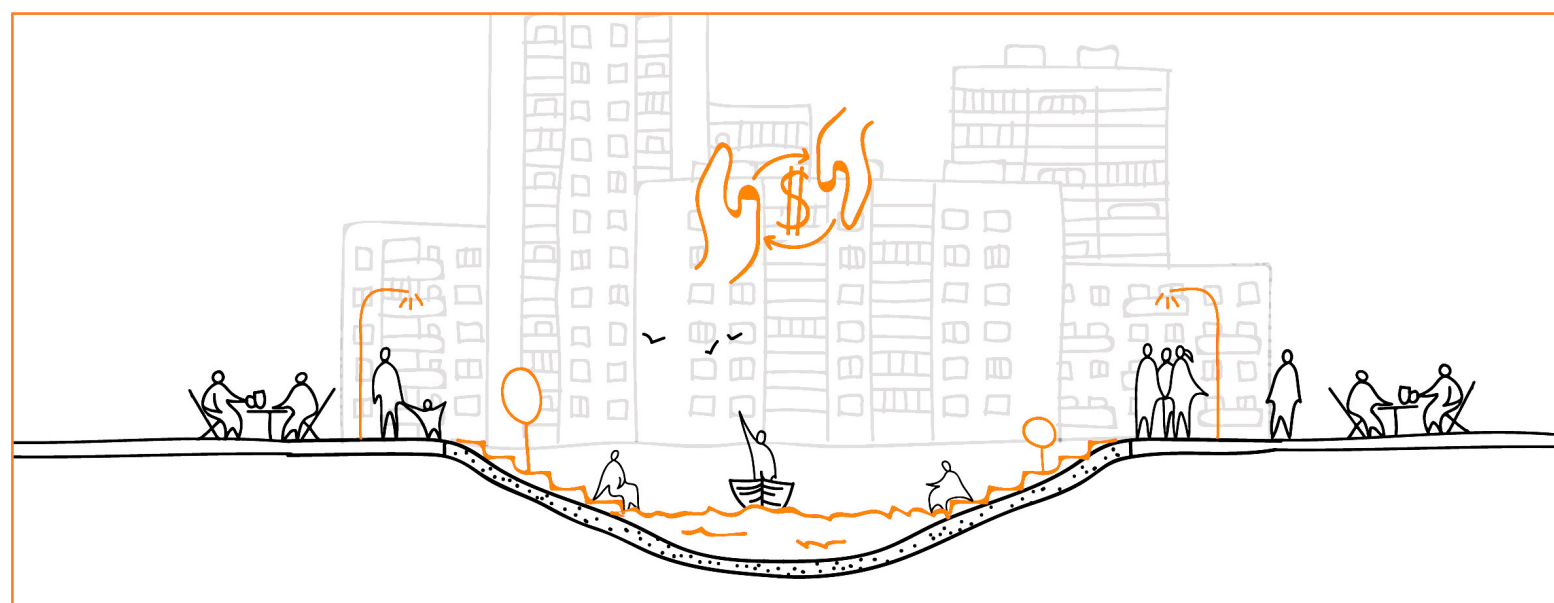
Existent - tipologia 2



Existent - tipologia 1



Regenerare



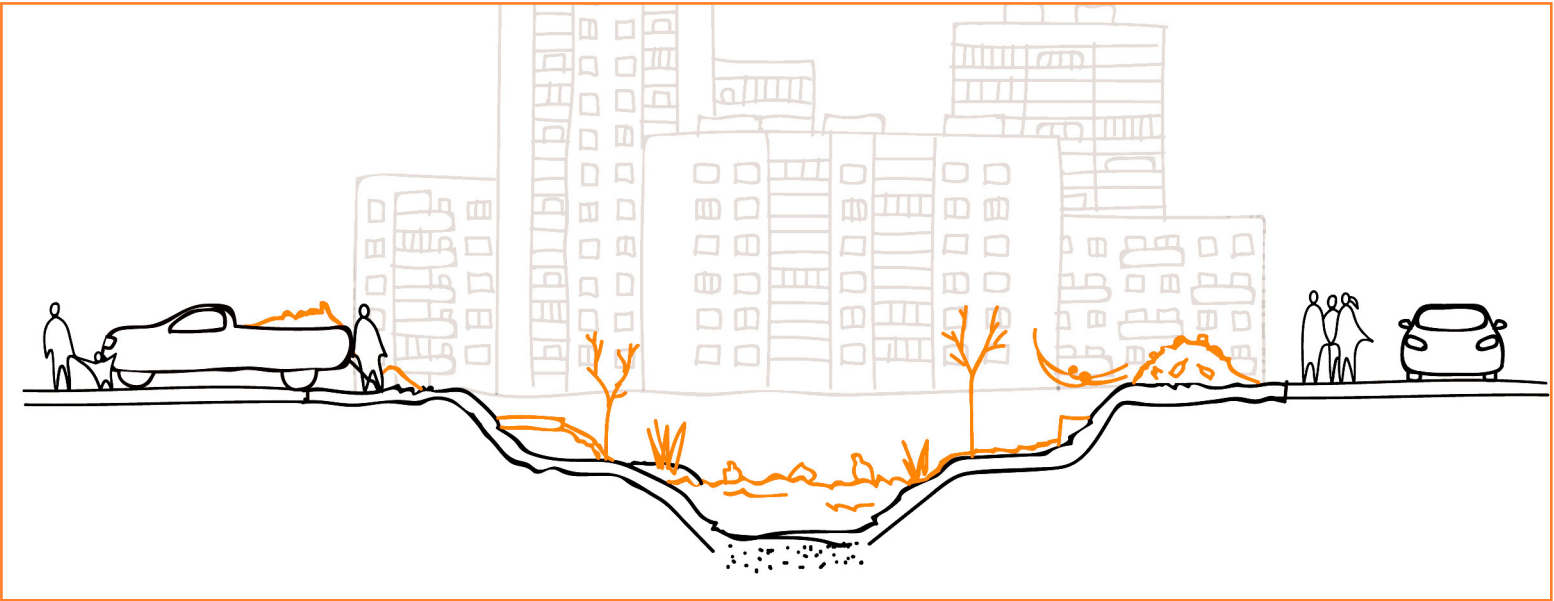
Regenerare

și cele antropice (calea ferată) au fost înglobate în țesutul urban al orașului, însă fără conexiuni care să asigure accesul de pe o parte pe cealaltă acestea reprezintă adevărate bariere și creează un efect de izolare a unor zone urbane precum: cartierele rezidențiale Nicolina, Galata, Socola sau Podu Roș. Pentru a remedia aceste probleme va fi nevoie de un set de proiecte pentru dezvoltarea de noi legături. În cazul celor două râuri, ele vor fi transformate din bariere în elemente reprezentative pentru infrastructura verde-albastră a orașului.

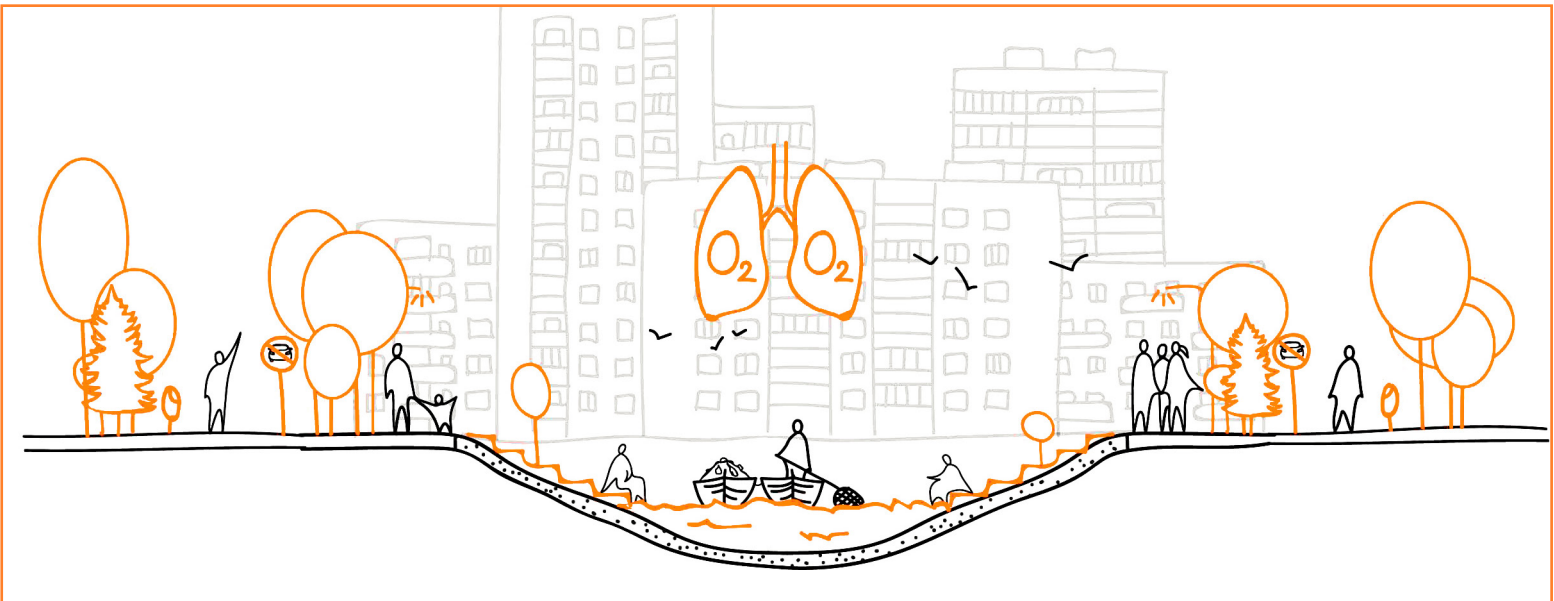
Malul râului Bahlui are potențialul de a deveni o nouă axă a orașului, o zonă de promenadă care pune la dispoziție legătura între zona Universității Politehnice Gheorghe Asachi, Platforma industrial de vest și cartierele rezidențiale Tătărași, Podu Roș, Alexandru cel Bun și Dacia. Bulevardele Regele Ferdinand și Regele Mihai trebuie să încurajeze deplasările active și transportul public, în detrimentul mașinii personale, pentru a reduce poluarea fonică și aerului de pe noua axă. Astfel, cele două părți ale orașului vor fi reconectate prin zone de agrement deosebit de atractive pentru locuitori dar și pentru vizitatori iar microclimatul urban va fi considerabil ameliorat.

Pentru a încuraja utilizarea acestui coridor urban și pentru a susține funcționalitatea sa, este esențială crearea unor zone de parcare inteligente la marginile axei, care să permită transferul facil către mijloace de transport sustenabile. De asemenea, este necesară integrarea spațiilor comerciale, de loisir și culturale, care să transforme malul Bahluiului într-un spațiu viu, atractiv atât pentru locuitori, cât și pentru turiști. Cafenele, terase, piețe de weekend, zone de sport în aer liber, teatre în aer liber sau zone expoziționale pot reda vitalitatea acestei zone uitate, transformând-o într-un adevărat magnet urban.

Reamenajarea Bahluiului nu este doar un proiect de mobilitate, ci o declarație de intenție: Iașul își dorește să devină un oraș al comunității, al echilibrului între dezvoltare și natură, între eficiență și calitate a vieții. Este momentul unei reconectări între cele două părți ale orașului, prin intervenții urbane care să aducă oamenii mai aproape de râu, de natură și unii de alții.



Existent - tipologia 3



Regenerare

Râul, precum și alte corpuri de apă, sunt locuri în care oamenii vor să petreacă timp. Crearea zonelor de agrement a fost adesea legată de prezența apei în peisaj. Ca exemplu pentru situația existentă avem malul drept al râului Bahlui, care deține o suprafață de cca 13 ha de spațiu verde și încă 7 ha pe suprafața malului adiacent. Reabilitarea acestei zone cu potențial conduce la creșterea calității locuirii în cartierele din proximitate și reprezintă o abordare sustenabilă și deloc intruzivă având în vedere fauna ce se regăsește în acest areal.

Malurile râurilor ar trebui să fie accesibile fizic și vizual pentru cetățeni și turiști de toate vârstele și toate categoriile de viață. Spațiile publice de înaltă calitate trebuie să asigure accesibilitate pentru persoanele cu handicap și continuitatea rutelor de agrement de pe malul râului, astfel că una dintre soluțiile SIDU de creștere a numărului de treceri peste râurile Nicolina și Bahlui, ar asigura o conectivitate sporită și o activare necesară a acestor maluri.

Acceptarea transformărilor este o condiție prealabilă pentru participarea rezidenților în procesul de revitalizare și de

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

Cel mai înalt nivel de acceptare socială este atins atunci când costul transformării și conservării zonelor revitalizate este împărțit. Acest obiectiv poate fi atins prin parteneriate publice-private.

Autoritățile locale trebuie să garanteze un proiect de înaltă calitate, dezvoltare teritorială, precum și sustenabilitate socială. Implicarea capitalului privat asigură rentabilitate economică și facilitează ritmul de dezvoltare a zonei. Dezvoltatorii privați ar trebui să fie obligați să partajeze costul modernizării spațiilor publice de pe malul apei. Coordonatorii procesului de revitalizare ar trebui să garanteze beneficii pe termen lung sub aspecte economice, sociale și ecologice.

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

Beneficiile cursurilor de apă din aglomerările urbane sunt reflectate în impactul asupra sănătății și asupra oamenilor: protecție contra zgomotului (nevoia umană de pace și de a fugi de sunetul străzilor aglomerate, care astăzi reprezintă o amenințare majoră pentru sistemul nervos uman), poluarea (zonele verzi de lângă râu pot absorbi praful orașului, fumul, mirosurile, purificând aerul), soarele (în zilele călduroase de vară, suprafața rece a apei și spațiile verzi creează cel mai bun mod de a vă proteja de temperaturi ridicate și de umiditate schimbătoare), îngheșuiala din oraș (pentru diferite vârste, suprafața amenajată a râului poate oferi caracteristici și conținut în cadrul țesutului urban). Calitatea înaltă a apei de suprafață este o condiție necesară pentru revitalizarea sustenabilă a zonelor de râu. Eliminarea surselor de poluare din zona bazinului trebuie urmărită îndeaproape împreună cu creșterea capacității de auto-curățare a corpurilor de apă.

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

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

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

naturale ar trebui să determine caracterul și sensul peisajelor de pe malurile unui râu. De asemenea, relicvele unui trecut industrial constituie un element integrant al identității zonelor de râu.

Experiența internațională a ultimelor decenii ne arată cât de prețuită este azi prezența unui râu în oraș, cât de intens este valorificată și cât de consecvent se recuperează potențialul fronturilor la apă pentru a conferi semnificație și identitate spațiului public. În condițiile în care orașului îi lipsesc acut astfel de spații, neglijarea râului este marca unui comportament anacronic.

Pentru a remedia aceste probleme va fi nevoie de un set de proiecte pentru dezvoltarea de noi legături. În cazul celor două râuri, ele vor fi transformate din bariere în elemente reprezentative pentru infrastructura verde-albastră a orașului.

Astfel, cele două părți ale orașului vor fi reconectate prin zone de agrement deosebit de atractive pentru locuitori dar și pentru vizitatori iar microclimatul urban va fi considerabil ameliorat.



tipologii

1.5 _ obiective istorice

Elementele de identitate locală sunt o resursă materială și imaterială care tinde să fie trecută cu vederea în contextul globalizării, însă aceasta poate reprezenta o bază solidă pentru construirea unui specific cu caracter de unicat care poate extinde bazinul demografic și geografic al celor care sunt atrași de aceste elemente.

Un număr de autori au discutat despre rolul patrimoniului cultural construit ca un catalizator al economiei și de dezvoltare a culturii. Această afirmație aduce în discuție rolul regenerării patrimoniului cultural ca o modalitate de a consolida unicitatea și distinctivitatea unui oraș.

Resursa de patrimoniu construit este o resursă importantă, în special, într-un bazin geografic încărcat de multiple valențe istorice precum județul Iași. Însă, asemenea multor altor elemente ale cadrului valoros construit din întreaga țară, necesitatea unor investiții de conservare a acestora este puternic resimțită pentru a asigura viitoarelor generații accesul la istoria locului. Scoaterea la lumină a elementelor arhitecturale ce datează de secole poate avea un impact pozitiv și asupra turismului de plăcere și relaxare, iar aceste puncte de atracție pot fi interconectate printr-o țesătură de spații publice care utilizează cele mai noi tehnologii pentru a aduce în atenția utilizatorilor spațiului o bucățică din memoria locului. Obiectivul face referire în special la restaurarea obiectivelor de patrimoniu construit și totodată la preservarea istoriei și a culturii în Zona Metropolitană Iași. În acest scop, se vor propune intervenții de restaurare, analiza diagnostic contribuind totodată la prioritizarea acestora, în funcție de gradul de degradare al clădirilor monument.

În următoarea declarație din cadrul “U.N. Habitat”, a fost subliniată importanța moștenirii culturale în orașele actuale:

„Drept urmare, este necesară o planificare pentru păstrarea și promovarea patrimoniului cultural, tangibil și intangibil, al comunităților care trăiesc în orașe, dat fiind faptul că moștenirea a avut un rol în modelarea identității orașului”. Această afirmație aduce în discuție rolul regenerării patrimoniului cultural ca o modalitate de a consolida unicitatea și distinctivitatea.”¹



¹ New life for historic cities, The historic urban landscape approach explained, UNESCO





Îmbunătățind calitatea spațiului public de la nivelul cartierelor se pot crea beneficii care vor depăși limitele fizice ale acestora, dat fiind faptul că prin ameliorarea caracteristicilor estetice și funcționale ale acestora se va putea observa un impact pozitiv asupra pieței imobiliare, a vieții sociale și a factorilor de mediu.

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

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

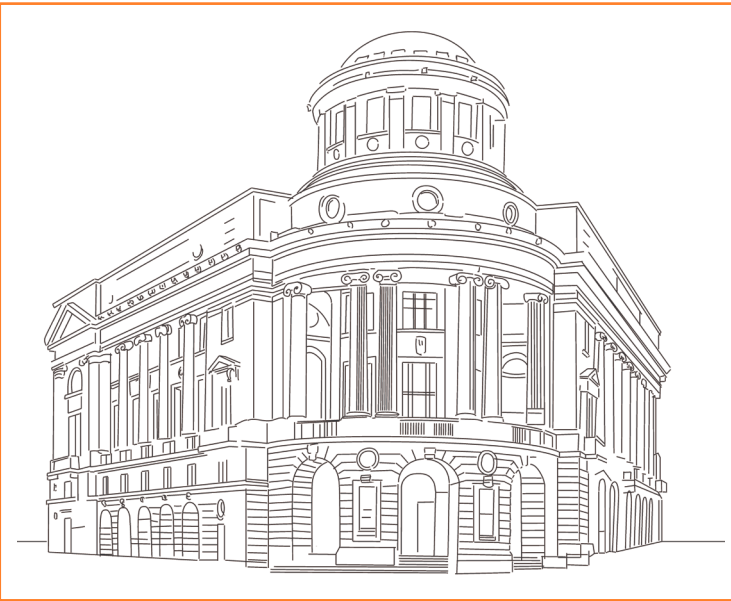
Moștenirea urbană ajută la crearea identităților naționale care le permit oamenilor să definească cine sunt și unde locuiesc. În al doilea rând, moștenirea urbană ar putea să-și asume importanța economică, deoarece oamenii doresc din ce în ce mai mult să refolosească zonele și clădirile istorice ca resurse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

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

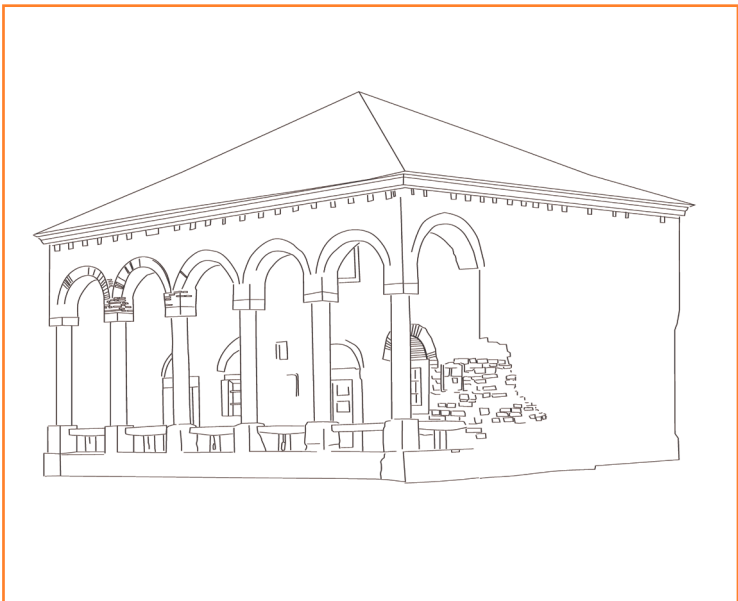
Deoarece utilizarea excesivă a materialelor de înlocuire poate afecta foarte mult caracterul unei structuri istorice, toate opțiunile de conservare ar trebui să fie explorate în amănunt

Înainte de utilizarea materialelor de înlocuire. Este important să ne amintim că scopul de a repara caracteristicile deteriorate și de a înlocui cele pierdute și ireparabile deteriorate este estetic (să se potrivească vizual cu ceea ce a existat, cât și să nu producă alte deteriorări). Din aceste motive, nu este cazul să acoperim materiale istorice cu materiale sintetice care să modifice aspectul, proporțiile și detaliile unei clădiri istorice și care să ascundă deteriorarea viitoare.

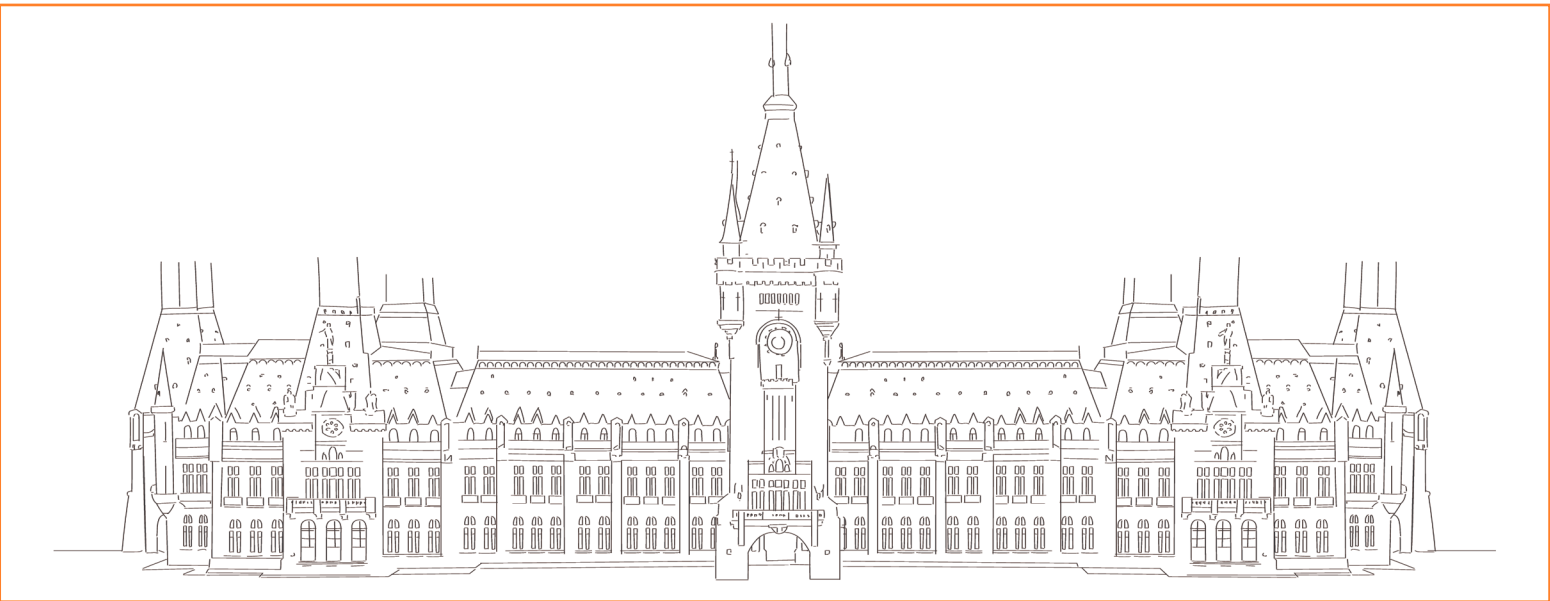
Unele materiale au fost utilizate cu succes pentru repararea unor caracteristici deteriorate, cum ar fi epoxii pentru umplerea lemnului, patch-uri de ciment pentru reparații de gresie sau piatră din plastic pentru reparații de zidărie.



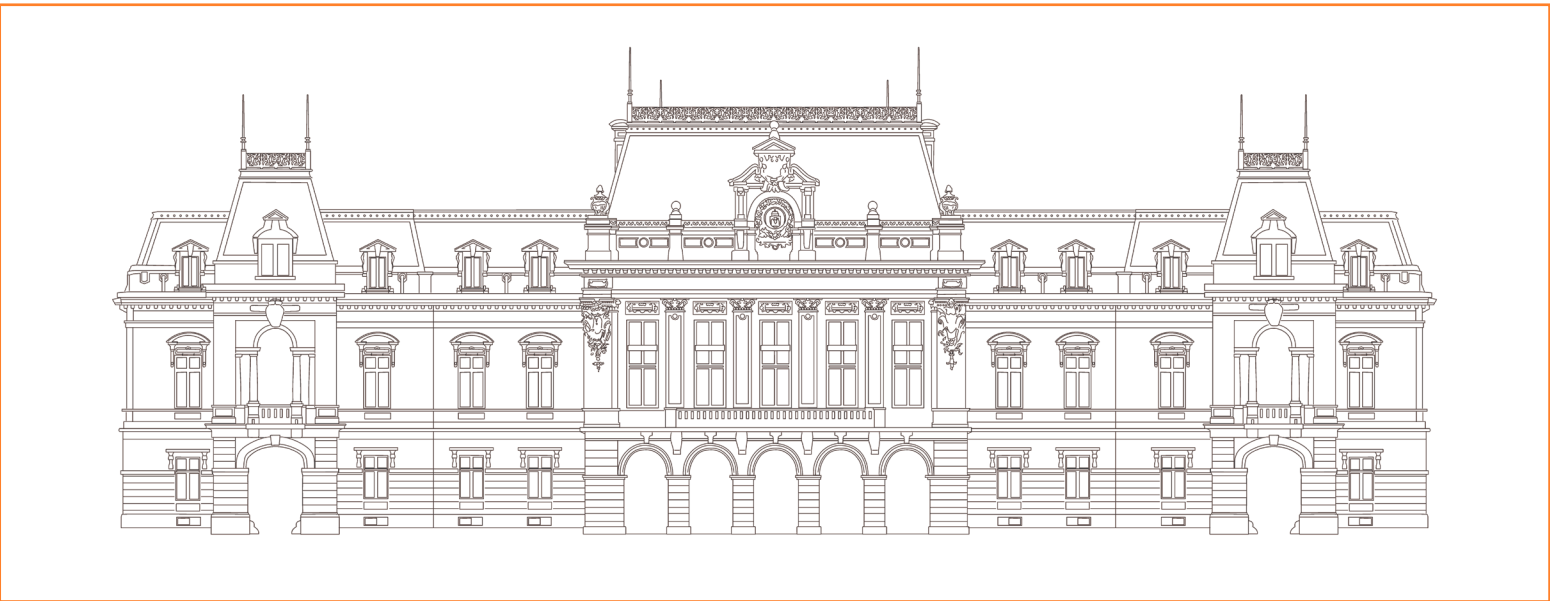
Biblioteca Centrală Universitară



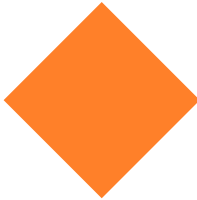
Casa Dosoftei



Palatul Culturii Iași



Primăria Iași



b.2

componente

2.1 _ spațiul pietonal

Spațiul pietonal este acea componentă de bază a spațiului public care îl face locuibil. În contextul schimbărilor climatice, spațiul pietonal joacă un rol esențial în asigurarea rezilienței orașelor prin îmbunătățirea confortului urban, reducerea efectului de insulă termică și promovarea mobilității sustenabile. Componentele sale – trotuarele, vegetația străzilor, fronturile clădirilor și funcțiunile publice sau private – contribuie semnificativ la calitatea vieții urbane și la adaptabilitatea mediului construit.

Trotuarele

Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită atât mobilitatea, cât și întreprinderea unor activități de petrecere a timpului liber și pentru a susține în general ideea de atractivitate a spațiului public. Partea neobstrucționată a unui trotuar este destinată mișcării. Un trotuar trebuie extins pentru a include zone de ședere, vegetație, infrastructură și alte elemente. În acest sens, accesibilitatea devine un criteriu esențial în proiectarea trotuarelor, întrucât spațiul public trebuie să fie deschis și utilizabil pentru toate categoriile de persoane, inclusiv cele cu mobilitate redusă, persoanele în vârstă sau părinții cu cărucioare. Asta presupune nu doar o lățime suficientă a trotuarului, ci și o suprafață plană, continuă, lipsită de obstacole și diferențe bruște de nivel, precum și rampe sau guri de acces bine integrate în peisajul urban.

Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor ar trebui bazate pe ideea generală de spațiu locuibil. Aceste obiective nu pot fi îndeplinite, spre exemplu, dacă se configurează un trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, care satisface doar parametrii minimali impuși de normele de proiectare. Lățimea unui trotuar trebuie decisă în concordanță cu tipul de stradă, densitatea urbană a zonei respective și nivelul de activitate pietonală anticipat. În locurile care concentrează un număr mai mare de persoane, cum sunt intersecțiile importante, zonele comerciale sau cele din apropierea stațiilor de transport public, trotuarele trebuie să fie semnificativ mai late pentru a răspunde cerințelor de mobilitate și confort. În plus, trebuie să asigure o experiență egală și demnă pentru toți pietonii, indiferent de nevoile sau capacitățile lor fizice.

Vegetația

Prezența arborilor contribuie substanțial la calitatea spațiului și a mediului înconjurător. Când se realizează dimensionarea

străzilor, trebuie luate în considerare spații pentru rânduri de arbori. Aceste alei trebuie să se conformeze infrastructurii tehnice și rețelei de utilități existente. Selecția speciilor de arbori trebuie adaptată în funcție de condițiile de mediu locale. Următorii factori trebuie avuți în vedere atunci când se evaluează condițiile locale de mediu: înălțimea și tipul clădirilor, conceptul istoric și local și calitatea zonei de înrădăcinare. Este posibil să se realizeze alei de arbori și pe străzi înguste, dar trebuie ținut cont de faptul că gradul de confort al pietonilor trebuie să rămână la un standard ridicat.

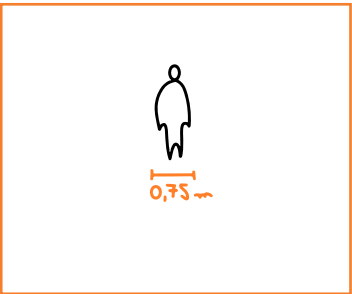
Fronturi active

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

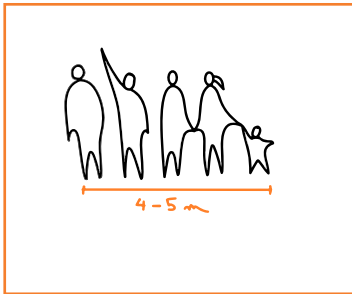
Un front stradal activ înseamnă că acolo se întâmplă mișcare, atât în interiorul, cât și în exteriorul clădirilor, și că serviciile, business-urile, cafenelele și restaurantele sunt localizate acolo. Cu alte cuvinte, spațiul din interiorul clădirilor este direct și permanent conectat cu spațiul public,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

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

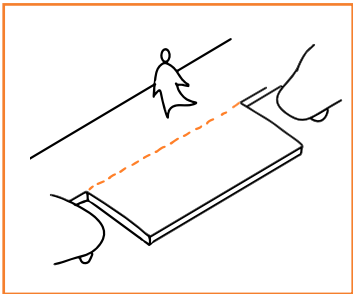




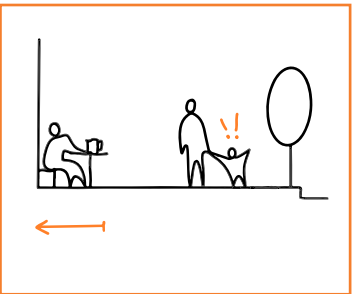
În spațiul public, lățimea
aferentă unui om este de 0,75 m.



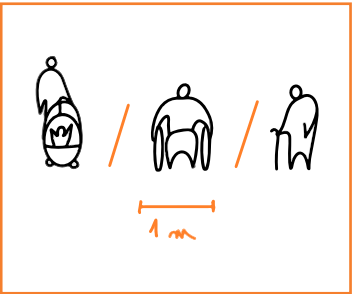
Pentru combinații de grupuri,
familii sau prieteni, de regulă se
folosește o dimensiune între 4
și 5 m.



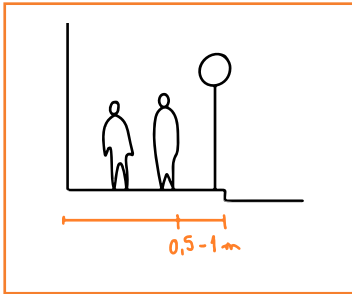
Dacă un trotuar este bordat de
parcări, este necesară realizarea
unor spații intercalate mai
ample, pentru a fragmenta
limita creată de mașinile
parcate.



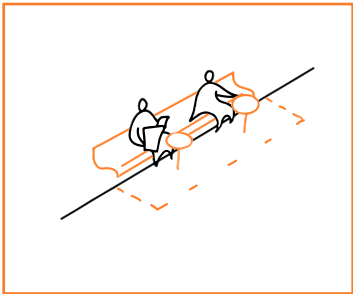
Pentru situațiile în care se decid
zone comerciale cu deschidere
către spațiul public, trebuie
ținut seama de dimensiunea
trotuarului pentru a permite
pietonilor să asimileze
informațiile aferente fațadelor.



Lățimea aferentă unui om cu
căruciorul / om în scaun cu roțile
/ un senior este de 1,00 m.



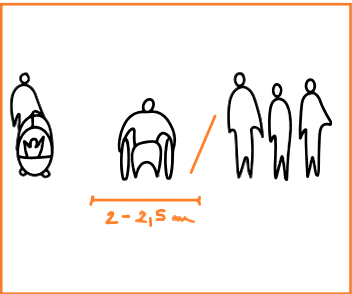
Pentru trotuare trebuie alocat
spațiu fiecărui element fizic ce
poate perturba fluxul pietonal.
Pentru semne de circulație este
nevoie de un spațiu tampon de
0,5 / 1 m.



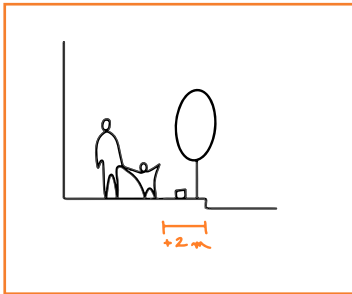
În anumite situații, pot fi
adăugate și mese de-a lungul
băncii (adâncimea totală de 1,20
m). Zona trebuie clar demarcată
și separată de restul trotuarului,
pentru a nu pune în dificultate
persoanele cu probleme de
vedere.



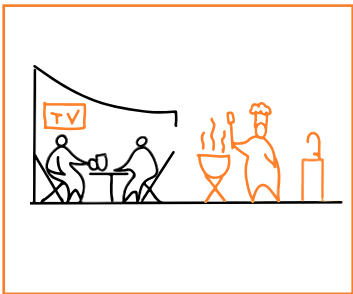
În parcurgerea spațiului public
este necesară instalarea
mobilierului urban ce activează
fațadele prin încurajarea unor
popasuri spontane.



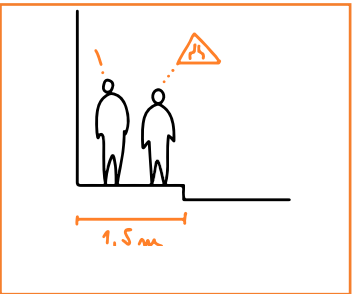
Pentru combinații de circulații
pietonale, este necesară o
dimensionare de 2 / 2,50 m.



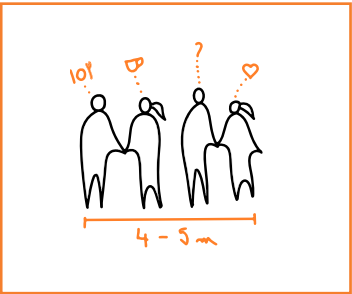
Pentru a separa trotuarul de un
spațiu verde, trebuie alocată
o bandă de cel puțin 2 m zonei
plantate, pentru ca aceasta
să permită dezvoltarea unei
vegetații consistente.



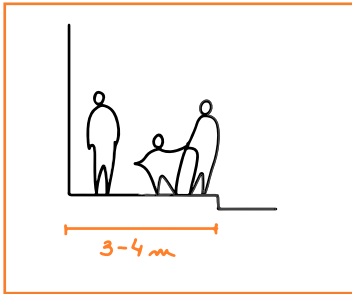
În cazul teraselor complexe,
cu bucătării exterioare, este
necesară utilizarea unui mobilier
flexibil, de dimensiuni reduse,
care să nu intre în conflict cu
fluxul pietonal.



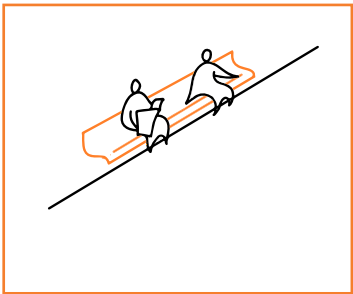
Dacă traficul impune îngustarea
trotuarelor, atunci acestea nu
trebuie să fie îngustate sub
1,50 m. Se admite și lățimea
de 1,20 m, dar doar în cazuri
excepționale.



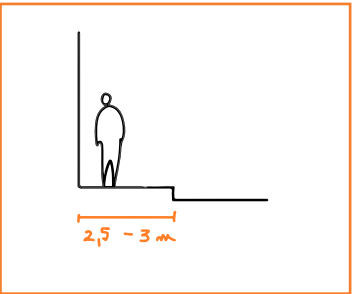
Pentru grupuri de oameni
ce necesită o parcurgere
a spațiului împreună, este
necesară o lățime minimă
cuprinsă între 4 și 5 m.



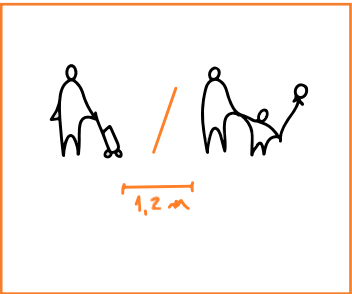
O dimensiune a trotuarului
pentru un flux mediu de oameni
se încadrează între 3 și 4 m.



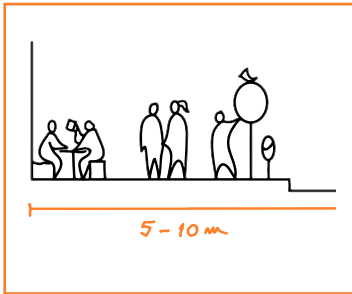
Băncile poziționate de-a lungul
fațadelor clădirilor contribuie
semnificativ la calitatea
spațiului. Ele nu ocupă foarte
mult loc (au o adâncime de
aproximativ 0,60 m) și, din
acest motiv, sunt potrivite
pentru aproape toate tipurile de
spații.



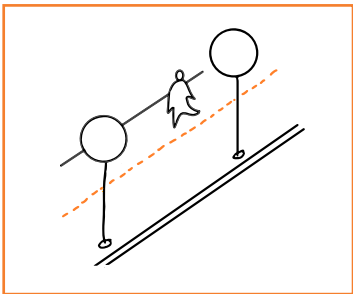
O dimensiune rezonabilă pentru
un trotuar care să permită și
mici variații poate ajunge la 2,50
- 3,00 m.



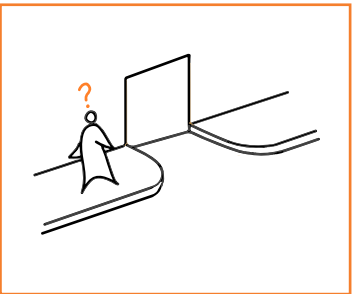
Pentru activități mai ample,
precum mersul cu trolerul sau
plimbarea cu un copil, este
necesară o lățime de 1,20 m.



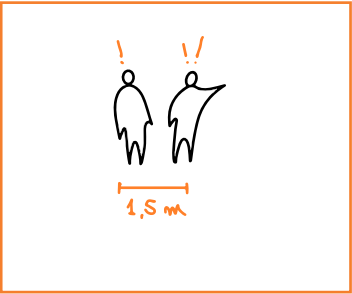
În cazul în care pe trotuar au
loc activități diverse (cafenele,
fluxuri pietonale, spațiu verde),
acesta trebuie să aibă o lățime
între 5 și 10 m.



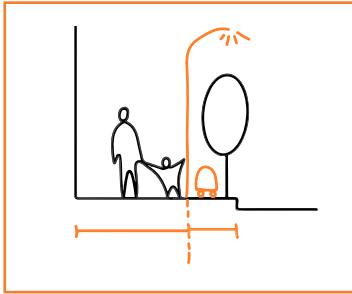
În cazul trotuarelor mărginite
de copaci, trebuie alocată atât
o zonă dedicată vegetației, cât
și o zonă dedicată circulației
pietonale.



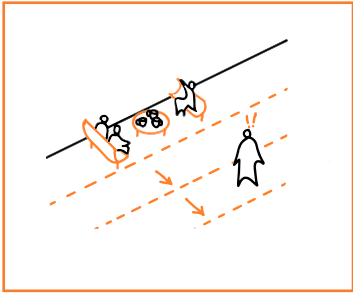
Atunci când se intervine asupra
căilor de circulație, trebuie luat
în considerare faptul că orice
întrerupere scade confortul
pietonilor și fragmentează
spațiul.



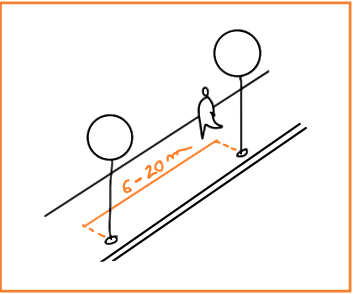
Pentru a permite interacțiuni
și conversații spontane, este
nevoie de o lățime de minim
1,50 m.



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



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



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



Cafenele și restaurante stradale

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

Dimensionarea și poziționarea obiectivelor de alimentație publică stradală trebuie să fie în concordanță cu contextul general, nu trebuie să fie determinate strict de interesele comerciale. Acestea trebuie să fie proiectate utilizând mobilier independent, poziționat direct pe pavimentul spațiului public. Structurile de închidere, chiar dacă sunt declarate ca fiind temporare, nu trebuie să fie permise.

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

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

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

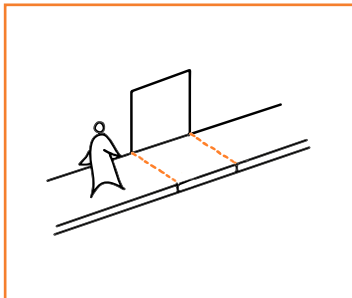
Mobilierul urban

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

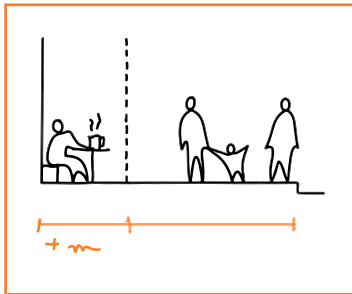
Mentenanța

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

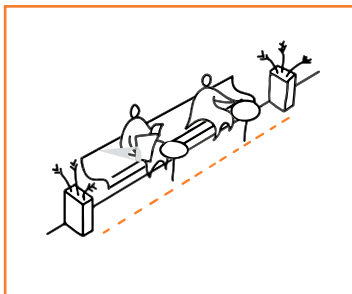
Continuitatea mișcării în spațiul public trebuie permanent asigurată. Acest lucru conservă un spațiu pietonal continuu, logic și omogen.Spațiul comun este gândit pentru pietoni cu activități legate de mișcare, cum ar fi mersul cu bicicleta, mersul cu rolele sau chiar călăritul în unele cazuri. Traficul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



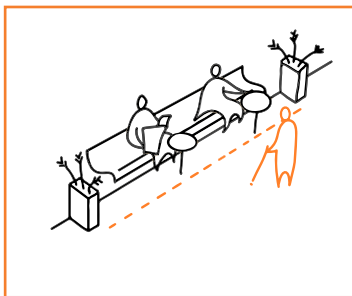
Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public se recomandă renunțarea la orice tip de întreruperi ale căilor de trafic pietonal.



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



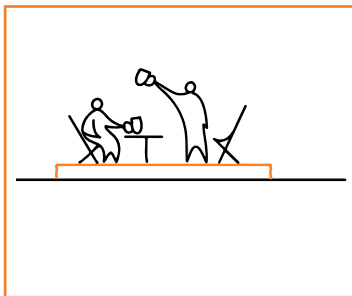
Zonele de relaxare și terasele situate de-a lungul unui traseu pietonal trebuie să țină cont și de necesarul de spațiu pentru persoanele cu dizabilități locomotorii.



Totuși, delimitările nu trebuie să interfereze cu circulația pietonilor.



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



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

b.2

componente 2.2 _ spațiul auto

Afluxul de vehicule asociat cu un indice de motorizare mai ridicat pune presiune pe infrastructura existentă, determinând necesitatea unor lucrări suplimentare de construcție și întreținere a drumurilor. Astfel de lucrări ar putea duce la emisii suplimentare de dioxid de carbon din activitățile de construcție și la creșterea consumului de energie pentru infrastructura legată de transport. În plus, pe măsură ce mai mulți locuitori optează pentru vehicule private, este posibil să existe mai puțin sprijin public sau cerere pentru alternative de mobilitate durabilă (de exemplu, transportul public, mersul pe bicicletă, mersul pe jos), împiedicând progresul local către reducerea emisiilor de carbon în sectorul transporturilor.

În acest context, este esențială introducerea unor politici active de descurajare a traficului auto în centrul orașului și promovarea transportului public ca alternativă viabilă și atractivă. O soluție eficientă este amenajarea unor parcări supraterrane gratuite la intrările în orașul lași, în special dinspre direcțiile de acces ale zonei metropolitane. Aceste parcări tip „park & ride” ar permite locuitorilor din comunele învecinate să își lase mașina în afara zonei centrale și să continue călătoria cu mijloacele de transport public. O astfel de măsură ar reduce semnificativ volumul de trafic motorizat din interiorul orașului, ar contribui la îmbunătățirea calității aerului și ar elibera spațiul urban pentru funcțiuni pietonale, culturale sau de recreere.

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

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

Măsurile de calmare a traficului implementate pe arterele principale permit o mișcare liberă și dezvoltarea unui peisaj urban locuibil. În acest context predomină mișcarea liniară și secțiunea stradală. Zonele care se doresc a fi pentru mers și petrecerea timpului liber sunt separate de cele pentru deplasarea cu autovehicule motorizate sau alte vehicule.

Zonele pietonale se rezumă deseori la nivelul trotuarelor de-a lungul străzilor. De obicei, bicicletele și mijloacele de transport în comun împart spațiul cu vehiculele motorizate. Cu un trafic calm, restricționat, este posibil să treci strada practic pe oriunde, însă este necesară o bună poziționare a trecerilor de pietoni, pentru un spațiu sigur.

Măsurile de calmare a traficului pe străzile importante permit dezvoltarea unui peisaj stradal locuibil și cresc calitatea spațiului în general. Volumul traficului motorizat este de obicei ridicat în zonă, având limita de viteză maximă de 50 km/h. O limitare a vitezei la 30 km/h ar putea fi implementată în zonele cu trafic pietonal.

Această măsură este, de asemenea, benefică întrucât previne accidentele dintre mașini și bicicliști. În anumite situații, pot fi implementate măsuri integrante, cum ar fi benzile de circulație comune.

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

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

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

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



componente

2.3 _ intersecții și traversări

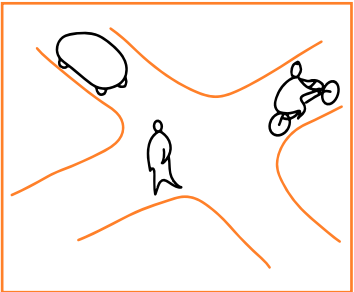
Dacă designul intersecțiilor și al traversărilor se dorește a fi integrat în contextul unui oraș primitiv și prietenos, trebuie să fie luat în calcul caracterul urban al locului, iar acesta trebuie să se reflecte în scară și formă. Luarea în considerare a acestui principiu va veni în sprijinul utilizatorilor mai vulnerabili și va promova activitățile care nu implică deplasare cu automobile în spațiile adiacente.

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

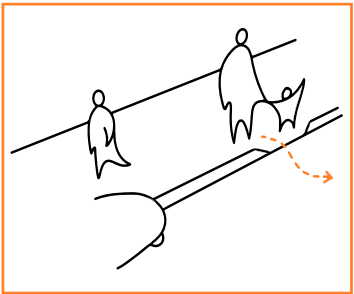
Infrastructura de transport „de mare viteză” și elementele sale fac parte dintr-un sistem de transport superior. Contactul ei cu mediul urban și cu spațiile publice înseamnă automat un impact între două scări diferite: cea a mediului văzut din mișcare, dintr-o mașină, și cea a omului. În legătură cu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

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

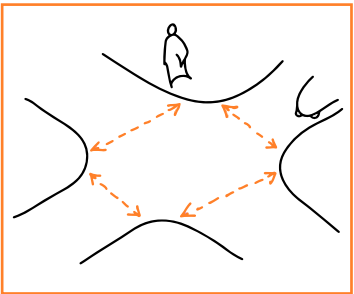
Zonele-tampon create din vegetație de-a lungul drumurilor pot fi definite și integrate folosind instrumente legate de peisaj (landscape). Aceste spații verzi reziduale sunt în momentul de față o locație populară pentru panouri publicitare mari, cum ar fi afișele de mari dimensiuni.



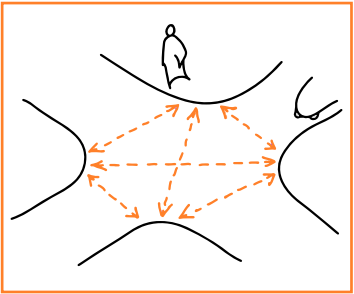
Intersecțiile trebuie configurate în așa fel încât să protejeze toți participanții la trafic, în special pietonii și bicicliștii.



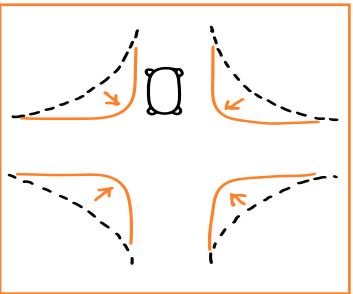
Deplasarea liberă în spațiu trebuie încurajată, chiar și atunci când traversarea se face în afara trecerilor de pietoni.



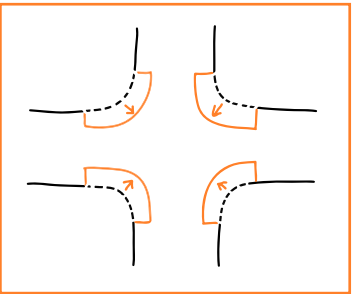
Toate intersecțiile trebuie marcate corespunzător, pe toate direcțiile de trecere.



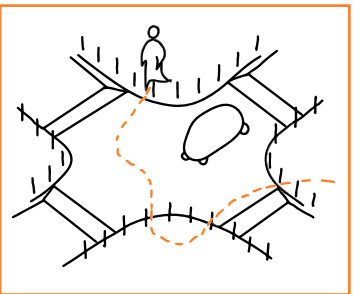
În cazul intersecțiilor cu trafic redus, pot fi luate în considerare și traversări în diagonală.



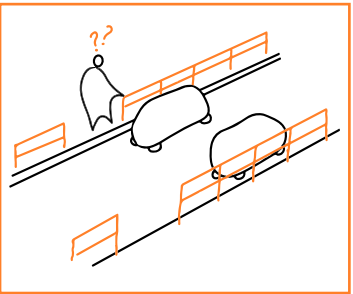
Spațiul carosabil din intersecții ar trebui redus cât de mult posibil, în așa fel încât să fie încurajat traficul pietonal.



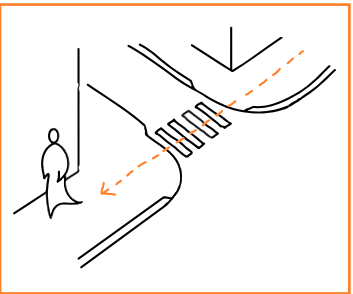
Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.



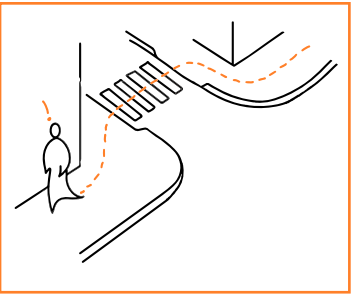
Pentru a reduce substanțial viteza în spații nepartajate, întreaga suprafață a unei intersecții poate fi ridicată la cota trotuarului.



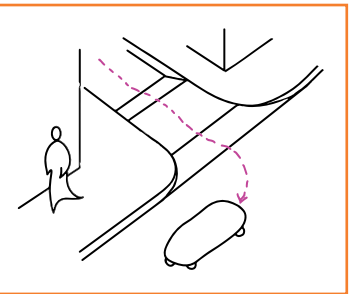
Utilizarea excesivă a gardurilor de protecție pentru zonele pietonale nu este recomandată. Acestea incomodează și blochează deplasarea liberă a pietonilor.



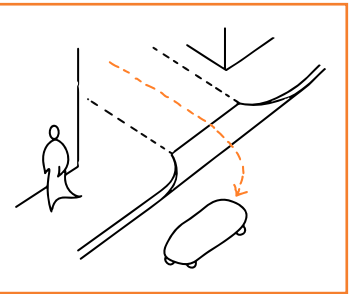
Trecerile de pietoni trebuie amplasate în funcție de fluxul pietonilor.



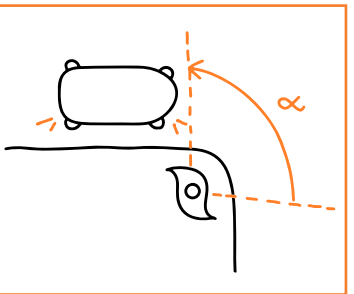
Orice tip de deviere a fluxului de pietoni nu este recomandată. Cu cât este mai departe trecerea de pietoni de fluxul firesc, cu atât circulația este mai îngreunată.



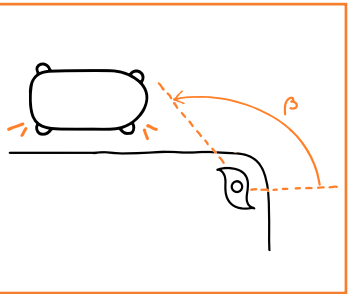
Trecerile în cazul străzilor cu trafic redus pot fi diminuate dacă o parte a carosabilului este ridicată la cota trotuarului.



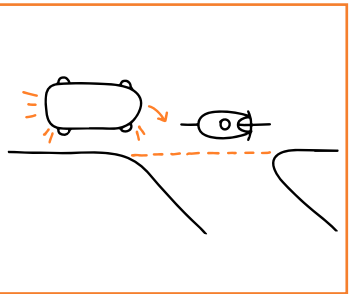
Conectarea la nivel cu o stradă principală, situată la o cotă diferită, este de preferat să fie făcută chiar în dreptul intersecției respective.



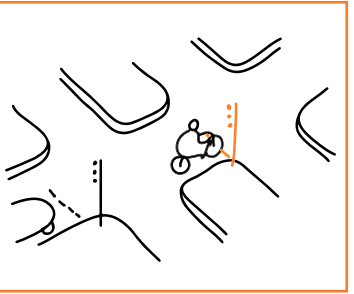
Cu cât raza de curbură într-o intersecție este mai mică, cu atât crește siguranța pietonilor, deoarece autovehiculele sunt forțate să încetinească.



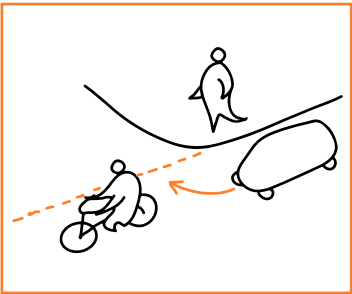
Cu cât raza de curbură într-o intersecție este mai mare, cu atât vehiculele tind să accelereze, iar siguranța pietonilor scade.



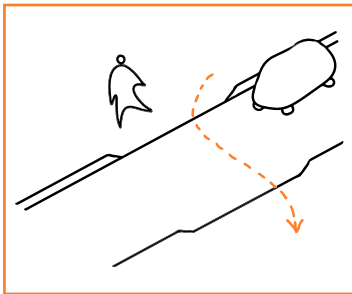
Străzile care încurajează traficul auto intens, fără a fi partajate în funcție de utilizatori, afectează siguranța pietonilor și a bicicliștilor.



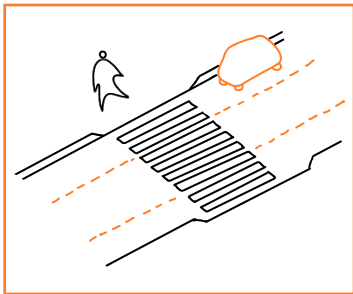
În cazul traseelor lungi, care necesită opriri dese, este necesar un sistem de semaforizare separat pentru infrastructura velo.



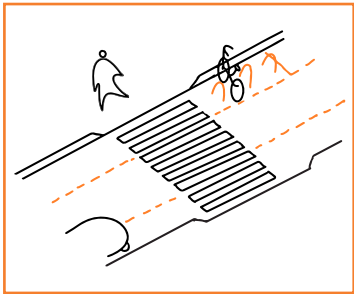
Străzile de tip „shared space” și razele mici de curbă contribuie la buna funcționare a unui spațiu public.



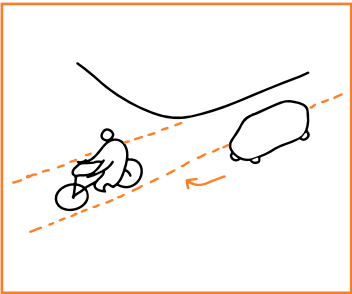
Pot exista traversări nesemnalizate în cazul străzilor cu trafic redus, dar trebuie ținut cont că în acest caz autovehiculele au prioritate.



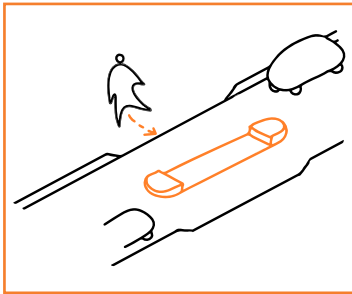
Parcarea mașinilor în imediata apropiere a trecerilor de pietoni nu trebuie permisă deoarece reduce considerabil vizibilitatea.



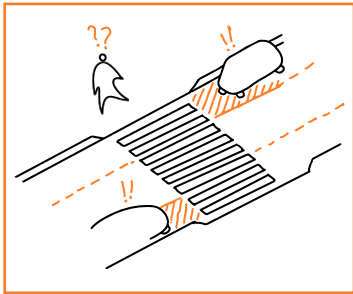
Zonele de protecție pentru trecerile de pietoni pot fi realizate din elemente fixe, de tipul parcărilor pentru biciclete.



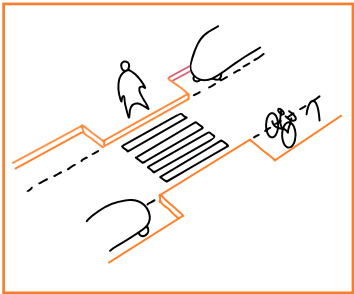
Pentru străzile cu trafic ridicat sunt necesare măsuri suplimentare de protecție pentru bicicliști. Acestea pot fi implementate prin marcaje rutiere suplimentare.



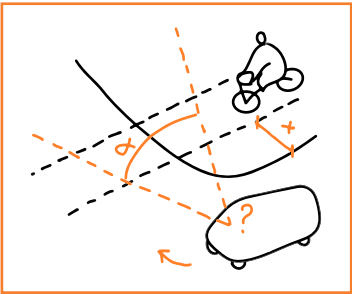
Orice element suport pentru pietoni impune automat o reducere a vitezei pentru mașini. Astfel de elemente pot fi poziționate chiar și în cazul trecerilor informale.



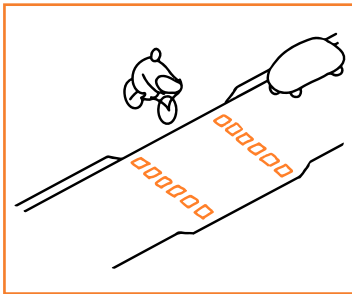
Marcajele pictate pe asfalt care interzic parcare a autovehiculelor reprezintă o soluție temporară, dar nu pot fi o soluție permanentă. De cele mai multe ori, acestea devin ineficiente cu trecerea timpului.



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



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



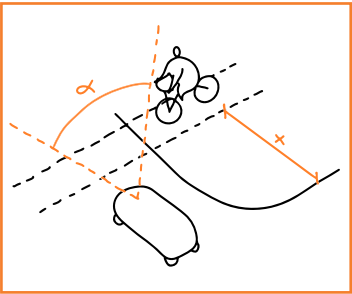
Pentru infrastructura velo pot exista treceri diferențiate, care nu sunt dedicate și pietonilor. Aceste treceri contribuie la coerența unui traseu dedicat bicicliștilor.



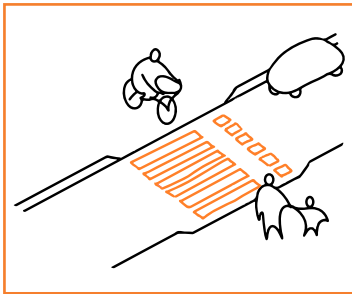
014 // LA, SUA



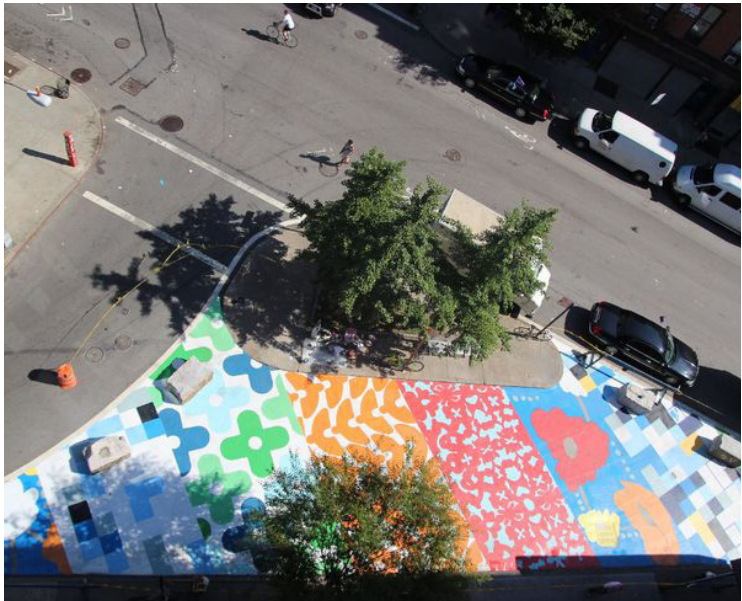
016 // Washington, SUA



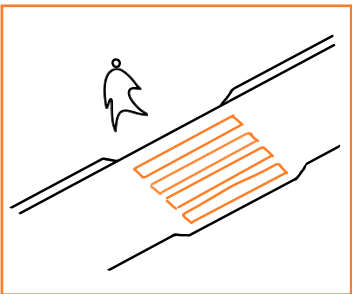
În implementarea pistelor de biciclete în intersecții trebuie impuse retrageri care să ia în calcul câmpul vizual al șoferilor.



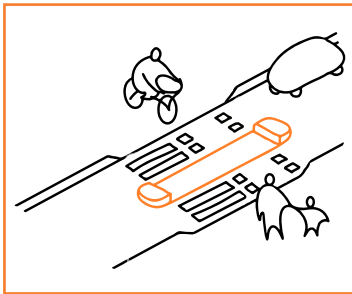
Dacă sunt implementate traversări combinate, atunci ele trebuie semnalizate suplimentar.



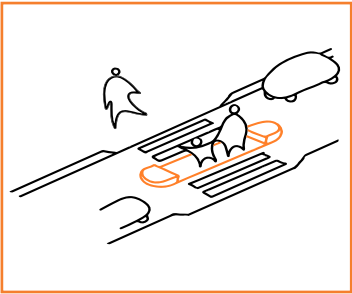
015 // Manhattan, SUA



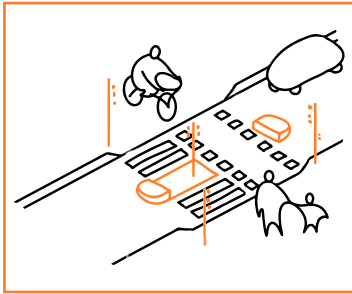
Trecerile de pietoni necesită ghidaje specifice care să protejeze cât mai mult deplasările pe jos.



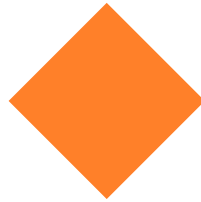
Chiar și în cazul traversărilor combinate, dacă străzile sunt cu trafic intens, atunci ar trebui gândite refugii care să permită traversarea în etape.



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.



b.2

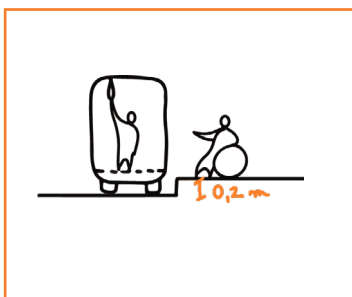
componente

2.4 _ spații aferente transportului în comun

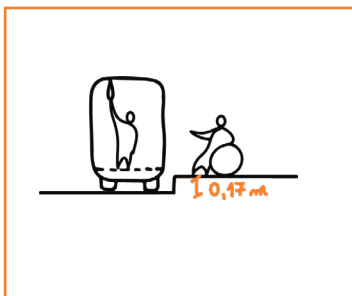
Stațiile de autobuz

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

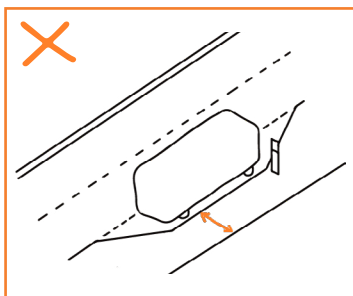
Trebuie pus accentul pe îmbunătățirea facilităților de transport în comun, datorită faptului că acestea contribuie la constituirea unui cadru urban mai plăcut și îndeamnă oamenii să aleagă utilizarea transportului în comun în detrimentul automobilelor personale. Stațiile ar trebui să fie parte din arhitectura spațiului, vizibile și accesibile.



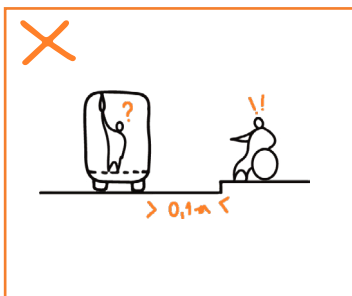
20 cm
Înălțime recomandată pentru acces în mijloace de transport în comun.



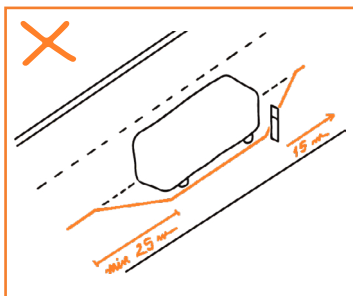
17cm
Înălțime parțial recomandată pentru acces în mijloace de transport în comun.



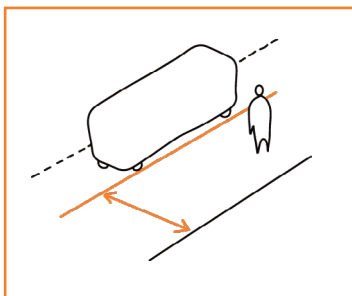
Retragerile destinate staționării autobuzelor eficientizează traficul, dar nu și calitatea spațiului public. Prioritar este confortul utilizatorilor transportului în comun.



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



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



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

b.2

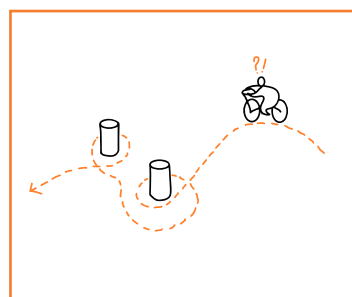
componente

2.5 _ infrastructura velo

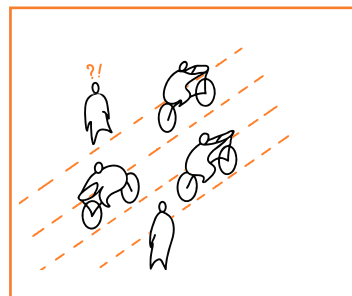
Infrastructura velo sporește siguranța deplasării cicliștilor în spațiile publice. Planul de Acțiune pe Tranziție la Neutralitate Climatică al Iașiului include punerea în aplicare a „Iași Velo City”, un sistem automatizat de închiriere a bicicletelor implementat în tot orașul pentru a oferi acces convenabil la biciclete pentru utilizare pe termen scurt. În plus, acțiunea implică extinderea benzilor și a pistelor metropolitane pentru biciclete, în vederea îmbunătățirii conectivității între diferitele părți ale zonei metropolitane.

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

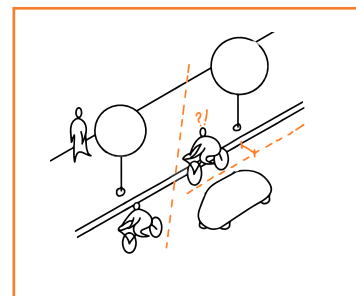
Cicliștii sunt, în esență, șoferi, iar bicicletele vehicule nemotorizate. Bicicletele folosesc, de obicei, strada, nu trotuarul, cicliștii împărțind spațiul cu ceilalți șoferi. Măsurile implementate trebuie concentrate pe sporirea siguranței și protejarea pietonilor.



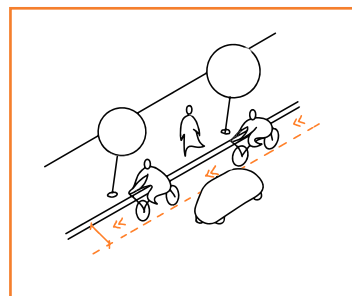
Pentru infrastructura velo trebuie întotdeauna planificate trasee coerente, fără întreruperi, care să respecte un parcurs firesc prin oraș.



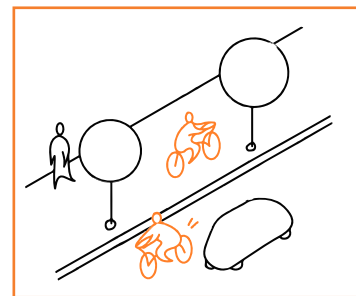
Atunci când se planifică traseele de bicicliști, ele nu trebuie să interfereze cu traseele pietonale și să perturbe deplasarea pe jos.



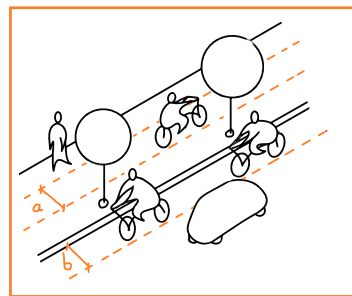
Lățimea minimă a unei benzi pentru bicicliști realizată în zona carosabilă trebuie întotdeauna respectată. Dacă lățimea străzii nu permite inserția unei benzi dedicate, este de preferat ca spațiul să nu mai fie deloc marcat și să fie tratat la comun, pentru ambele mijloace de transport.



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



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



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



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

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

A line drawing of a car on a road. The car is oriented horizontally. Below the car, two orange dimension lines are shown. The first dimension line is parallel to the car's length and is labeled '4.5 m'. The second dimension line is parallel to the car's width and is labeled '2.5 m'. In the background, there is a person standing and a tree. The road is represented by two parallel lines.

A diagram showing a car and a person on a horizontal road. The car is on the left, and the person is on the right. Below the road, there are two orange double-headed arrows indicating distances. The first arrow, from the front of the car to the person, is labeled $4,5\text{ m}$. The second arrow, from the back of the car to the person, is labeled $9,5\text{ m}$.

A line drawing of a road scene. A car is in the foreground, and a pedestrian is walking on the sidewalk. Dashed lines indicate a path or boundary.

A line drawing of a car on a road. In the background, there is a large sphere on a stand and a bell-shaped object with a star-like shape next to it. The drawing is simple and schematic.

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



componente

2.7 _ locuri de joacă

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

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

Locurile de joacă sunt unele dintre cele mai frecvente proiecte de spații publice și mare parte din fondurile publice ar trebui investite în ele. Când se proiectează un loc de joacă, ar trebui luate în calcul criterii cum ar fi costurile mici de mentenanță, durabilitate, rezistență la vandalism, siguranța utilizatorilor și protecția față de trafic. Atât componentele individuale, cât și întreg ansamblul locului de joacă ar trebui divizate pe categorii de vârstă. Se depun eforturi foarte mari în asigurarea siguranței și durabilității locurilor de joacă, ducând în același timp la izolarea copiilor față de experimentarea lumii reale. Selecția amplasamentului locurilor de joacă ar trebui să ia mereu în considerare compoziția spațială și caracterul zonei în care se situează.

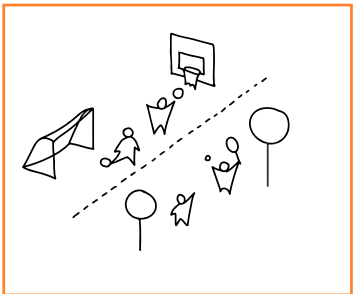
Un aspect adesea neglijat, dar deosebit de important, este dotarea locurilor de joacă cu facilități esențiale pentru confortul și sănătatea utilizatorilor. Prezența unor toalete publice salubre este indispensabilă, mai ales în cazul spațiilor frecventate zilnic de copii și părinți. Lipsa acestora limitează timpul petrecut în aer liber și poate duce la situații inconfortabile sau chiar insalubre.

În plus, trebuie asigurate surse de apă potabilă pentru hidratare, mai ales în sezonul cald, și zone umbrite – fie prin vegetație, fie prin structuri construite – pentru a proteja copiii de expunerea excesivă la soare. Aceste elemente contribuie nu doar la bunăstarea fizică a utilizatorilor, ci și la transformarea locurilor de joacă în spații primitoare, accesibile și sustenabile din punct de vedere social și ecologic.

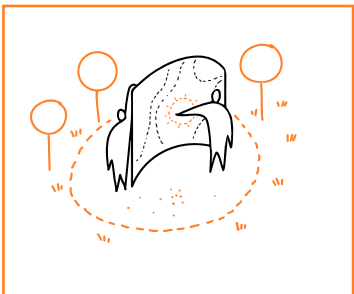
Prin urmare, o abordare cuprinzătoare în proiectarea locurilor de joacă trebuie să depășească simpla instalare a unor echipamente ludice și să includă toate condițiile necesare unui spațiu public de calitate: siguranță, funcționalitate, confort și accesibilitate.

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

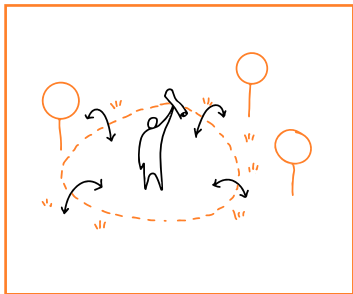
Configurația, proporțiile și capacitatea locurilor de joacă trebuie să răspundă caracterului zonei în care se amplasează. Spațiul public trebuie să ofere locuri în care copiii să se poată juca, iar aceste locuri trebuie amplasate în cadrul construit cu sensibilitate și atenție. Acest lucru poate fi atins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



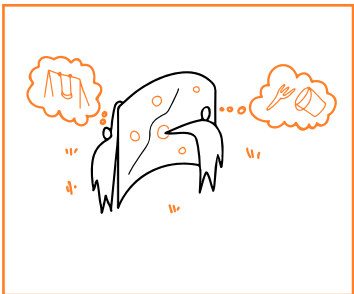
Rolul locurilor de joacă este acela de a încuraja libertatea copilului și autocunoașterea.



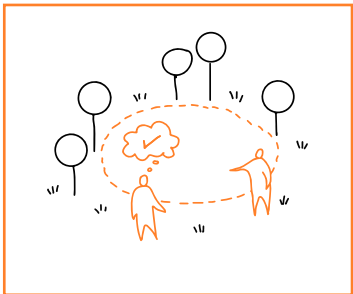
Locurile de joacă ar trebui integrate în amenajarea generală a spațiului public.



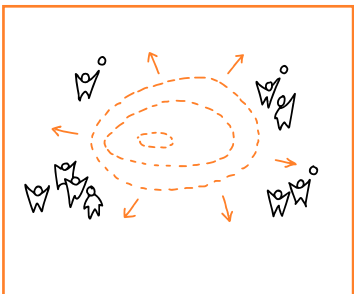
Amenajarea locului de joacă trebuie să mimeze spațiul înconjurător și să utilizeze materiale locale, inclusiv vegetație locală.



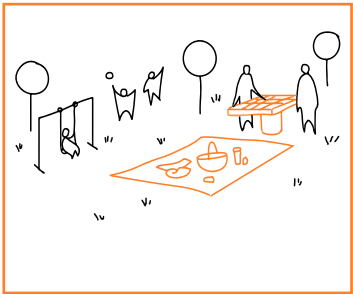
Când se alege amplasamentul pentru un loc de joacă, trebuie analizate contextul urban și dorințele locuitorilor.



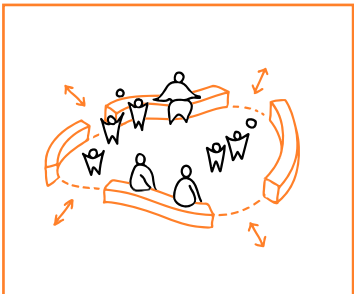
Siguranța este prioritară și din acest motiv fiecare echipament trebuie să aibă o certificare încă din timpul proiectării.



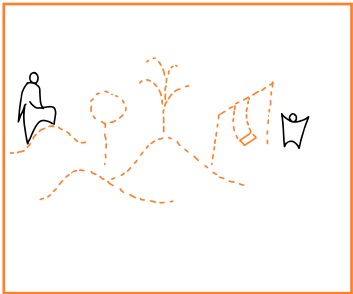
Scara amenajărilor trebuie adaptată la context. Proporțiile, zonificarea și capacitatea locului de joacă trebuie să reiasă din caracteristicile sitului ales.



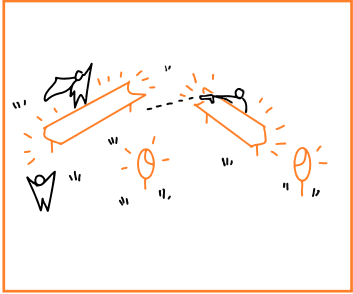
Pentru a integra comunitatea locală, locurile de joacă trebuie să atragă persoane din mai multe categorii de vârstă. În amenajare, trebuie integrate mese de picnic, jocuri pentru toate vârstele și locuri de ședere.



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



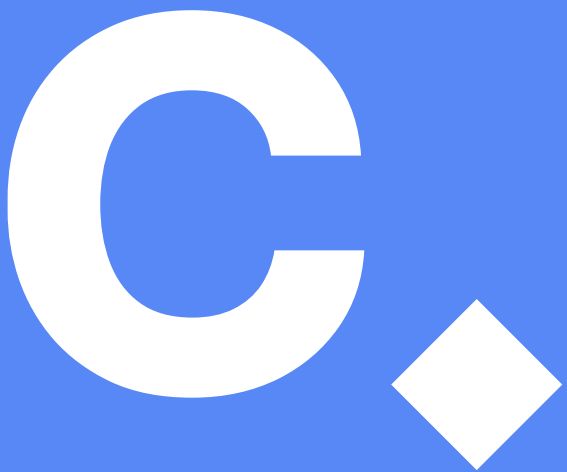
În alegerea echipamentelor se recomandă colaborarea cu firme dedicate acestui segment. Echipamentele trebuie să dezvolte imaginația copiilor.



Toate echipamentele necesită o robustețe ridicată, atât pentru a proteja copiii, cât și pentru a rezista în timp la uzura specifică locurilor de joacă.



017 // Lugano, Elveția



// regulile de proiectare urbană	
C.1 materialitate si suprafețe	
1.1 _ pavimente	
1.2 _ spații cu circulații auto	
1.3 _ limite și delimitări între suprafețe	
1.4 _ materialele și suprafețele elementelor utilizate	
C.2 elemente de vegetație	
2.1 _ rânduri, alei sau grupuri de arbori	
2.2 _ arbuști și plante erbacee	
2.3 _ peluze	
C.3 elemente de trafic și infrastructură tehnică	
3.1 _ elemente și semne de trafic	
3.2 _ elemente temporare de control trafic	
3.3 _ utilități subterane	
3.4 _ utilități supratere	
3.5 _ managementul apelor pluviale	
C.4 iluminat	
4.1 _ iluminat stradal	
4.2 _ iluminat arhitectural	
C.5 mobilier urban	
5.1 _ locuri de ședere	
5.2 _ standuri de biciclete	
5.3 _ coșuri de gunoi	
5.4 _ stații pentru mijloace de transport în comun	
5.5 _ obiecte cu apă	
5.6 _ elemente informative	
5.7 _ ceasuri stradale	
5.8 _ bariere	
C.6 construcții și facilități pentru servicii	
6.1 _ chioșcuri	
6.2 _ info point-uri	
6.3 _ toalete publice	
6.4 _ puncte de pază	
6.5 _ intervenții temporare	
C.7 mobilitate și acces	
7.1 _ scări, poduri, pasarele și accesuri subterane	
7.2 _ accesuri în parcaje subterane	
7.3 _ facilități pentru persoane cu dizabilități	
C.8 publicitate stradală	
8.1 _ reclame de mari dimensiuni	
8.2 _ reclame integrate în mobilierul urban	
8.3 _ reclame culturale	
8.4 _ firmele luminoase și neluminoase	
C.9 arta în spațiile publice	

// reguli de proiectare urbană

Această secțiune discută elementele care constituie, definesc și dezvoltă un spațiu public în contextul schimbărilor climatice. Modul în care aceste elemente sunt concepute, reabilitate, regândite joacă un rol covârșitor în creșterea calității vieții în oraș. În fața provocărilor climatice tot mai acute, adaptarea orașelor prin soluții sustenabile devine imperativă.

Intervențiile asupra unui spațiu public sau semi-public pot fi implementate atât de către actori publici, cât și de către actori privați. Această secțiune se adresează ambelor categorii de actori. Indiferent dacă intervențiile sunt punctuale și minore, nefiind nevoie de documentații tehnice aparte, sau dacă aceste intervenții sunt mai complexe și presupun elaborarea unor documentații tehnice (studii de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenții, proiecte tehnice) sau organizarea unor concursuri de soluții, principiile descrise în această secțiune vor fi de folos. Aceste principii pot ghida modul în care se înfăptuiesc intervențiile punctuale, precum și modul în care este elaborată o temă de proiectare, o temă de concurs, precum și documentațiile tehnice în sine.

Secțiunea este structurată modular, cu sub-capitole scurte, menite a fi parcurse rapid în funcție de informația căutată. Sub-capitolele includ atât informații generale, cât și informații particulare. Acolo unde este cazul, referiri vor fi făcute la cadrul legislativ național sau local, relevant pentru subiectul abordat, în acord cu prioritățile strategice europene care țin de tranziția către neutralitatea climatică.. Principiile discutate nu sunt exhaustive și pot fi completate cu analize adiționale și mai detaliate, în funcție de nevoi. Aceste principii oferă o bază solidă pentru o administrare mai eficientă a spațiului public, contribuind în același timp la creșterea rezilienței urbane în fața schimbărilor climatice.



Aspectul elementelor de cadru urban este important, dar mai important este modul în care aceste elemente influențează calitatea generală al unui spațiu public.

c.1

materialitate și suprafețe

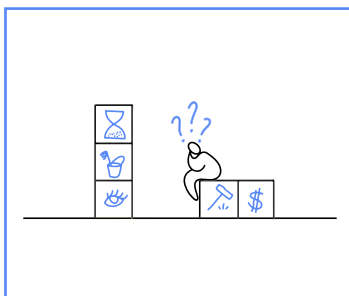
Materialele și suprafețele utilizate în amenajarea spațiilor publice influențează profund atât funcționalitatea, cât și caracterul estetic și identitar al acestora. Alegerea lor trebuie să țină cont de contextul local – geografic, istoric, cultural și social – și să reflecte specificul locului. Utilizarea materialelor locale sau reciclate nu este doar o decizie sustenabilă, ci și una care susține continuitatea vizuală și integrarea armonioasă în peisajul urban existent.

Materialele bine alese contribuie la coerența intervențiilor arhitecturale și la integrarea lor firească în țesutul urban. Este esențial ca noile intervenții să nu imite stiluri istorice într-un mod superficial, ci să respecte principiile de conformare ale structurilor tradiționale. O combinație între materialele tradiționale și tehnologiile contemporane permite o interpretare modernă a valorilor locale, fără a compromite autenticitatea.

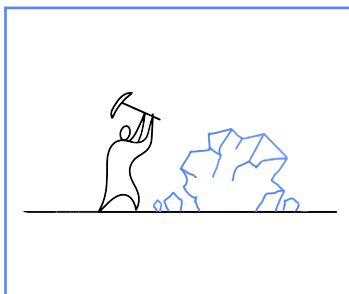
Pe lângă componenta simbolică și estetică, materialele din spațiul public joacă un rol important în experiența senzorială a utilizatorilor – influențând percepția vizuală, tactilă, auditivă și chiar olfactivă. Textura, culoarea, capacitatea de absorbție sau reflecție a luminii influențează luminozitatea și atmosfera locului. Suprafețele destinate șederii, de exemplu, trebuie să fie plăcute la atingere, stabile termic și sigure în utilizare. Calitatea vizuală și structurală ridicată este esențială pentru durabilitatea și confortul spațiilor.

Un aspect adesea neglijat, dar esențial, este modul în care materialele sunt combinate. Interacțiunile dintre diferite tipuri de suprafețe și tratamentul zonelor de contact dintre ele trebuie proiectate cu atenție, pentru a asigura o tranziție coerentă și durabilă. Suprafața de călcare din spațiile publice – adesea percepută ca o simplă infrastructură funcțională – este, de fapt, o „fațadă orizontală” a orașului și merită același nivel de grijă și rafinament ca o fațadă verticală de clădire.

În concluzie, materialele din spațiul public nu sunt simple elemente de construcție, ci componente esențiale ale identității urbane, ale confortului cotidian și ale calității experienței spațiale. Alegerea și punerea lor în operă trebuie să reflecte atât respectul față de loc, cât și o viziune contemporană și sustenabilă asupra orașului.



În alegerea materialelor și a suprafețelor, trebuie să se țină cont de echilibrul între estetică, rezistență, durabilitate, întreținere ușoară, reparație facilă și un preț bun.



Ar trebui folosite prioritar materiale obținute din surse locale, care susțin caracterul și economia locală. Materialele de import ar trebui folosite doar în cazuri foarte bine justificate.



materialitate și suprafețe

1.1 _pavimente

Tipurile de suprafețele trebuie să fie proiectate ca parte a conceptului arhitectural general al spațiului. Calitatea suprafețelor din spațiile publice afectează estetica spațiului, contribuie la calitatea mișcării, precum și la sentimentul de siguranță și de confort, având astfel un impact major asupra deciziei unei persoane de a-și petrece timpul în acel spațiu.

Materialele și suprafețele au așadar capacitatea de a transmite informații utile orientării, contribuind în același timp la organizarea naturală a activităților în acel spațiu. Cât despre plăcerea utilizării spațiului, siguranța și funcționalitatea sa, este foarte important ca proiectanții să verifice textura, înclinația, stabilitatea la variațiile de temperatură și aderența suprafețelor. Mai mult, alegerea materialelor, în special pentru căile de rulare, influențează, de asemenea, nivelul de zgomot din zonă.

Alegerea materialelor și a suprafețelor depinde întotdeauna de modul în care se utilizează spațiul public și de amplasarea lui în oraș. În centrul istoric și în zonele construite protejate, ea este influențată și de protecția monumentelor. Astfel, proiectanții trebuie să aibe grijă atât la alegerea unor suprafețe adecvate, cât și la modalitățile și posibilitățile de întreținere regulată a spațiilor publice.

Clasificarea suprafețelor de călcare

Pentru scopurile manualului de față, suprafețele sunt împărțite în următoarele două categorii:

suprafețele pietonale căile de rulare

Cerințele privind capacitatea, organizarea deplasărilor și siguranța utilizatorilor diferă pentru fiecare categorie în parte. De exemplu, suprafețele pietonale sunt proiectate în principal pentru a fi confortabile, în vreme ce durabilitatea căilor de rulare trebuie să corespundă volumului de trafic, iar materialele trebuie alese în funcție de tipul de autovehicul. În cadrul unui spațiu public, alegerea structurii și a culorii materialelor trebuie armonizată cu atmosfera sa generală. O combinație de prea multe tipuri de materiale, modele și culori va genera un spațiu fragmentat și confuz. Combinațiile

corespunzător alese oferă senzația de spațiu calm, cresc gradul de lizibilitate și, prin urmare, reduc nevoia de măsuri de protecție suplimentare, de tipul barierelor, diferențelor de nivel și indicatoarelor de circulație. În zonele în care anumite suprafețe nu pot fi diferențiate la același nivel, linia de demarcație trebuie să corespundă regulilor detaliate în subcapitolul care tratează suprafețele ca limită între două spații.

Alegerea suprafeței

Un pavaj din piatră de calitate superioară este potrivit pentru centrul istoric și în anumite zone reprezentative ale orașului. Păstrarea și reînnoirea pavajelor istorice este necesară. Pentru a le crește confortul, pavajele pot fi completate cu alte suprafețe adecvate, care trebuie însă realizate din elemente de calitate comparabilă sau superioară, dar numai pe baza unui concept arhitectural aprobat pentru întregul spațiu. În astfel de cazuri, trebuie respectate de fiecare dată principiile de protecție a monumentelor istorice. În restul orașului, caracterul spațiului și modalitatea lui de folosire trebuie urmate întotdeauna îndeaproape.

Montarea pavajelor din piatră

Pavajele din piatră montate pe suprafețe mici și mijlocii ar trebui țesute, respectând regula celor trei rosturi care se întâlnesc într-un singur punct. Pavelele trebuie așezate întotdeauna perpendicular pe direcția de mișcare. Grosimea rosturilor și materialul de rostuire trebuie să reziste la aspirarea suprafețelor. De asemenea, din cauza riscului de îngheț și a deformărilor produse, apa nu trebuie să se infiltreze prin stratul de bază al pavajului.

Pavajele istorice trebuie întreținute, conservate și reînnoite. Pavajele acoperite cu straturi de asphalt ar trebui descoperite.

Reparațiile și întreținerea

Renovarea lor presupune însă refacerea și compactarea stratului de bază, precum și înlocuirea pavelelor care lipsesc cu unele asemănătoare ca material, culoare și structură. În cazul trotuarelor cu modele, suprafața trebuie pavată respectând atât materialele folosite, cât și modelul inițial. În situația în care pavajele vechi sunt înlocuite cu unele noi sau cu suprafețe asfaltate, ele trebuie depozitate și păstrate pentru folosirea lor în viitor în același loc.

De asemenea, atunci când se repară suprafețele pietonale într-un spațiu istoric, diversitatea și atributele originale ale suprafeței trebuie păstrate. Ele includ, de exemplu, bordurile deschiderilor pivnițelor, pragurile din piatră și așa mai departe.

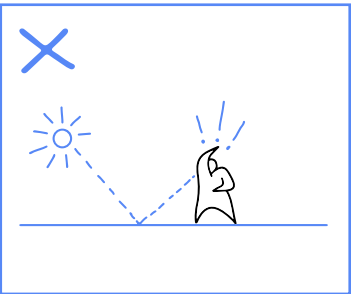
La reconstrucția trotuarelor istorice, care sunt acoperite în prezent cu asphalt, pavelele descoperite trebuie sortate, refolosite și înlocuite cu unele noi, acolo unde lipsesc, respectându-se modelele inițiale. La transformarea trotuarelor asfaltate în trotuare pavate, trebuie redusă înălțimea drenajelor, astfel încât pavajele să poată fi așezate pe un strat de bază refăcut și pavajul să poată prelua scurgerile din burlanele care se scurg pe el.

Pentru funcționarea corectă a suprafețelor asfaltate, precum și pentru întreținerea lor facilă și pentru valorificarea capacității lor de a reduce nivelul de zgomot pe căile de rulare, ele trebuie să fie plane și să nu aibă rosturi sau goluri. Asfaltul în stare bună are proprietăți excelente și nu este vulnerabil la deformare.

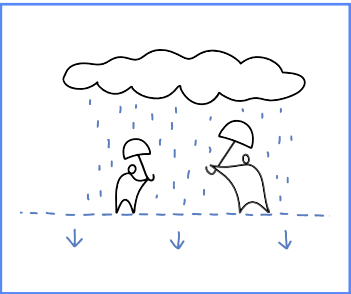
Dacă se efectuează numai reparații fragmentare într-o anumită zonă, trebuie utilizat asphalt de același tip, de aceeași structură și culoare cu suprafața înconjurătoare. Diferitele grade de compactare, structura diferită a materialelor și sigilarea slabă reprezintă greșeli grave. Din acest motiv, pentru a preveni tasarea suprafeței de călcare, trebuie realizat în zona de lucru același nivel de compactare al stratului suport, ca cel din zonele adiacente. Rosturile dintre suprafețele noi și cele vechi trebuie realizate mecanic, cu circularul, apoi tratate și sigilate pentru a preveni infiltrațiile de apă și deteriorarea la îngheț. Concret, orice reparație realizată în zone cu material asfaltic trebuie să aibă ca prioritate repararea lor pe întreaga lungime și lățime, cu un număr cât mai mic de articulații.

Drenajul suprafețelor

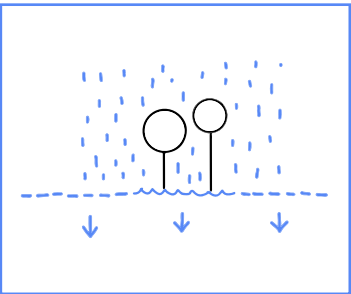
Suprafețele ample, pavate, trebuie să conțină zone de infiltrare a apei de ploaie, direct legate la sistemul descentralizat de scurgere a apelor. De exemplu, este recomandată combinarea zonelor minerale cu suprafețe verzi, nepavate și utilizarea unui asphalt permeabil pe căile de rulare. Apa de ploaie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



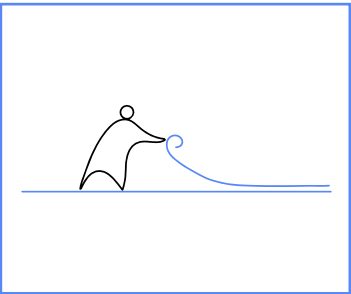
Materialele care reflectă lumina și suprafețele deschise la culoare trebuie folosite cu atenție. Ele pot fi bune ca accent într-o zonă, cu condiția să fie utilizate în baza unui proiect de arhitectură realizat pentru întreaga arie. Utilizarea excesivă a acestor materiale nu este recomandată.



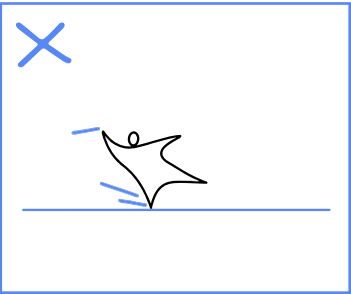
În interiorul orașului ar trebui acordată prioritate materialelor care permit infiltrarea apei de ploaie, de tipul pietrișului stabilizat, pavelelor montate pe o bază de nisip sau de tipul asfaltului permeabil.



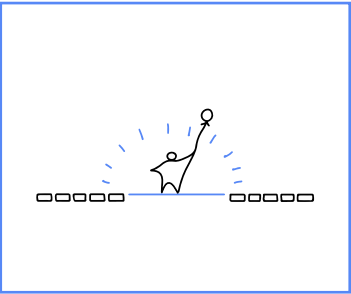
Este recomandată proiectarea unor zone de infiltrare și de captare a apelor meteorice în spațiile mai ample.



În zonele istorice în care pavimentele tradiționale au fost acoperite cu asphalt, stratul suplimentar trebuie decopertat și suprafața veche restaurată.



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



Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public, în momentul inserării de pavaje contemporane într-un context istoric, trebuie folosite pavaje de o calitate similară sau superioară. Totuși, trebuie ținut seama de un concept arhitectural general pentru spațiul asupra căruia se intervine.

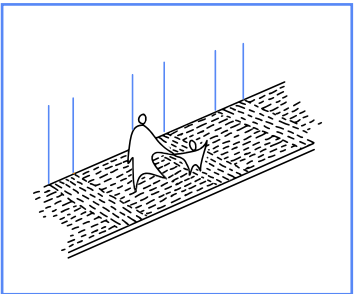


Elemente pentru persoanele cu handicap fizic și pentru persoanele cu deficiențe de vedere

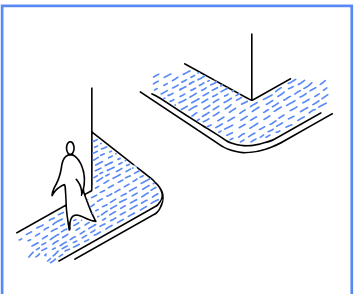
Toate elementele folosite pentru persoanele cu dizabilități trebuie să fie materiale certificate. În acest sens, este importantă identificarea mai multor tipuri de materiale utilizate în alte țări și, pe cât posibil, găsite soluții de implementare și certificare și pentru acestea. Liniile de ghidare trebuie să fie create din aceleași materiale cu suprafețele adiacente, iar diferențierea ar trebui realizată prin combinarea materialelor brute, mai poroase, cu cele netede. Diferențierea prin culoare poate fi realizată utilizând culori contrastante, dar din aceeași gamă, nu prin culori stridente (galben, roșu etc.).

Liniile de ghidare realizate incorect sau incomplet pot pune viața persoanelor cu dizabilități în pericol. Prin urmare, liniile de ghidare trebuie să creeze un parcurs continuu prin oraș și, în mod ideal, ar trebui să facă parte dintr-o rețea completă de trasee. Dacă astfel de linii sunt întrerupte din varii motive, scopul lor este anulat. Dacă sunt respectate toate aceste principii, deplasarea persoanelor cu deficiențe de vedere nu mai este problematică nici în spațiile de tip „shared space”.

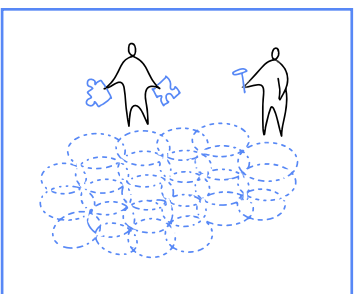
Realizarea corectă a liniilor de ghidare trebuie făcută sub supravegherea unor consultanți specializați în problema persoanelor cu deficiențe de vedere și cu dizabilități fizice.



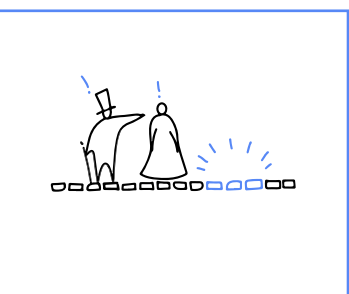
Diferitele modele de pavaj trebuie să corespundă fațadelor clădirilor. Schimbarea pavajului se poate face la intersecția fațadelor.



Pavajul istoric trebuie să se continue de-a lungul colțurilor de stradă. Deoarece detaliile devin complicate la aceste îmbinări, se recomandă un desen ce permite flexibilitatea țeserii.



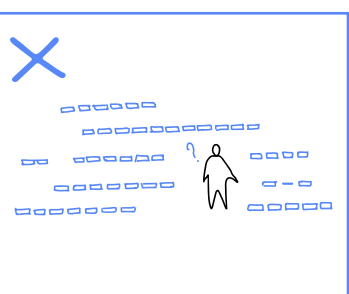
Pentru desene complicate, originale, se pot folosi modele de mozaic.



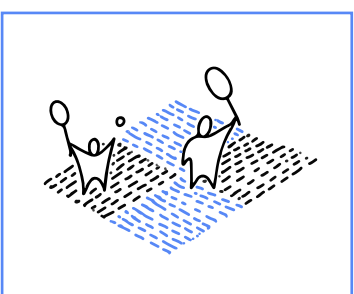
Atunci când sunt restaurate zone ample de pavaj, texturile existente trebuie respectate. În cazul în care apar discontinuități în pavaj, trebuie găsite soluții pentru continuarea texturii istorice.



Modele din mozaic tăiat se pot folosi pentru țeseri contemporane, cu unghiuri drepte.



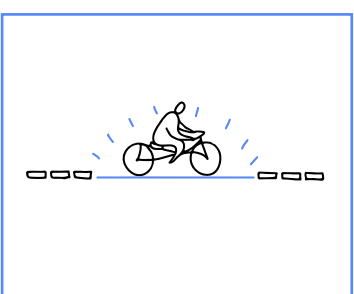
Nu se recomandă utilizarea suprafețelor de mozaic pe arii largi, în piețele publice. Acestea se pretează, de cele mai multe ori, în pavarea trotuarelor.



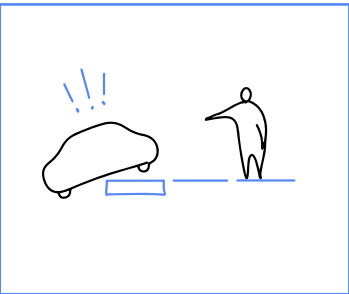
Pentru modele colorate de pardoseli se pot folosi culori diferite atâta timp cât materialele nu au rezistențe diferite.



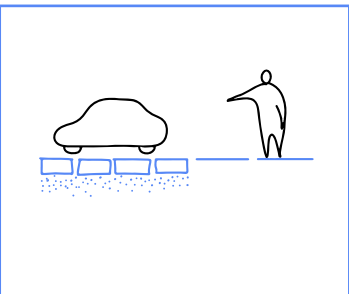
Atunci când se integrează pavaje noi într-o țesătură istorică, acestea pot avea modele contemporane doar dacă sunt realizate de către artiști și dacă se încadrează în contextul general al spațiului.



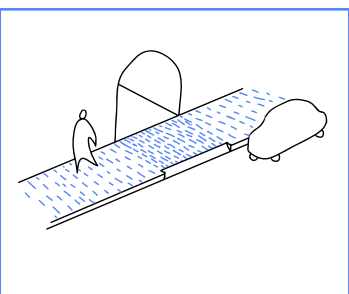
Pentru ca deplasarea pietonilor și cicliștilor să fie una cât mai confortabilă, pavajele istorice trebuie combinate în mod corespunzător cu finisaje netede sau pavaje de mari dimensiuni.



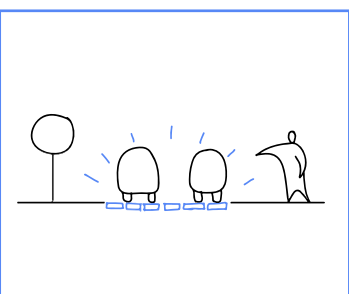
Dalele mari se pretează circulației pietonale. Acestea nu au rezistența necesară circulației motorizate.



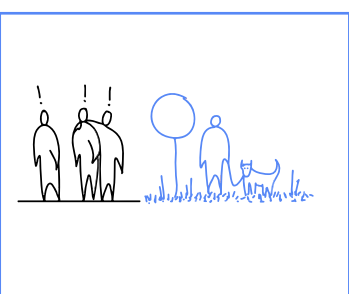
Dacă în anumite zone cu acces carosabil vor fi utilizate dale mari, atunci ele ar trebui să fie mai groase față de cele destinate doar accesului pietonal și ar trebui montate pe un pat de pietriș. O alternativă viabilă o reprezintă dalele mari care conțin un strat-suport de beton.



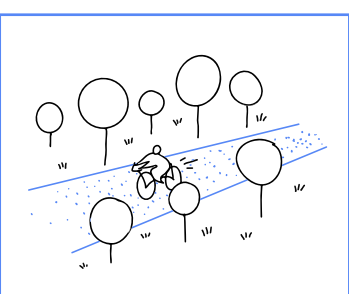
Căile de acces realizate la același nivel cu trotuarul (accesul în curți interioare, parcuri subterane) trebuie proiectate în așa fel încât să fie cât mai similare estetic cu trotuarul adiacent. Materialul utilizat ar trebui să aibă aceeași culoare și textură cu trotuarul, dar o capacitate de suport mai mare.



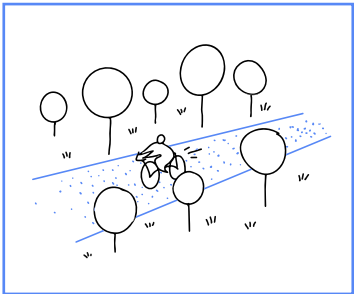
Trecerile de pietoni la nivel trebuie să fie realizate din materiale cu aceeași textură, structură și culoare ca trotuarul adiacent, dar cu un grad mai mare de rezistență la încărcările mai mari de trafic.



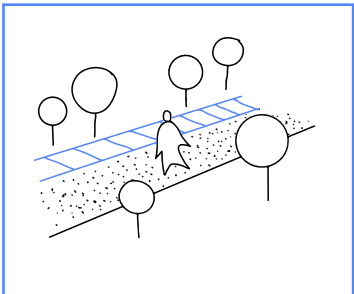
Suprafețele nepavate pot fi propuse în zonele de recreere și în parcuri, deoarece sunt mult mai confortabile pentru pietoni.



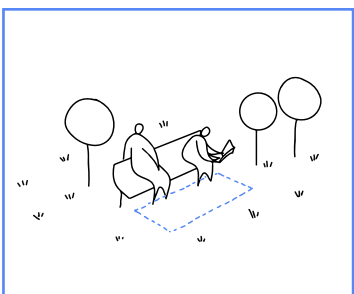
Pentru aleile din parcuri și grădini, este recomandată utilizarea pietrișului stabilizat sau a asfaltului permeabil. Durabilitatea unor astfel de suprafețele depinde în mare măsură de calitatea execuției și de întreținere. Dalele tipice zonelor urbanizate nu sunt cea mai potrivită alegere în parcurile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



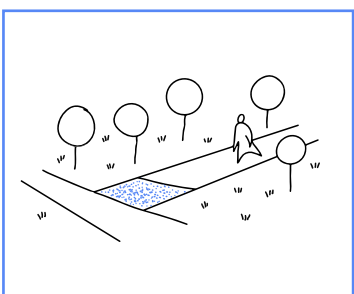
Tipul de suprafețe și de texturi din zonele verzi ale orașului trebuie să reflecte caracterul natural al mediului.



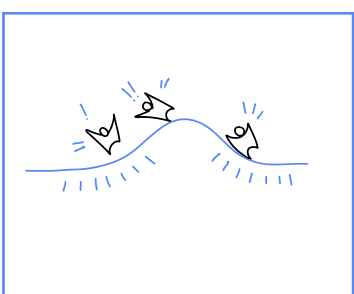
În anumite condiții, suprafețele neamenajate sunt cel mai bine combinate cu plăci de dimensiuni mari sau benzi asfaltate, în special în scopul creării unor zone mai ușor de parcurs în cazul condițiilor meteorologice nefavorabile.



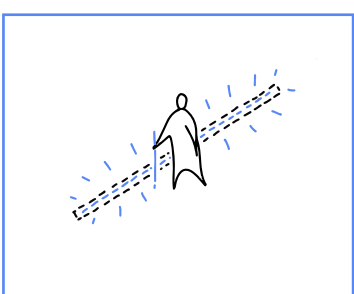
Suprafețele nepavate din jurul băncilor sau din jurul intrărilor trebuie prevăzute cu un grătar care să păstreze integritatea suprafeței.



La intersecția dintre zone pavate și zone nepavate este recomandat să existe o zonă de curățare.

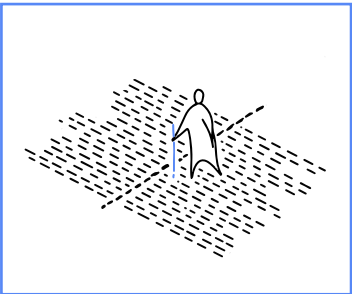


Pentru locurile de joacă se pretează o suprafață moale, care să amortizeze căderile.

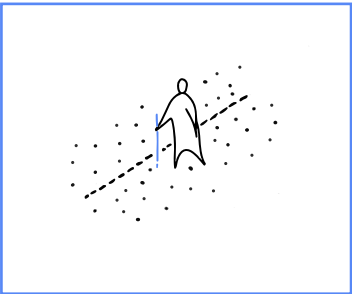


Liniile de ghidaj pentru nevăzători trebuie realizate din materiale certificate, de calitate înaltă.





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



Culorile elementelor de siguranță se adaptează la contextul general.



002 // Dessau, Germania



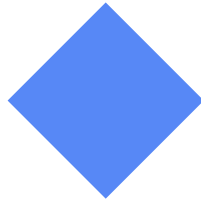
003 // Paris, Franța



004 // Girona, Spania



005 // Coimbra, Portugalia



C.1

materialitate și suprafețe 1.2 _ spații cu circulație auto

Suprafețele de rulare trebuie modificate în funcție de locul prin care acestea trec. Combinarea dalelor în zonele carosabile cu indicatoarele rutiere de reducere a vitezei reprezintă o bună măsură de calmare a traficului. Dincolo de parametrii funcționali ai unui drum (textură, rezistență la înclinare, duritate, durabilitate, drenaj etc.), trebuie luat în considerare și cadrul pe care acesta îl străbate. Acest lucru se aplică chiar și în cazul unor artere importante dintr-un oraș.

Prin urmare, zonele carosabile care parcurg spații publice importante (piețe, parcuri, grădini etc.) ar trebui, de regulă, să își modifice caracteristicile în funcție de suprafețele adiacente, în special pentru a consolida caracterul locului. Aspectul drumului trebuie să fie uniform pe toată lungimea spațiului public prin care trece și, prin urmare, orice schimbare de culoare sau structură trebuie să fie în conformitate cu compoziția spațiului și cu modul în care se efectuează deplasările în cadrul său.

Organizarea spațiului poate fi realizată prin modificarea tipului și culorii suprafețelor destinate diferitelor utilizări (zone de parcare, spații dedicate staționării autobuzelor sau benzi dedicate).

Alegerea tipurilor de suprafețe

În centrul istoric este recomandată utilizarea cât mai redusă a suprafețelor asfaltice. Dalele mari utilizate la suprafețele carosabile sunt, împreună cu indicatoarele de reglare a vitezei, un instrument adecvat pentru calmarea traficului. Trebuie avut însă în vedere faptul că la o viteză de peste 30km/h, aceste dale încep să producă zgomot considerabil. Prin urmare, utilizarea lor trebuie evaluată în funcție de fiecare caz în parte, mai ales în zonele din afara centrului istoric sau în zonele unde viteza de deplasare este mai mare.

Din cauza faptului că drumurile pavate sunt mai zgomotoase și mai alunecoase, suprafețele asfaltice sunt o soluție recomandată pentru drumurile din afara centrului. Pentru a funcționa corespunzător, pentru a fi ușor de întreținut și pentru a reduce zgomotul cât mai mult, aceste suprafețe trebuie să fie cât mai netede, fără goluri și fără zone denivelate.

Pentru reducerea zgomotului poate fi utilizat și așa-numitul asfalt silențios, care poate reduce nivelul de zgomot cu până la 7 dB în comparație cu asfaltul clasic. Pentru siguranța

traficului, este esențial drenajul carosabilului. Zonele de băltire și zonele umede fac drumurile mult mai alunecoase și cresc distanța de frânare. Drenarea suprafețelor asfaltice poate fi realizată și prin combinarea asfaltului clasic cu cel permeabil.

Intersecțiile

O intersecție trebuie tratată similar cu drumurile adiacente. Dacă străzile care se întâlnesc în intersecție au caracteristici diferite, suprafața intersecției trebuie să preia caracteristicile străzii mai importante. În unele situații, suprafața unei intersecții poate fi tratată într-un mod complet diferit, însă trebuie ținut cont de faptul că astfel de intervenții au ca scop accentuarea caracterului intersecției respective. În intersecțiile unde trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, materialul utilizat trebuie să fie relaționat la zona pietonală, dar să se potrivească prin textură și culoare și cu zona carosabilă.

Zonele dedicate parcărilor

Zonele dedicate parcărilor trebuie privite ca zone cu trafic redus. În general, suprafața lor trebuie realizată din materiale asemănătoare cu suprafața trotuarului. Această abordare îngustează optic banda de circulație și, prin urmare, calmează traficul. Marcajele folosite pentru delimitarea locurilor de parcare pot fi înlocuite cu dale dintr-un material diferit, așezate la un alt unghi față de suprafața carosabilă. O alternativă viabilă pentru zonele de parcare o reprezintă și spațiile realizate la nivelul trotuarului, delimitate de carosabil printr-o bordură teșită, de mici dimensiuni. În cazul parcărilor cu barieră, acestea trebuie proiectate în așa fel încât să poată fi ușor accesate chiar și de persoanele cu dizabilități.

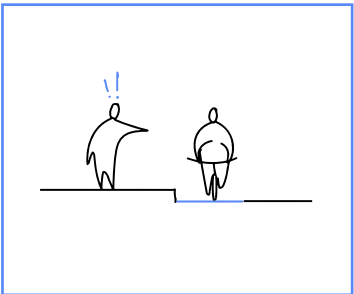
Stațiile de autobuz

Suprafețele utilizate în stațiile de autobuz trebuie să fie durabile, pentru a rezista încărcăturilor rezultate din sosirile și plecările frecvente ale autobuzelor (presiune, tensiune, tracțiune și fluctuații ale temperaturii). În cazul opririlor realizate pe spațiul carosabil, tratarea suprafeței destinate opririi trebuie să fie similară cu cea a șoselei. În cazul în care există o zonă dedicată staționării, adiacentă suprafeței carosabile, atunci zona de staționare poate fi tratată similar cu trotuarul.

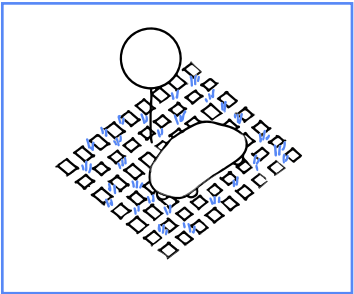
Benzile pentru bicicliști

Traseele dedicate bicicliștilor trebuie să fie netede, cu cât mai puține denivelări și goluri. Pentru siguranța bicicliștilor, materialul utilizat trebuie să fie diferit, fie prin textură fie prin culoare, iar dacă pista de bicicliști este poziționată direct pe carosabil, atunci ea trebuie protejată printr-o zonă tampon. În centrul istoric, o varianta estetică o reprezintă combinarea pavajelor dure, folosite la carosabil, cu pavaje ușoare, cu îmbinări simple.

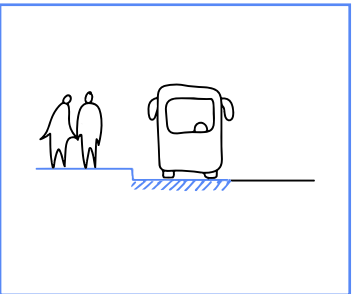
Dacă o suprafață carosabilă este realizată din asfalt, atunci benzile dedicate nu trebuie să fie pavate cu piatră. Acest lucru este inestetic și nu este recomandat. O alternativă recomandată este realizarea unor marcaje din asfalt pigmentat sau vopsit, care să marcheze diferența dintre cele două tipuri de utilizări.



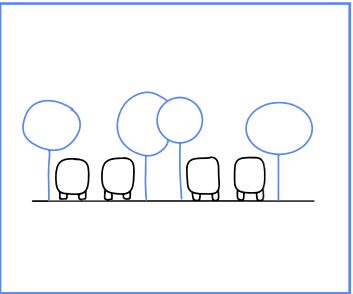
Benzile de bicicletă trebuie diferențiate de alte benzi prin materiale diferite și prin linii de separare, atunci când sunt realizate pe suprafața carosabilă. Vopseaua este alunecoasă și din acest motiv trebuie evitată.



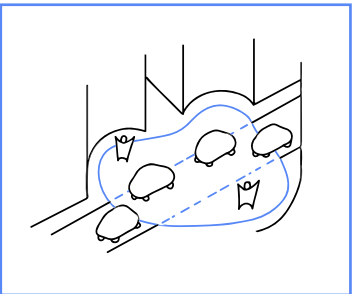
Zonele ample destinate parării trebuie realizate din materiale cu o structură care atenuează scara spațiului.



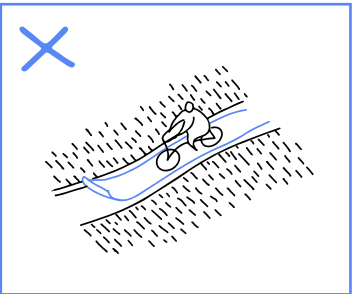
Suprafețele utilizate pentru stațiile de autobuz trebuie să fie extrem de rezistente și durabile. Stațiile de autobuz pot fi realizate din materiale similare cu cele folosite în zonele pietonale, cu condiția ca ele să aibă o rezistență ridicată la trafic intens.



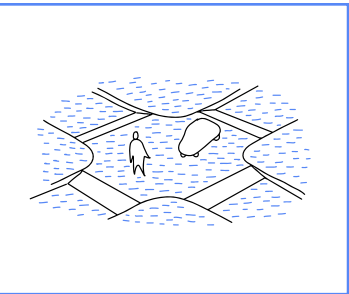
Este recomandat ca locurile de parcare să fie îmbinate cu spații verzi, plantate. Arborii plantați trebuie să aibă un spațiu suficient de mare pentru dezvoltarea rădăcinilor.



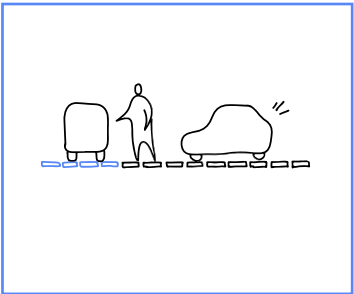
Suprafața carosabilă trebuie modificată în funcție de caracterul zonei străbătute. Acest lucru se aplică și arterelor importante dintr-un oraș. Suprafața căilor rutiere care traversează spații publice importante trebuie să se adapteze caracteristicilor spațiului respectiv.



În centrul istoric, benzile de bicicletă trebuie să se armonizeze estetic cu trotuarele pavate. Ele nu trebuie realizate din beton sau asfalt.



Suprafața intersecțiilor din zonele cu trafic redus, unde trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, trebuie tratată cu materiale cu structură și culoare similară cu trotuarele și drumurile înconjurătoare. Cu toate acestea, zonele pietonale și carosabile trebuie să fie întotdeauna clar diferențiate.



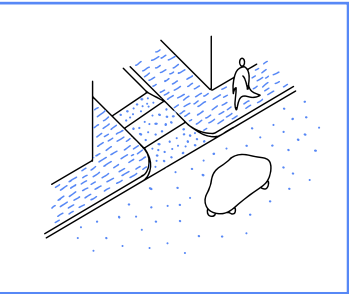
Diferențierea suprafețelor în funcție de tipul utilizării trebuie marcată prin materiale cu culori și texturi diferite, nu prin marcaje pictate.



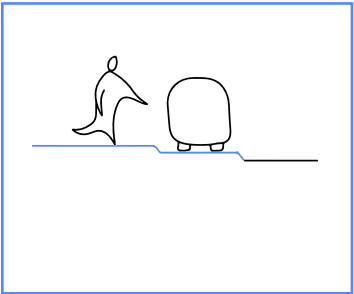
006 // Copenhagen, Danemarca



007 // Panevėžys, Lithuania



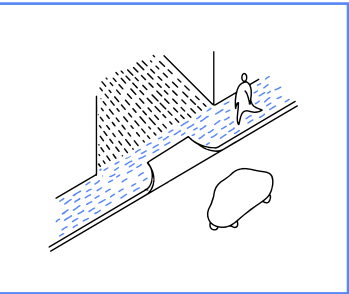
Trecerile de pietoni la nivel și limitatoarele de viteză trebuie realizate din materiale asemănătoare drumurilor și trotuarelor înconjurătoare. În cazul în care trotuarul este realizat din pavaje iar carosabilul din asfalt, este recomandat ca trecerile și limitatoarele să fie realizate din pavaje similare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



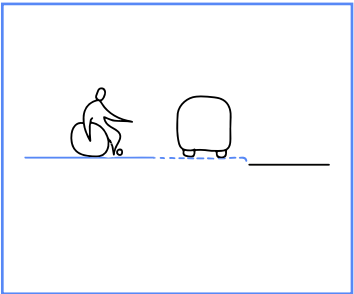
Suprafața locurilor de parcare trebuie să fie diferită de cea a carosabilului. Materialul utilizat poate fi similar cu cel folosit în zonele pietonale. În unele cazuri, locurile de parcare pot fi ridicate, iar diferența de înălțime se poate marca cu borduri joase, teșite.



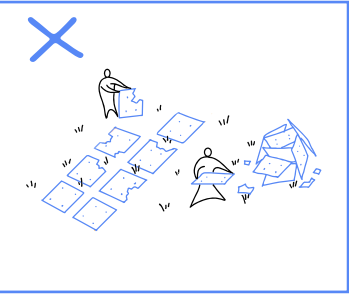
008 // Aachen, Germania



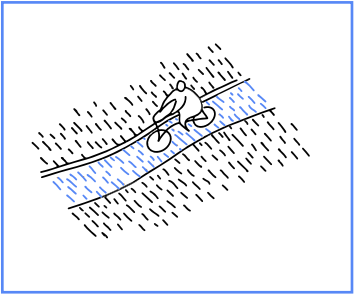
Dacă două materiale diferite intră în contact, suprafața străzii mai importante este cea care trebuie preluată în intersecție. În acest caz, punctul de contact dintre cele două materiale trebuie proiectat cu grijă.



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



Dalele mari de beton nu trebuie utilizate în oraș. Ele trebuie înlocuite treptat cu o suprafață diferită, adecvată spațiului respectiv.



Benzile de bicicletă din centrul istoric trebuie realizate din dale netede cu rosturi fine.

materialitate și suprafețe

1.3 _ limite și delimitări între suprafețe

Diferențierea spațiilor pe înălțime marchează diferitele utilizări, facilitează mișcarea, protejează pietonii și direcționează scurgerea apelor meteorice. În spațiile deschise (parcuri), ele servesc ca linii de ghidare pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

Bordurile

Bordurile pot contribui pozitiv la definirea unui anumit spațiu. Din acest motiv, în oraș și în special în zona centrală trebuie utilizate materiale de înaltă calitate. Suprafețele adiacente sunt cele care dictează tipul și structura bordurilor.

De exemplu, pentru stațiile de autobuz este recomandată utilizarea bordurilor teșite sau a bordurilor de tip Kassel. Bordurile Kassel sunt borduri cu formă concavă specială, ce permit autobuzelor să oprească cât mai aproape de marginea de îmbarcare, prevenind deteriorarea anvelopei și a bordurii în sine.

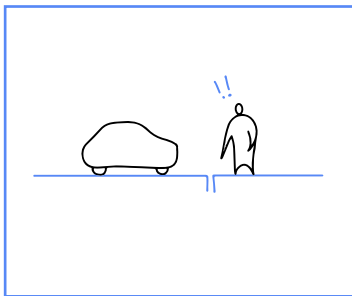
În cazul zonelor pietonale și trecerilor de pietoni, bordurile trebuie să fie coborâte la nivelul suprafeței carosabile, astfel încât parcursul pietonilor, persoanelor cu dizabilități și bicicliștilor să fie unul cât mai confortabil.

Limitele în zonele verzi

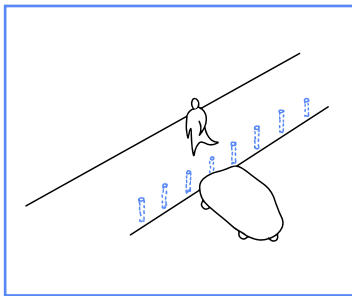
În parcuri, este recomandată minimizarea diferențelor de înălțime dintre suprafețele pavate și cele nepavate prin utilizarea marginilor ascunse. Acestea pot lua forma unor margini metalice încastate în pământ sau a unor margini special realizate pentru anumite zone. Cu toate acestea, marginile aleilor aglomerate trebuie să acționeze ca linii directe pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

Utilizarea separatoarelor

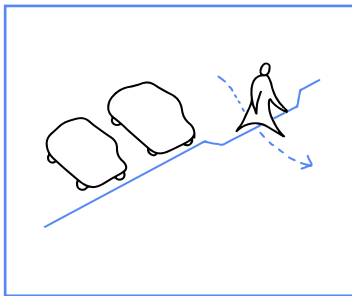
În mod obișnuit, separatoarele sunt folosite pentru a delimita diferitele benzi de circulație dintr-un oraș (benzi de bicicletă, benzi de tramvai, trasee pietonale etc.). Astfel de intervenții ar trebui utilizate doar în cazul în care folosirea materialelor sau a marcajelor rutiere nu este suficientă pentru a împiedica conducătorii auto să intre în zonele neautorizate. Totuși, separatoarele utilizate în oraș trebuie să fie suficient de mici pentru a permite trecerea anumitor vehicule (de exemplu, ambulanțele) în situații de urgență.



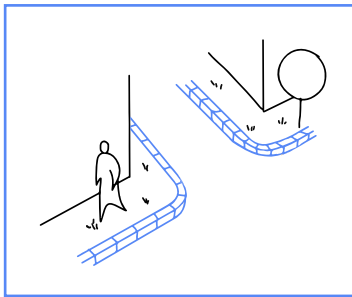
Dacă trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, trotuarul trebuie delimitat printr-o margine care să acționeze și ca suport pentru pavaj. Această funcție poate fi asigurată și printr-un jgheab sau orice alt material de dirijare a apelor meteorice.



În cazul în care suprafața pietonală și cea carosabilă sunt la nivel, iar autovehiculele trebuie restricționate în zona dedicată pietonilor, se pot utiliza stâlpișori sau borduri cu înălțime joasă.



Bordurile trebuie să fie îndeajuns de înalte încât să nu permită autovehiculelor să pătrundă în zona pietonală. Ori de câte ori apar treceri de pietoni, trotuarul și bordura trebuie reduse în înălțime în așa fel încât să nu mai existe diferențe între stradă și pietonal.



În zonele noi ale orașului este posibilă utilizarea betonului de înaltă calitate sau a altor borduri prefabricate, în funcție de suprafețele adiacente.

materialitate și suprafețe

1.4 _ materialele și suprafețele elementelor

Alegerea materialelor pentru elementele tehnice din mediul urban trebuie să se bazeze întotdeauna pe designul general al spațiului. Stâlpii, containerele de gunoi, balustradele, mobilierul urban, toate trebuie să fie subordonate unei imagini unitare. Diferențele dintre acestea trebuie întotdeauna justificate pe baza ierarhiei compoziționale arhitecturale a unui spațiu.

În general, materialele trebuie folosite în forma lor naturală. Dacă e necesară însă aplicarea unei protecții suplimentare, aceasta nu trebuie să ascundă aspectul natural al materialului (de exemplu, lemnul nu trebuie ascuns de vopsea). Este de preferat ca în mediile naturale să fie utilizate materiale naturale sau materiale cu aspect natural. În mediul urban, pe de altă parte, ar trebui alese materiale de înaltă calitate și durabile. Astfel de materiale sunt cele care îmbătrânesc frumos în timp (bronz, oțel inoxidabil, oțel Corten, aluminiu, alamă, beton, piatră, lemn de esență tare, lemn impregnat în vid, lemn tratat termic etc.). În acest sens, nu sunt recomandate imitațiile de materiale (cele care imită lemnul, piatra, pavajul etc.), deoarece acestea îmbătrânesc rapid și se degradează ușor.

Culorile elementelor

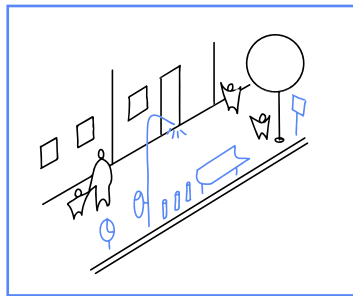
O singură culoare folosită pentru toate elementele metalice tehnice contribuie la uniformitatea spațiilor publice și le face mai plăcute din punct de vedere vizual. Griul închis este o culoare elegantă și subtilă, recomandată în spațiile publice. În cazul în care designul general al spațiului impune acest lucru, o culoare diferită poate fi utilizată în spații și parcuri importante.

Suprafețe anti-adeziv

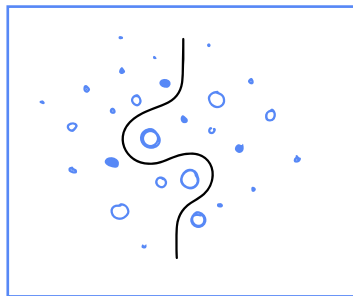
Astfel de suprafețe nu trebuie să afecteze în mod negativ estetica elementelor tehnice din mediul urban. Chiar dacă este folosită pentru a descuraja lipirea afișelor și reclamelor, vopseaua anti-adezivă este în general foarte dură și neplăcută la atingere. Prin urmare, este recomandată utilizarea unei vopsele cu granularitate foarte mică sau un tratament diferit, interesant ca aspect și la atingere (de exemplu, se pot realiza canelări verticale pentru anumite suprafețe).



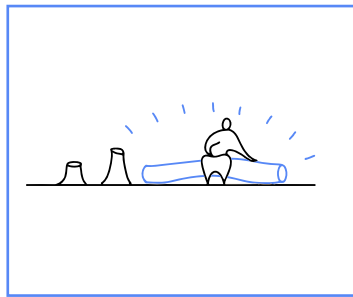
Alegerea materialelor trebuie făcută în relație cu utilizarea lor, în special dacă se ține cont de zilele foarte călduroase, reci sau ploioase. Cel mai bun material din punctul de vedere al confortului este lemnul, urmat de rocă, metale naturale și beton șlefuit.



Pentru a păstra dialogul coerent dintre nou și vechi, toate elementele metalice trebuie vopsite în aceeași culoare.



Materialele și modelele tuturor elementelor plasate în spațiile publice trebuie să se înscrie în caracterul locului, în compoziția spațiului și să țină cont de poziția lor în ierarhia spațiului.



Elementele din materiale naturale trebuie folosite în forma lor naturală. Tratamentele de suprafață pentru durabilitate sau întreținere mai ușoară nu trebuie să ascundă caracterul natural al materialului.

C.2

elemente de vegetație

Arborii și vegetația acționează ca un biotop pentru alte specii, mediază schimbările anotimpurilor și îmbunătățesc estetica mediului construit. Totodată, prin intermediul lor sunt compensate efectele negative ale traficului auto și supra-încălzirea mediului construit.

Dacă un arbore este sănătos și are apă suficientă, el poate transpira până la 200 de litri de apă și poate regla eficient temperatura aerului din jurul său prin transformarea apei în vapori. Dacă sunt luați în considerare și utilizați corespunzător, arborii și vegetația pot fi folosiți pentru a reduce efectul negativ produs de urbanizare, în așa fel încât să se creeze un mediu plăcut de locuit, cu impact emoțional pozitiv pentru locuitori. În acest caz, arborii de dimensiuni mai mari sunt cei mai potriviți. Copacii și vegetația sunt elemente vii, care se dezvoltă dinamic în timp și în spațiu. Un sistem bun de îngrijire, care influențează dezvoltarea lor corectă, este la fel de important ca plantarea lor inițială. Această continuitate nu poate fi asigurată numai printr-o proiectare adecvată.

Alte instrumente importante de care trebuie să se țină cont în proiectare sunt: un inventar detaliat al plantelor existente, un plan obligatoriu de îngrijire și implicarea viitorilor utilizatori în pregătirea proiectelor.

Mentenanța spațiilor publice cu vegetație, în special a parcurilor, reprezintă un proces costisitor. Stabilirea costurilor de îngrijire și modul de finanțare pentru aceste acțiuni trebuie abordate încă din faza de concept. Este esențial ca propunerea de amenajare să fie însoțită de un plan corespunzător de mentenanță.

O mare parte din arborii și vegetația spontană din oraș sunt rezultatul unei regenerări naturale sau a extinderii intravilanelor. Prin urmare, aceste elemente trebuie evaluate corespunzător și, dacă merită, incluse în propunerea de amenajare finală. În acest scop, trebuie realizat și evaluat un plan detaliat al materialului dendrologic existent. Respectarea și utilizarea conștientă a proceselor naturale existente conduce atât la o valoare crescută a mediului plantat, cât și la costuri de implementare și întreținere mai reduse.

Calitatea serviciilor ecosistemice este oferită de gradul de vitalitate privind copacii și al vegetația și tocmai din acest motiv trebuie luată în considerare cantitatea de apă necesară și modul în care sistemul de drenaj este conectat la

sistemul descentralizat de scurgere a apelor.

În cazul spațiilor verzi importante, trebuie avut în vedere un sistem de irigație suplimentar. Din acest motiv, ar trebui tratat cu prioritate și modul în care sunt colectate și folosite resursele de apă naturală din municipiu.

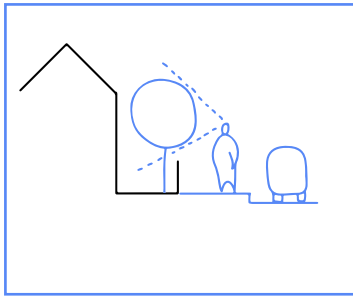
Vegetația de aliniament sau arbuștii nu ar trebui înlocuiți cu vegetație în jardiniere. Copacii în jardiniere aduc un beneficiu mult mai mic mediului înconjurător, iar costurile de îngrijire sunt mult mai mari. Utilizarea lor în oraș ar trebui să fie auxiliară și direct legată de principiile enunțate în capitolul privind mobilierul urban.

În general, vegetația în jardiniere este utilă în spații cu acces restricționat sau pe străzi preponderent rezidențiale. Din cauza costurilor de întreținere mai mari, îngrijirea lor ar trebui încredințată de comun acord proprietarilor clădirilor adiacente.

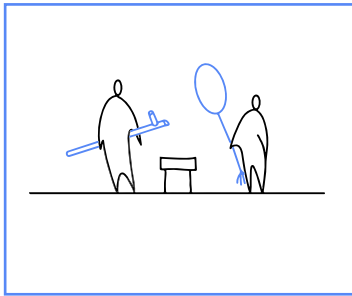
Pentru ca arborii să atingă maturitatea sigur și sănătos, trebuie asigurat suficient spațiu pentru rădăcini și pentru infiltrarea apei de ploaie. Arborii sunt importanți în conformarea spațiului construit și în determinarea unei semnificații simbolice a locului.

Arborii și vegetația reprezintă un element important în spațiile publice. Prin intermediul lor se reglează temperaturile extreme din orașe, se stimulează circulația și umiditatea aerului, se reduce praful din atmosferă, se asigură necesarul de umbră, se produce eliberare de oxigen și absorbție de dioxid de carbon.

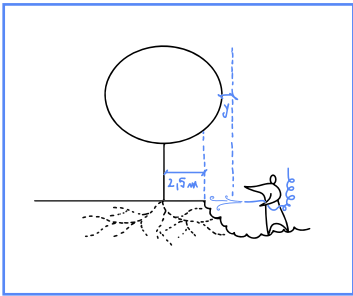




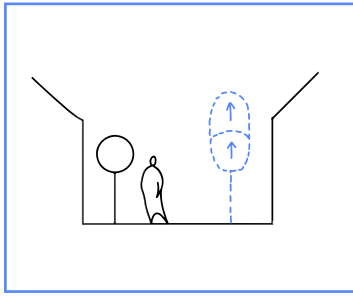
Copacii care cresc în grădinile tangente la spațiul public, ale căror coroane se extind înspre stradă, ar trebui tratați ca parte integrată a spațiului public și tratați în consecință.



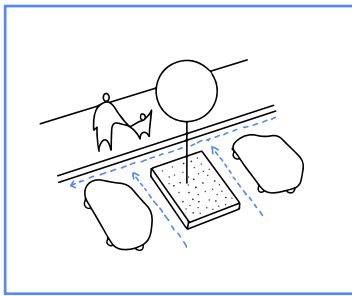
Uneori este necesar ca unii copaci să fie plantați în zonele de infrastructură tehnică. Într-un astfel de caz, trebuie verificată fezabilitatea acestora pentru astfel de zone și impuse o serie de măsuri de protecție specifice.



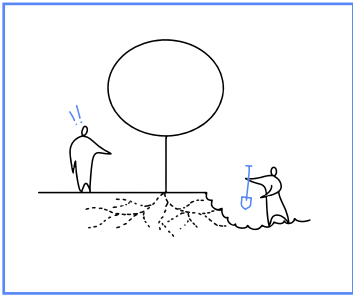
Lucrările de excavare în zona rădăcinii nu trebuie făcute la o distanță mai mică de 2,5m. În cazul în care trebuie plasate sau înlocuite cabluri subterane, metoda recomandată este cea de excavare cu aer sub presiune.



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



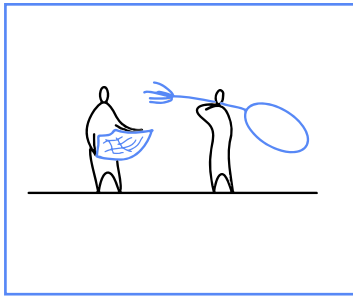
Copacii plantați trebuie protejați împotriva udării excesive prin modul în care sunt dispuși în raport cu strada.



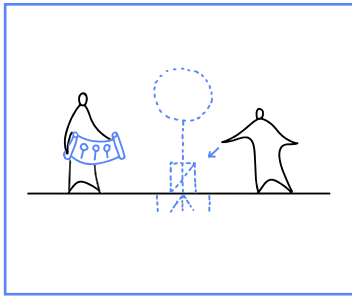
Orice lucrare de construcție din vecinătatea rădăcinilor unui copac trebuie făcută sub atenta supraveghere a unui specialist.



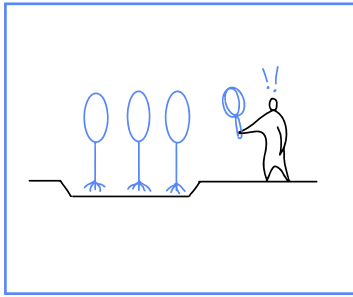
De asemenea, pe timpul iernii, sarea utilizată în topirea zăpezii este dăunătoare elementelor plantate, iar opțiunile de protecție în acest sens sunt limitate.



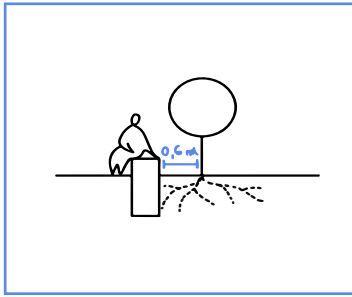
Orice acțiune de replantare trebuie făcută sustenabil și având în vedere politicile de dezvoltare pe termen lung.



Copacii trebuie plantați de către firme specializate, iar o serie de măsuri de protecție împotriva degradării mecanice sau chimice trebuie introduse încă din faza de proiectare.



Copacii folosiți în spațiul public trebuie să fie de o calitate corespunzătoare. Aceștia vor fi verificați de către specialiști.



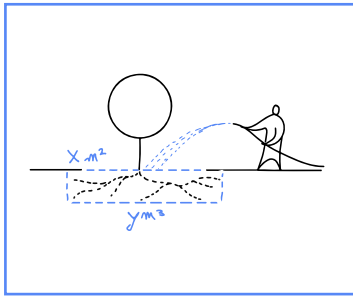
Distanța minimă de plantare a unui copac față de un obstacol pentru rădăcină trebuie să fie de 60 cm pentru un copac de dimensiuni mici și 80 cm pentru un copac de dimensiuni mari.



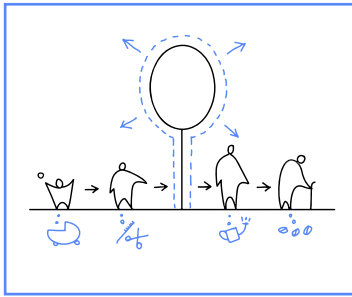
010 // New York, SUA



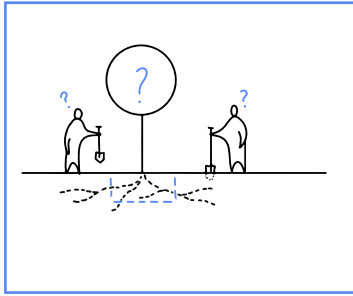
011 // Girona, Spania



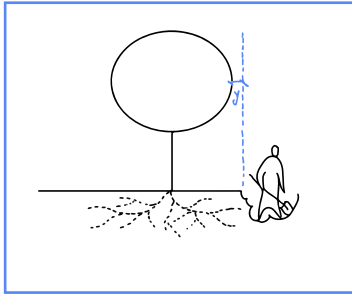
Copacii ar trebui plantați în zone cu suficient spațiu pentru infiltrarea apei și pentru dezvoltarea rădăcinii. Suprafața minimă necesară pentru infiltrarea apei este de 6 m², iar suprafața minimă pentru dezvoltarea rădăcinilor este de 16 m², cu o adâncime de 0,8 m.



Un copac este un organism viu și se dezvoltă în timp. Tratarea, mentenanța și lucrările de întreținere devin o parte integrantă a procesului de plantare.



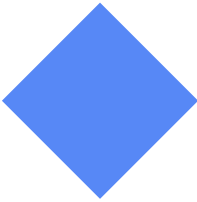
Dacă spațiul pentru rădăcină este insuficient, trebuie aplicate o suită de măsuri tehnice care să susțină dezvoltarea acestuia. Dacă aceste măsuri sunt imposibil de aplicat, atunci copacul va avea o viață limitată, iar după un anumit timp acesta va trebui înlocuit.



Copacii trebuie protejați în timpul lucrărilor de construcție. Zona rădăcinii trebuie protejată cu un gard înalt, iar în cazul în care lucrările se desfășoară chiar la baza copacului, atunci o persoană specializată în silvicultură ar trebui să determine mijloacele de protecție ale trunchiului, rădăcinii și coroanei.



012 // Londra, UK



C.2

elemente de vegetație

2.1 _rânduri, alei sau grupuri de arbori

Aliniamente, alei și masive de vegetație

Orice aliniament plantat este definit ca o serie de copaci, de obicei de același tip, plantați într-un singur rând, în general la distanțe regulate. Aliniamentele sunt, de obicei, combinate cu alte elemente liniare, de exemplu cu drumuri, garduri sau limite de proprietate. De asemenea, prin alei plantate se înțelege orice vegetație de aliniament plantată în două sau mai multe rânduri, de-a lungul unui drum.

Dacă se face referire la aliniamente și alei plantate ca elemente arhitecturale, atunci ele pot fi definite ca acel grup de copaci a căror caracteristică principală este ritmul și liniaritatea.

Dacă un aliniament de copaci nu este neapărat caracterizat de utilizarea aceleiași specii de copaci, cu aceeași vârstă, plantați la distanțe egale, în strictă dependență de o stradă, o alee de copaci este definită tipologic mai clar. Ea este în primul rând clar definită în spațiu prin plantarea a cel puțin două rânduri de copaci de-a lungul unui drum, de cele mai multe ori pietonal. O alee reprezintă un element important de compoziție urbană, ea fiind considerată un ax verde în peisajul urban. Spre deosebire de vegetația de aliniament, copacii care formează o alee sunt de obicei din aceeași specie și de aceeași vârstă. Alte atribute sunt reprezentate de ritmul regulat de plantare și o direcționare clară în spațiu.

Arbuști și masive vegetale în spațiul public

Arborii definesc un spațiu în baza unor principii similare cu cele din arhitectură. Ei pot fi plantați ca o rețea regulată, în care coroanele lor formează o boltă unitară peste un spațiu public, sau ca un grup mai mic de arbuști umbroși, poziționați în centrul unei piațete însorite.

Grupuri de copaci cu aspect natural

În general, aceste grupuri sunt lăsate să se dezvolte natural și au un aspect mai mult sau mai puțin omogen. Aceste grupuri pot fi folosite ca legătură într-un peisaj preponderent rural. În anumite contexte, ele pot fi un element revitalizant într-un spațiu urban aglomerat. Ele oferă cel mai adesea un aer de autenticitate unui anumit loc.

Grupuri mixte de copaci, plantați fără un concept clar definit

Aceste grupări nu au o dispunere organizată și nici nu cuprind specii alese special pentru a forma o compoziție. Acest tip de masive vegetale sunt problematice, pentru că nu contribuie la identitatea locului, nu au o funcție estetică definită și nu au, în general, legătură cu mediul natural. Cu toate acestea, astfel de grupări sunt întâlnite destul de frecvent.

Principii de bază

Aliniamentele de copaci sau aleile verzi trebuie să aibă la bază un concept pentru o zonă unitară, de tipul unui cartier, iar în cazul aliniamentelor mai importante, conceptul trebuie gândit la scara întregului oraș. Rolul lor este să unifice spațiul și să îl structureze în contextul mai larg al orașului. Această abordare este la fel de valabilă și pentru copacii solitari sau masivele vegetale. Dacă la nivel local ele acționează ca punct de atracție și ca dominantă în spațiul respectiv, la nivelul orașului, ele reprezintă un element unificator, atâta timp cât au aceleași caracteristici de specie, formă și poziție.

Este recomandată reînnoirea aliniamentelor și aleilor de copaci odată cu reabilitarea străzilor. Doar în asemenea condiții pot fi asigurate spațiile necesare infrastructurii tehnice, fără a periclita spațiul necesar dezvoltării rădăcinilor. Acest tip de reabilitări trebuie să fie planificate din timp în mod corespunzător și coordonate cu alte planuri de investiții, în special cu instalarea infrastructurilor tehnice. Pe cât posibil, în condițiile în care intervențiile nu prevăd lucrări în mai multe etape, cu modificarea completă a speciilor plantate, arborii nou plantați ar trebui să se încadreze în specificul celor existenți.

Prin urmare, este necesară identificarea acelor străzi unde se dorește reabilitarea spațiilor plantate într-o singură etapă sau gradual. De asemenea, este necesară o identificare a străzilor unde, în viitor, este tehnic posibil să fie proiectate noi aliniamente de copaci.

În cazurile în care aleile și aliniamente istorice trebuie protejate, reînnoirea lor trebuie să țină cont de specia și de forma lor originală. În asemenea situații, se justifică modificări ale sitului astfel încât să poată susține speciile propuse, chiar dacă costurile de intervenție sunt mai mari. Pentru zone mai ample care fac parte din arii protejate, abordarea trebuie să plece de la un consens între

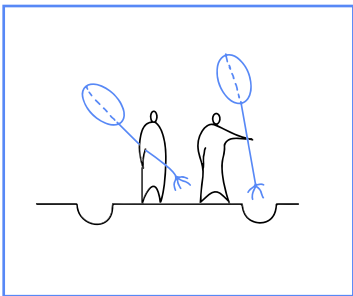
administrație și direcția de patrimoniu, în așa fel încât toate cerințele legate de patrimoniu și reziliență să fie îndeplinite.

În zonele istorice, copacii trebuie plantați în fâșii semi-permeabile, acoperite cu pietriș stabilizat sau cu grilaje metalice.

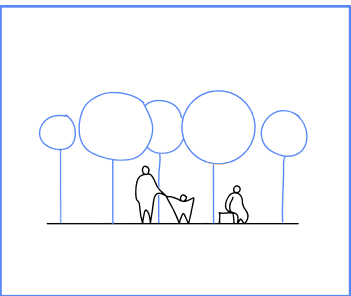
Pe străzile cu o lățime mai mare de 18 m, este recomandată plantarea copacilor la o distanță de 4–6 m față de fațada clădirilor cu mai multe etaje. Dacă acest lucru nu este posibil, copacii pot fi plantați mai aproape de clădiri, doar dacă sunt alese specii potrivite și coroana copacului este îngrijită corespunzător. Ca distanță de plantare, în cazul unui aliniament, distanța între copaci trebuie să fie între 6–20 m sau un multiplu raportat la dimensiunea locurilor de parcare.

Coronamentul arborilor plantați pe o stradă se extinde, de obicei, și peste zonele carosabile sau pietonale. În astfel de cazuri, este recomandată cosmetizarea copacilor în așa fel încât să atingă înălțimea dorită în funcție de caz: aproximativ 4,5 m în cazul străzilor și aproximativ 2,5 m în cazul trotuarelor.

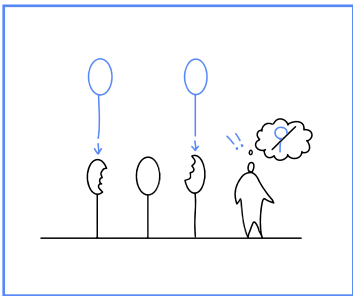
În zonele istorice, copacii trebuie plantați în fâșii semi-permeabile, acoperite cu pietriș stabilizat sau cu grilaje metalice.



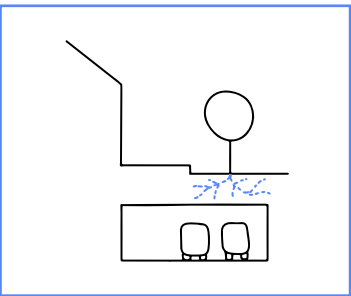
Copacii utilizați în conturarea aleilor trebuie să aibă trunchiul drept, să permită cosmetizare și să reziste la condițiile mai dure din mediul urban.



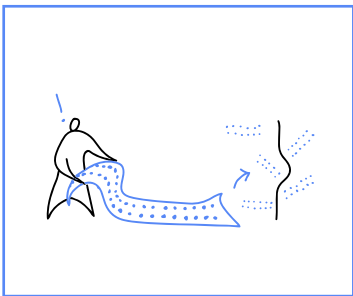
Dispunerea corectă a pomilor dintr-un masiv vegetal poate să contribuie pozitiv la crearea unei compoziții, cu coroane intercalate, care să contureze un spațiu public unitar, umbrit.



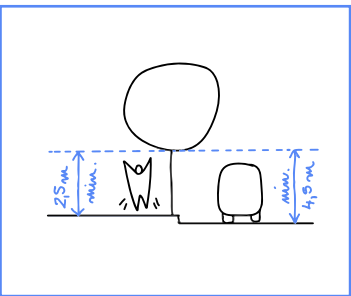
Reabilitarea unei străzi trebuie să aibă ca parte integrată reînnoirea aliniamentului.



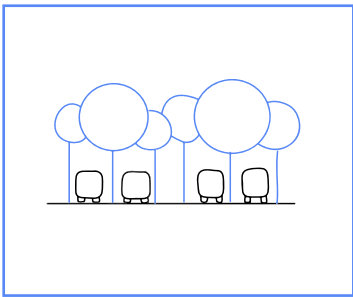
În cazul construcțiilor subterane, trebuie lăsat deasupra lor un spațiu suficient de mare de pământ, care să permită plantarea ulterioară a copacilor de dimensiuni medii și mari.



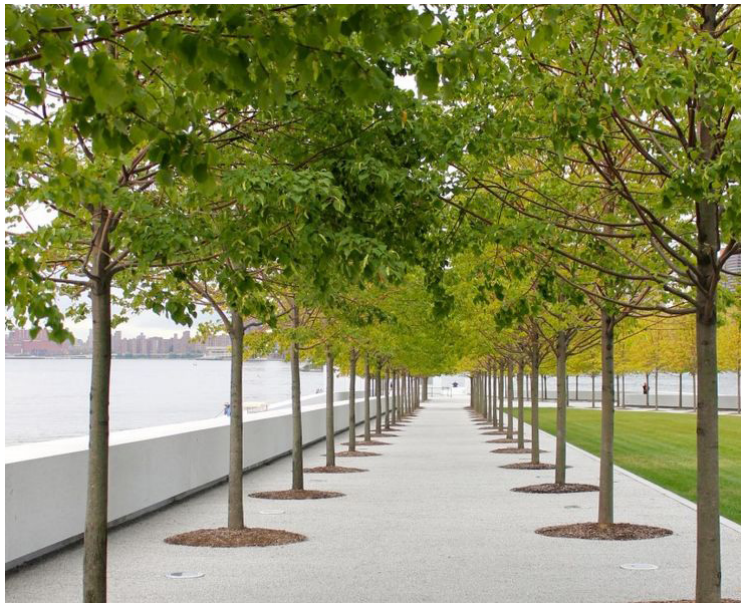
Străzile verzi trebuie planificate în contextul mai larg al orașului. Dacă acest lucru nu este posibil, atunci plantarea trebuie să se încadreze cel puțin într-un concept dedicat străzii respective.



Dacă un copac se extinde peste zona carosabilă, înălțimea sa trebuie să fie de minim 4,5 metri. Dacă se extinde peste o zonă pietonală, înălțimea sa trebuie să fie de minim 2,5 metri. Acest lucru se poate obține în timp, prin cosmetizarea graduală a copacului.



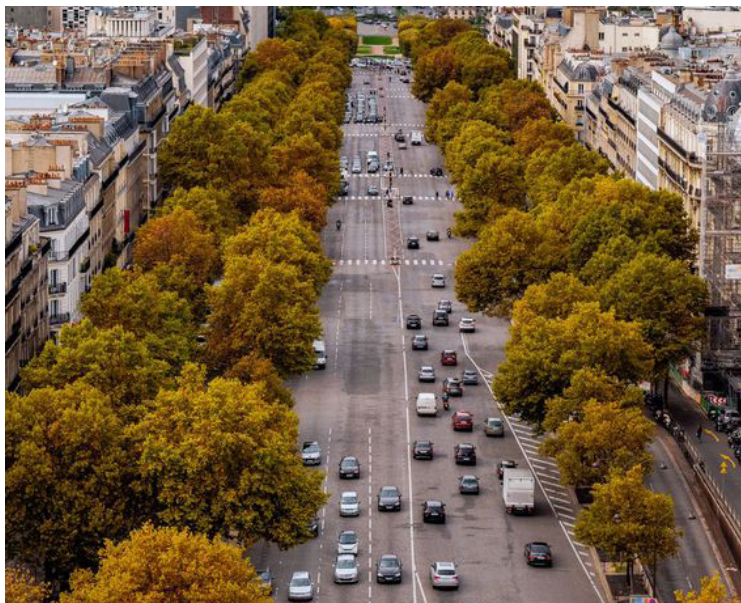
În zona parcărilor trebuiesc plantați copaci de dimensiune medie și mare. Se recomandă folosirea unui copac la 5 locuri de parcare, astfel încât coroanele să se intercaleze și să realizeze un „acoperiș”.



013 // New York, SUA



014 // Schwetzingen, Germania



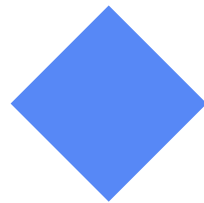
015 // Paris, Franța



016 // Bonn, Germania



017 // Paris, Franța



c.2



elemente de vegetație 2.2 _ arbuști și plante erbacee

Caracteristici, rol și semnificații

În manualul de față, arbuștii și plantele erbacee semnifică toate acele suprafețe care conțin vegetație în creștere, cu excepția zonelor cu gazon. Practic, în această categorie sunt incluse următoarele plante: arbuști, tufișuri, garduri vii, plante perene, anuale sau bienale, flori ornamentale și copaci. Ele pot fi combinate și utilizate într-o gamă largă de posibilități /

_ Pot crește controlat, sau pot fi lăsate să crească independent /

_ Arbuștii și plantele erbacee sunt baza vegetală pentru majoritatea parcurilor și grădinilor /

_ Se pot regăsi sub forma unor fâșii plantate de la nivelul străzii, sau ca spații verzi clar definite în spații publice /

_ Într-o anumită măsură, completează prin creștere spontană spațiile urbane greu de definit, fără atributele clare ale unui spațiu public sau ale unui spațiu de agrement (zone tampon, foste zone industriale, spații reziduale, spații abandonate etc.) /

Arbuștii și plantele erbacee sunt plante care se dezvoltă și se schimbă în timp. Din acest punct de vedere, obiectivul inițial al plantării lor poate fi de două feluri: fie ca element clar definit, ce trebuie format și controlat în timp, fie ca proces natural, care se autoreglează prin mecanisme proprii și evenimente aleatorii. Primul concept ține de domeniul peisagisticii și al grădinăritului. Al doilea ține mai mult de o abordare ecologică sau de mediu. Totuși, în ultima perioadă, concepte ale grădinăritului clasic încep să se transforme în baza noilor descoperiri. De exemplu, se tinde tot mai mult către utilizarea plantelor perene cu capacitate mai mare de autoreglare și către însămânțare cu un mix mai mare de semințe.

Proiectarea spațiilor verzi nu ar trebui să fie limitată doar la unul din cele două concepte. Ea ar trebui să îmbine, pe cât posibil, elemente din sfera peisagisticii și din sfera ecologiei.

De multe ori, în reabilitarea unui spațiu, este mai importantă regândirea suprafețelor pavate și a elementelor arhitecturale din vecinătatea unui spațiu verde, decât să se intervină în spațiul plantat. Acest lucru este important mai ales din perspectiva unui concept care are la bază principii de

ecologie urbană, unde spațiile verzi nu ar trebui afectate. Astfel de abordări necesită totuși un concept de peisagistică pentru spații mai ample și trebuie să includă metode de comunicare cu viitorii utilizatori. În spațiile intens utilizate, cum ar fi străzile sau piețele publice, spațiile plantate trebuie delimitate clar și trebuie protejate prin restricționarea accesului. Acest lucru se poate face prin utilizarea unor bolarzi, unor garduri sau unor elemente de mobilier urban. Este important să se instituie asemenea măsuri de protecție mai ales dacă nu este posibilă îngrijirea intensivă a plantelor din acea zonă, sau dacă s-a urmărit obținerea unei imagini mai sălbatice a spațiului verde. Chiar și în cel de-al doilea caz, toate elementele trebuie să se subordoneze unui concept unitar pentru întreg spațiul public.

Arbuștii și plantele erbacee pot fi utilizate în combinații variate, tocmai pentru a putea profita la maximum de potențialul lor. De exemplu, poate fi utilizat un număr mai mare de plante care acoperă solul, în combinație cu arbuști solitari, în locul unui șir continuu de arbuști. De asemenea, pot fi combinate garduri vii atent cosmetizate, în contrast cu plante care cresc liber, cum ar fi plantele anuale sau perene semănate direct în pământ. Pajiștile de flori evidențiază anotimpurile, atrag fluturi și alte insecte și contribuie la crearea unui spațiu mult mai atractiv, mai estetic, mai ecologic și mai educativ.

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





Arbuștii plantați în spațiile publice sunt, de asemenea, importanți. Ei contribuie la fragmentarea spațiilor ample, aduc detalii, au un aspect care se schimbă în funcție de sezon și atrag păsări. În general, arbuștii sunt folosiți în spațiile unde nu se pot planta copaci. Pe de altă parte, ei conturează adesea spații mai greu accesibile, care pot contribui la creșterea criminalității. Arbuștii mai pot fi folosiți ca delimitare pentru grădinile situate la limita dintre spațiul public și cel privat, dar, pe cât posibil, trebuie asigurată îngrijirea lor corespunzătoare. În mod evident, astfel de plante nu trebuie folosite acolo unde aceste condiții nu sunt garantate.

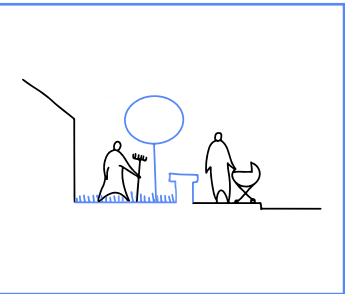
Spațiile publice dinamice și intens utilizate nu sunt un cadru propice pentru dezvoltarea naturală a plantelor. Aceste zone verzi prin care se dorește o creștere necontrolată sunt mult mai bine legate de peisajul deschis, unde și întreținerea este mult mai puțin costisitoare. Totuși, chiar și pentru astfel de zone verzi, unde criteriile de mediu primează, nu ar trebui îngăduită dezvoltarea excesivă a plantelor.

Reguli de bază pentru plantare

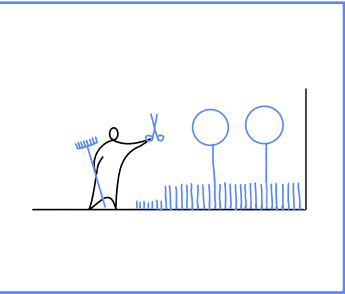
Deoarece în acest capitol este cuprinsă o diversitate foarte mare de plante, este imposibil de precizat care sunt condițiile de plantare pentru fiecare dintre acestea. În general, aceleași condiții de plantare pentru copaci sunt valabile și pentru arbuști. În cazul plantelor erbacee, se aplică standardele specifice fiecărei specii în parte.

Ceea ce este important de determinat este însă valoarea plantelor existente într-un anumit spațiu ce urmează a fi plantat și posibilitatea utilizării lor în viitor. Pentru a afla acest lucru, în general trebuie organizate anchete corespunzătoare încă din primele faze ale proiectului: sondaje dendrologice, fitocenologice și biologice. Trebuie, de asemenea, analizat amplasamentul și, în baza analizei, propusă o îmbunătățire a condițiilor prin determinarea unor specii de plante potrivite pentru plantare ulterioară.

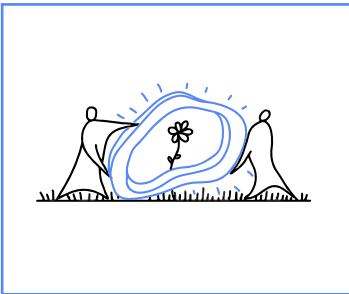
În timpul lucrărilor de construcție, zona care urmează să fie plantată trebuie protejată împotriva compactării și contaminării solului.



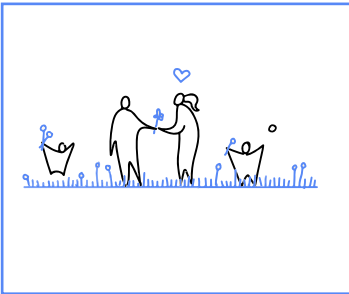
Grădinile situate la limita dintre spațiul public și cel privat nu sunt anonime. Ele trebuie îngrijite și menținute de către proprietari, iar arbuștii și plantele perene pot fi folosite în astfel de amenajări.



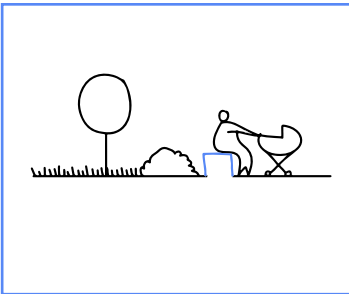
În acele zone unde spațiile verzi nu au un scop specific, trebuie urmărit principiul eficienței. Este recomandată utilizarea unor plante care nu necesită costuri de întreținere mari.



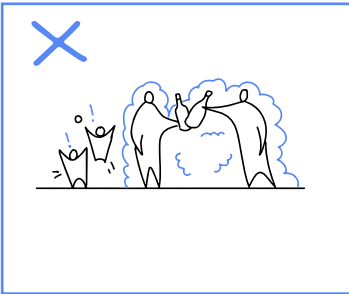
Plantele crescute spontan au propria lor frumusețe naturală, pe care de multe ori locuitorii nu o observă. Arhitecții și peisagiștii trebuie să găsească metode să pună în valoare acest lucru.



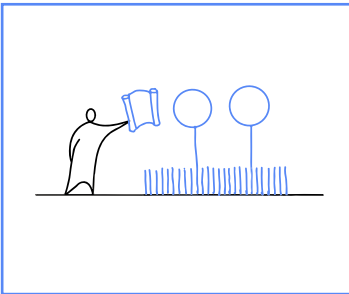
Implicarea cetățenilor prin activități educaționale bazate pe observarea mediului înconjurător este cea mai bună metodă de a asigura acceptarea intervențiilor.



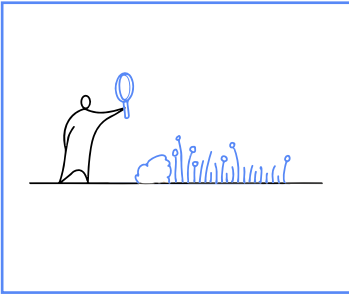
Daca arbuștii și plantele erbacee sunt parte integrantă a spațiului public, ele trebuie definite clar și protejate de intervenții specifice.



Amenajările preponderent cu arbuști nu ar trebui propuse în zone unde nu este posibil să se asigure un control social suficient sau îngrijire corespunzătoare a spațiului public.



Este întotdeauna necesară o analiză a plantelor care sunt deja existente în sit și, pe cât posibil, înglobarea lor în noul concept de plantare.



Arbuștii și plantele erbacee necesită îngrijire specializată regulată.

C.2

elemente de vegetație

2.3 _ peluze

Realizarea și întreținerea unei peluze sunt procese costisitoare. Din acest motiv, propunerea unei peluze pentru o anumită zonă trebuie făcută în cunoștință de cauză. Pentru a fi percepute ca spații curate și de recreere, ele ar trebui realizate doar în locurile unde servesc unui scop recreațional și unde funcționează unitar.

Caracteristici, rol și importanță

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

Prin definiție, ele reprezintă o suprafață de teren acoperită cu iarbă scurtă și deasă (un ecosistem bogat în humus, cu microorganisme în straturile superioare), cu rol important în ecosistem. Ele rețin praful și dioxidul de carbon, permit infiltrarea apei de ploaie și reglează temperaturile extreme. Ca elemente de peisaj, ele fie au rol de unificare la nivel compozițional și vizual, fie au rol de accentuare a unui spațiu sau a unei structuri individuale.

Peluzele se prezintă sub mai multe forme, în funcție de costul și de scopul lor. Prin urmare, este extrem de importantă alegerea tipului de gazon utilizat.

Peluzele se pot împărți în patru categorii:

_ Peluze ornamentale – cu strat de iarbă gros și fin, rezistență scăzută și greu de întreținut (cosit intensiv) /

_ Peluze recreaționale (parcuri) – cu iarbă puțin mai dură, cu rezistență scăzută sau medie și mediu sau greu de întreținut /

_ Peluze pentru joacă – cu folosință pe toată durata anului și greu de întreținut /

_ Pajiști extinse – cu o compoziție mixtă de plante, cu folosințe multiple /

Alte tipuri de peluze mai sunt: terenurile de golf, zonele verzi destinate parcării (inclusiv cele cu dale înierbate), spațiile verzi ample de pe acoperișuri sau alte spații verzi mai ample cu iarbă.

Condiții de bază pentru utilizarea peluzelor în spațiile publice

Pentru ca beneficiile aduse de proiectarea unei peluze să fie într-adevăr atinse, ea trebuie proiectată în locul potrivit, iar rolul pe care îl are în spațiu trebuie clar definit. Topografia, modul în care ea se conectează la spațiile din jur, tipul de peluză ales în funcție de intensitatea activităților care vor avea loc, nivelul de îngrijire și condițiile de sol sunt alte câteva aspecte de care ar trebui să se țină cont.

Succesul unor astfel de peluze depinde de modul în care sunt percepute de utilizatori și de modul în care sunt mediate potențialele conflicte între aceștia (de exemplu, între persoanele care își plimbă animalele de companie și restul utilizatorilor). Din acest motiv este esențială o analiză sociologică și de risc, succesul fiind asigurat în final de un acord social mai amplu.

O peluză ar trebui, în principiu, să cuprindă un singur spațiu mai amplu, cât mai puțin divizat în așa fel încât să încurajeze practicarea mai multor tipuri de activități. Acest lucru contribuie la o întreținere mai facilă și la estetica locului (în general suprafețele omogene, ample asigură continuitate, consolidează spațiile și oferă proporții). Zonele înierbate de tipul fâșiei nu ar trebui proiectate sub 1 metru lățime. Mobilierul urban și semnalele de trafic nu ar trebui poziționate pe zonele verzi, pentru că îngrijirea este mai costisitoare iar degradarea mai rapidă. În situațiile în care există un număr mare de elemente de infrastructură tehnică, trebuie gândite alte tipuri de spații verzi.

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



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 va fi zona respectivă, dar și în funcție de costurile pe care administrația le poate suporta pentru îngrijire. În primul rând, trebuie să se decidă dacă peluza este una intensivă (ornamentală, parc, loc de joacă) sau extensivă (pajiște).

O peluză intensivă necesită îngrijire de la 8 până la 30 de ori pe an, iar îngrijirea trebuie să respecte regula 1/3, care menționează că doar 1/3 din ceea ce este crescut deasupra solului trebuie tăiat, altfel stratul se slăbește și se deteriorează. Înălțimea ierbii nu trebuie să depășească 10 cm. Uneori, pentru a putea ajunge la imaginea dorită, pe timpul verii sunt necesare sisteme de irigare suplimentare.

Peluzele extensive nu necesită îngrijire la fel de atentă ca cele intensive, dar, în general, ele nu pot fi folosite în spațiile cu trafic intens, unde de multe ori se dorește o imagine uniformă a ierbii. Peluzele de tip pajiște necesită cosire de până la 5 ori pe an.

Indiferent de tipul peluzei, ele trebuie proiectate din perspectiva costurilor de realizare și întreținere. Mai exact, ele nu ar trebui propuse în spații reziduale.

Mai mult, acolo unde există zone ample cu gazon neîntreținut, este recomandată transformarea lor în peluze extensive, proces care nu numai că reduce costurile de întreținere, dar îmbunătățește și aspectul vizual. De asemenea, în cartierele rezidențiale, fâșiile cu gazon bine întreținut pot contribui la o imagine plăcută și curată la nivelul străzii.

Analiza condițiilor unui sit înainte de a realiza o peluză este importantă. De exemplu, zonele umbroase, aflate la baza copacilor, nu sunt cel mai bun spațiu pentru a realiza astfel de propuneri, tocmai pentru că sunt greu accesibile și nici nu beneficiază de îndeajuns de multă lumină.

Peluze speciale

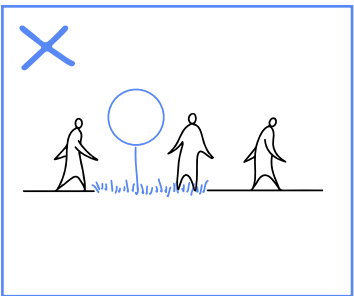
O pajiște este considerată la limita dintre o peluză și un biotop natural. Ea este în general utilizată în proiecte mai ample de peisagistică sau în proiecte unde îndeplinește rolul de spațiu destinat infiltrării apei de ploaie. Combinația de plante este stabilită de un specialist, iar beneficiul principal este costul scăzut de întreținere.

Peluzele pentru parcare sau pentru utilizare intensivă trebuie să fie în primul rând rezistente la compactare. Stratul vegetal este armat cu o structură specială. De cele mai multe ori, acest tip de peluze face parte din sistemul descentralizat de colectare a apei și, în același timp, reduce suprafețele minerale dintr-o zonă. Aceste peluze sunt proiectate în vecinătatea funcțiunilor care necesită parcări de dimensiuni mari, precum stadioanele sau zonele ample de recreere. Ele mai pot fi propuse ca înlocuitor pentru zonele pavate din jurul clădirilor sau pe cărările de iarbă. Acestea din urmă includ un strat-suport suplimentar, în formă de fagure, realizat din plastic dur sau cărămidă. O condiție pentru astfel de pajiști este utilizarea unui substrat de pietriș cu granularitate potrivită.

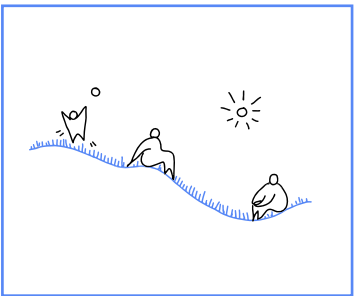
Condiții pentru realizarea corectă a peluzelor

Realizarea peluzelor este o muncă profesionistă, care necesită cunoașterea tehnologiilor în domeniu și care, în general, trebuie realizată de un grădinar specialist, sau, dacă sunt necesare tehnologii mai complexe, chiar de un specialist în peluze. Încă de la început se impune analiza solului, tratamentul acestuia împotriva compactării și pregătirea stratului ce urmează a fi plantat. Combinația de plante trebuie să țină cont de condițiile sitului (umbrit, uscat, umed) și să anticipeze folosința ulterioară. Combinații universale de plante nu ar trebui utilizate fără a analiza clar ce specii se pretează la condițiile specifice sitului. Atunci când se creează un amestec de plante, trebuie utilizate specii de mici dimensiuni (specii cu frunze mici, trifoi, varietăți de păpădie și de iarbă), în scopul reducerii necesarului de îngrășămintे și apă pe timpul anotimpurilor secetoase.

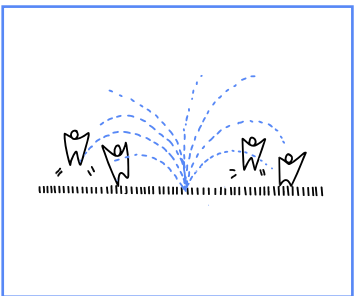
Pentru formarea stratului-suport, trebuie utilizate procedurile tehnologice corecte, iar pentru dezvoltarea armonioasă a amestecului de plante propus, trebuie respectate îndeaproape termenele de plantare, de îngrijire și cosire.



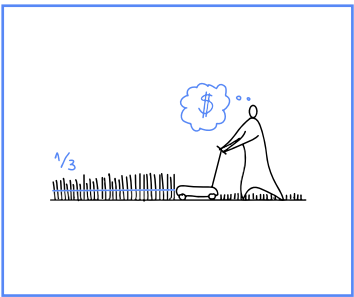
Peluzele nu trebuie proiectate în așa fel încât utilizatorii să folosească scurtături care să le degradeze.



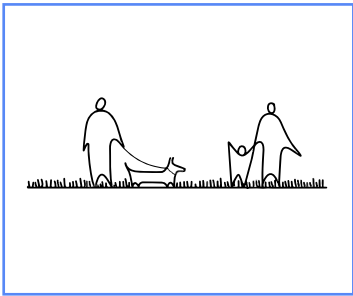
Modelarea terenului poate fi un principiu de proiectare de succes în propunerea unei peluze.



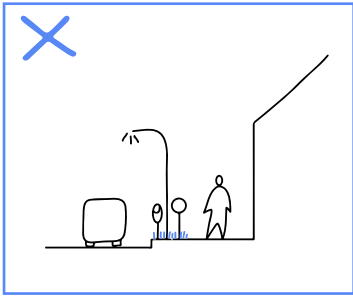
Sistemele de irigare trebuie adăugate în situațiile în care se dorește un aspect armonios al peluzei pe tot parcursul anului. De asemenea, diverse specii de plante pot fi adăugate pentru a crește rezistența împotriva secetei (de exemplu, trifoiul).



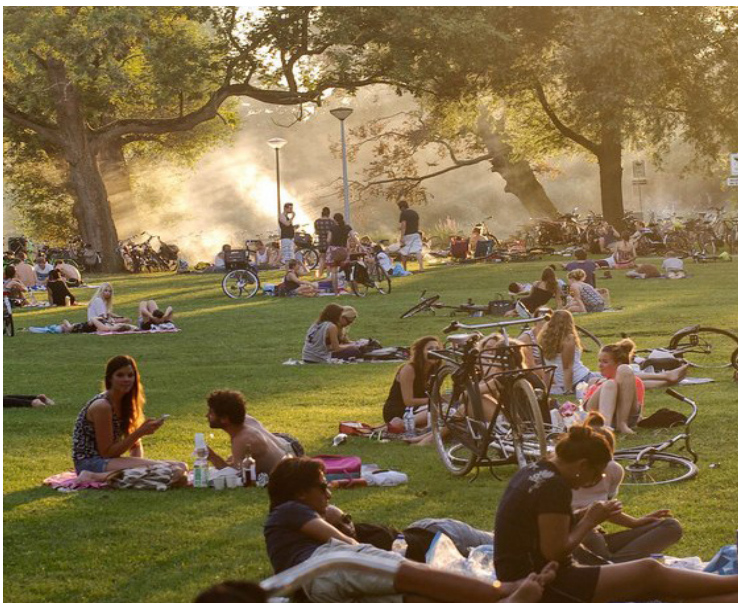
O peluză necesită mentenanță specializată și fonduri suficiente. Tunderea ierbii trebuie să se facă astfel încât nu mai mult de 1/3 din înălțimea ierbii să fie tăiată.



Posibilele zone de conflict între diferiți utilizatori pot fi rezolvate prin delimitarea clară a spațiilor în funcție de activitățile care se pot desfășura într-un anumit spațiu.



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



019 // Amsterdam, Olanda



018 // Londra, UK

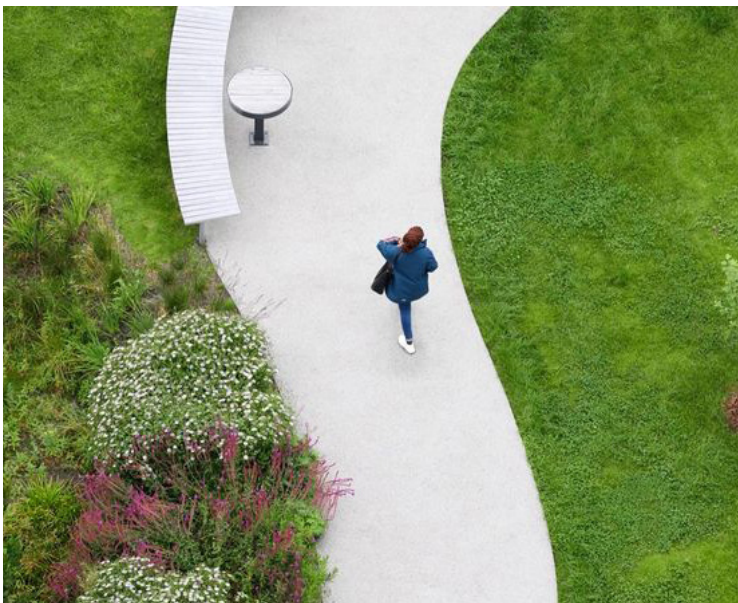


020 // Illinois, USA

Fertilizarea, aerarea și protecția împotriva bolilor și dăunătorilor este extrem de importantă pe tot parcursul anului, iar în primele luni de la plantare, este necesar ca zona să fie închisă și protejată.

Îngrijire

Îndepărtarea biomasei (iarba tăiată) trebuie compensată ori cu îngrășământ, ori cu mulcirea intensivă, folosind mașini de tuns iarba speciale, care pot tăia iarba foarte fin și o pot distribui uniform pe suprafața gazonului. Programarea cositului, fertilizării, aerarea și toate celelalte procese necesare trebuie să facă parte din sistemul de îngrijire a gazonului, care, la rândul său, ar trebui să fie parte dintr-un plan de îngrijire mai complex.



021 // Bergen, Norvegia

C.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică

Cerințele funcționale ale infrastructurilor tehnice și de transport trebuie coordonate cu rolul de bază al spațiului public – acela de loc destinat activităților urbane. Orice element de infrastructură situat deasupra solului trebuie să fie perceput ca un element care contribuie la calitatea generală a unui spațiu.

Infrastructura tehnică și de transport reprezintă o parte critică în susținerea mediului urban. În același timp, prin amplasarea rețelelor tehnice la suprafață este influențată substanțial forma spațiilor publice și posibilitățile de utilizare ale acestora. Cerințele funcționale și tehnice trebuie să fie în conformitate cu standardele în domeniu și în același timp să nu afecteze rolul de bază al spațiului public ca spațiu dinamic, pentru oameni. De regulă, infrastructura tehnică ar trebui observată în cadrul urban cât mai puțin cu putință. Ea nu ar trebui să reprezinte o caracteristică dominantă și nu ar trebui să determine modul de conformare a unui spațiu.

Fiecare element de infrastructură tehnică prezintă la suprafață trebuie privit ca un element care contribuie la crearea calității generale a arhitecturii unui loc. Prin urmare, localizarea și proiectarea lor trebuie realizată doar în baza unor analize și studii profesionale, luând în considerare soluții sustenabile. Integrarea unor materiale ecologice, soluții de energii regenerabile și tehnologii inovatoare poate reduce impactul asupra mediului.

Regula „mai puțin înseamnă mai mult” se aplică atunci se discută despre cantitatea, mărimea și caracterul distinctiv al elementelor de infrastructură de suprafață. Soluții aleatorii, fără un concept sau un context bine determinat nu sunt permise pe domeniul public. Infrastructurile trebuie să fie în primul rând parte componentă a clădirilor sau structurilor arhitecturale, sau cel puțin să fie asociate cu acestea. Pentru a minimiza barierele vizuale și impactul ecologic, acestea ar trebui grupate într-o singură structură cu cea mai mică dimensiune posibilă.

Pentru a menține calitatea spațiului public la standarde înalte și pentru a reduce efectele schimbărilor climatice, trebuie acordată atenție atât nivelurilor superioare ale spațiului și fațadelor adiacente lui, cât și metodelor de integrare a elementelor verzi în infrastructura urbană. Fațadele verzi, acoperișurile vegetale și utilizarea de materiale permeabile pentru suprafețele pietonale pot contribui la gestionarea apelor pluviale și la reducerea poluării aerului.

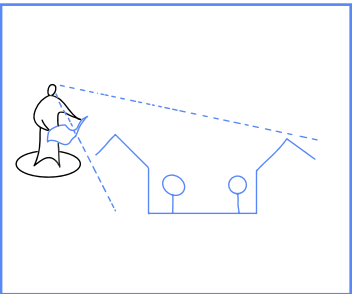
În mediul urban, infrastructura tehnică ar trebui, în primul rând, plasată în subteran, o excepție de la regulă fiind liniile suspendate ale tramvaielor. Deși rețelele sunt poziționate în subteran, impactul pe care ele îl au la suprafață este mare, mai ales dacă se iau în calcul și elementele de infrastructură conexe care trebuie poziționate la sol sau deasupra solului. Dacă nu există o abordare conceptuală a modului în care sunt amplasate rețelele în subteran, poziționarea altor elemente de la suprafață (copaci, aliniamente) devine dificilă sau chiar imposibilă.

Pentru a preveni eventuale probleme cauzate de reparații și modificări ulterioare ale infrastructurilor tehnice, trebuie realizat un studiu despre conceptul și compoziția spațiului public, înainte ca acestea să fie prevăzute. Un astfel de studiu ar trebui să includă și o analiză a impactului climatic, astfel încât soluțiile adoptate să fie sustenabile pe termen lung.

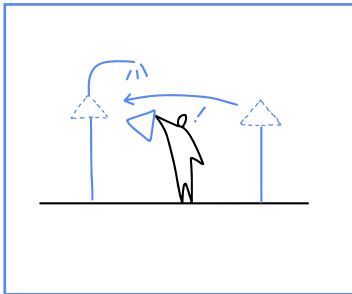
O regulă generală de administrare a traficului în oraș constă în fluidizarea acestuia. Un exemplu constă în separarea transportului în comun de traficul rutier; prin mutarea liniilor de tramvai sau orice alt tip de transport în comun la trotuar, se reduc blocajele rutiere și implicit se atenuează poluarea în oraș.

De regulă, infrastructura tehnică ar trebui observată în cadrul urban cât mai puțin cu putință. Ea nu ar trebui să reprezinte o caracteristică dominantă și nu ar trebui să determine modul de conformare a unui spațiu.

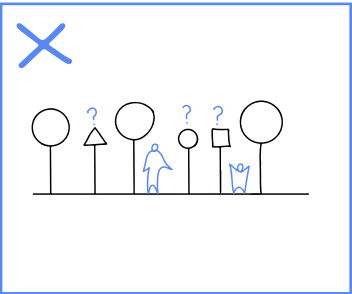




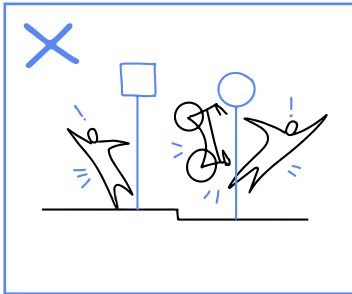
Spațiul public ar trebui configurat astfel încât să se reducă necesitatea de folosire a elementelor de trafic.



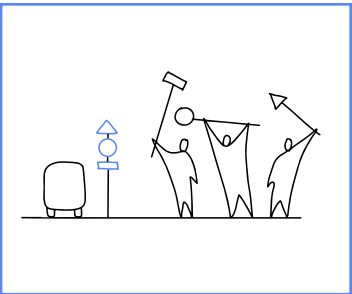
De preferat, semnele de circulație trebuie fixate pe stâlpii de iluminat.



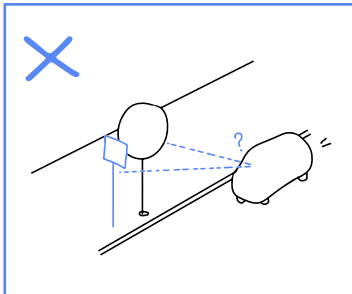
Cu cât se folosesc mai multe semne de circulație, cu atât se degradează spațiul public; se reduce vizibilitatea și apar granițe fizice.



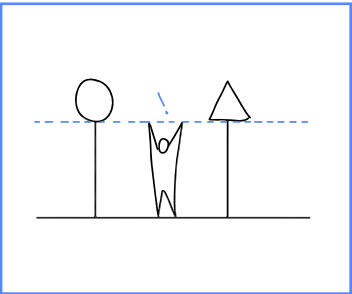
Semnele de circulație nu trebuie plasate astfel încât să blocheze circulația pietonilor și a cicliștilor.



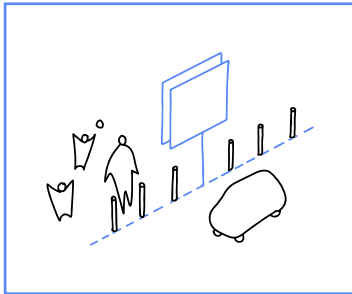
Reducerea semnelor de circulație se poate realiza prin gruparea semnelor și reducerea informației la strictul necesar.



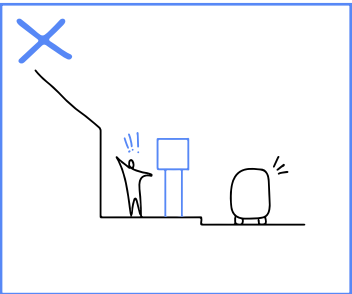
Elementele de trafic trebuie să fie vizibile. Ele se dispun la distanțe consistente față de obstrucții, precum copacii.



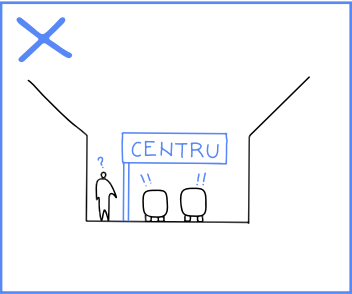
Semnele de circulație trebuie să se mențină la aceeași înălțime. Semnul cel mai de jos trebuie să permită pietonilor și mașinilor să treacă pe sub el.



Combinarea semnelor pentru a semnala două circulații este considerată o bună practică.



Semnele de circulație trebuie să fie implementate în dimensiunea cea mai mică.



Portalurile cu semne de circulație trebuie evitate în interiorul orașelor.

C.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică

3.1 _ elemente și semne de trafic

Semafoarele sunt potrivite doar în anumite condiții, unde siguranța intersecțiilor și deplasărilor nu poate fi asigurată în alt mod. Poziționarea semafoarelor trebuie să fie stabilită într-un context mai larg al orașului, tocmai pentru facilita fluxurile și a proteja utilizatorii vulnerabili.

Semafoarele organizează toate formele de transport din oraș (mersul pe jos, transportul public, deplasările cu bicicleta sau cu mașina) și asigură fluxuri sigure și facile. Acestea ar trebui utilizate doar în cazurile în care nu se poate organiza intersecția prin alte mijloace.

Intersecțiile semaforizate în intersecțiile cu trafic scăzut generează bariere excesive împotriva mișcării și adesea conduc la situația în care pietonii traversează pe roșu. În același timp, șoferii tind să meargă mai repede și mai puțin atent. Prin urmare, semaforizarea nu ar trebui utilizată în intersecțiile unde nu există trafic intens. În schimb, ea nu trebuie să lipsească din intersecții cu străzi cu trafic intens, sau acolo unde se poate crește irigarea zonei, ajutând pietonii, cicliștii sau pe cei cu dizabilități să traverseze strada.

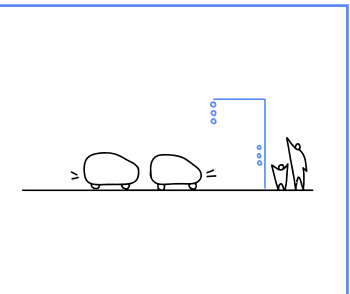
Trecerile de pietoni trebuie să aibă o lățime de cel puțin 4 metri. În intersecțiile mai aglomerate, acestea ar trebui să fie mai largi, din cauza numărului mare de persoane care se acumulează între fazele semaforului.

În cazul intersecțiilor cu trafic greu sau la deal, trebuie luate în calcul diferitele viteze de deplasare ale vehiculelor motorizate și ale bicicliștilor. Pentru bicicliști, este posibilă realizarea unei benzi dedicate, cu un set paralel de semnalizare, care să permită accesul în intersecție înaintea autovehiculelor și, dacă împart accesul în intersecție, să poată opri mai devreme decât acestea. Pe de altă parte, poate fi realizată o bandă dedicată pentru bicicliști, cu un set independent de semaforizare. Pentru bicicliști, schimbarea direcției către stânga este o mișcare destul de periculoasă, mai ales în intersecțiile cu trafic intens. Din acest motiv, este recomandată schimbarea direcției în mod indirect, dar fără a înlocui total întoarcerile directe.

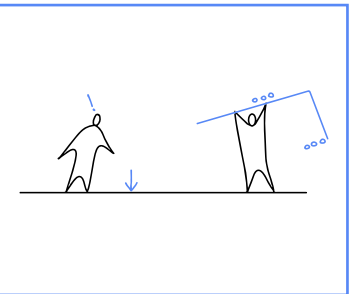
Spațiul de așteptare pentru bicicliști într-o intersecție (zona pentru biciclete) este situat, de obicei, în fața liniei de oprire pe toate brațele intersecției, indiferent de rolul sau lățimea benzii. Dacă există mai multe benzi pentru o singură direcție, zona pentru bicicliști este poziționată în partea dreaptă.

Municipiul Iași a pus în funcțiune un sistem de management de trafic integrat, fiind un exemplu relevant de implementare a unor soluții moderne. Proiectul a inclus realizarea unui centru de comandă și control al traficului, precum și echiparea a 90 de intersecții și treceri de pietoni cu instalații de semaforizare configurate să funcționeze în regim de dirijare adaptivă.

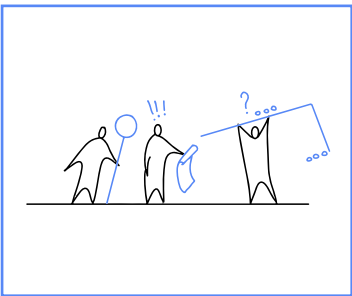
Sistemul include semafoare dotate cu butoane pentru pietoni, care permit activarea traversării doar la nevoie, contribuind astfel la reducerea timpilor morți în trafic și la prioritizarea fluxurilor dominante. Acest sistem asigură o comunicare eficientă între intersecții și centrul de comandă și include și un sistem de management al defectelor, care permite intervenții rapide și eficiente în cazul apariției unor probleme. Implementarea acestui tip de soluție tehnologică avansată contribuie semnificativ la fluidizarea traficului și la creșterea siguranței rutiere în zonele intens circulate.



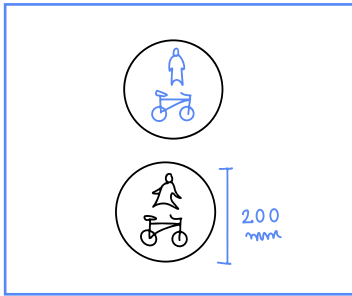
Semnalele în intersecții sunt destinate în special străzilor cu trafic intens, cu autovehicule grele, unde nu este posibilă asigurarea siguranței autovehiculelor și pietonilor în alt mod. Nu ar trebui utilizate semafoare pe străzile cu flux redus.



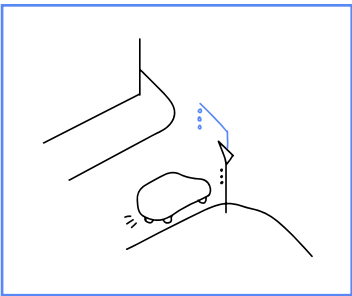
Forma și poziția semnalelor rutiere trebuie coordonată și discutată cu un arhitect pe baza unui plan general de amenajare a spațiului public.



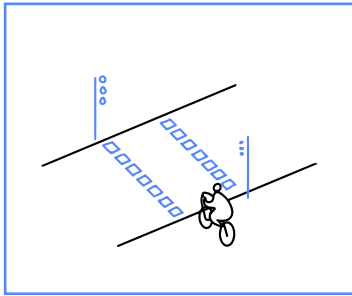
Poziția și forma semnalelor rutiere trebuie propuse ca parte a unui întreg sistem local de infrastructură tehnică de suprafață.



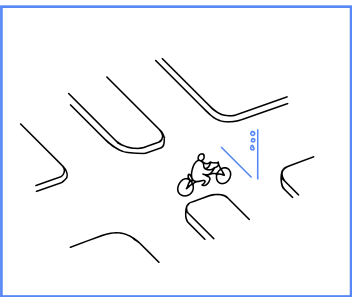
În cazul în care o trecere este dedicată atât pietonilor, cât și bicicliștilor, este recomandată utilizarea unui semafor cu două culori pentru pietoni și bicicliști (cu dimensiunea de 200 mm), situat pe partea opusă a carosabilului.



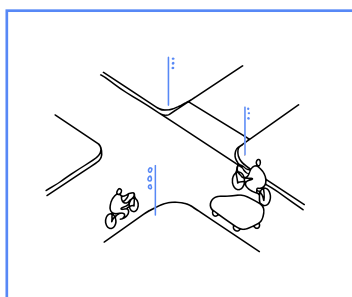
Semafoarele pot fi suspendate de bare în consolă numai pe arterele importante, cu mai multe benzi și cu flux intens. Pentru străzile secundare, sunt utilizate sisteme de semaforizare de bază, fără bare în consolă.



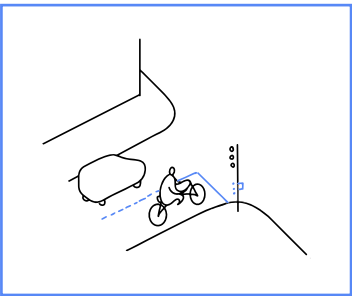
Trecerile asociate direct pistelor de bicicliști ar trebui să utilizeze un sistem de semaforizare separat, în trei culori, cu un mic cap de semnal (100 mm), situat în fața carosabilului, și un cap de semnal mai mare (200 mm), aflat pe partea cealaltă a carosabilului.



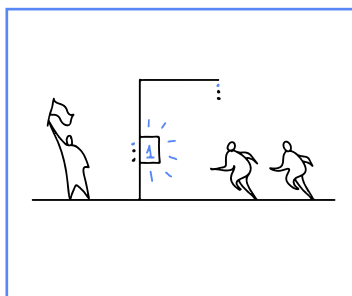
În intersecțiile mari, este bine ca secțiunile lungi să fie împărțite în secțiuni mai mici, utilizând sisteme de oprire interne: acest lucru facilitează mai întâi trecerea vehiculelor cu viteze mai mici.



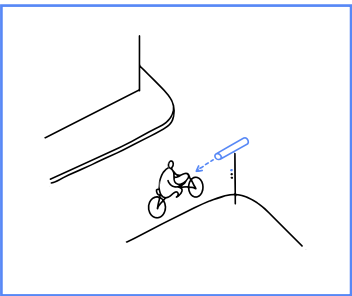
Semnalul de 100 mm pentru bicicliști este poziționat în fața carosabilului sau înaintea unei intersecții de tip „shared space”. Dimensiunea de 200 mm este folosită atunci când există acces separat în intersecție.



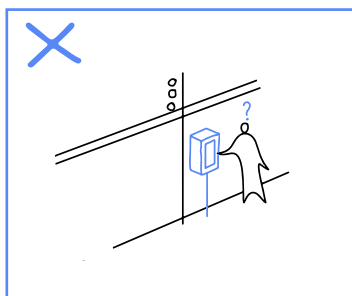
În cazul intersecțiilor mai lungi, este oportună adăugarea unor benzi de bicicletă separate, cu sistem de semnalizare paralel, care să țină seama de vitezele diferite ale autoturismelor și bicicletelor.



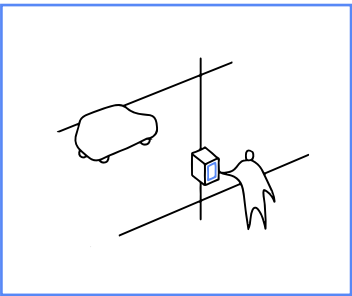
Un cronometru pentru pietoni crește confortul acestora și îi poate împiedica să traverseze pe lumina roșie. El poate fi folosit în intersecțiile semnalizate fără control dinamic.



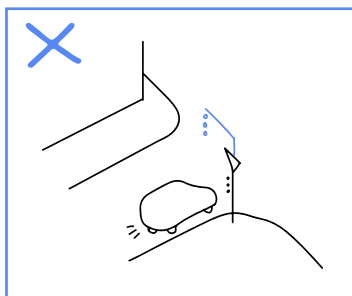
Detectoarele asociate semafoarelor trebuie să poată detecta nu numai automobilele, ci și alte vehicule, precum bicicletele sau motocicletele.



Un cronometru pentru pietoni ar trebui plasat pe stâlpul semaforului.



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



Semafoarele pot fi suspendate de bare în consolă numai pe arterele importante, cu mai multe benzi și cu flux intens. Pentru străzile secundare, sunt utilizate sisteme de semaforizare de bază, fără bare în consolă.

C.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică

3.2 _elemente temporare de control al traficului

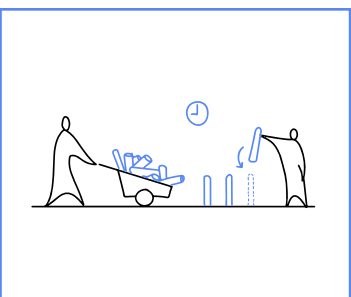
Forma dispozitivelor de control trebuie să fie în conformitate cu caracterul mediului urban și mobilierul stradal, în ciuda caracterului lor temporar.

Dispozitivele de control temporar sunt utilizate în prezent ca înlocuitor pentru soluțiile de inginerie adecvate. Ele sunt folosite pentru a organiza mai bine traficul auto când situația existentă trebuie îmbunătățită din motive de siguranță pentru pietoni și bicicliști, dar nu este posibilă implementarea corectă a modificărilor din diferite rațiuni financiare sau procedurale. Uneori, aceste dispozitive sunt utilizate pentru a testa viitoare modificări extinse ale spațiului public. Altele, este asigurată siguranța pietonilor din insulele de refugiu sau din mijlocul șoselei. În același timp, ele au rolul de a proteja automobilele unele față de celelalte în zonele cu trafic complicat. Din păcate, ele sunt suprautilizate, și, din cauza situației financiare a orașului, adesea devin o soluție pe termen lung sau chiar permanentă.

Deși sunt soluții provizorii, ele afectează spațiul și modul în care oamenii îl percep. Din acest motiv, trebuie găsite soluții arhitecturale de calitate, care să se încadreze în regulile mobilierului urban de calitate și să îndeplinească scopuri clare definite.

Ori de câte ori automobilele reprezintă o amenințare pentru siguranța pietonilor, ar trebui mai întâi puse în aplicare măsuri de bază precum: intervenții pentru reducerea vitezei, modificări de suprafețe sau introducerea de indicatoare noi. Dacă situația nu poate fi rezolvată sistematic prin alte căi, iar barierele fizice sunt necesare, trebuie găsite soluții arhitecturale care să corespundă cu amenajarea spațiului public, evitându-se utilizarea barierele de beton și a bolarzilor.

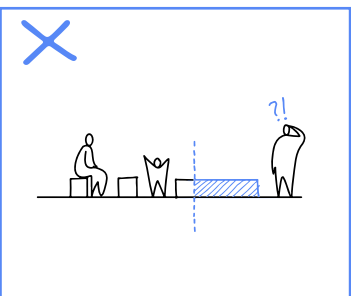
Modificările provizorii realizate de-a lungul străzilor direcționează adesea mașinile pe o parte a drumului care nu este proiectată să susțină sarcini mari. Din acest motiv, orice modificări trebuie să fie consultate cu administratorii de drumuri. Modificările provizorii sunt problematice și pentru mentenanță și curățenie. Curățarea zonelor aflate între dispozitivele temporare de control, de tipul bolarzilor, trebuie făcută manual, ceea ce este mult mai solicitant din toate punctele de vedere, comparativ cu utilizarea unei mașini de curățenie.



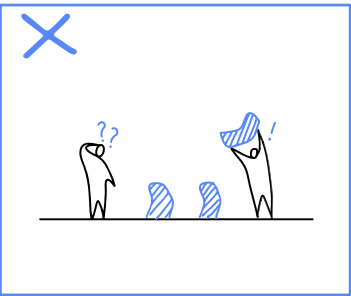
În oraș, dispozitivele temporare trebuie să fie doar o soluție provizorie.



Dacă se utilizează măsuri de control temporar în spațiile publice, utilizatorii trebuie să fie informați cu privire la motivele, scopul și durata acestora, precum și la soluția permanentă propusă în locul lor.



Orice element provizoriu trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.

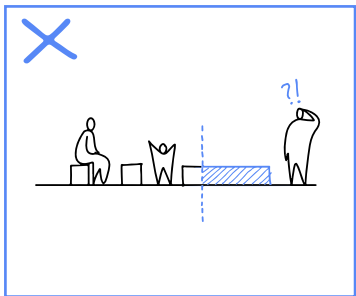


Nu este de acceptat utilizarea combinată a mai multor elemente de control, ca înlocuitor al unei soluții ingineresti complete.

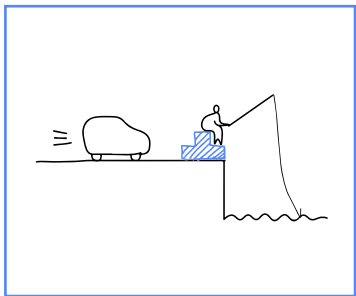
! Parapeții nu ar trebui utilizați în oraș.

Modul în care în prezent sunt folosite elementele de siguranță rutieră accentuează natura excesiv auto a spațiilor publice și atrage atenția către o percepție simplificată a spațiului, în care acesta trebuie doar să permită deplasarea rapidă a autovehiculelor. O astfel de viziune nu este de dorit în interiorul orașului.

Reducerea utilizării unor astfel de elemente poate permite o organizare corespunzătoare a traficului și a spațiilor adiacente.



Orice element pentru siguranța traficului trebuie să aibă un caracter urban. Faptul că acestea sunt temporare, nu trebuie să fie o scuză pentru o formă strict utilitară, care nu are un design potrivit.



Parapeții de protecție aferente traficului greu nu trebuie folosite în spațiul urban. Dacă nu se poate evita implementarea lor, acestea trebuie să adopte un design corespunzător.



023 // Montreal, Canada



024 // Montreal, Canada

C.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică

3.3 _ utilități subterane

Barierile de impact nu trebuie utilizate în oraș. Trebuie căutate întotdeauna alternative urbane, cu caracteristici similare.

Administratorii de utilități sunt responsabili pentru indicarea propriilor rețele în documentațiile de planificare, inclusiv a tuturor elementelor conexe de la nivelul solului. Montarea infrastructurilor și reparațiile realizate în zonele cu probleme nu trebuie să lase urme la suprafață. Dacă intervențiile implică desfacerea asfaltului, întreaga suprafață afectată, precum cea a trotuarului, trebuie refăcută complet. Pentru a evita cheltuieli inutile, astfel de lucrări trebuie planificate în coordonare cu alte intervenții în spațiul public.

În acest sens, Municipiul Iași are reglementări clare în ceea ce privește integrarea infrastructurii tehnice în dezvoltarea urbană, prin Hotărârea Consiliului Local nr. 304/2011. Conform acestei hotărâri, pentru străzile din Municipiul Iași incluse în proiectele din Planul Integrat de Dezvoltare pentru Polul de Creștere Iași (PIDPC), operatorii de rețele utilitare, rețelele de utilități trebuie amplasate subteran, iar lucrările de acest tip sunt corelate cu investițiile publice aflate în derulare. Această practică încurajează o dezvoltare coerentă, și caută să asigure o infrastructură urbană modernă și bine coordonată.

Infrastructura tehnică subterană trebuie amplasată astfel încât să permită plantarea arborilor acolo unde este cazul. Spațiul necesar trebuie rezervat chiar dacă plantarea nu este planificată imediat. Această rezervare ar trebui să fie ghidată de documente strategice urbane, iar în lipsa lor, se pot folosi regulile tradiționale de organizare a spațiilor publice pentru poziționarea arborilor. Coordonarea trebuie să existe nu doar între proiecte punctuale, ci și în cadrul unei planificări urbane pe termen lung.

În situațiile în care nu pot fi amenajate zone de protecție clasice pentru rețele, se pot utiliza soluții speciale care împiedică afectarea acestora de către rădăcinile copacilor, cum ar fi tuburile de protecție sau barierele radiculare. Aceste soluții trebuie gândite astfel încât să nu limiteze dezvoltarea arborilor și trebuie agreeate împreună cu administratorii rețelor.

Caracteristici de suprafață

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

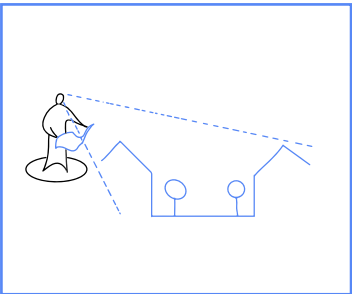
Procese

O mai bună coordonare și transparență a deciziilor în privința infrastructurilor tehnice poate fi facilitată printr-un sistem care să țină evidența la zi a tuturor lucrărilor. Odată ce un proiect este finalizat, el ar trebui introdus într-o bază de date completă.

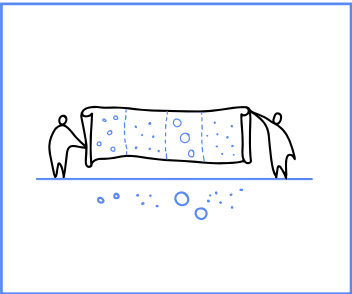
În interesul orașului, administratorii rețelor de utilități trebuie să fie coordonați. Ei trebuie să respecte calitatea spațiilor publice și să stabilească traseul rețelor în consecință. În principiu, reglementările specifice fiecărui tip de lucrări nu ar trebui să afecteze legislația de mediu (de exemplu, creșterea dimensiunilor spațiilor de siguranță).

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

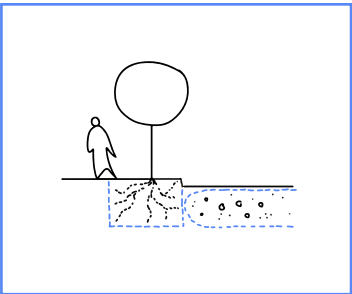




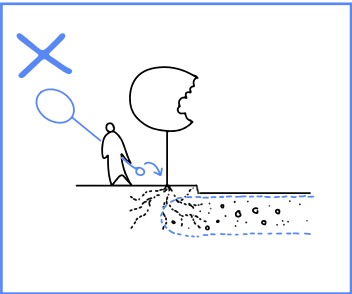
Înainte ca infrastructura tehnică să fie plasată sub pământ, este necesar un studiu compozițional și funcțional al spațiului public care urmează să fie modificat.



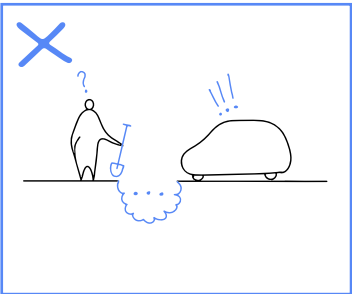
În implementarea proiectelor de infrastructură tehnică, planurile de proiectare trebuie respectate cu strictețe. Este recomandat ca odată finalizat proiectul, administratorii de rețele să introducă în baza de date centrală datele detaliate și exacte privind executarea efectivă a proiectului.



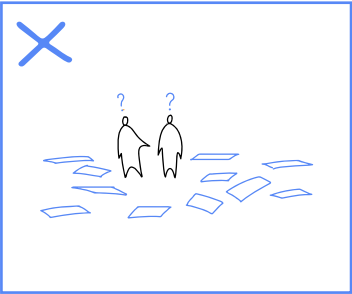
Traseele de utilități subterane trebuie să fie poziționate în funcție de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcție de caracteristicile fiecărui spațiu public.



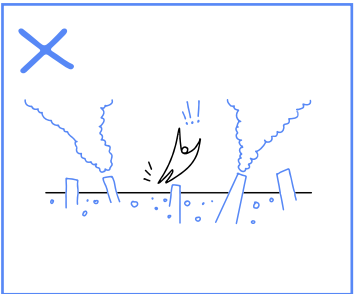
Rădăcinile trebuie împiedicate să străpungă fâșia plantată și să afecteze zona de siguranță a utilităților. Rădăcinile și infrastructurile tehnice pot fi protejate prin mijloace tehnologice diverse, nu doar prin separarea lor fizică.



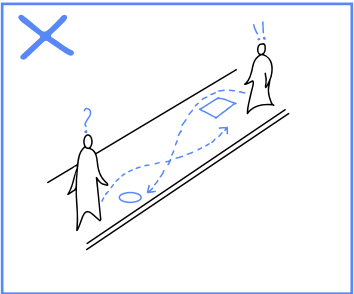
Modul de dispunere a rețelelor este legat și de metoda care va fi folosită în mentenanța lor. Este recomandat ca reparațiile să fie realizate fără daune ireversibile la suprafață și fără obstrucționarea traficului pietonal și auto.



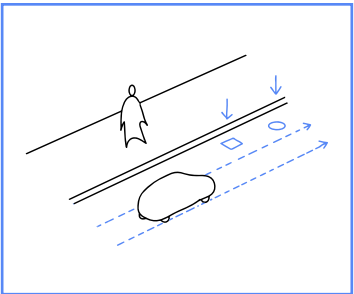
După reparațiile executate la infrastructura tehnică subterană, suprafața la sol trebuie readusă, de asemenea, la stadiul inițial. Suprafețele trebuie să se conecteze perfect și să pară unitare. Atunci când sunt executate reparații în zone cu asfalt, suprafața trebuie reparată pe toată lățimea ei.



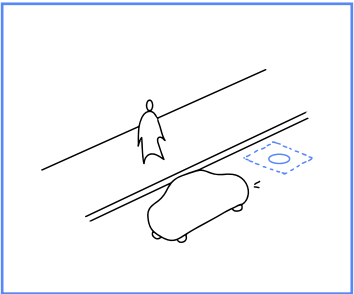
Elementele de suprafață aferente infrastructurilor tehnice subterane trebuie să se conecteze perfect cu suprafețele adiacente (prin material, înălțime și culoare).



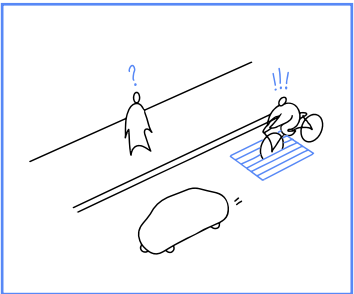
Elementele de suprafață aferente infrastructurilor tehnice subterane trebuie să fie poziționate și în funcție de propunerea de amenajare a spațiului public, în așa fel încât să nu împiedice mersul pe jos, în special în locurile cu trafic pietonal intens.



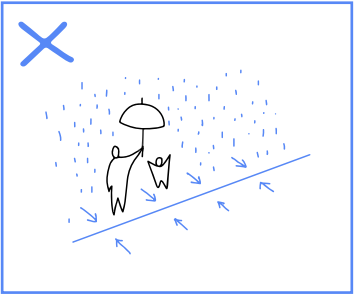
Elementele de suprafață aferente infrastructurilor tehnice subterane trebuie să fie poziționate în afara traiectoriei roților vehiculelor. Dacă sunt plasate pe carosabil, capacele trebuie să fie încastrate pe mijlocul benzii.



Pentru a elimina daunele la structurile subterane, la trotuar sau la stradă, ar trebui utilizate capace la nivel.



Grilajele de scurgere și alte elemente deschise trebuie poziționate cu gratiile perpendiculare pe direcția de mers, nu paralele.



Scurgerea apelor meteorice într-un canal de admisie poate fi proiectată sub forma unei benzi de scurgere de-a lungul bordurii, cu jgheaburi pavate. În zonele pietonale mari sau în piețele publice, se poate utiliza scurgerea prin fante liniare.

C.3

elemente de trafic și infrastructură tehnică

3.4 _ utilități supraterane

Structurile tehnice de la nivelul solului trebuie reduse, pe cât posibil, la un număr cât mai mic, la o dimensiune cât mai mică și grupate cu alte elemente de infrastructură. În cazul zonelor compacte, sistemul de cabluri suspendate între clădiri ar trebui menținut.

Fiecare element de suprafață al infrastructurii tehnice și de transport – linii de tramvai, iluminat stradal, casete de energie electrică, semne de circulație, tabele de informații etc. – trebuie privite ca parte a amenajării care ajută la crearea caracterului general al spațiului și la calitatea arhitecturală a unui loc. Plasarea lor fără grijă creează bariere substanțiale de-a lungul trotuarelor sau în zonele pietonale deschise. Aceste structuri trebuie reduse în dimensiune și număr și, acolo unde este posibil, trebuie grupate cu alte elemente de infrastructură. În ceea ce privește calitatea spațiului public, trebuie acordată atenție și nivelurilor superioare ale spațiului și fațadelor adiacente.

Suspendarea cablurilor

În cazul orașelor compacte, trebuie menținut sistemul suspendat de iluminare stradală și firele încrucișate între clădiri, deoarece acest lucru eliberează străzile prin eliminarea stâlpilor, ceea ce rezultă în costuri de investiție mai mici. În cazul în care există un gol mai mare între clădiri, este recomandată suspendarea cablurilor între clădiri și stâlp. Totuși, sistemul de suspensie cu sârmă transversală este de preferat în detrimentul sistemului cu fire legate la stâlpi. Atunci când se construiesc clădiri noi sau se reconstruiesc clădiri existente în zonele deja constituite, ar trebui să ajungă la un consens cu proprietarii clădirilor, în așa fel încât să fie permisă fixarea și suspendarea firelor transversale de clădiri.

Clădiri cu grinzi în consolă

Pentru a elibera străzile de cabluri, pentru iluminatul stradal pot fi folosite grinzi în consolă care se fixează de pereții clădirilor. Dacă iluminatul stradal nu se poate realiza în sistem de cabluri încrucișate, o astfel de opțiune ar trebui să aibă prioritate tocmai pentru că nu necesită inserția unor noi stâlpi de iluminat.

Poziționarea stâlpilor

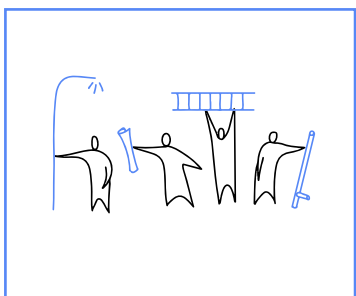
Ori de câte ori nu este posibilă utilizarea cablurilor încrucișate suspendate, trebuie creat un sistem complet pentru poziționarea unui număr minim de stâlpi, care să includă atât liniile pentru tramvai/troleibuz, cât și iluminatul stradal sau semafoarele din intersecții. Atunci când se decide poziționarea stâlpilor în spațiile publice, iluminatul stradal trebuie să fie o prioritate în amenajare. Aceste cerințe se bazează pe un studiu de iluminat, întotdeauna întocmit în raport cu cerințele structurale pentru liniile suspendate și pentru stâlpii utilizați la semaforizare. Pentru a reduce costurile de investiție și obstacolele dintr-un spațiu, trebuie utilizat același stâlp pentru mai multe funcții. Pe scurt, dacă un anumit spațiu public este supus unui proces de revitalizare, rezultatul final trebuie să utilizeze un singur tip de stâlpi cu mai multe roluri, nu câte un tip de stâlp pentru fiecare utilizare.

Stâlpii din spațiile publice ar trebui poziționați de-a lungul unei axe longitudinale, în rândul copacilor, benzi de parcare sau cât mai aproape de marginea trotuarului și de carosabil. De asemenea, pentru a evita obstrucționarea ferestrelor, stâlpii trebuie plasați în zona în care se întâlnesc două clădiri.

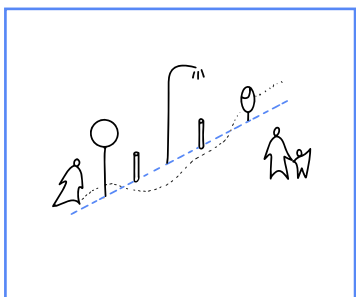
Cutiile tehnice

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

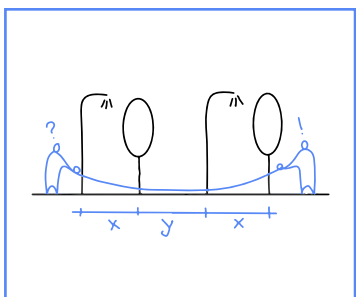
Toate elementele învechite, care nu mai funcționează, ar trebui eliminate, nu doar deconectate. Acest lucru se aplică și conductelor incorporate în fațadele clădirilor sau în alte structuri ale domeniului public al orașului.



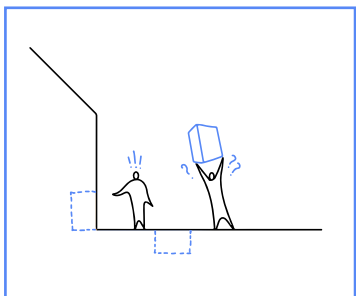
Proiectele de investiții care privesc poziționarea stâlpilor trebuie pregătite și realizate împreună cu alte elemente de infrastructură similare. În ceea ce privește conceptul de proiectare, acesta ar trebui realizat, de exemplu, în conformitate cu punctul de vedere al aparatului de specialitate corespunzător din primărie.



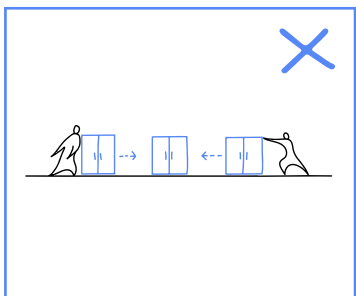
În spațiile publice, elementele de infrastructură tehnică și de transport trebuie poziționate de-a lungul aceleiași axe, cu o distanță suficient de mare pentru a permite deplasarea de-a lungul trotuarelor și de-a lungul străzii.



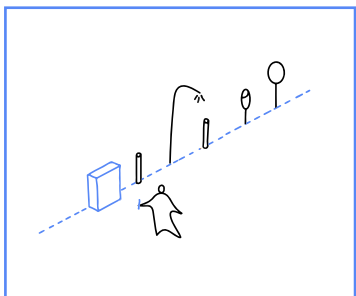
Pentru a păstra ritmul străzii și aliniamentul de copaci, toate cerințele tehnice pentru iluminatul stradal, liniile aeriene și nevoile biologice ale copacilor trebuie luate în calcul în planurile dedicate infrastructurilor tehnice și de transport.



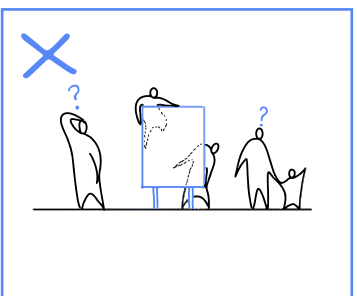
Cutiile tehnice pentru infrastructura tehnică și de transport trebuie poziționate în așa fel încât să nu afecteze compoziția spațiului sau să blocheze/îngusteze traseele pietonale. Prioritară ar trebui să fie integrarea lor în structurile de suprafață, în garduri sau sub nivelul solului.



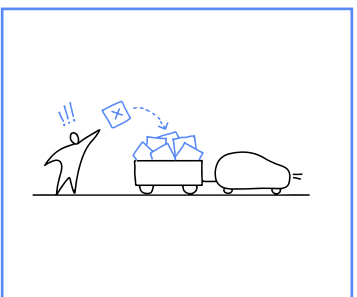
Dacă nu este posibilă integrarea cutiilor în clădirile existente, ele ar trebui grupate fizic într-o structură care este la rândul ei amplasată în conformitate cu cerințele de amenajare a spațiului respectiv.



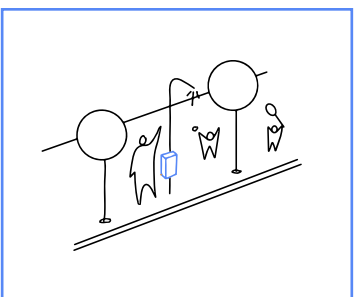
În zonele în care nu există o aliniere a clădirilor la aliniament, iar cutiile tehnice nu pot fi alipite unor garduri sau unor clădiri, ele trebuie poziționate de-a lungul aceluiași ax, ca celelalte elemente de infrastructură existente în spațiu.



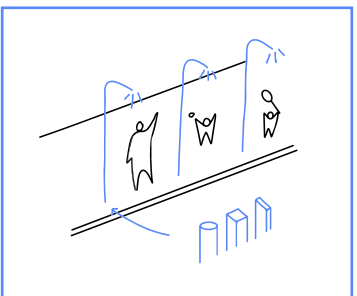
Cutiile tehnice nu trebuie să împiedice claritatea vizuală a spațiului public.



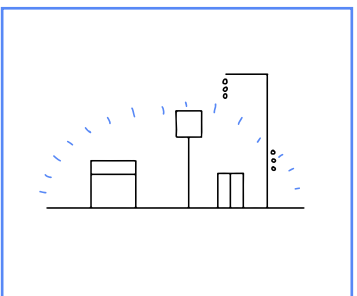
Cutiile tehnice ce sunt nefuncționale și nu aparțin vreunui manager trebuie eliminate și nu doar deconectate. Această regulă se aplică și cablurilor lăsate libere pe fațade sau pe stâlpi.



Aplicarea de cutii pe stâlpi se acceptă când acestea nu se pot plasa în subteran sau în clădiri adiacente. Totuși, obiectele trebuie să fie compacte și să nu obtureze circulația.



Secțiunea stâlpilor folosiți în spațiul public trebuie să fie subtilă. Se recomandă secțiunea de cerc, pătrat sau dreptunghi.



Toate elementele standard ale infrastructurii trebuie să urmărească un design simplu.



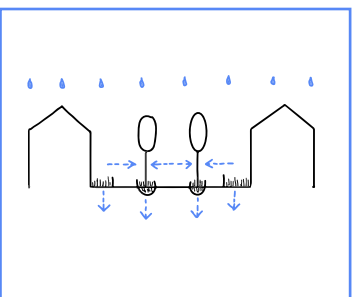
elemente de trafic și infrastructură tehnică

3.5 _ managementul apelor pluviale

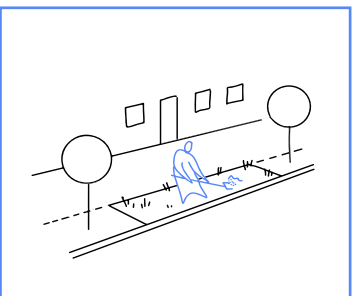
Importanța managementului apelor pluviale în oraș crește odată cu urbanizarea, întrucât suprafețele impermeabile nu permit drenajul natural al apelor pluviale. Spațiile publice constituie o componentă importantă a peisajului urban, iar designul acestora are o mare influență asupra ciclului hidrologic.

Metodele tradiționale de drenaj, care presupun scurgerea rapidă a apelor, trebuie înlocuite cu sisteme descentralizate de drenaj, bazate pe principiul drenajului prin infiltrații locale, evaporare și al capacității de absorbție a terenului. Aceste metode contribuie la reducerea riscului de inundații urbane și la refacerea echilibrului natural al apei în sol.

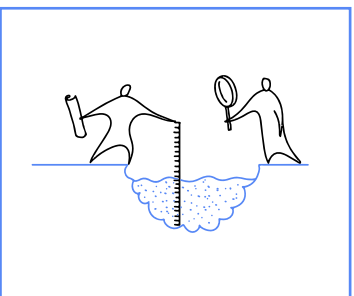
Elementele sistemului de drenaj descentralizat includ: suprafețe tari cu permeabilitate crescută, cum ar fi pavaje din piatră cu spații interstițiale mari, pietriș, asfalt permeabil și paviment cauciucat permeabil, precum și rigole care deviază apa de pe carosabil. Rigolele pot fi amplasate fie în spații verzi, fie în fâșii la limita dintre stradă și trotuar.



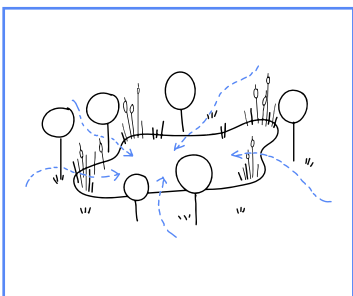
Un sistem de canalizare descentralizat necesită un concept integrat de peisagistică în cadrul spațiului public, luând în considerare caracterul local.



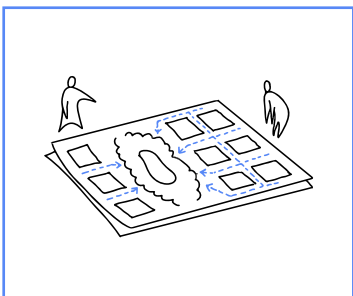
Mentenanța sistemului descentralizat trebuie inclusă în planul local de mentenanță. Trebuie atribuită o responsabilitate și alocate fonduri specifice.



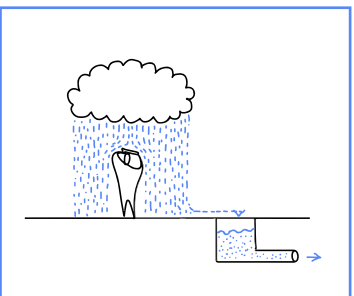
Planificarea pentru apele pluviale necesită o adaptare la condițiile locale hidrologice.



Orice luciu de apă planificat în parcuri sau piese ornamentale cu apă trebuie să ia în considerare managementul apelor pluviale.



Managementul apelor pluviale poate fi aplicat în orice spațiu public. Dacă absorbția nu poate fi realizată de străzi, apele pot fi direcționate spre parcurile adiacente.



Este necesară verificarea capacităților de absorbție. Dacă sistemele nu sunt prezente, trebuie implementată cel puțin o filtrare parțială.





iluminat

4.1 _iluminat stradal

Funcția principală a iluminatului stradal este asigurarea siguranței utilizatorilor și siguranța proprietății. Iluminatul stradal contribuie la apropierea spațiului și contribuie la crearea aspectului și atmosferei orașului pe timpul nopții. Iluminatul stradal trebuie gândit astfel încât să nu perturbe mediul înconjurător.

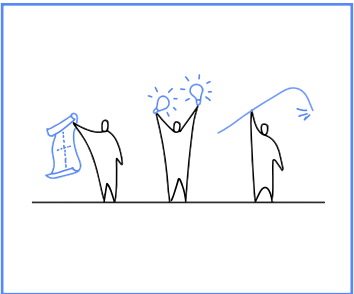
Obiectivul principal al designului de iluminat stradal este iluminatul mediului, nu proiectarea și amplasarea propriu-zisă a unităților de iluminat.

Trebuie ținut cont de faptul că iluminatul stradal trebuie să ofere un aspect plăcut al spațiului public și pe timpul zilei, nu doar pe timpul nopții. Dacă noaptea iluminatul creează atmosfera locului, pe timpul zilei, oamenii observă direct aspectul fizic al surselor de lumină.

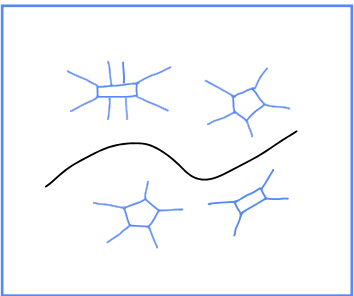
Metoda utilizată pentru iluminarea spațiilor publice este descrisă prin parametri de iluminare tehnică. Cantitatea de lumină este stabilită prin determinarea gradului de iluminare al planurilor orizontale. Prevenirea reflexiilor orbitoare are legătură directă cu percepția pozitivă în spațiul public și cu securitatea traficului. Culoarea luminii este oferită de tonul luminii și de calitatea culorilor percepute. Ambii parametri afectează substanțial atmosfera spațiilor publice și sunt direct dependenți unul de celălalt. Iluminarea folosind un ton cald, alb poate afecta interpretarea unei culori atât pozitiv, cât și negativ. Același lucru se aplică și pentru tonurile reci, albe. Percepția obiectelor în trei dimensiuni este dependentă de gradul de iluminare al planurilor verticale. Acești parametri determină confortul utilizatorilor în spațiile publice.

Parametrii fizici ai luminii sunt dependenți de aspectul și de amplasarea surselor de lumină. Aspectul lor este determinat de formă, proporții, culoare și materiale, iar poziția în spațiu este relaționată la scară, vizibilitate, ritm, gradare, simetrie și număr. Parametrii surselor de lumină trebuie să fie aleși în așa fel încât să nu afecteze în mod negativ aspectul spațiilor publice.

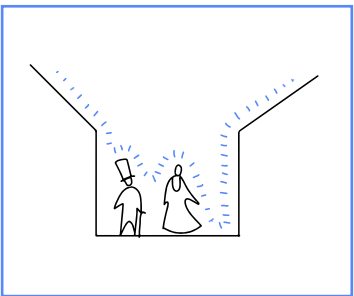
Poluarea luminoasă sau smogul luminos este un termen-umbrelă pentru toate efectele nedorite ale luminii artificiale. Poluarea luminoasă include, spre exemplu, lumina care trece în afara suprafeței luminate și care perturbă împrejurimile. Lumina de acest tip trebuie minimizată prin proiectarea corespunzătoare a iluminatului public și arhitectural.



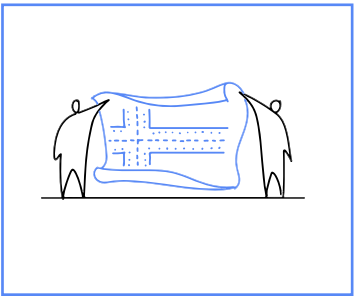
Iluminatul stradal trebuie gândit într-un context mai larg, pentru a ține seama atât de aspectele legate de siguranța traficului, cât și de aspectele arhitecturale, urbane și estetice, precum și de efectele obositoare ale iluminării excesive.



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

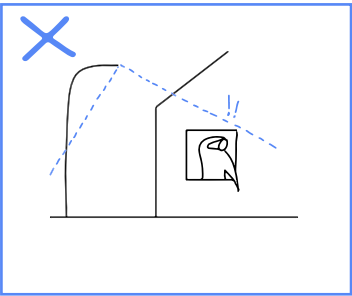


Iluminatul stradal influențează substanțial atmosfera și aspectul spațiilor publice. Din acest motiv, atunci când se dorește un plan de iluminat pentru o anumită zonă, trebuie luate în considerare valorile culturale, istorice și estetice ale locului.

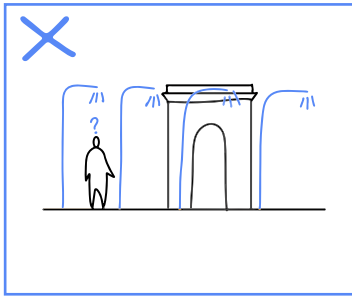


Numărul, aspectul și poziția surselor de lumină trebuie să corespundă compoziției spațiului. Clădirile din jur, spațiile verzi și valorile arhitecturale trebuie luate în considerare.

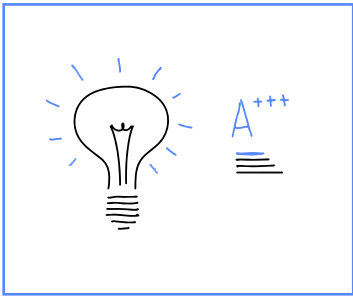




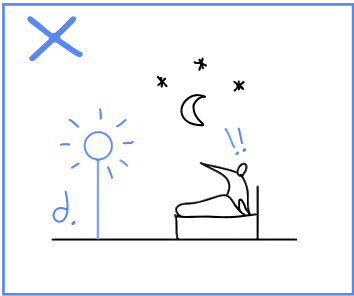
În zonele cu locuințe rezidențiale, lumina stradală nu trebuie să afecteze spațiile de locuit.



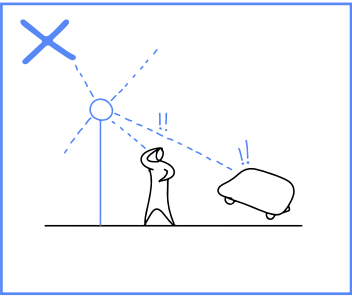
Atunci când se elaborează un plan de iluminare stradală, nu trebuie să se obstrucționeze vizual puncte importante ale orașului, vederi panoramice sau clădiri reprezentative.



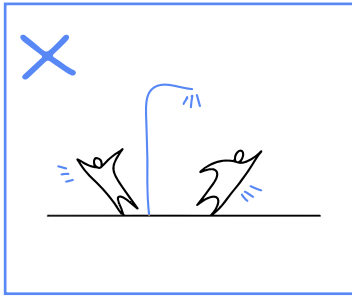
În special în cazul iluminatului stradal, parametrii de iluminare necesari trebuie să fie aleși într-un mod eficient din punct de vedere energetic.



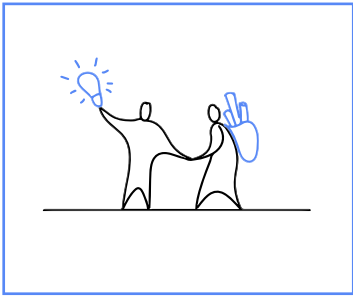
Iluminatul stradal poate perturba împrejurimile. În timpul proiectării luminii, mediul exterior trebuie protejat de efectele de intruziune ale acesteia.



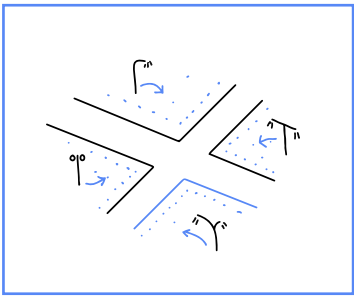
Iluminatul public nu trebuie să orbească pietonii sau șoferii.



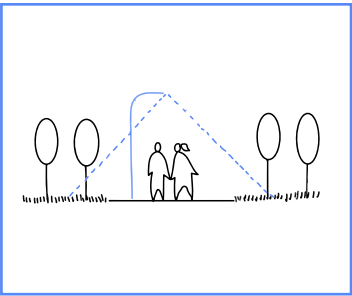
Stâlpii de iluminat nu trebuie să blocheze accesul pietonilor. Ei nu ar trebui poziționați în fața zonelor de acces.



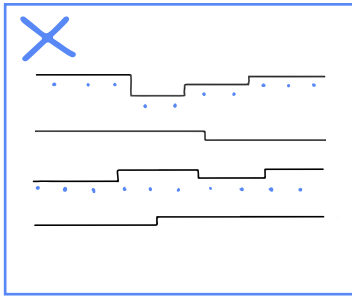
Amenajarea unui spațiu public de înaltă calitate necesită cooperare strânsă între un arhitect și un tehnician de lumină.



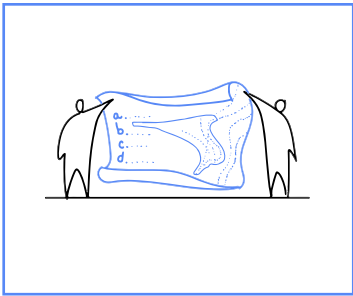
Proiectarea unei surse de lumină ar trebui aleasă în funcție de caracterul general al zonei. Pentru spațiile de categorii mai importante pot fi utilizate surse de lumină cu aspect fizic diferit față de cele folosite în mod regulat.



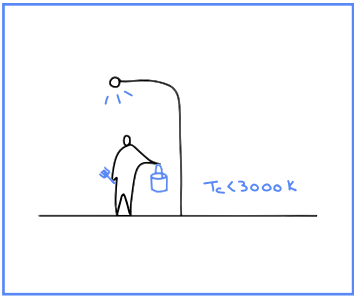
Pentru a crește sentimentul de siguranță în zonele verzi și în parcuri, se recomandă iluminarea lor, chiar dacă sunt în vecinătatea unor zone pietonale deja iluminate.



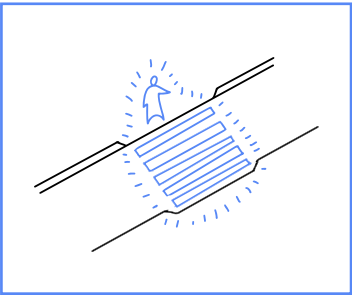
La planificarea iluminatului stradal, se recomandă accentuarea contururilor și formelor spațiului iluminat.



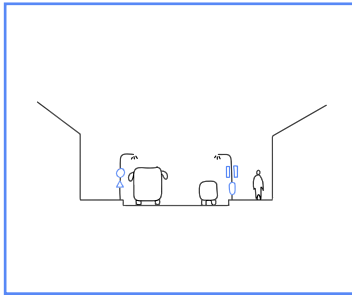
Existența unei politici de iluminare stradală este extrem de necesară. O astfel de politică ar trebui să cuprindă cerințe, reguli și principii care să fie raportate la trafic, la siguranță și la aspectele estetice ale arhitecturii și cadrului urban.



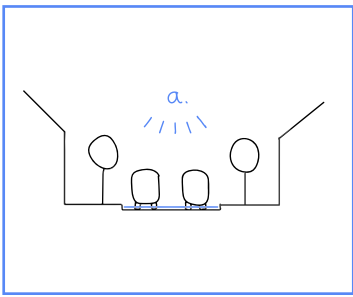
Pentru iluminatul stradal, sunt recomandate surse de lumină cu un ton cald, alb (mai puțin de 3.000 K).



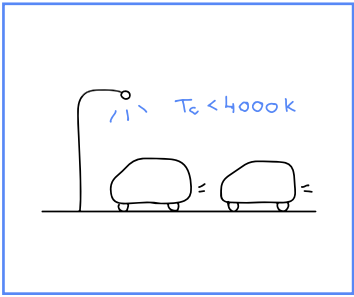
În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.



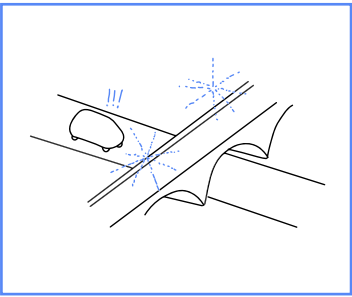
Acolo unde este posibil, stâlpii de iluminat trebuie folosiți pentru poziționarea indicatoarelor rutiere sau a mobilierului urban (containere pentru deșeuri etc.). Aceste soluții trebuie verificate pentru a evita perturbarea vizibilității.



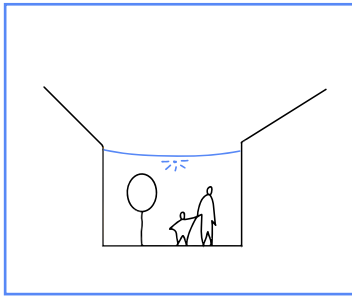
Scopul iluminării străzilor pentru autovehicule este de a asigura că drumul și împrejurimile sale imediate sunt iluminate la nivel orizontal.



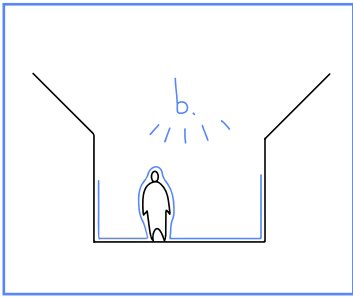
Pentru o mai bună vizibilitate pe arterele principale, sunt recomandate surse de lumină cu un ton neutru, alb. (mai puțin de 4.000 K).



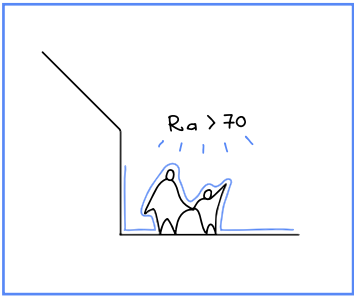
În cazul iluminării podurilor, trebuie acordată grijă specială străzilor peste care trec acestea, tocmai pentru ca iluminatul lor să nu orbească șoferii. În cazul pasajelor, se recomandă integrarea iluminatului în structura lor.



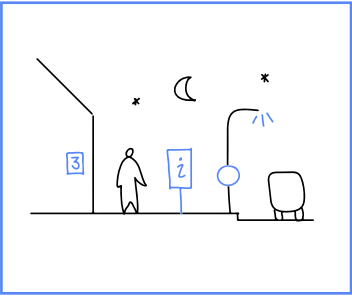
În cazul zonelor compacte, se recomandă ca iluminatul stradal să fie suspendat de fire legate la clădirile de pe laturile opuse ale străzii. O astfel de soluție necesită consimțământul proprietarilor clădirilor.



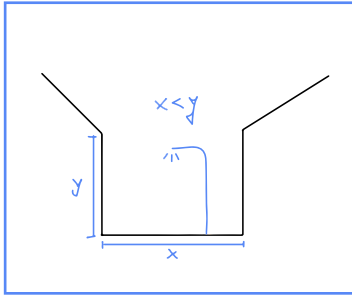
Scopul iluminării zonelor pietonale este de a asigura atât iluminarea suficientă a suprafeței de călcare, cât și iluminarea pietonilor (iluminare verticală). Pe străzile unde trotuarele sunt bordate de fațadele clădirilor, este necesar ca lumina să ajungă până la primul nivel al clădirilor.



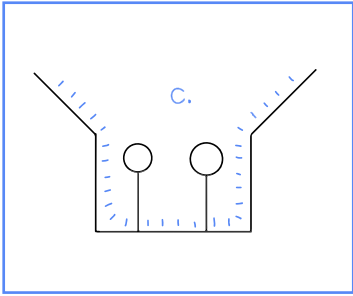
Pentru iluminarea străzilor și trotuarelor cu utilizare pietonală mai intensă, sunt recomandate surse de lumină cu un indice de redare a culorii mai ridicat (mai mult de 70 K).



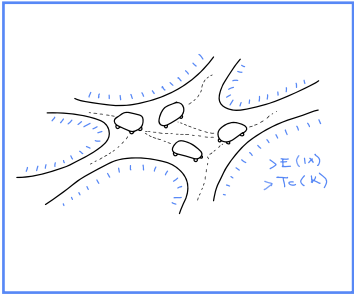
Pentru o orientare mai ușoară în oraș pe timpul nopții, este important ca iluminarea stradală să lumineze și numele străzilor, numerele caselor, semnele de circulație și panourile de informare.



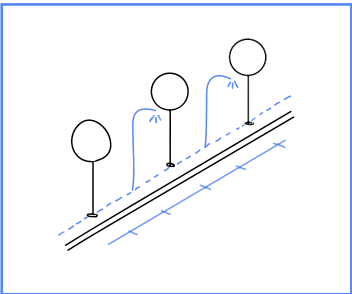
În cazul în care înălțimea unui stâlp de iluminat este mai mare decât lățimea străzii, se poate utiliza un sistem de iluminare pe o singură latură. Dacă înălțimea sursei de lumină nu este mai mare decât lățimea străzii, atunci trebuie utilizat un sistem de iluminare pe două părți.



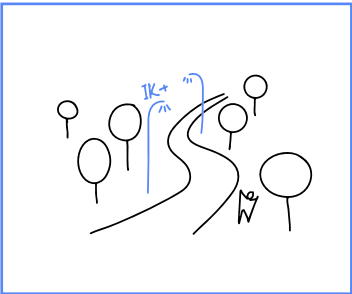
Spațiile publice importante, de tipul piațetelor și zonelor comerciale, trebuie iluminate împreună cu fațadele clădirilor adiacente. Acest lucru se poate realiza printr-o combinație dintre iluminatul stradal și cel arhitectural.



Locurile potențial periculoase în ceea ce privește traficul (intersecții complicate, puncte de trecere, stații de autobuz) ar trebui să fie diferențiate față de împrejurimi printr-un nivel mai ridicat de iluminare sau prin tonul luminii.



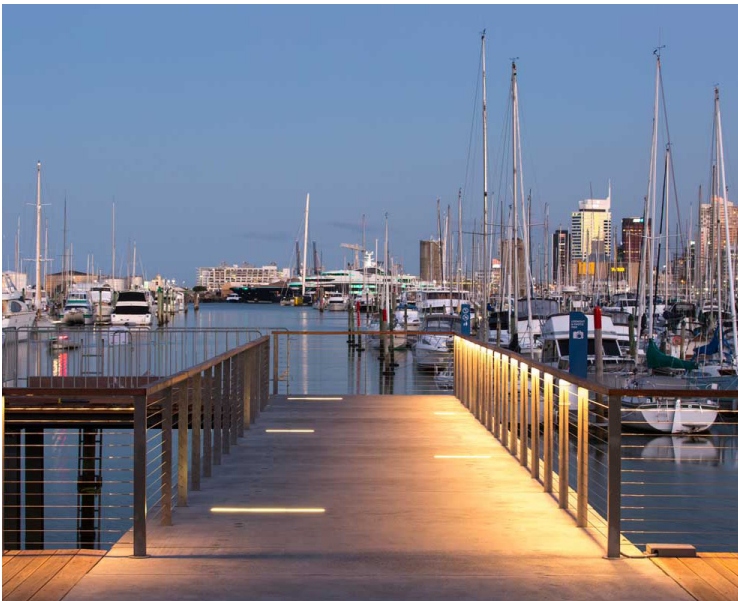
Poziția stâlpilor de iluminat trebuie să respecte axa, ritmul și posibila creștere viitoare a copacilor.



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



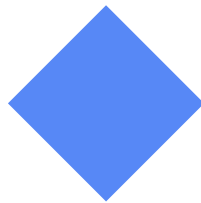
026 // Barcelona, Spania



027 // Auckland, Noua Zeelandă



028 // Los Angeles, SUA



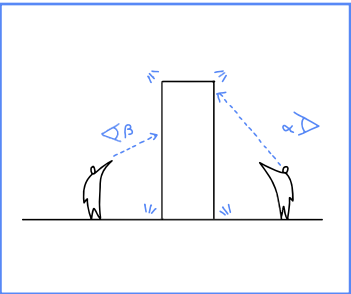
C.4

iluminat 4.2 _ iluminat arhitectural

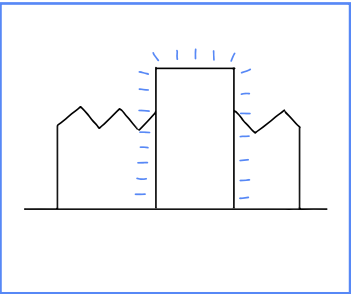
Iluminatul arhitectural contribuie la crearea compoziției unui spațiu și la crearea unei atmosfere pe timp de noapte. Modul de utilizare trebuie să fie raportat la importanța spațiului.

În cazul clădirilor comerciale și de birouri, centrelor sportive și restaurantelor, unde promovarea și publicitatea sunt prezente, iluminatul arhitectural ar trebui folosit doar în concordanță cu compoziția globală a spațiului urban.

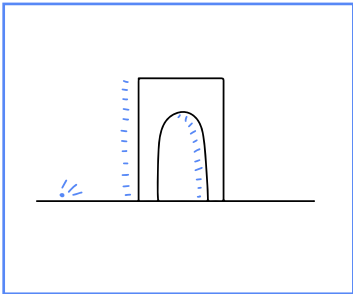
Iluminatul arhitectural include iluminatul ornamental, al cărui scop principal nu este iluminarea propriu-zisă a spațiului, ci completarea designului compozițional al spațiului. O astfel de iluminare poate fi permanentă sau temporară (de exemplu, decorațiunile de Crăciun).



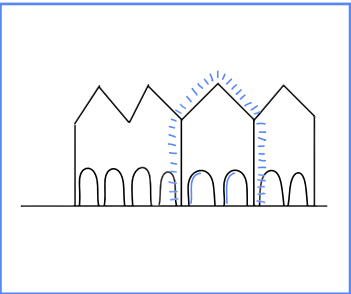
Atunci când se realizează planul de iluminat, unghiurile și distanțele de la care un obiect este privit trebuie luate în considerare. Ele dictează cât de mult și cât de des trebuie să fie iluminat un anumit obiect.



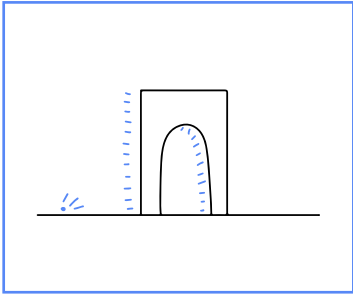
Atunci când se planifică iluminatul arhitectural, trebuie luată în considerare luminozitatea mediului înconjurător. În zonele mai întunecate, iluminatul nu trebuie să fie la fel de puternic ca în zonele mai bine luminate.



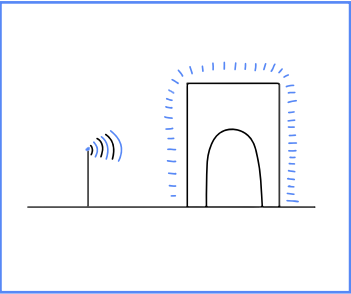
Iluminatul arhitectural, printr-o compoziție adecvată a planurilor luminate și întunecate, poate sculpta armonios aspectul unei clădiri, în conformitate cu caracterul său arhitectural.



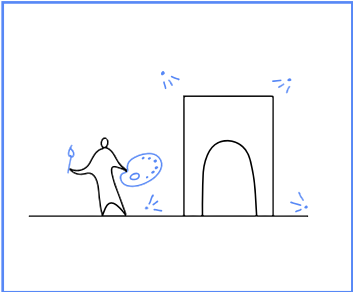
O clădire trebuie să fie iluminată atât cât să fie pusă în evidență, și nu cât să anuleze zonele adiacente ei.



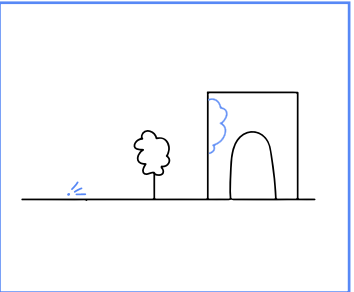
Accentuarea anumitor părți dintr-o clădire poate completa iluminatul arhitectural general.



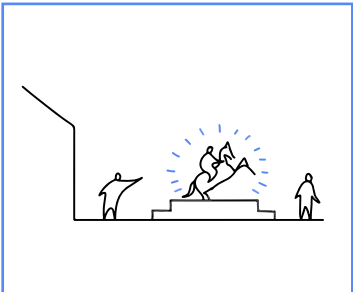
În centrul istoric nu ar trebui folosită iluminare arhitecturală colorată sau dinamică.



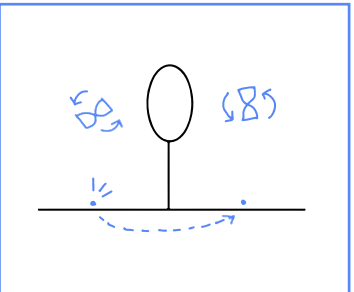
Culoarea surselor de lumină trebuie aleasă în funcție de culoarea naturală a fațadelor clădirilor.



Atunci când se decide poziția unui corp de iluminat, trebuie avuți în vedere copacii aflați în imediata vecinătate a unei clădiri, tocmai pentru a evita proiectarea umbrelor nedorite.



Iluminatul arhitectural al operelor de artă trebuie ales în relație cu spațiul și cu importanța lucrării în zonă. De asemenea, unghiul de privire trebuie luat în considerare.



Când se dorește iluminarea vegetației, trebuie luat în calcul caracterul natural și mai ales faptul că plantele au nevoie de o anumită perioadă de lumină și de o anumită perioadă de întuneric pentru a se dezvolta armonios.



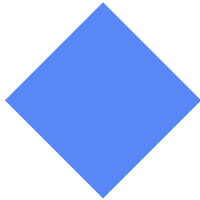
030 // Helsinki, Finlanda



031 // Pescara, Italia



032 // Chieti, Italia



C.5

mobilier urban

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 a acestora. În zonele sau cartierele cu un caracter specific puternic, se pot gândi piese de mobilier personalizate.

Proiectarea mobilierului trebuie să fie întotdeauna subordonată designului arhitectural general al spațiului, iar mobilierul urban trebuie ales de către un arhitect, un urbanist sau un designer, tocmai pentru că este important să se țină cont de condiționările sitului și de obținerea unor efecte maxime în limitările impuse de fiecare spațiu public în parte.

Este important ca scara, gradul de detaliere și materialul mobilierului utilizat să corespundă atât tipului și scării clădirilor, cât și contextului cultural, istoric și natural al orașului. În mod firesc, alegerea pieselor de mobilier din interiorul unui spațiu trebuie să se relaționeze la acesta în baza acelorași reguli enunțate mai sus.

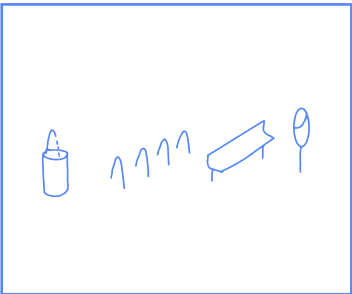
Investițiile în mobilierul stradal trebuie să corespundă întotdeauna importanței spațiului public. De exemplu, în cazul spațiilor publice mai ample ale cartierelor de locuit, care de multe ori sunt spații deschise, cu mentenanță costisitoare, trebuie găsite alternative pragmatice, mai economice.

Mobilierul stradal trebuie să fie suficient de rezistent la vandalism și ușor de întreținut. Elementele componente ar trebui proiectate în așa fel încât să fie simple și eficiente și, din acest motiv, nu ar trebui să conțină detalii complicate. Pentru a nu se transforma în obstacole nedorite, mobilierul urban trebuie grupat cu elementele conexe, în funcție de importanța și gradul de utilizare a spațiului.

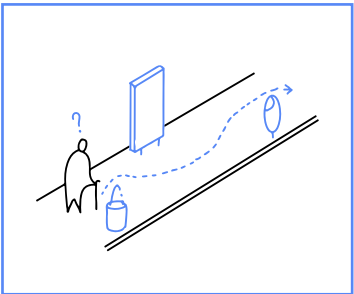
În principiu, nicio piesă de mobilier nu ar trebui să determine lucrări de amenajare suplimentare (pereți, scări etc.). Trebuie reținut că un design de calitate al mobilierului stradal creează un mediu lizibil, eficient și armonios, scade costurile de întreținere și contribuie la identitatea unui loc.

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

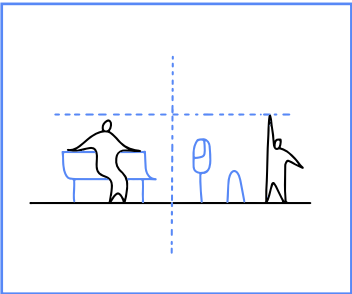




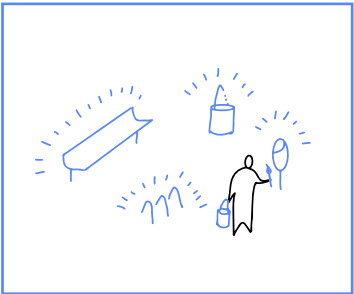
Dacă designul mobilierului stradal nu face parte din proiectul arhitectural general al unui spațiu, autoritățile locale și alți manageri trebuie să aleagă mobilierul standard dintr-un catalog de mobilier pentru spații publice. În cazul în care un astfel de catalog nu există, el ar trebui elaborat.



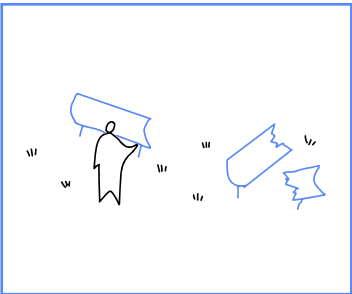
Mobilierul și elementele conexe trebuie aliniate sau grupate în așa fel încât să nu se creeze bariere noi în spațiul public.



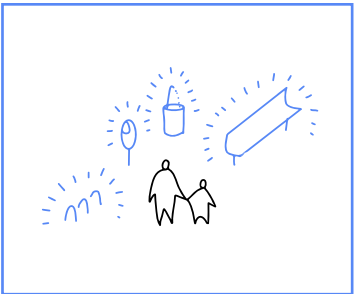
Localizarea și aspectul mobilierului standardizat sau particularizat ar trebui să fie întotdeauna o componentă subordonată în compoziția globală a spațiului.



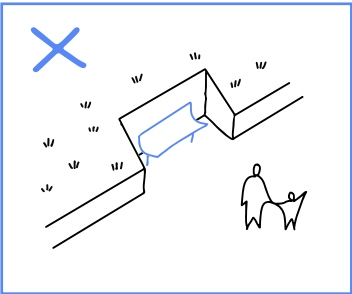
Culoarea mobilierul stradal trebuie să respecte principiile și regulile stabilite în capitolul despre materiale și suprafețe.



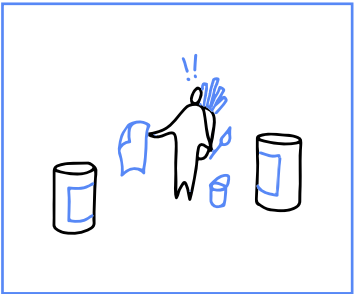
Mobilierul stradal trebuie menținut și curățat în mod regulat, iar piesele deteriorate trebuie înlocuite.



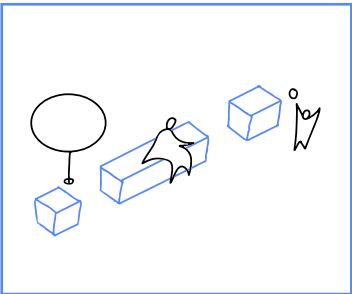
Mobilierul stradal trebuie să fie simplu, eficient și ușor de întreținut.



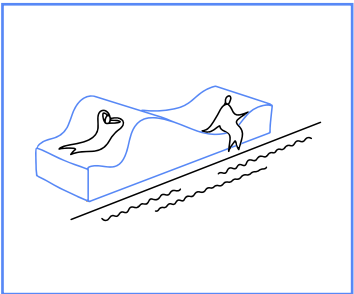
Mobilierul stradal nu trebuie să impună amenajări suplimentare ale spațiului (amenajări peisagistice, construcții noi, scări etc.).



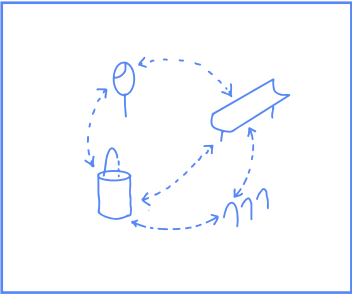
Atunci când se proiectează mobilierul stradal, suprafețele care au predispoziție spre vandalism ar trebui reduse la minim.



Mobilierul stradal poate îndeplini mai multe roluri în același timp (gard – bancă, scări – loc de stat, zid – bancă etc.)



În spațiile publice importante, cu un caracter specific, este recomandată utilizarea unor piese personalizate de mobilier stradal.



Atunci când este proiectat mobilierul stradal, trebuie să se țină cont atât de dispunerea lui în spațiu, cât și de numărul pieselor de mobilier, raportat la mărimea și utilizarea spațiului respectiv.

C.5

mobilier urban

5.1 _ locuri de ședere

Poziționarea zonelor de stat

Zonele de stat sunt elementele care atrag oamenii în spațiul public. Spațiile publice ar trebui să ofere o gamă largă de posibilități de ședere, care ar trebui să includă și mobilierul urban cu spătar. Într-un spațiu public pot fi folosite atât bănci cu spătar, cât și bănci mai puțin clasice, fără spătar. De asemenea, alte tipuri de zone de stat mai puțin formale, de tipul scaunelor independente, scărilor, gardurilor sau peluzelor ar trebui să fie disponibile publicului larg.

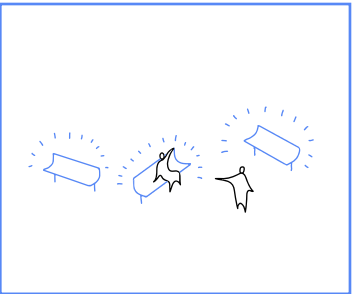
Subordonarea tipului de zonă de stat față de conceptul general al spațiului impune un efort în determinarea unui concept de design pragmatic, eficient și economic. De asemenea, problemele sociale și criminalitatea nu ar trebui să influențeze decizia de a poziționa zonele de stat într-un anumit loc sau nu, și nici forma acestora. Aceste aspecte ar trebui abordate prin alte mijloace sistematice, de tipul măsurilor restrictive sau de prevenire.

Zonele de stat ar trebui poziționate în vecinătatea surselor de lumină existente și a elementelor naturale, fără a afecta însă permeabilitatea zonei. De asemenea, dispunerea pieselor de mobilier trebuie să țină cont de rolul spațiului public (spațiu pentru interacțiune socială, loc de joacă, odihnă, contemplare etc.). Acest lucru impune atât numărul și mărimea pieselor de mobilier, cât și relația lor cu rutele principale de acces.

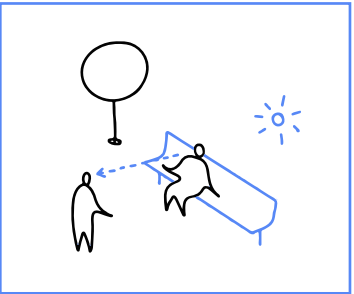
Este recomandată analizarea posibilității de combinare a zonelor de stat cu alte piese de mobilier de tipul coșurilor de gunoi sau rastelelor pentru bicicletă. Pentru ca oamenii să petreacă cât mai mult timp în spațiile publice, este recomandată combinarea zonelor de stat cu elemente care încurajează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

Soluții alternative pentru zonele de stat

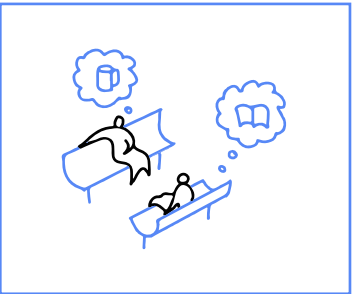
Mobilierul urban mobil, care poate fi mutat în funcție de necesitate, poate fi utilizat în spațiile informale. Deși este mai expus la vandalism, el poate crește posibilitățile de ședere și contribuie la crearea atmosferei caracteristice unui loc. Alte modele de mobilier, de tipul șezlongurilor, scaunelor rabatabile sau alte piese atipice sunt bine venite, cu condiția ca și acestea să respecte regulile și principiile enunțate mai sus.



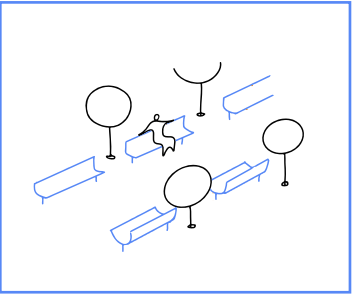
Scaunele ar trebui să fie ușor de utilizat și să invite la stat.



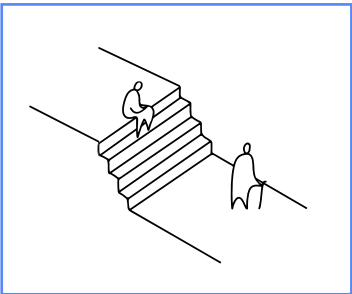
Mobilierul trebuie să fie plasat într-o zonă bine aleasă, cu microclimat plăcut (cu protecție în spate, între copaci, de-a lungul traseelor pietonale, cu vedere frumoasă etc.).



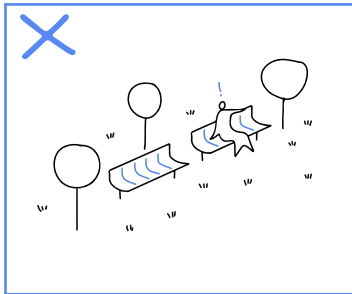
Scopul zonelor de stat trebuie analizat pentru fiecare situație în parte, iar aspectul lor modificat în funcție de caz. De exemplu, dispunerea băncilor față în față încurajează interacțiunea socială.



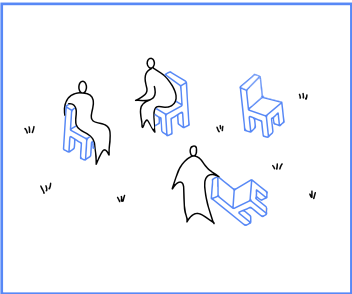
Poziționarea unui număr mai mare de bănci într-un anumit spațiu este adecvată doar în cazul în care spațiul este intens utilizat și ocupat. De cele mai multe ori, asemenea zone se află în jurul unor dotări publice și în jurul spațiilor comerciale.



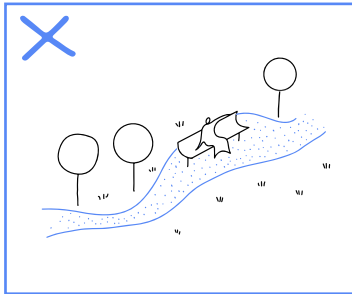
În spațiile aglomerate, este recomandată utilizarea unor scaune secundare sau a unor structuri care pot îndeplini rolul de loc de stat: pereți, scări, borduri, bolarzi etc.



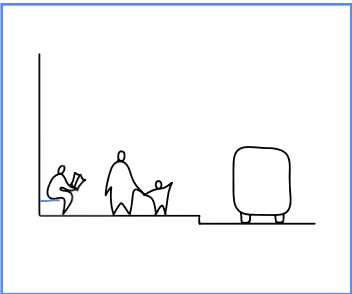
Băncile care nu sunt corect proiectate și care nu permit așezarea corespunzătoare a utilizatorilor, nu trebuie folosite. Băncile pot fi protejate împotriva skateboarderilor printr-o poziționare ușor decalată.



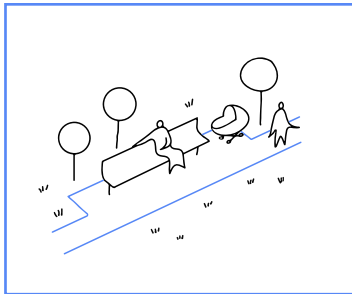
Atunci când se proiectează locurile de stat în zonele rezidențiale sau de agrement, trebuie să se țină cont de scaunele independente. Astfel de mobilier trebuie asigurat și protejat suplimentar (prin blocare sau legare cu lanțuri pe timp de noapte).



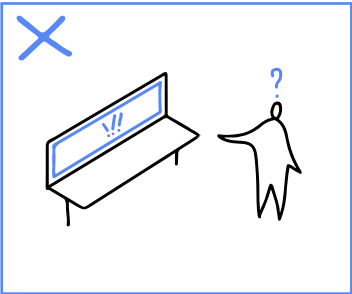
În parcuri, băncile nu trebuie poziționate pe aleile înguste.



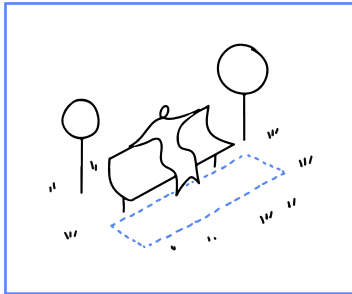
Se pot crea zone de stat și de-a lungul fronturilor clădirilor, fără a se lua în considerare scaunele pentru cafelele și restaurante.



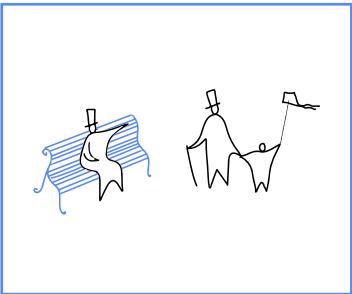
Suprafețele pavate din jurul băncilor, în special în zonele pietonale înguste, trebuie să fie îndeajuns de mari încât să permită staționarea scaunelor cu roțile, astfel încât acestea să nu stea în calea trecătorilor.



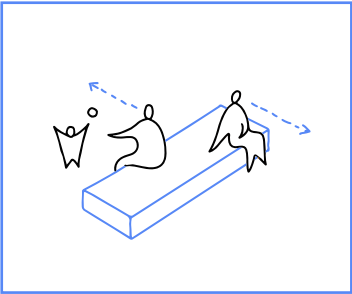
Băncile care conțin reclame nu sunt o alegere fericită în orașe.



În zonele nepavate, trebuie asigurată scurgerea apelor, în așa fel încât să nu existe acumulări sub zonele de stat.



Utilizarea imitațiilor de mobilier istoric este acceptabilă doar în cazuri justificate, în locuri cu caracter istoric și numai ca o copie a mobilierului istoric original.



Utilizarea băncilor în zone de tranzit, care permit așezarea doar față de anumite direcții trebuie să fie analizată cu atenție. Acestea pot fi poziționate în acest fel doar în condițiile în care confortul nu este o prioritate.



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



034 // Ljubljana, Slovenia



035 // Lyon, Franța



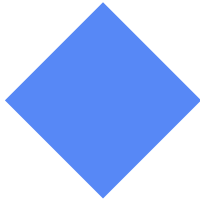
036 // Unieux, Franța



037 // Aix-en-Provence, Franța



038 // Melbourne, Australia

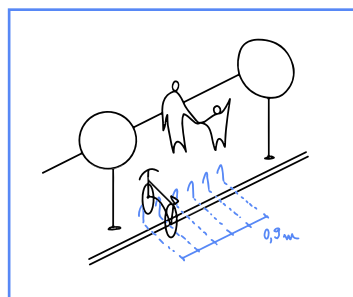


C.5

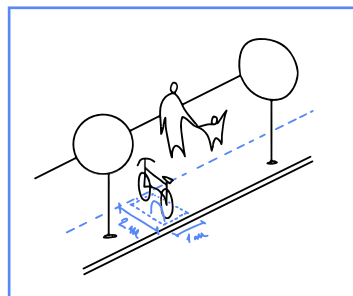
mobilier urban

5.2 _ standuri de biciclete

Zonele de parcare pentru biciclete încurajează utilizarea mijloacelor de transport alternative și contribuie la organizarea spațiului public. Standurile de bicicletă fac posibilă parcare 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.



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.

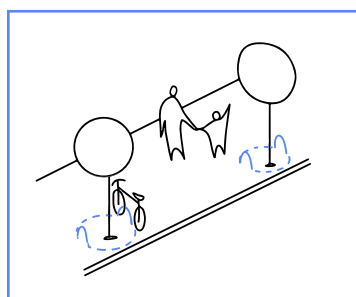


Suporturile ar trebui să aibă un spațiu mai amplu în jurul lor, pentru a permite accesul pietonilor pe trotuar. Spațiul necesar pentru parcare a două biciclete la un singur stand este de 1x2 m. Înălțimea recomandată pentru un stand este de 0.9 m deasupra solului.

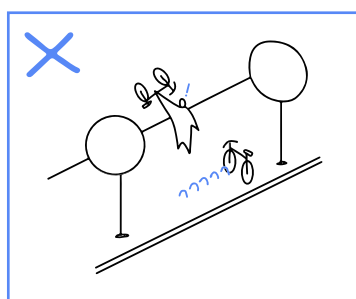
Rastelele ar trebui poziționate la o distanță suficient de mare unul de celălalt, pentru a permite ușor accesul. De asemenea, o înălțime bună a standului de biciclete facilitează blocarea cadrului bicicletei prin utilizarea mai multor tipuri de încuietori și menține stabilitatea și poziția bicicletei. 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 rastelelor trebuie să corespundă cu conformarea și utilizarea spațiului, dar și cu fluxurile de bicicliști existente în zonă.



039 // Bergamo, Italia



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



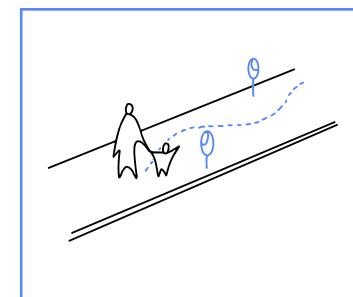
O bicicletă nu poate fi legată cu ușurință și în siguranță de standurile care oferă prindere doar la partea inferioară a unei biciclete. Astfel de standuri nu sunt adecvate pentru utilizare în spațiile publice.

C.5

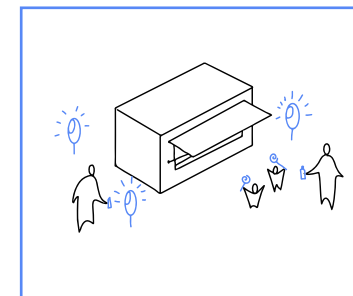
mobilier urban

5.3 _ coșuri de gunoi

Serviciul de salubritate are ca obiectiv principal protecția sănătății oamenilor și a mediului împotriva efectelor dăunătoare generate de colectarea, transportul, tratarea, reciclarea și/sau depozitarea deșeurilor urbane. Gestionarea deșeurilor se bazează pe un aparat logistic complex, de aceea, tipologiile alese și indicatorii de performanță sunt stabilite de către consiliul local; respectiva entitate are la îndemână informațiile la zi cu privire la posibilitățile logistice existente și pot trasa direcții de îmbunătățire adaptate la contextul local.

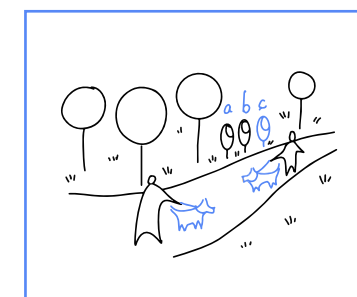


Coșurile de gunoi nu ar trebui să îngusteze trotuarele. Acestea ar trebui plasate în rând cu copacii plantați sau în rând cu alte elemente de infrastructură.

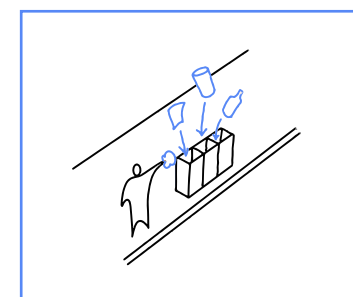


Coșurile de gunoi sunt amplasate, în principal, în locuri aglomerate, în apropierea punctelor de trecere și în intersecții, precum și în apropierea standurilor de răcoritoare sau a stațiilor de autobuz.

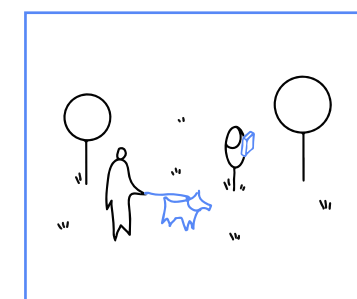
Coșurile de gunoi tind să degradeze cel mai mult un spațiu public. Plasarea lor necorespunzătoare și întreținerea lor insuficientă poate duce la acumularea de murdărie în spațiul imediat adiacent și, ulterior, în spațiul mai larg. Densitatea coșurilor de gunoi trebuie să țină cont de gradul de ocupare a unei zone. Dacă un spațiu public este extrem de tranzitat și coșurile de gunoi ar trebui grupate împreună pentru a satisface cererea, este mai degrabă potrivită înlocuirea lor cu un singur recipient mai mare sau înlocuirea lor cu un sistem de eliminare a deșeurilor mai inteligent (colectarea deșeurilor în vid).



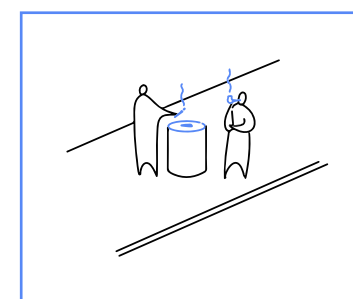
În oraș, coșurile de gunoi independente, pentru animale, nu sunt o opțiune foarte bună. Ele ar trebui grupate cu celelalte coșuri de gunoi. În cazul în care frecvența utilizării lor permite, acestea ar trebui combinate cu coșurile de gunoi existente.



Coșurile de gunoi pentru reciclare trebuie să fie grupate pe o singură linie.



Sacii de gunoi pentru căței trebuie integrați în designul coșului de gunoi.

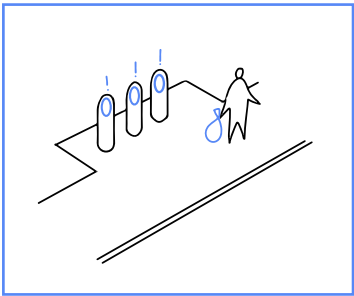


Scrumierele ar trebui să facă parte din designul coșurilor de gunoi.

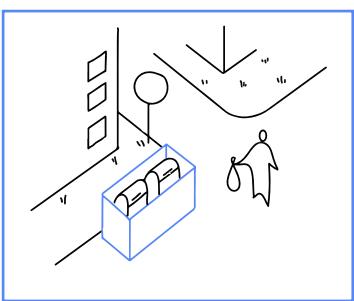
Deșeuri selective

Problema containerelor supraterane și subterane din spațiile publice se referă și la containerele pentru deșeuri uzuale sau cele pentru reciclare selectivă. Containerele supraterane sunt, de obicei, destul de respingătoare. Prin urmare, este bine ca acestea să fie plasate ori în interiorul clădirilor, ori în spații special destinate. Acestea ar putea fi echipate cu grilaje sau alte tipuri de protecție. Dacă plasarea lor în spațiu deschis este singura opțiune, este recomandată construirea unei structuri subtile, de dimensiuni minime, care să le acopere. În cazul în care ele nu pot fi acoperite, acestea trebuie să aibă un design plăcut din punct de vedere vizual. Diferite modele de containere standardizate pot fi incluse în catalogul dedicat mobilierului urban. Dacă sunt integrate corespunzător în spațiul public, containerele subterane nu ar trebui să creeze bariere vizuale sau spațiale. Designul lor trebuie să respecte calitatea spațiului și să permită colectarea unui volum mai mare de deșeuri. Plasarea containerelor în subteran este adecvată în centrul istoric, acolo unde spațiul nu oferă mult loc la dispoziție.

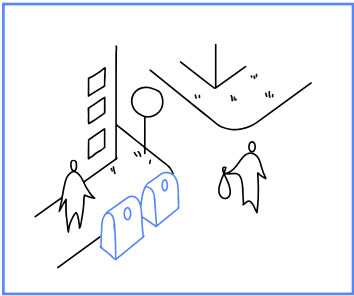
O problemă de neevitat este întreținerea și curățarea periodică a zonelor dedicate colectării gunoaielor. Numărul de contact al companiei responsabile cu colectarea deșeurilor trebuie să fie vizibil în punctele de colectare, astfel încât locuitorii să poată raporta containerele deteriorate sau zonele insalubre.



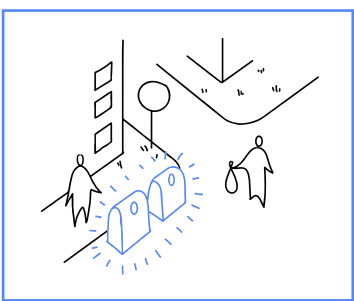
Culorile specifice reciclării trebuie să apară doar pe capacul sau pe marginea containerelor. Culorile trebuie să respecte standardul impus pentru reciclare.



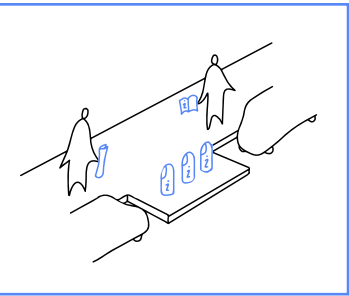
Containerele supraterane trebuie mascate în spatele unui ecran care să se integreze în mediul înconjurător.



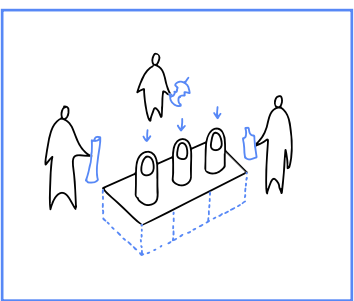
Containerele pentru uz general trebuie amplasate în spațiile publice doar în cazuri excepționale. Acestea ar trebui amplasate în locuri prestabilite, care să respecte proiectul arhitectural general al spațiului.



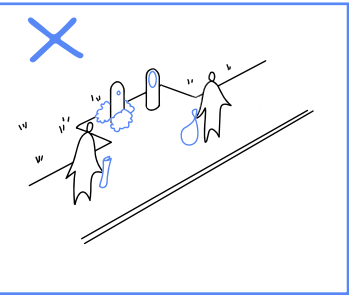
Astfel de soluții nu sunt obligatorii dacă recipientele nu sunt fabricate din materiale care arată inestetic sau dacă acestea au o formă neutră, simplă și plăcută.



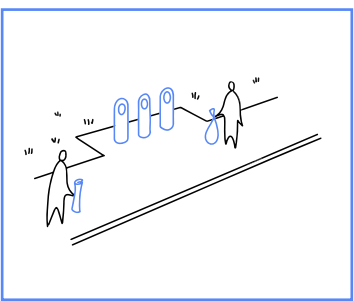
Punctele de colectare curate trebuie să fie rezultatul unor măsuri de prevenție și informare. Acest tip de informații pot fi comunicate rezidenților prin campanii și reclame periodice.



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



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.



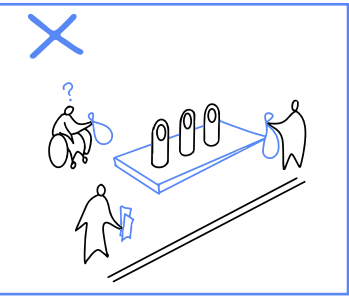
Atât containerele supraterane, cât și cele subterane trebuie plasate în afara traseelor pietonale, de preferat în zonele dedicate parării autovehiculelor. În ambele cazuri, poziționarea lor nu trebuie să împiedice deplasările.



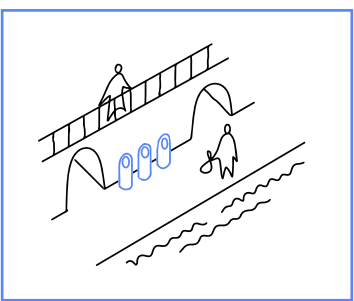
040 // Grecia



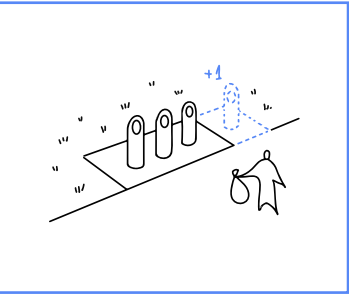
041 // Zurich, Elveția



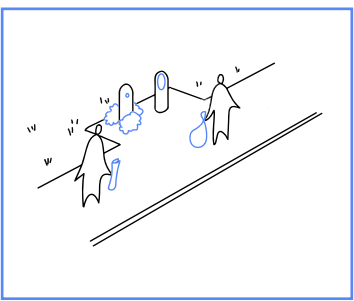
Suprafața de călcare din jurul containerelor trebuie tratată în același mod cu restul suprafețelor pavate și să fie la același nivel cu acestea. Containerele trebuie să fie accesibile persoanelor cu dizabilități fizice sau deficiențe de vedere.



Containerele subterane trebuie să fie rezistente la apă.



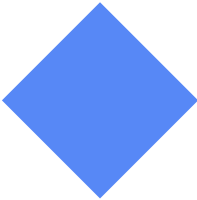
Atunci când se proiectează zonele dedicate containerelor supraterane, trebuie luată în calcul eventualitatea extinderii lor viitoare pentru alte tipuri de deșeuri (de exemplu, aluminiu).



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



042 // Zurich, Elveția



Adăposturi

Scopul adăposturilor în stațiile de autobuz este de a oferi călătorilor confort și protecție împotriva condițiilor meteorologice nefavorabile. Este important de stabilit cine gestionează și administrează aceste stații.

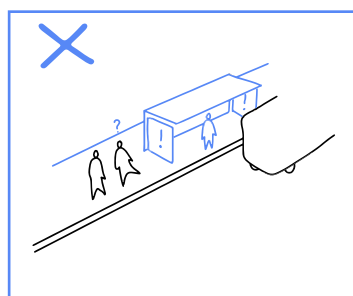
Mobilierul din stații trebuie să aibă un design unitar. Este recomandată utilizarea unor tipuri de adăpost care să se potrivească cu mobilierul stradal și să răspundă nevoilor locale cât mai bine.

Stațiile pentru mijloacele de transport în comun oferă și un suport pentru implementarea diferitelor strategii de combatere a efectelor climatice. Acoperișul adăposturilor poate fi adaptat la acoperirea cu strat vegetal, ceea ce reduce impactul termic în mediul urban. Totodată, plantarea florilor pe respectiva suprafață ajută la captarea prafului și susținerea ecosistemului local prin atragerea albinelor și a altor insecte polenizatoare. Altă strategie constă în integrarea de panouri solare, ameliorând efortul energetic al orașului.

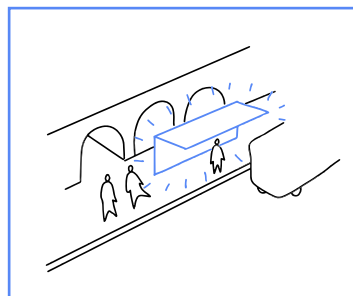
Campaniile de publicitate din aceste spații trebuie să fie subordonate rolului principal al stațiilor. Din acest motiv, panoul lateral ar trebui să fie transparent, pentru a permite observarea autobuzelor din interiorul stației. Reclamele luminoase pot fi poziționate însă pe partea opusă sensului de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

Panourile laterale reprezintă totuși o bună protecție împotriva vremii, dar uneori îngustează trotuarul. Din acest motiv, în momentul instalării acestora, aspectele care țin de spațiul înconjurător trebuie luate în considerare.

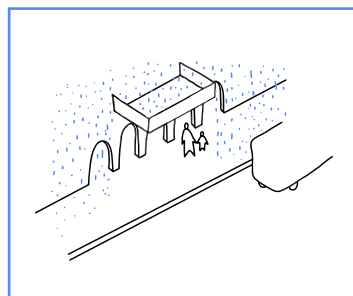
În momentul în care se decide instalarea unei noi stații, trebuie analizată în primă fază imediata vecinătate. Dacă, spre exemplu, o clădire adiacentă asigură protecție naturală printr-o arcadă sau o copertină, atunci nu este necesară construirea unui adăpost suplimentar. Fiind un element urban cu impact vizual relativ mare, nu este necesar să se folosească întotdeauna un adăpost standardizat. Uneori este mai potrivită o amenajare la comandă, construită special pentru a se încadra în specificul locului, în conformitate cu designul arhitectural al spațiului public.



Adăposturile nu trebuie să blocheze pietonii și bicicliștii. În condițiile în care nu există spațiu suficient, panourile laterale trebuie înlăturate, iar băncile pot fi înlocuite cu o simplă bară.



În centrul istoric, trebuie acordată o atenție specială aspectului vizual al adăposturilor.

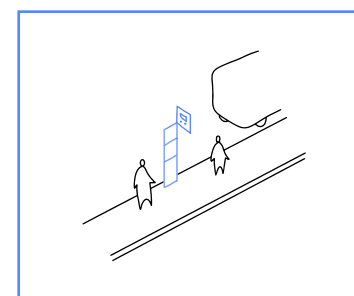


Dacă clădirile aflate în imediata vecinătate a unei stații oferă o acoperire naturală, nu este nevoie să se instaleze un nou adăpost.

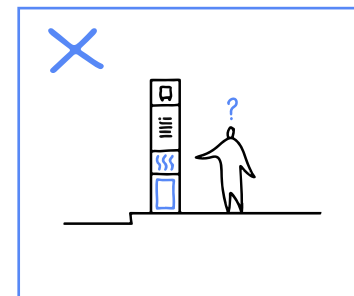
Marcaje pentru stații și panouri informative

Marcajele pentru stațiile de oprire sunt un element vizual distinct, care transmite informații importante utilizatorilor de transport public. Acestea ar trebui să fie extrem de vizibile și caracteristice orașului, astfel încât să fie ușor de distins în mediul urban. Ca și în alte cazuri detaliate anterior, pentru a crea un sistem vizual unitar de informare, este recomandată conceperea unui manual dedicat acestei secțiuni, care să specifice caracteristicile modelului de bază și posibilele variante permise.

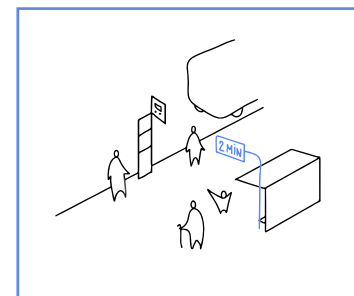
Designul marcajelor pentru stații trebuie să corespundă rolului lor. El ar trebui să fie unitar la nivel de oraș, să fie ușor de reperat și să fie conceput din materiale durabile. Pe cât posibil, este recomandată utilizarea unor materiale cât mai puțin opace, pentru a crește vizibilitatea într-un anumit spațiu și, pe cale de consecință, siguranța traficului. Panourile informative care conțin informații legate de ora sosirii transportului în comun sunt recomandate din două motive. În primul rând, ele cresc confortul așteptării prin previzibilitate. În al doilea rând, au rol în degajarea aglomerației din stațiile respective.



În zonele înguste, marcajele pot fi poziționate de-a lungul drumului, iar partea superioară a marcajului să fie rotită transversal. În acest caz, trebuie acordată atenție punctului în care partea inferioară se conectează cu partea superioară.



Coșurile de gunoi nu trebuie să fie parte a marcajului. Ele trebuie poziționate la o distanță convenabilă față de marcaj.



Panouri informative cu informații în timp real pot fi adăugate în stațiile importante din oraș.



043 // Utrecht, Țările de Jos



044 // Krumbach, Austria



045 // Londra, UK

C.5

mobilier urban 5.5 _ obiecte cu apă

Elementele de apă permit oamenilor să se reîmprospăteze, dar contribuie și la crearea unui spațiu dinamic și reprezentativ în spațiile publice importante sau de agrement. Fântânile și elementele de apă contribuie, de asemenea, la interacțiunea socială, la jocurile copiilor și chiar la învățarea unor principii fizice (de exemplu, refracția luminii prin ceața de apă sau pulverizarea apei care produce curcubeu).

Aspectul și dispunerea lor într-un anumit spațiu trebuie să fie întotdeauna subiectul unui proiect dedicat sau subiectul unei discuții între experți. Deoarece fântânile de apă joacă un rol important pentru mediul înconjurător, acestea trebuie proiectate în raport cu întreg ansamblul în care urmează să fie amplasate. În mare, orice intenție de a amplasa astfel de fântâni în spațiile publice ar trebui să fie similară cu intenția de a amplasa o operă de artă. Plasarea lor trebuie să țină cont de axele compoziționale ale spațiului și de clădirile existente în jur. Forma, materialul și proporțiile lor trebuie să se bazeze pe tipologia și caracterul spațiilor pentru care sunt propuse. De asemenea, încă din etapa de proiectare trebuie luată în calcul și posibilitatea conectării lor la o sursă de apă naturală.

Țășnitorile

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

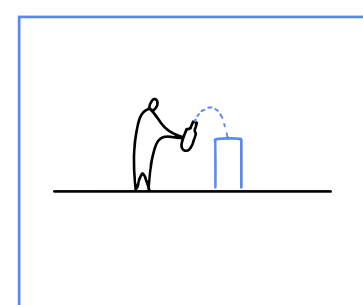
De asemenea, orice țășnitoare trebuie să fie ușor și comod de utilizat. Acest lucru este în principal important când vine vorba de proiectarea drenajului: scurgerea apei trebuie să fie proiectată în așa fel încât să nu se colecteze în imediata vecinătate. Materialele de suprafață din jurul fântânilor trebuie proiectate în acest sens, cu atenție acordată în specială umezelii.

Izvoarele naturale

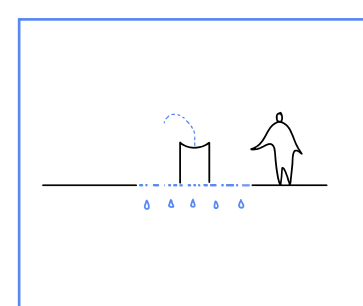
În cazul în care există izvoare naturale în oraș, ele pot deveni puncte importante de atractivitate și pot contribui la

identitatea unei anumite zone. Accesul la acestea ar trebui încurajat printr-o serie de îmbunătățiri sensibile realizate în acest sens. Este important gradul în care acestea sunt estetizate și, din acest motiv, este de preferat să se țină cont de peisajul existent în jur, pentru ca ulterior acestea să fie subordonate lui.

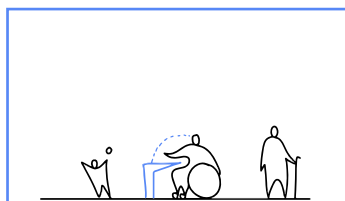
Fântânile și suprafețele de apă ar trebui privite ca opere de artă ce pot face parte din spațiile publice importante, precum piețele, spațiile din fața unor clădiri, parcurile sau grădinile dintr-un oraș.



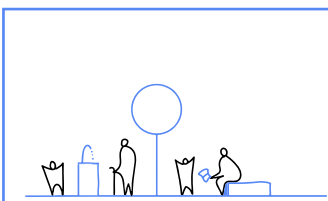
Țășnitorile trebuie să fie ergonomice și să permită sticlelor să fie umplute cu apă. Ele trebuie să inspire încredere și igienă.



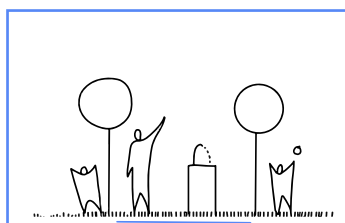
Scurgerea apei trebuie luată în calcul atunci când se proiectează o țășnitoare. Suprafețele și materialele din jurul unei fântâni trebuie să fie proiectate ținând cont de umiditatea crescută care se creează în jur.



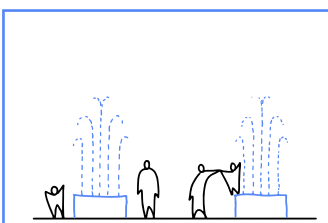
Țășnitorile trebuie să fie accesibile tuturor utilizatorilor, inclusiv persoanelor cu dizabilități.



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



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



De obicei, fântânile sunt situate în spații importante din oraș, în special în zonele de recreere.



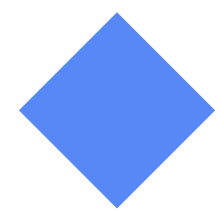
046 // Bordeaux, Franța



047 // Tirana, Albania



048 // Roma, Italia



mobilier urban

5.6 _elemente informative

Un sistem unitar de orientare și de informare sprijină utilizarea eficientă a spațiului public și identificarea locuitorilor cu un anumit loc. Orașul ar trebui să aibă un sistem de informare unitar în spațiile sale publice. Un astfel de sistem ar trebui să contribuie la utilizarea corespunzătoare și eficientă a spațiilor publice, ar trebui să informeze populația cu privire la evenimentele din oraș și, prin urmare, să ajute locuitorii să se identifice cu orașul în care trăiesc. Mai mult decât atât, un sistem ușor de utilizat va transforma mersul pe jos în oraș într-o opțiune mai atractivă.

Diversele elemente care formează acest sistem (ghidurile, hărțile și panourile de informare și de identificare) ar trebui să se potrivească cu celelalte elemente cu care împart spațiul în ceea ce privește designul și caracterul lor. Ele ar trebui să fie în conformitate cu un concept elaborat la nivel de oraș. Informațiile de natură comercială nu trebuie considerate parte a sistemului de informare. Detalii legate de poziția și aspectul lor în oraș se pot regăsi în capitoul dedicat panourilor publicitare.

În subzonele cu caracter distinct sau în localitățile din zona metropolitană, este recomandată utilizarea unor sisteme de informare personalizate, care pot facilita descifrarea informațiilor pe mai multe niveluri. Pentru ca informațiile să fie ușor de descifrat, panourile trebuie să conțină informații concise și clare.

Panourile și indicatoarele informative

Panourile informative comunică informații de interes general, la nivel de oraș, sau informații de interes local, la nivel de zonă. Cele de informare la scară mare trebuie gândite într-un concept amplu, la nivel de oraș. Sistemele locale de informare pot transmite informații statice despre un anumit loc, spațiu, eveniment sau despre o anumită clădire ca parte a unui traseu educațional.

O parte din problemele de gestiune apar din cauza faptului că astfel de sisteme sunt expuse vremii, iar monitorizarea și întreținerea acestora este costisitoare. Din acest motiv, panourile și indicatoarele trebuie să fie proiectate astfel încât să fie durabile, rezistente, ușor de întreținut și de înlocuit, dacă este cazul.

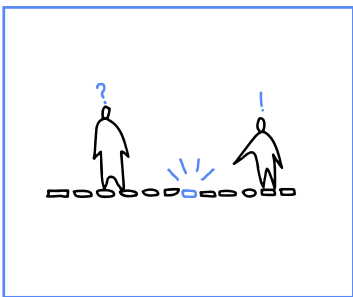
Elementul principal al oricărui sistem de informare este conținutul său, nu panoul propriu-zis. Prin urmare, panoul propriu-zis trebuie să aibă întotdeauna un aspect simplu și subtil. Conținutul, pe de altă parte, trebuie să aibă un stil

vizual unitar din punct de vedere grafic, care să fie ușor de descifrat.

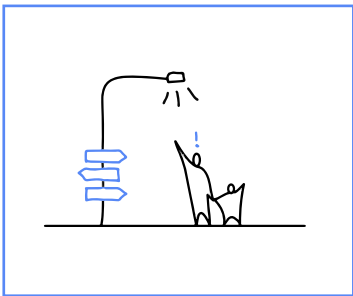
Este recomandat ca întregul sistem de informare de la nivelul orașului să aibă un responsabil pentru întreținere, pentru conținut și pentru funcționare.

În centrul orașului, elementele informative trebuie să fie unitare, simple, contemporane și coordonate din punct de vedere stilistic cu elementele de mobilier existente.

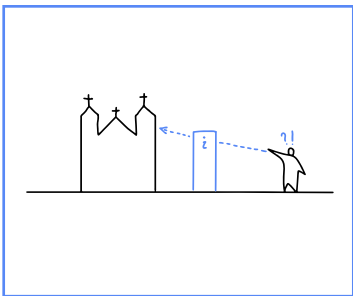
Pentru a facilita tranzitarea orașului și orientarea în spațiu, este necesară dezvoltarea unui sistem integrat de orientare pentru pietoni.



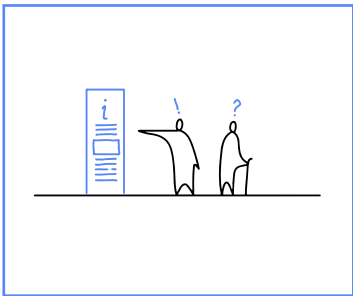
Elementele de orientare și de informare poziționate la nivelul solului pot fi folosite doar ca o formă suplimentară de marcare a unor puncte de interes local. Întreaga rețea de informare din oraș nu ar trebui să se bazeze pe un astfel de sistem, dar poate include în anumite zone astfel de semne locale.



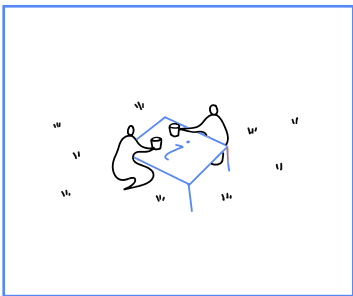
Utilizarea stâlpilor de infrastructură ca suport pentru alte tipuri de panouri informative poate contribui la reducerea numărului de elemente din domeniul public.



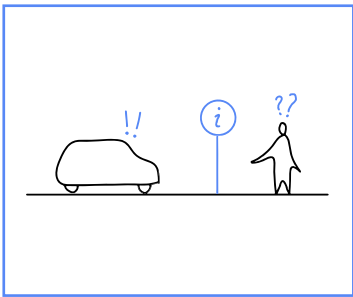
Amplasarea panourilor informative trebuie să respecte împrejurimile. Ele nu ar trebui să blocheze punctele de belvedere importante sau să reducă vizibilitatea anumitor zone.



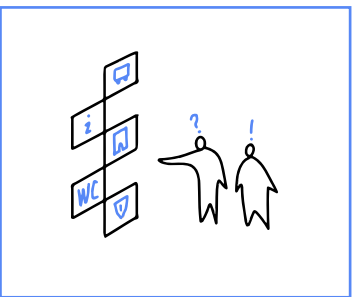
Informațiile care apar pe un panou informativ trebuie să fie limitate la elementele cheie necesare în transmiterea unei informații. Acestea trebuie formulate în așa fel încât să fie pe înțelesul tuturor utilizatorilor.



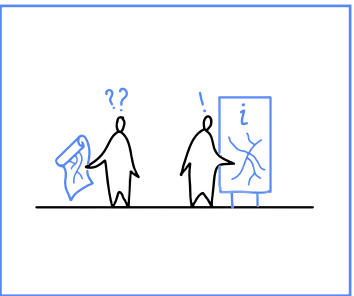
Panourile informative pot fi poziționate vertical sau sub un alt unghi. De exemplu, beneficiul unui panou orizontal este vizibilitatea mai mare a spațiului din jurul său.



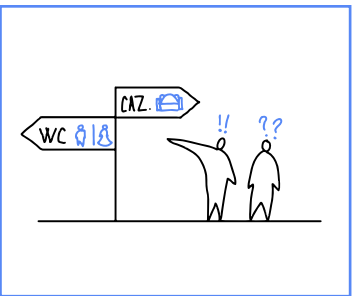
Panourile turistice, cu rol în ghidarea turiștilor în oraș nu trebuie să aibă nici statutul și nici aspectul semnelor care țin de infrastructură sau de trafic.



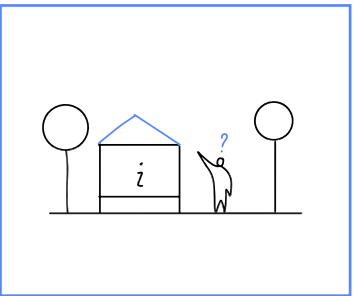
Un stâlp informativ trebuie să indice în primul rând direcția spre locurile importante, spre clădirile publice, spre stațiile de transport public sau spre toaletele publice.



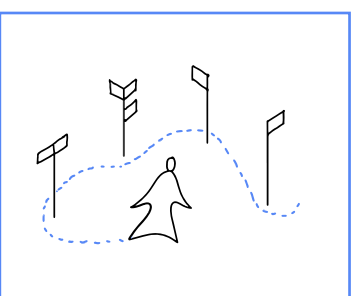
În general, stâlpii informativi trebuie combinați cu hărți cu zona imediat învecinată (locurile situate la o distanță de mers pe jos) și cu cele mai importante puncte de interes. Simbolul standard “Vă situați aici”, sau o săgeată direcționată trebuie să apară de asemenea pe acest tip de hărți.



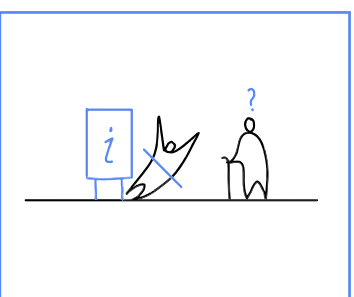
Pentru a crește lizibilitatea informațiilor transmise, se pot adăuga anumite pictograme la informațiile de bază.



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.



Stâlpii informativi și panourile informative ar trebui să fie situate în locuri destinate pietonilor, în locuri sigure, la punctele de plecare și de sosire în punctele cheie ale unui traseu.



Panourile informative trebuie amplasate în așa fel încât să nu reprezinte un pericol pentru persoanele cu deficiențe de vedere. Partea lor superioară trebuie să aibă elemente suplimentare de fixare.

Indicatoarele stradale

Indicatoarele stradale trebuie concepute în concordanță cu designul fațadelor clădirilor. Indicatoarele care poartă numele unei străzi trebuie să fie situate la începutul și la sfârșitul oricărei străzi și în fața oricărei intersecții cu alte străzi. Pe cât posibil, aceste indicatoare trebuie poziționate pe fațadele clădirilor.

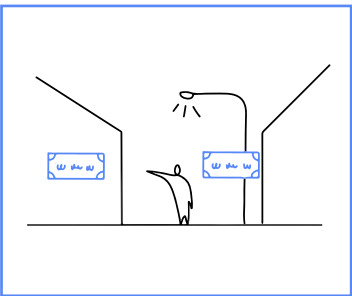
Din motive de mai bună vizibilitate și lizibilitate, este de dorit ca semnele stradale să fie situate cât mai aproape de colțul intersecției, în zone în care să se distingă ușor de alte elemente ale fațadelor, precum reclamele pentru magazine.

Pe arterele principale sau străzile aglomerate ale orașelor, indicatoarele stradale trebuie să fie plasate pe ambele părți ale carosabilului. Dacă indicatoarele sunt poziționate pe colțul aceleași clădiri, ele trebuie situate la aceeași înălțime și în aceeași poziție. De asemenea, ele trebuie să respecte elementele decorative și structurale ale fațadei (goluri, elemente decorative etc.). În cazul clădirilor noi sau al renovărilor, proiectul trebuie să țină cont încă de la început de poziționarea indicatoarelor pe fațadă. Acestea ar trebui să fie vizibile, iar poziția lor trebuie să fie în acord cu semnele deja existente în vecinătate.

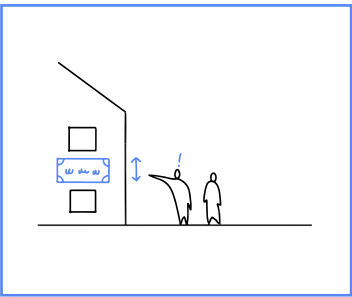
În zonele rezidențiale cu case individuale retrase de la aliniament, indicatoarele stradale trebuie poziționate în principal pe gardurile fixe ale acestora. În cazul în care străzile nu sunt delimitate fizic de către amplasarea caselor sau a gardurilor (de exemplu, în cartiere sau în zonele rezidențiale noi), indicatoarele stradale trebuie poziționate paralel cu strada, pe stâlpii de iluminat, la o înălțime care să permită trecerea pe sub acestea. Totodată, înălțimea lor ar trebui să fie unitară la nivelul întregii zone.

Numerele poștale

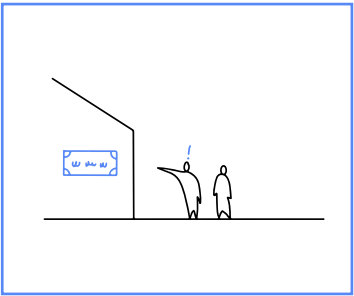
Numerele poștale trebuie să respecte un design unitar. În cazul clădirilor noi, cu caracter specific și unde numărul casei face parte din proiectul arhitectural, se pot folosi și alte tipuri de numere poștale. În cazul clădirilor existente, numerele poștale vechi trebuie păstrate dacă ele fac parte din designul arhitectural original. Ele ar trebui situate în vecinătatea stațiilor de transport public și în spațiile publice importante.



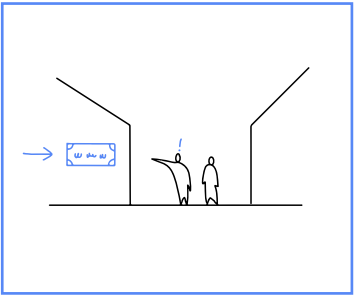
În zona centrală, indicatoarele stradale trebuie poziționate în primul rând pe fațadele clădirilor.



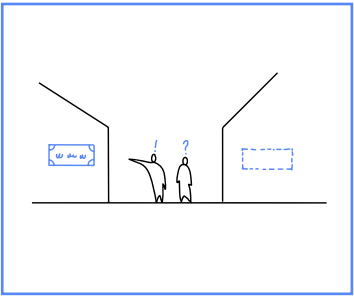
În general, indicatoarele stradale sunt situate între primul și al doilea nivel de ferestre, și respectă structura fațadei pe care se găsesc.



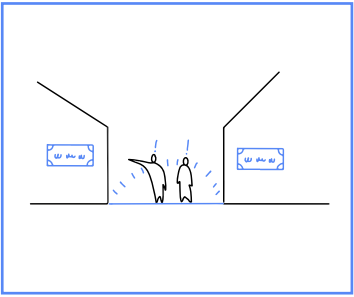
În momentul poziționării elementelor de identificare trebuie acordată atenție vizibilității lor.



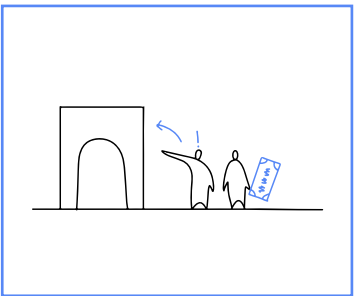
Indicatoarele stradale trebuie poziționate cât mai aproape posibil de colțul unei intersecții. Semnele plasate pe ambele părți ale unui colț trebuie să fie poziționate la aceeași înălțime, dacă structura fațadei permite acest lucru.



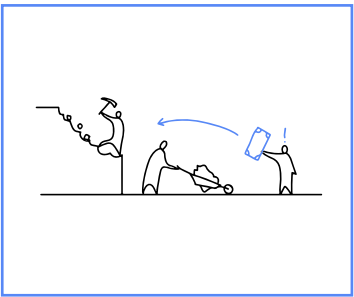
Pe străzile secundare (drumuri locale sau de serviciu), indicatoarele stradale sunt poziționate doar pe o singură parte a străzii.



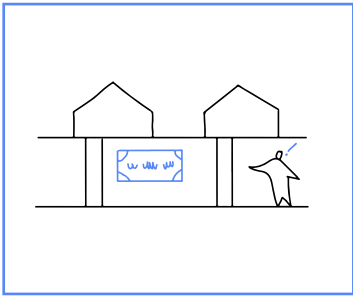
Pe străzile importante, indicatoarele trebuie poziționate pe ambele părți.



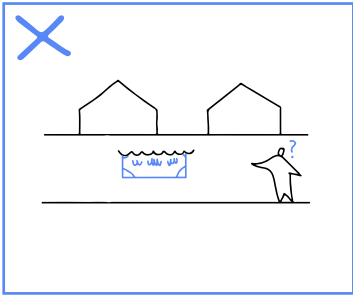
În cazul monumentelor sau clădirilor importante din punct de vedere arhitectural, poziționarea indicatoarelor stradale trebuie realizată în urma unei consultări cu un arhitect sau cu un expert.



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



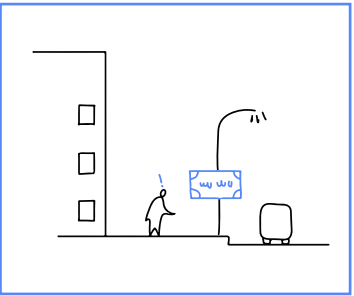
În cazul în care limita dintre spațiul public și cel privat este marcată printr-un gard, indicatoarele stradale trebuie poziționate pe gard.



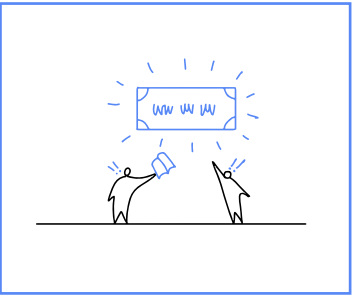
Indicatoarele stradale nu trebuie ancorate de gardurile vii. Dacă există asemenea cazuri, gardurile vii trebuie întreținute în așa fel încât semnul să fie vizibil pe tot parcursul anului.



049 // Paris, Franța



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.



050 // Londra, UK



051 // Roma, Italia

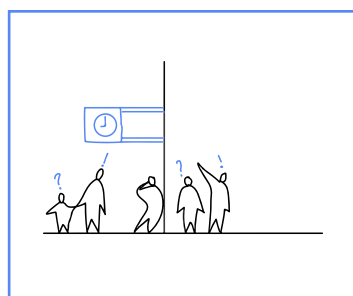
C.5

mobilier urban

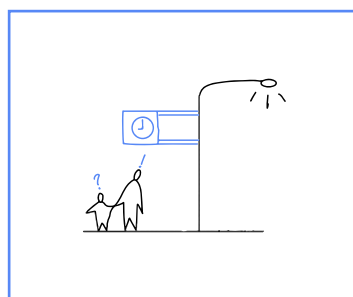
5.7 _ ceasuri stradale

Ceasurile trebuie să fie practice, lizibile și să devină element de identitate pentru oraș. O variantă subtilă de inserare a lor în spațiul public poate fi adoptată atunci când acestea au o culoare similară cu a stâlpilor de care sunt atașate.

Ceasurile de stradă ajută la orientarea în oraș și trebuie văzute ca parte a sistemului de ghidare și informare la nivel de oraș.



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



Este de preferat ca ceasurile publice să fie ancorate de stâlpii de iluminat existenți sau de clădiri.



052 // New York, SUA



053 // Londra, UK

C.5

mobilier urban

5.8 _ bariere

Nevoia de utilizare a barierelor în spațiile publice demonstrează, în principiu, o problemă de organizare și utilizare a spațiului.

Barierile de trafic trebuie să arate prietenos pentru pietoni și să îi protejeze de mașini, nu invers.

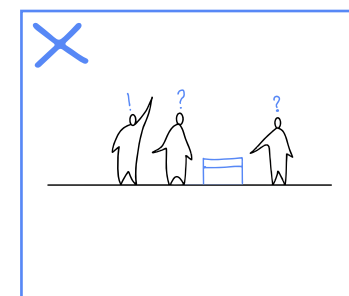
Gradul de utilizare a barierelor în mediul urban depinde de reglementările legale, care, în cea mai mare parte, se bazează pe norme și mentalități culturale și sociale. Abordarea actuală a proiectării spațiilor publice se bazează pe ideea că utilizatorii sunt iresponsabili și inconștienți (accelerarea autoturismelor, parcare ilegală, trecerea nesigură etc.). Pentru spațiile cu probleme de organizare, barierele sunt o ultimă soluție pentru proiectanți și autorități publice.

Barierile nu ar trebui să apară, în principiu, în spațiile publice. Existența lor este în contradicție cu scopul spațiului public, care, prin definiție, trebuie să permită accesul nelimitat și utilizarea de către toți cetățenii. Faptul că barierele sunt legitimate prin funcția lor de protecție, este doar o dovadă a unei organizări defectuoase a spațiului public. Deși multe astfel de bariere sunt în mod obișnuit plasate pentru a proteja pietonii (balustradele dintre trotuar și carosabil, de exemplu), ele permit, de fapt, deplasarea mai rapidă a autovehiculelor prin oraș, în detrimentul confortului pietonilor.

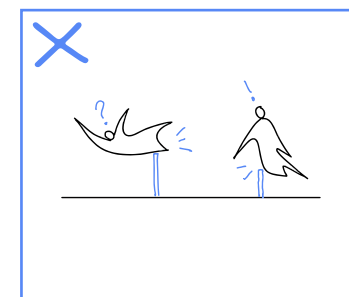
Domeniul public trebuie să fie lipsit de bariere fizice și mentale, iar poziționarea elementelor de suprafață trebuie să respecte și să consolideze o libertate maximă de mișcare a pietonilor.

Utilizarea lor indică faptul că oamenii nu sunt bineveniți într-o zonă, chiar dacă scopul inițial este cel de protecție. Astfel, impactul negativ este prezent atât la nivel funcțional, cât și la nivel mental și estetic.

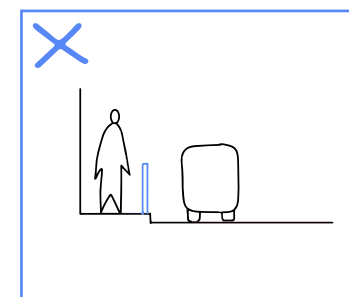
Prin urmare, este recomandată utilizarea unor bariere psihologice în organizarea spațiului, care în final îndeplinesc același rol ca barierele fizice. Eforturile de minimizare a barierelor în oraș ar trebui să se concentreze efectiv pe reducerea numărului acestora, iar dacă protecția sau organizarea spațiului poate fi realizată prin alte mijloace, atunci utilizarea aceste mijloace trebuie să fie prioritară.



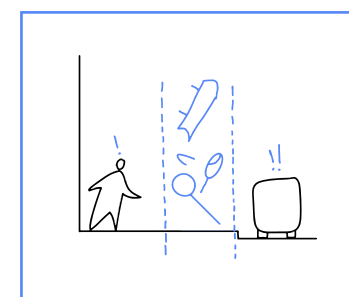
Traficul pietonal trebuie să fie direcționat în primul rând prin proiectarea logică a spațiului și a mișcării în cadrul lui.



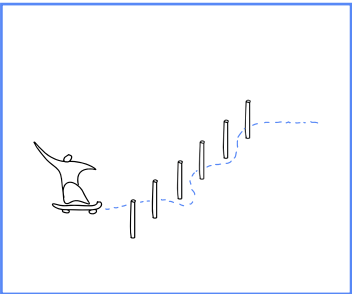
Pietonii trebuie protejați într-o manieră care să nu împiedice deplasarea lor, de exemplu, prin reducerea limitelor de viteză pentru autoturisme și prin crearea unor elemente care asigură parcurgerea facilă.



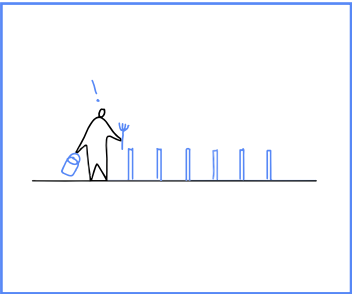
Pentru a elimina necesitatea balustradelor de protecție, trotuarele trebuie să fie suficient de largi. Benzile auto mai înguste limitează viteza de deplasare, ceea ce conduce la o nevoie mai mică de instalare a balustradelor.



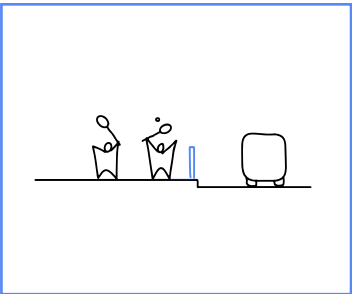
Fâșiile plantate și benzile dedicate pentru parcare sunt o barieră psihologică eficientă, care poate proteja pietonii de trafic. Rolul lor de protecție poate fi accentuat dacă sunt asociate corespunzător cu alte elemente de mobilier stradal (bănci, standuri de bicicletă etc.).



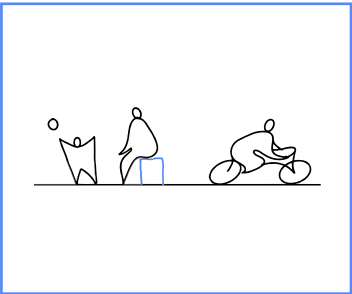
Bolarzii sau alte tipuri de delimitări pot fi utilizate pentru a controla mișcarea într-un spațiu.



Alegerea materialelor, suprafețelor și aspectului general al elementelor de protecție trebuie, de asemenea, subordonată caracterului locului.



Barierelor 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.

Scările și modelarea terenului

Scările și modelarea terenului într-un anumit spațiu pot produce bariere dificil de depășit. În același timp, ele pot fi privite ca zone de ședere. Dacă terenul este modelat corespunzător, el poate îndeplini funcția de protecție, similară cu balustradele. Mai multe detalii despre scările în oraș sunt abordate într-un capitolul dedicat.

Balustrade

Utilizarea balustradelor ar trebui evitată prin organizarea adecvată a spațiului, prin marcarea corespunzătoare a traiectoriilor pietonale, prin extinderea trotuarelor, prin îngustarea benzilor auto, reducerea limitelor de viteză etc.

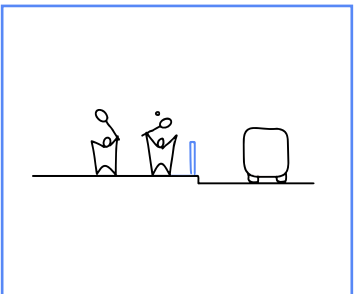
Balustradele din oraș ar trebui în primul rând să protejeze oamenii de căderea de la înălțimi. Balustradele în locurile mai abrupte pot fi evitate prin modelarea corespunzătoare a terenului. Ele ar trebui să aibă un design simplu și de calitate.

Balustradele de protecție

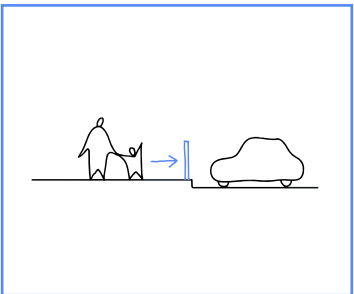
Balustradele de protecție nu trebuie suprautilizate în interiorul sau în afara centrului orașului. Pentru a îmbunătăți calitatea mediului urban, trebuie gândite metode noi în care pot fi folosite aceste balustrade de protecție. Utilizarea acestor tipuri de balustrade ascunde, în general, o problemă în 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.

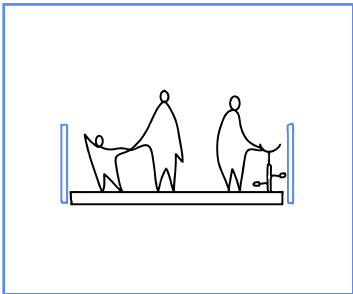
În cazul în care situația nu permite alte soluții, iar barierele de protecție trebuie instalate, acestea trebuie să se încadreze în imaginea de ansamblu a spațiului în care sunt amplasate.



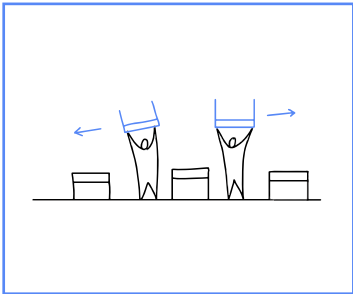
Balustradele, ca element de protecție pentru pietoni, ar trebui folosite în cazurile justificate, atunci când siguranța pietonilor nu poate fi asigurată în alt mod.



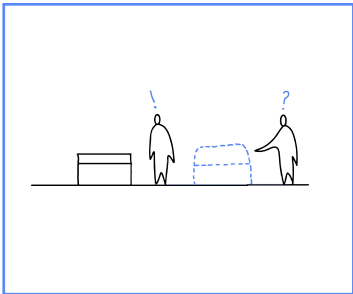
Balustradele trebuie amplasate întotdeauna cât mai aproape de marginea carosabilului și trotuarului, pentru a oferi pietonilor cât mai mult spațiu de deplasare și pentru a reduce spațiile reziduale. Este necesară o siguranță de 0,25 m de la marginea carosabilului.



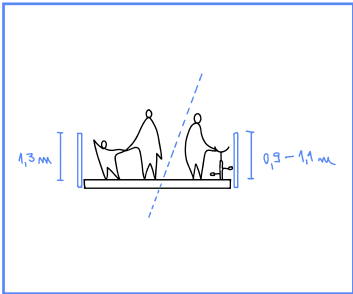
Balustradele amplasate la limita spațiilor publice ample trebuie poziționate în așa fel încât să nu îngreuneze spațiul pentru bicicliști și pietoni.



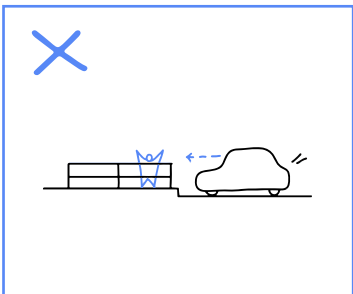
Secțiunile prea lungi cu balustrade de protecție nu sunt recomandate. Cele deja existente trebuie combinate cu treceri de pietoni acolo unde locul permite.



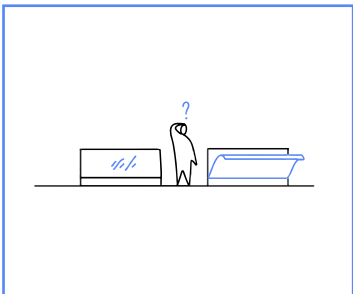
Aspectul balustradelor trebuie adaptat la mediul urban și la caracterul locului în care se află.



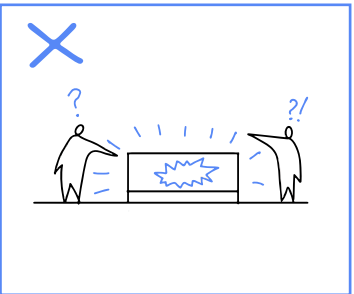
Balustradele care mărginesc drumurile trebuie alese în funcție de utilizatorii care tranzitează zona. Pentru pietoni, înălțimea recomandată este de 900-1.100 mm, iar pentru bicicliști 1.300 mm.



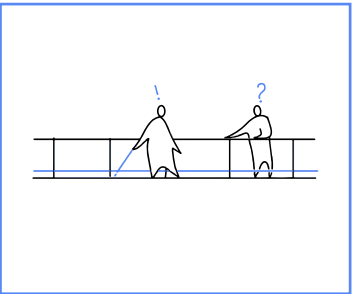
Proiectarea balustradelor trebuie să țină cont de faptul că pietonii și elementele de pe trotuar trebuie să fie vizibili pentru șoferii care circulă pe banda adiacentă.



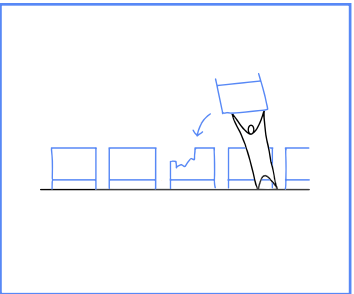
Ori de câte ori folosirea balustradelor este unica opțiune, aspectul balustradelor trebuie să fie unul plăcut. Este recomandată utilizarea unor materiale de calitate, transparente, care să contureze o imagine unitară și armonioasă.



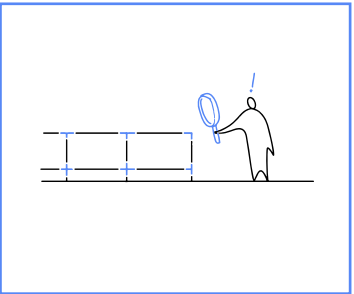
Panourile publicitare atașate balustradelor nu sunt acceptabile în oraș, deoarece creează o imagine neunitară și dezorganizată.



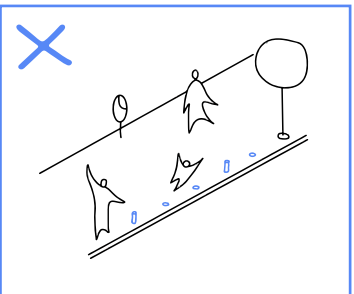
Balustradele cu rol în ghidarea pietonilor trebuie să fie ușor de detectat de persoanele cu deficiențe de vedere și, în general, ar trebui combinate cu suprafețe tactile adecvate.



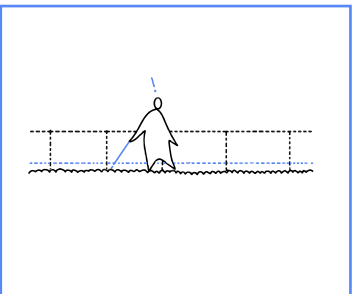
Balustradele trebuie făcute din ansambluri cu puține puncte de sudură. Astfel, se pot schimba ușor componentele uzate.



Punctele de îmbinare din cadrul balustradelor trebuie să fie robuste și vizibile.



Când se elimină balustradele, trebuie eliminat tot ansamblul și reparată pardoseala. În caz contrar, ele pot împiedica pietonii.



Dacă se elimină balustrade cu elemente de ghidaj pentru oamenii cu dificultăți de vedere, ghidajele trebuie reproduse în pardoseală.

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.



Bolarzi și stâlpișori

Bolarzii și stâlpișorii trebuie să pară o parte naturală a mobilierului urban, astfel că trebuie proiectați cu o utilizare secundară în minte – aceea de loc de șezut.

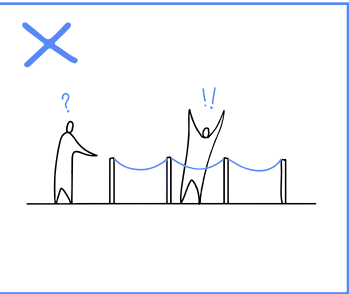
Ei sunt utilizați în spațiul public ca element compozițional și ca element de organizare a spațiului, deoarece împart o zonă în funcție de utilizatori. Ei sunt totodată utilizați pentru a împiedica pătrunderea vehiculelor în zonele pietonale și cele dedicate bicicletelor.

Stâlpișorii trebuie utilizați ori de câte ori este necesară limitarea accesului autoturismelor într-un anumit loc, fără a îngreuna trecerea pietonilor dintr-o parte în alta. Acestea pot fi utilizate ca barieră psihologică, de-a lungul străzilor aglomerate, în locul balustradelor.

Bolarzii pot fi propuși ca elemente de cadru urban, ce se supun regulilor aferente mobilierului stradal în ceea ce privește forma, materialele, suprafețele și culorile.

Stâlpișorii legați între ei cu lanțuri nu sunt recomandați în cadrul urban. Lanțurile sunt problematice pentru persoanele cu deficiențe de vedere și, din cauză că pot fi ușor de depășit, pot provoca accidente nedorite. Bolarzii de piatră, beton sau alte materiale trebuie întotdeauna gândiți împreună cu designul general al spațiului public în care sunt propuși. Ei trebuie proiectați având în minte o utilizare secundară a lor, aceea de loc pentru șezut, sprijin sau asigurare de biciclete.

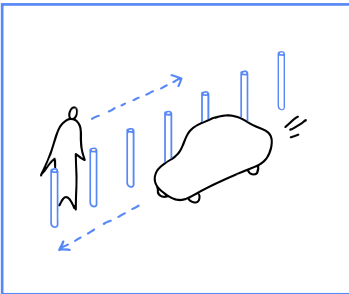
Punctele de ancorare pentru bolarzi și stâlpi trebuie să fie gândite cu meticulozitate și abilitate, astfel încât să nu afecteze negativ mișcarea în spațiul în care sunt amplasate sau să nu se deterioreze ușor dacă sunt lovite de un autovehicul. Ca și în cazul balustradelor, panourile



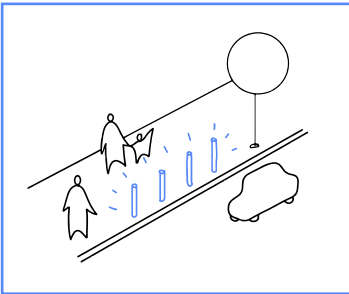
În oraș, stâlpișorii legați cu lanțuri între ei nu sunt recomandați.



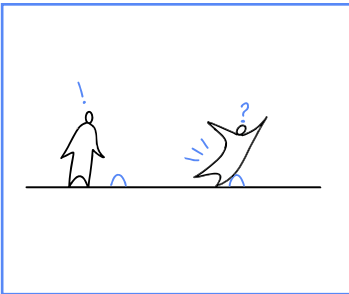
054 // Londra, UK



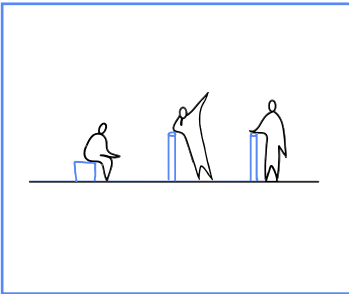
Bolarzii și stâlpișorii sunt folosiți în special pentru a împiedica accesul autovehiculelor în spațiile destinate pietonilor. În unele cazuri, ei pot fi utilizați ca barieră psihologică, pentru a delimita diferite spații.



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.



055 // Valencia, Spania

publicitare și reclamele nu ar trebui să fie atașate de aceste elemente.

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

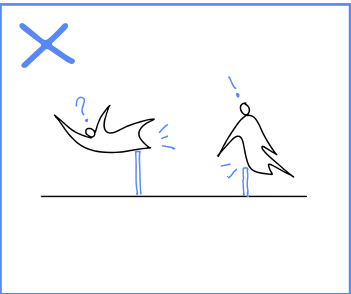
Designul unei împrejmuii trebuie să corespundă importanței spațiului delimitat și scării sale. Îngrădirea unui spațiu trebuie să se bazeze pe caracterul și spațialitatea sa la scară mai largă. În cazul proprietăților comerciale mari, legăturile cu zonele învecinate trebuie luate în calcul încă din faza de proiectare, în special în ceea ce privește permeabilitatea și poziționarea intrărilor.

Garduri de protecție

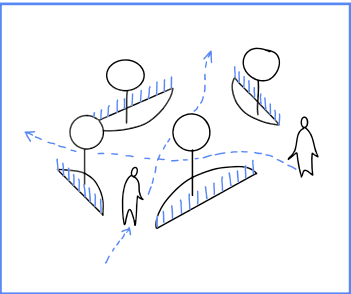
Unele spații publice trebuie uneori să fie mai clar delimitate pentru a proteja utilizatorii (de exemplu, locurile de joacă pentru copii) sau pentru a păstra anumite principii compoziționale. În astfel de situații este important să se păstreze permeabilitatea zonei și să se asigure zonele de acces în raport cu vecinătățile.

Astfel de garduri nu ar trebui percepute ca o barieră, ci ca o parte a spațiului public, cu utilizări secundare. De exemplu, în cazul unui loc de joacă, întotdeauna împrejmuirea ar trebui să servească și ca zonă de stat pentru părinți. Acesta poate fi combinat cu un gard viu sau cu un rând de copaci, fără a diminua vizibilitatea către zonele învecinate.

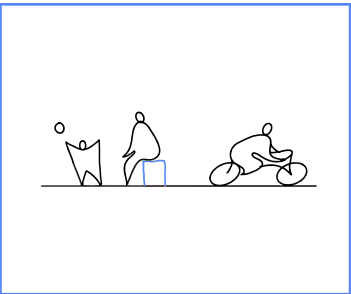
Gardurile și structurile care delimitează spații ce nu sunt accesibile publicului, ar trebui prin înălțime și transparență să încurajeze relațiile sociale și comunicarea. Ca aspect, ele ar trebui să se încadreze designului general al spațiului și ar trebui să contribuie pozitiv la imaginea unui cartier rezidențial.



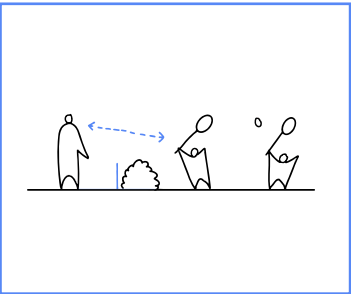
Spațiile publice nu sunt în principiu împrejmuite. Împrejmuirea ar trebui utilizată doar în cazurile justificate, de exemplu pentru protecția locurilor de joacă. Proiectarea unui gard trebuie să fie una subtilă și să se înscrie în parametrii prevăzuți pentru mobilierul stradal.



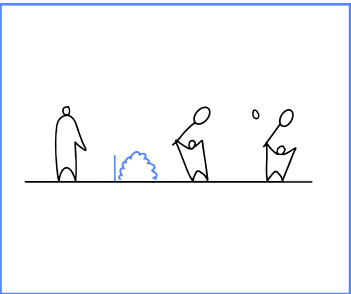
Dacă spațiul public este unul închis, împrejmuirea trebuie să conțină un număr suficient de deschideri care să corespundă traseelor pietonale stabilite în zonă.



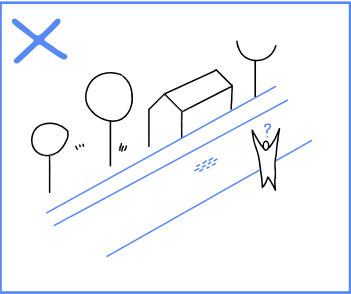
Împrejmuirea poate fi realizată într-o manieră care să permită utilizarea unui gard în mai multe feluri. De exemplu, un gard poate fi folosit ca spațiu de joacă sau poate fi utilizat ca loc de stat.



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.

Garduri de protecție pentru șantiere în lucru

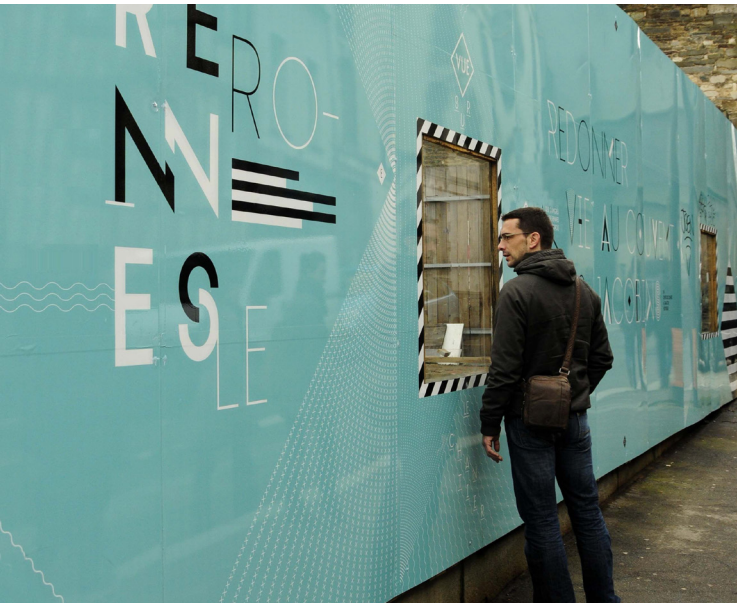
Gardurile de protecție pentru șantiere trebuie să minimizeze efectele negative ale lucrărilor de construcție asupra spațiilor publice, fie din punct de vedere estetic și funcțional, fie din punctul de vedere al siguranței trecătorilor.

În mod evident, lucrările de construcție sunt o parte firească a orașelor. Tocmai din acest motiv, trebuie acordată o atenție specială acestor tipuri de împrejurimi. Concret, zona din jurul unui șantier trebuie să rămână permeabilă, aspectul vizual al gardului trebuie să fie unul plăcut, iar în cazul în care sunt folosite schele, acestea ar trebui acoperite.

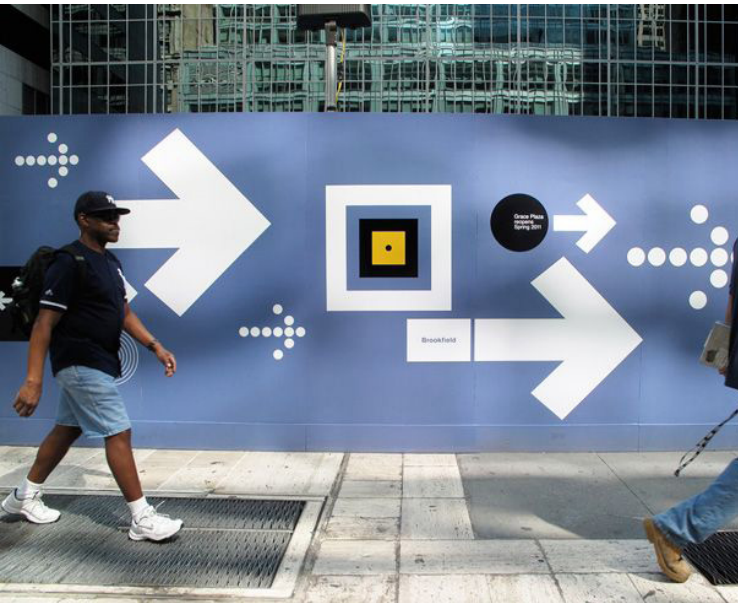
Există numeroase modalități prin care împrejurirea unui șantier poate contribui pozitiv la imaginea orașului. Gardul poate conține informații și imagini detaliate cu privire la proiectul clădirii. De asemenea, anumite goluri în împrejurire pot să ofere trecătorilor o imagine a modului în care se desfășoară lucrările de execuție sau pot reda o imagine cu viitorul proiect. Gardul poate fi în același timp

suportul unei expoziții sau al unei lucrări temporare de artă.

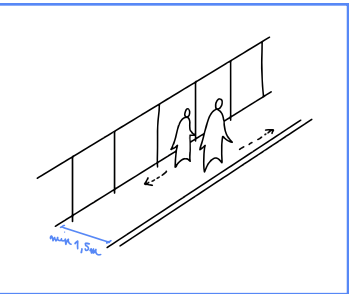
Un bun exemplu de acoperire a unui șantier este pânza imprimată cu imaginea clădirii renovate, la scara 1:1.



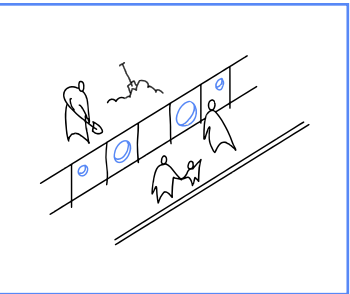
056 // Paris, Franța



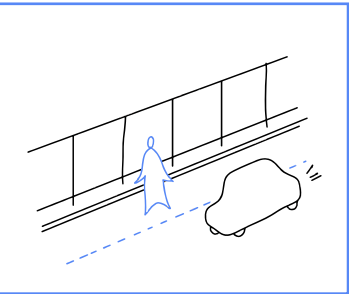
057 // New York, SUA



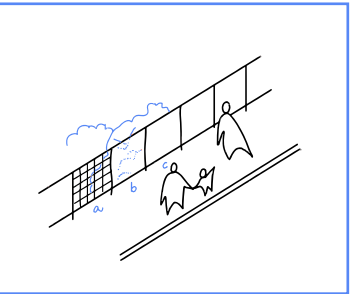
Dacă o anumită zonă este închisă pentru efectuarea unor lucrări, trebuie păstrată o zonă de trecere de minim 1,5 m. Cu toate acestea, lățimea optimă este de 2,25 m sau chiar mai mult.



Dacă proiectul este unul public, atunci este recomandată folosirea unor goluri în gard, care să ofere trecătorilor o perspectivă asupra evoluției șantierului.



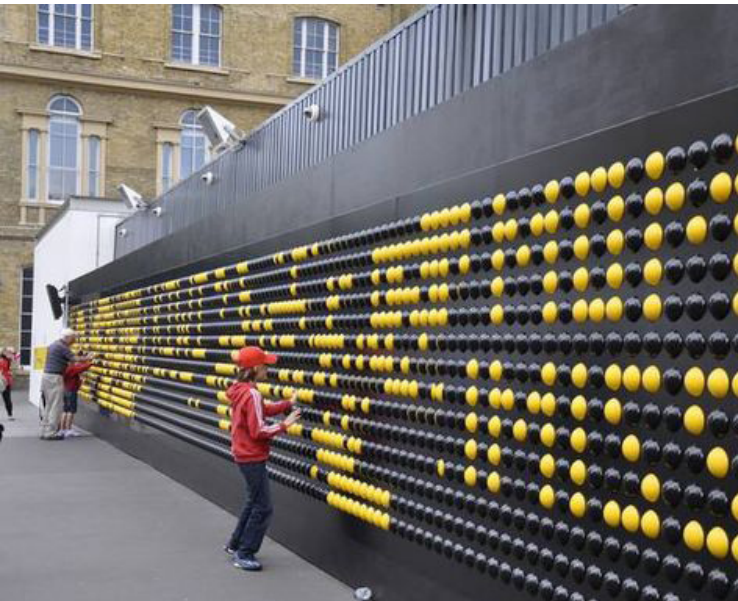
Dacă condițiile locale nu permit respectarea lățimii minime de trecere, atunci pasajul de trecere trebuie extins pe banda de parcare sau chiar pe carosabil. Trecerea forțată a pietonilor de pe o parte pe alta a carosabilului trebuie evitată.



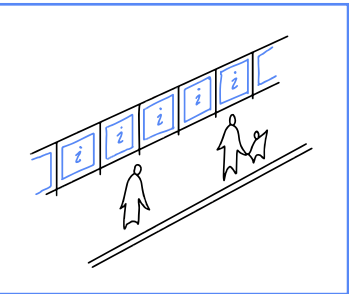
Înălțimea unei împrejuriri de șantier este de aproximativ 1,8 m. Atunci când se decide tipul de gard (transparent, semi-transparent, solid), trebuie luat în calcul specificul spațiului înconjurător și tipul șantierului.



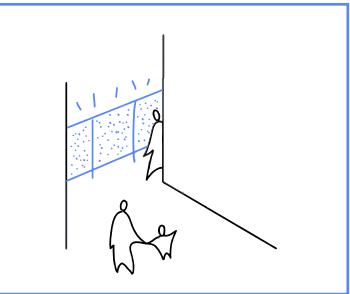
058 // San Francisco, SUA



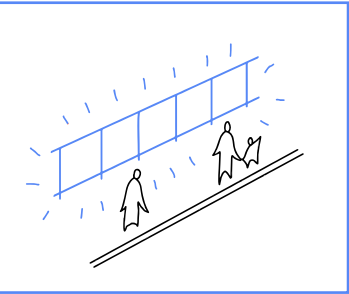
059 // Londra, UK



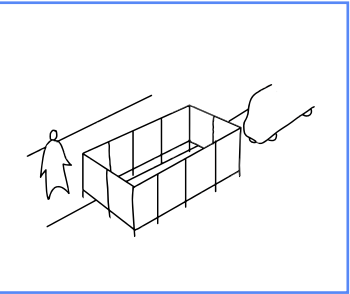
Dacă zona șantierului se întinde și pe spațiul public, atunci închirierea acestui spațiu trebuie să fie condiționată de plasarea informațiilor despre momentul închiderii și despre modul în care viitorul spațiu se va conecta la spațiul public existent.



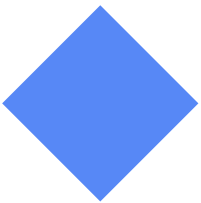
Gardurile semi-transparente sunt potrivite în locurile înghesuite sau în zonele mai greu accesibile.



În cazul închiderilor pe termen lung, este de preferat ca gardurile să nu fie realizate din materiale care devin rapid inestetice.



Dacă lucrările permit, organizarea de șantier trebuie să se adapteze dimensiunilor locurilor de parcare.



060 // New York, SUA

c.6

construcții și facilități pentru servicii

În spațiul public apar adesea numeroase structuri care completează sau înlocuiesc frontul la stradă. De cele mai multe ori acestea sunt chioșcuri de ziare, standuri cu produse alimentare, cabine de informații, standuri cu băuturi răcoritoare, servicii operaționale, stații de benzină, toalete publice etc. În general, indiferent de tipul lor, este recomandată conectarea lor la rețelele de utilități ale orașului.

Aceste structuri trebuie gândite în așa fel încât impactul lor asupra mediului înconjurător să fie minim. O astfel de abordare poate fi încurajată încă din faza de proiectare a unui spațiu public, când se pot gândi încă de la început zone dedicate acestor tipuri de activități, cu conexiuni la rețelele de utilități. Structurile care nu necesită ancorare pot fi tratate ca structuri mobile sau temporare. Deși nu sunt tratate ca structuri permanente, ele trebuie să respecte regulile de compoziție ale spațiului în care sunt plasate, și să fie gândite în concordanță stilistică cu mobilierul urban existent în spațiul respectiv.

Este recomandat ca aceste facilități să fie întotdeauna cât mai mici, cu o structură simplă, pragmatică, în așa fel încât să nu se transforme în bariere spațiale și vizuale și nici să nu îngreuneze întreținerea spațiilor adiacente. Materialele utilizate la construcția lor ar trebui să fie durabile și ușor de întreținut. Totodată, spațiul public în care sunt amplasate nu ar trebui să fie supus unor modificări suplimentare, dedicate găzduirii acestor structuri.

Deoarece astfel de structuri necesită aprovizionare, locul în care sunt amplasate trebuie să fie unul ușor accesibil, astfel încât descărcarea și încărcarea mărfurilor să nu blocheze fluxurile auto și pietonale.



În structura urbană, frontul la stradă al clădirilor este cel care oferă toate serviciile și funcțiunile unui oraș. Structuri individuale ar trebui construite numai în cazul în care clădirile adiacente nu pot găzdui anumite funcțiuni publice.



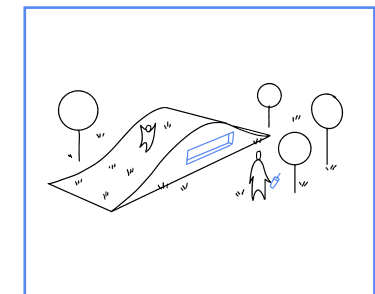
c.6

construcții și facilități pentru servicii

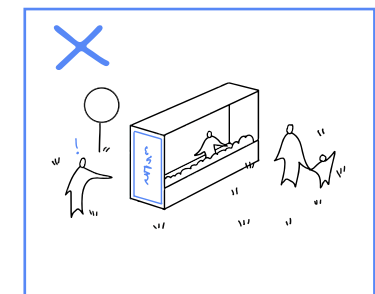
6.1 _ chioșcuri

Serviciile furnizate de chioșcuri trebuie întotdeauna să corespundă caracterului și utilizării spațiului public. Practic, ele au rolul de a accentua calitatea unui spațiu, nu de a profita de un loc pe care acesta îl oferă. Chioșcurile sunt, de obicei, concepute ca structuri mobile, ce pot fi conectate la rețelele de utilități în spațiul în care urmează să fie montate. Cu anumite excepții, de exemplu chioșcurile care fac parte din compoziția generală a unui loc (chioșcurile tradiționale în care se vând ziare) sau a chioșcurilor independente, cu o importanță deosebită la nivelul orașului, majoritatea funcțiunilor publice ar trebui să se situeze la parterul clădirilor.

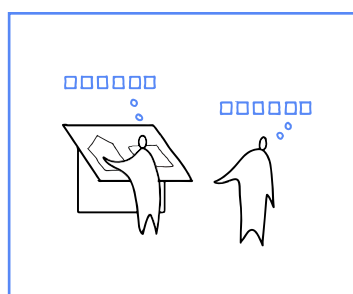
În general, aceste chioșcuri trebuie proiectate ca structuri mobile, tocmai pentru că principala lor caracteristică este caracterul lor temporar. Astfel, ele pot exista într-un anumit spațiu doar pe perioada unei zile sau pe durata unui întreg sezon. Rareori acestea devin structuri permanente în spațiul public. Diversitatea modelelor de chioșcuri ar trebui să facă obiectul unui studiu specific pentru întregul oraș, prin care să se stabilească atât locurile în care acestea pot fi amplasate, cât și diversitatea lor, în așa fel încât imaginea să rămână una unitară. Dacă un anumit spațiu este caracterizat de un concept arhitectural aparte, este permisă proiectarea unor chioșcuri care să se încadreze în principiile spațiului mai amplu.



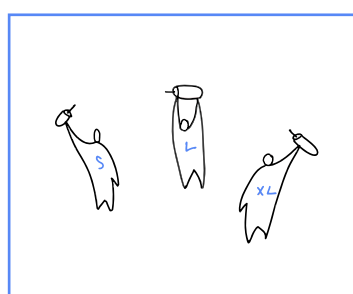
Este posibilă conceperea unui chioșc cu un aspect unic pentru un anumit spațiu, atâta timp cât acesta respectă conceptul general al locului.



Pereții chioșcurilor pot fi utilizați pentru informare și campanii de publicitate într-o măsură rezonabilă.



Municipiul Iași are un regulament local de arhitectură estetică urbană care stabilește criterii clare privind dimensiunile, cromatica și alte detalii necesare pentru construcțiile temporare, inclusiv chioșcurile. Acest regulament oferă un exemplu relevant de bună practică și ar putea servi drept model pentru standardizarea acestor structuri în alte orașe.



El prevede inclusiv recomandări privind adaptarea designului în funcție de zonele orașului — de exemplu, în centrele istorice se sugerează utilizarea unor chioșcuri cu dimensiuni reduse.



062 // Hong Kong

c.6

construcții și facilități pentru servicii

6.2 _ info point-uri

Orașul Iași a instituit o imagine de brand oficială, care include un logo, un slogan și elemente de identitate vizuală reglementate prin hotărâri ale Consiliului Local. Astfel că aceste componente urbane, chioșcurile și info point-urile, se coordonează cu direcția dată de autorități.

Scopul informării turistice rezonează cu afinitatea orașului pentru găzduirea vizitatorilor. O imagine prietenoasă și onestă de interacțiune insuflă o imagine de confort. Această atitudine are ca rezultat prelungirea spontană a sejururilor.

Totodată, info point-urile sunt o platformă pentru promovarea evenimentelor din oraș și comercializarea de suveniruri produse la nivel local. Cu o strategie contemporană, punctele de informare pot fi integrate în circuitul festivalurilor și în promovarea designerilor locali.

Obiectele cu destinația de informare turistică aduc un detaliu suplimentar platformei de promovare a orașului.



063 // Madrid, Spania



064 // Madrid, Spania

C.6

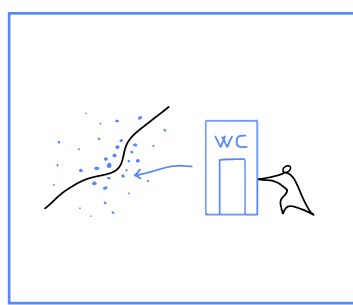
construcții și facilități pentru servicii

6.3 _ toalete publice

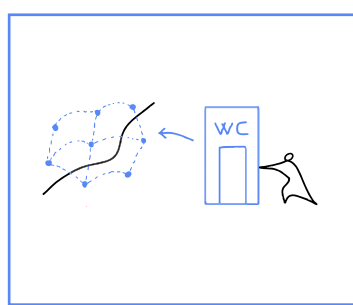
Toaletele publice trebuie să fie optimizate și să îndeplinească rolul unor facilități multifuncționale, care să ofere o gamă mai largă de servicii pentru utilizatorii spațiilor publice. Amplasarea lor trebuie să facă obiectul unui studiu dedicat, bazat pe numărul de posibili utilizatori și pe distanțele optime de parcurs pe jos. Un astfel de studiu trebuie să fie dedicat atât cantității, cât și calității acestor spații.

În mod firesc, toaletele publice ar trebui să facă parte din clădirile cu acces public. Acestea ar trebui să pună la dispoziție mai multe facilități: toaleta propriu-zisă, un loc pentru schimbarea copiilor, un loc pentru împospătare și chiar și un punct de informare turistică.

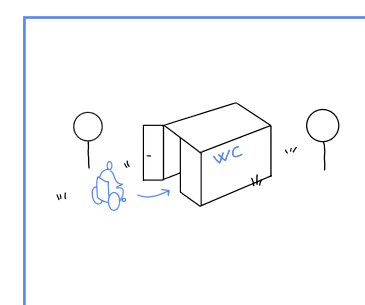
În parcuri, toaletele publice ar trebui gândite în așa fel încât aspectul lor să fie unul discret, integrat cu natura. Din acest motiv, toaletele mobile confectionate din plastic ar trebui evitate cu orice preț. De exemplu, în țările vestice, toaletele chimice sunt încet abandonate și înlocuite cu toalete mai ecologice, care înglobează noi metode de manipulare a deșeurilor.



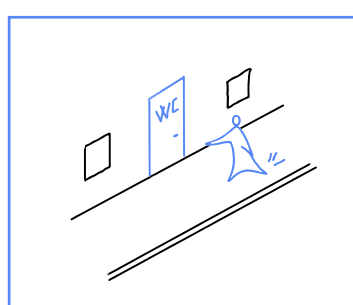
Toaletele publice ar trebui amplasate în special în spațiile publice importante și aglomerate.



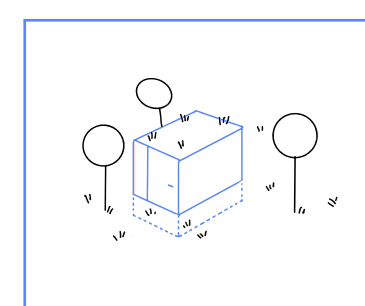
O rețea de toalete publice, uniform distribuite pe teritoriul orașului ar trebui să existe în zonele urbanizate și în special în zona centrală a orașului.



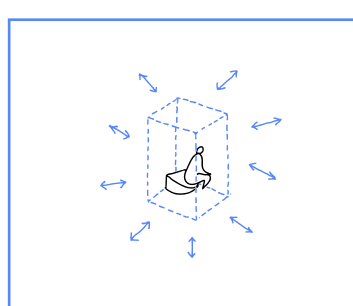
Toaletele trebuie să fie proiectate în așa fel încât să poată fi utilizate și de către persoanele cu dizabilități. Din acest motiv, diferențele de nivel între interior și exterior ar trebui să fie minime.



Toaletele publice ar trebui amplasate în clădirile cu acces public. Clădirile sau pavilioanele abandonate pot fi regândite funcțional și adaptate acestui scop.



În cazul toaletelor publice situate în parcuri și zone periurbane, este recomandată utilizarea unor materiale naturale. Deșeurile pot fi și ele tratate ecologic.



Toaletele ar trebui proiectate individual, în funcție de condițiile locale. Trebuie acordată atenție ergonomiei lor, durabilității, întreținerii și calității lor vizuale.

C.6

construcții și facilități pentru servicii

6.4 _ puncte de pază

În cazul evenimentelor temporare, toaletele mobile pot fi folosite atunci când cele permanente nu satisfac necesarul. Distribuirea, amenajarea și integrarea lor în zonele învecinate ar trebui să fie o condiție de autorizare a evenimentelor cu caracter temporar.

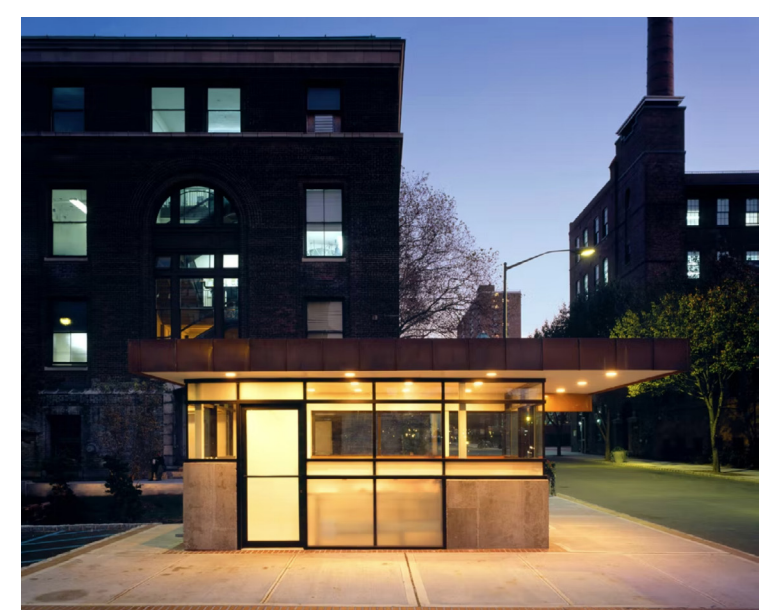
În cadrul orașului, indiferent de aspectul său ori de activitățile pe care acesta le cuprinde, sentimentul de siguranță este un aspect important în succesul spațiului public. Totodată, o siguranță ridicată implică și mai puține acte de vandalism ce se concretizează într-un spațiu public bine întreținut.

Punctele de pază trebuie să promoveze sentimentul de siguranță fără a ieși în evidență ca un element definitoriu și necesar în spațiul public. O imagine elegantă a punctului de pază sugerează o comunitate armonioasă și este un simbol al gradului de protecție ce se resimte în oraș.

Un obiect discret încadrat în peisajul urban definește diferența dintre un oraș sigur și un oraș ce necesită o pază sporită.



065 // Veneția, Italia



066 // Boston, SUA

C.6

construcții și facilități pentru servicii

6.5 _ intervenții temporare

Intervențiile temporare pot fi utilizate ca instrument de activare și integrare progresivă a unor zone neglijate, dar cu potențial.

Un exemplu concret îl reprezintă piețele volante sau târgurile. Acestea se pretează spațiilor de adunare, precum piața centrală a orașului și au o lungă tradiție în cultura oamenilor.

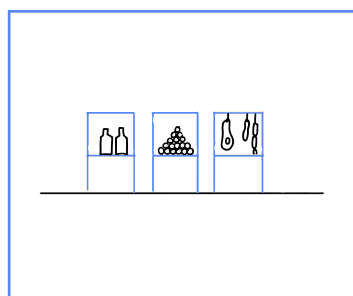
Piețele generează, de obicei, grupări de mărimi considerabile și distincte de oameni. Din acest motiv, asigurarea eficienței lor este direct legată de compoziția spațiului în care sunt amplasate.

Spațiile înguste nu sunt locuri potrivite pentru acest tip de activități, deoarece ele vor bloca fluxurile pietonale în momentul în care se aglomerează. De asemenea, distribuția lor funcțională trebuie gândită în așa fel încât spațiul necesar funcționării, livrării de bunuri și parcării să nu domine spațiul propriu-zis.

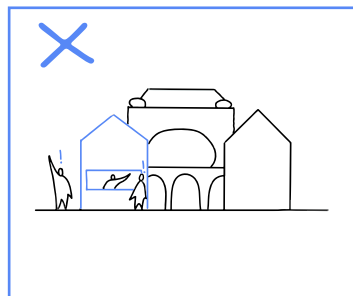
În momentul în care se efectuează modificări ale spațiilor în care aceste evenimente vor fi amplasate, este necesar să se ia în considerare conexiunea cu utilitățile (apă, electricitate, canalizare). Este recomandată înglobarea unor tâșnitori care să poată fi folosite atât de către cumpărători, cât și de către furnizorii care au nevoie de un loc pentru spălarea alimentelor. Aceste spații trebuie să fie prietenoase și, din acest motiv, este recomandată combinarea lor cu piese de mobilier urban. Pentru momentele în care spațiul devine foarte ocupat, pot fi luate în considerare și variante alternative la locurile de ședere deja existente.

Acestea pot fi borduri, împrejurări sau chiar scaune pliante existente în zonă. De asemenea, împrejurarea poate fi realizată prin zone verzi, care au și rol în crearea unui microclimat plăcut.

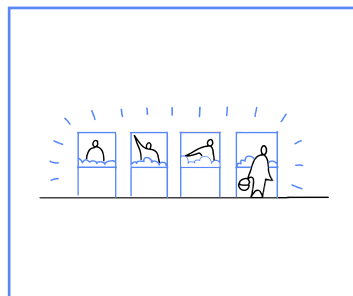
Este important ca târgul să aibă propriul concept care impune un standard și o calitate a produselor vândute. Metodele de promovare și de identitate vizuală sunt, de asemenea, importante, iar prin ele se stabilește designul standurilor și imaginea de ansamblu. Dacă, de exemplu, costurile de obținere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



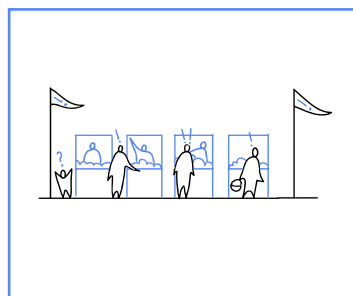
Standurile de vânzare trebuie să fie flexibile și să permită vânzarea mai multor tipuri de bunuri. Standul optim este cel modular, care poate fi grupat în funcție de necesitate.



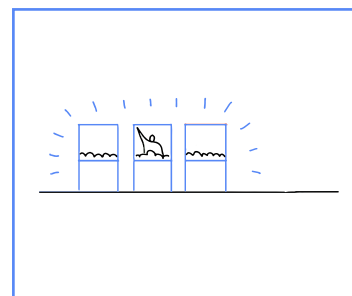
Atunci când sunt amplasate anumite standuri individuale, temporare, trebuie luată în calcul mărimea lor, în așa fel încât imaginea urbană să nu fie afectată.



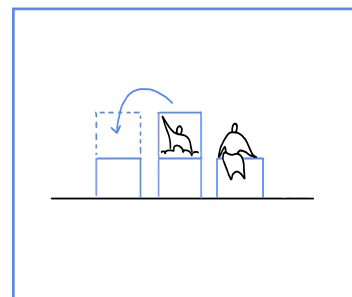
Cele mai potrivite locuri pentru piețe volante sunt locurile tradiționale de adunare din spațiile publice.



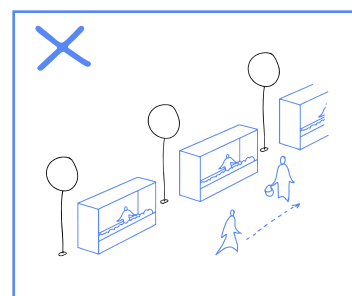
Târgurile nu ar trebui să fie organizate în spații îngheșuite, care cel mai adesea sunt foarte aglomerate.



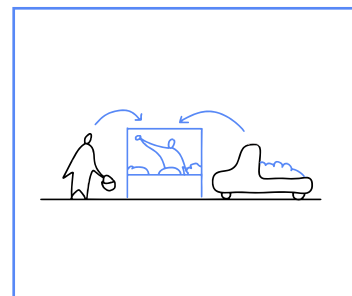
O gamă restrânsă de culori ar trebui utilizată în designul standurilor, pentru a oferi evenimentului un aspect unitar.



Sunt recomandate anumite tipuri de standuri (cele cu spate flexibil), care pot fi folosite și ca spații de ședere atunci când evenimentul se află în afara programului de funcționare.



Pentru piețele volante, este important să se respecte traiectoriile existente. De exemplu, spațiile libere din aliniamentele de copaci reprezintă amplasamente ideale pentru poziționarea acestor standuri.



Atunci când se proiectează o piață, trebuie luat în calcul aspectul operațional. Mai exact, trebuie gândit accesul ușor la standuri pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor, fără a lăsa impresia unui spațiu strict funcțional, care să altereze imaginea generală a unei piețe.

Pentru spațiile publice mai importante, unde se organizează astfel de târguri și piețe volante, se pot lansa competiții de arhitectură care să asigure o înaltă calitate estetică. De asemenea, trebuie ținut cont de modul în care un anumit spațiu este utilizat atunci când aceste târguri și piețe volante nu au loc. Flexibilitatea spațiului și adaptabilitatea lui trebuie să fie atribute cheie.



067 // Izmir, Turcia



068 // Cognac, Franța



069 // Berlin, Germania

c.7

mobilitate și acces

7.1 _ scări, poduri, pasarele și parcaje subterane

Structura urbană ar trebui concepută astfel încât spațiile publice să nu fie separate prin diferențe mari de nivel.

Scări și rampe

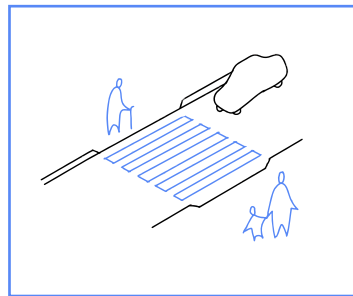
Spațiile publice, prin definiție, sunt o rețea de conexiuni care permit tuturor utilizatorilor deplasarea confortabilă, convenabilă și în siguranță. Deoarece diferențele de nivel în oraș sunt inevitabile, scările sunt uneori singura cale pentru a le depăși. Dat fiind faptul că bicicliștii, persoanele cu dizabilități și persoanele cu cărucioare nu pot folosi aceste căi, este necesară gândirea unor trasee alternative, ușor de parcurs indiferent de modul de deplasare.

Materialele de suprafață trebuie alese cu grijă încât să nu fie alunecoase și, dacă scările sunt poziționate pe un traseu frecventat de bicicliști, ar trebui să aibă o rampă care să faciliteze deplasarea cu bicicleta. Rampele trebuie să fie proiectate astfel încât să fie sigure și accesibile, iar dimensiunile lor nu trebuie să creeze bariere spațiale sau vizuale și nici suprafețe reziduale, greu de întreținut. Scările lungi trebuie să aibă un loc de staționare intermediar, iar proiectarea lor trebuie să se încadreze în conceptul general al spațiului.

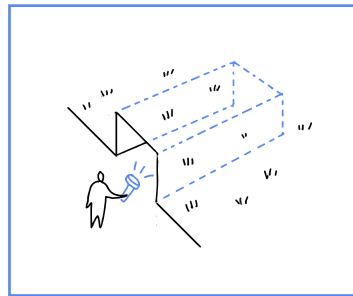
Pasaje subterane și pasarele

Pasajele nu trebuie să fie doar o structură care să protejeze pietonii de trafic. Ele pot deveni locuri dinamice și pot oferi diferite experiențe, de tipul punctelor de belvedere. Ele trebuie să fie bine concepute, dar nu este necesar să fie extrem de pretențioase. Pasajele acoperite în întregime ar trebui construite doar în cazuri justificate, deoarece sunt mai costisitoare, mai greu de întreținut și induc senzația de segregare. Pasajele și pasarelele trebuie să fie întotdeauna proiectate pentru a fi accesibile și nu ar trebui să creeze spații reziduale, greu de accesat și de întreținut.

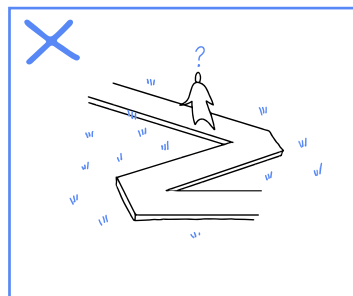
O trecere subterană trebuie să fie o ultimă soluție într-un spațiu. Dacă situația impune construcția unui pasaj, trebuie avute în vedere siguranța și întreținerea lui. Aspectul negativ al acestor tipuri de treceri poate fi eliminat printr-un sistem de iluminat corespunzător, prin materiale de suprafață de calitate, acces fără obstacole și trecere facilă dintr-o parte în alta.



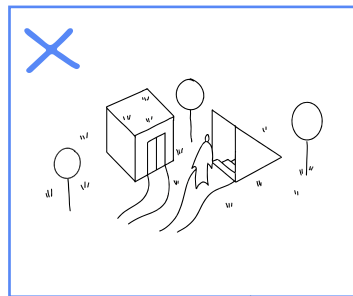
Trecerile la suprafață trebuie utilizate ori de câte ori este posibil. Ele ar trebui să fie preferate în detrimentul pasajelor subterane sau pasarelelor.



Pasajele subterane trebuie să fie directe, în așa fel încât utilizatorii să poată vedea celălalt capăt. Proiectarea unei noi treceri trebuie să includă materiale de suprafață adecvate și un proiect de iluminat dedicat, în așa fel încât să fie asigurată siguranța pietonilor.



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



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



C.7

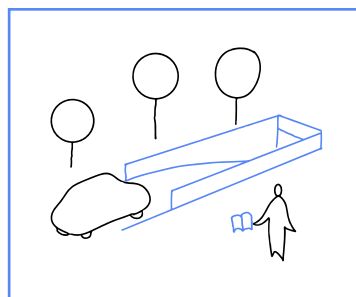
mobilitate și acces

7.2 _ accesuri în parcaje subterane

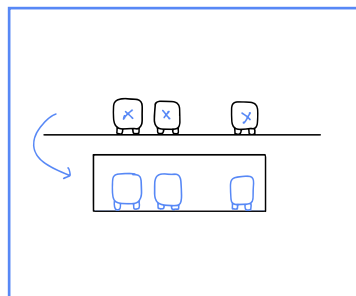
La proiectarea unei noi parări subterane, forma și utilizarea spațiilor publice ce se vor realiza deasupra lor trebuie luate în considerare. De asemenea, trebuie ținut cont de importanța și caracterul spațiului și al clădirilor adiacente.

Parcărilor subterane sunt, de obicei, potrivite pentru a reduce numărul de locuri de parcare de la sol și pentru a crea un spațiu liniștit și dinamic la suprafață. Din acest motiv, plasarea și forma intrării în parcare subterană este importantă. Intrarea poate fi situată pe o arteră principală sau pe o arteră secundară, dar relativ departe de spațiul public, care ar trebui să fie optimizat pentru activități rezidențiale și pentru pietoni și bicicliști.

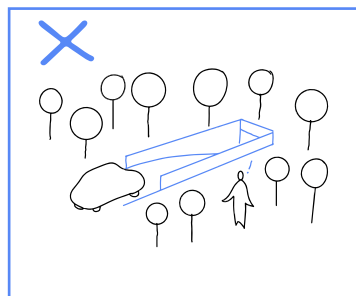
Este recomandat ca intrările și rampele să fie poziționate direct în fața clădirilor, deoarece o intrare separată ar îngusta strada și ar crea bariere spațiale de dimensiuni considerabile. Dacă intrările nu pot fi realizate în acest fel, locul și forma intrării trebuie întotdeauna să țină cont de compoziția globală a spațiului. Ele nu ar trebui amplasate în spațiile publice de importanță urbană, iar acest lucru poate fi stabilit atunci când sunt elaborate documentațiile de urbanism pentru aceste spații.



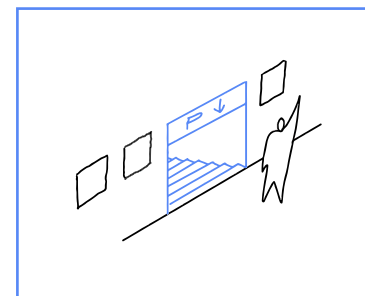
Intrările în parcare subterană nu trebuie situate în spațiile publice importante. Dacă acest lucru nu poate fi evitat, ele trebuie să fie parte a compoziției globale a spațiului.



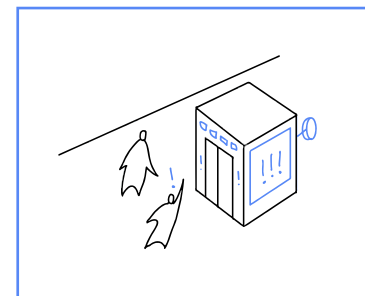
Construcția parcarilor subterane trebuie să fie o alternativă pentru locurile de parcare de la suprafață. În acest fel, suprafața de la nivelul solului poate fi refolosită pentru revitalizarea spațiilor publice adiacente.



Intrările în astfel de parări subterane trebuie întotdeauna poziționate cât mai departe de zonele calme ale orașului (parcuri, piațete etc.).



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



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

C.7

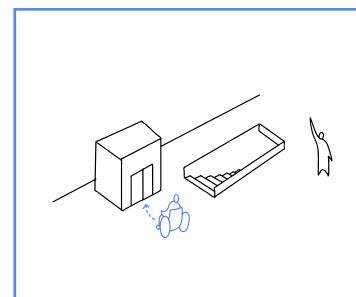
mobilitate și acces

7.3 _ facilități pentru persoane cu dizabilități

Pentru amenajarea fluxurilor și a traseelor în spațiul public, trebuie luate în considerare persoanele cu dizabilități. Orice trecere sau diferență de nivel necesită o soluție pentru această categorie de persoane.

Soluții pentru adaptarea zonei la toate categoriile de persoane se referă, în principal, la introducerea de rampe cu pante echilibrate, în cadrul pachetelor de scări. În situația în care geometria scărilor, prin preluarea de diferențe mari de nivel, nu permite introducerea rampelor, se pot folosi lifțuri publice.

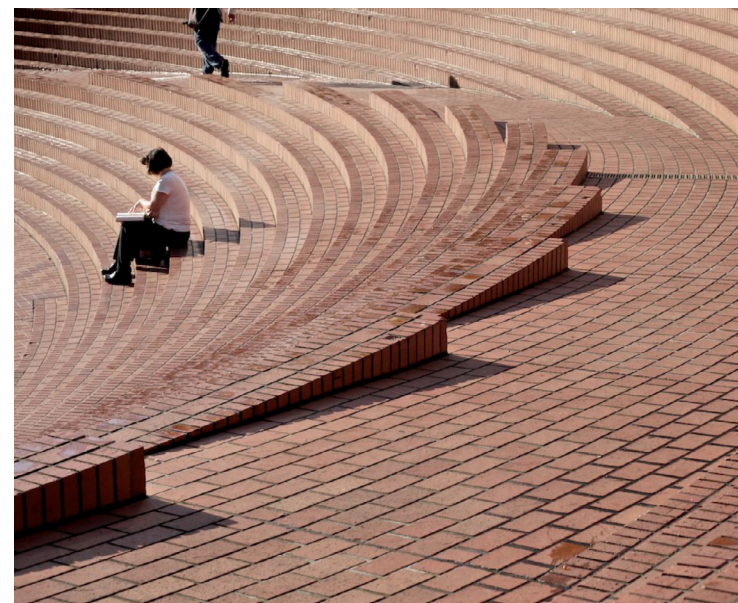
Aceste obiecte suplimentare în cadrul urban devin un simbol al integrării sociale și dezvoltă gradul de atractivitate pentru noi categorii de persoane.



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



071 // Gironella, Spania



072 // Portland, SUA

C.8

publicitate stradală

Publicitatea este înțeleasă ca un mijloc de difuzare a informațiilor, având ca scop final promovarea afacerilor. Publicitatea în spațiile publice este un mijloc tradițional de promovare a afacerilor. Totuși, există o diferențiere importantă între tipurile de reclame care apar în oraș. De exemplu, firmele magazinelor, care diferențiază și creează caracterul unui front la stradă, sunt o componentă importantă a hărților mentale și ajută la orientarea în spațiu. În schimb, reclamele publicitare sunt rupte de context și, de cele mai multe ori, promovează o afacere departe de punctul de vânzare. Faptul că nu există reglementări clare pentru aceste tipuri de publicitate a dus la afectarea spațiilor publice și a imaginii întregului oraș.

Deși publicitatea reprezintă o sursă importantă de venit pentru oraș și pentru entitățile comerciale, trebuie acceptată existența unor reguli care să asigure că modul în care ea se realizează nu afectează calitatea spațiilor publice și nu reduce siguranța pietonilor și șoferilor.

La nivel local este necesară elaborarea și aprobarea de către consiliul local a unui regulament actualizat de publicitate stradală. Respectivul regulament poate fi realizat în urma unui concurs de soluții.

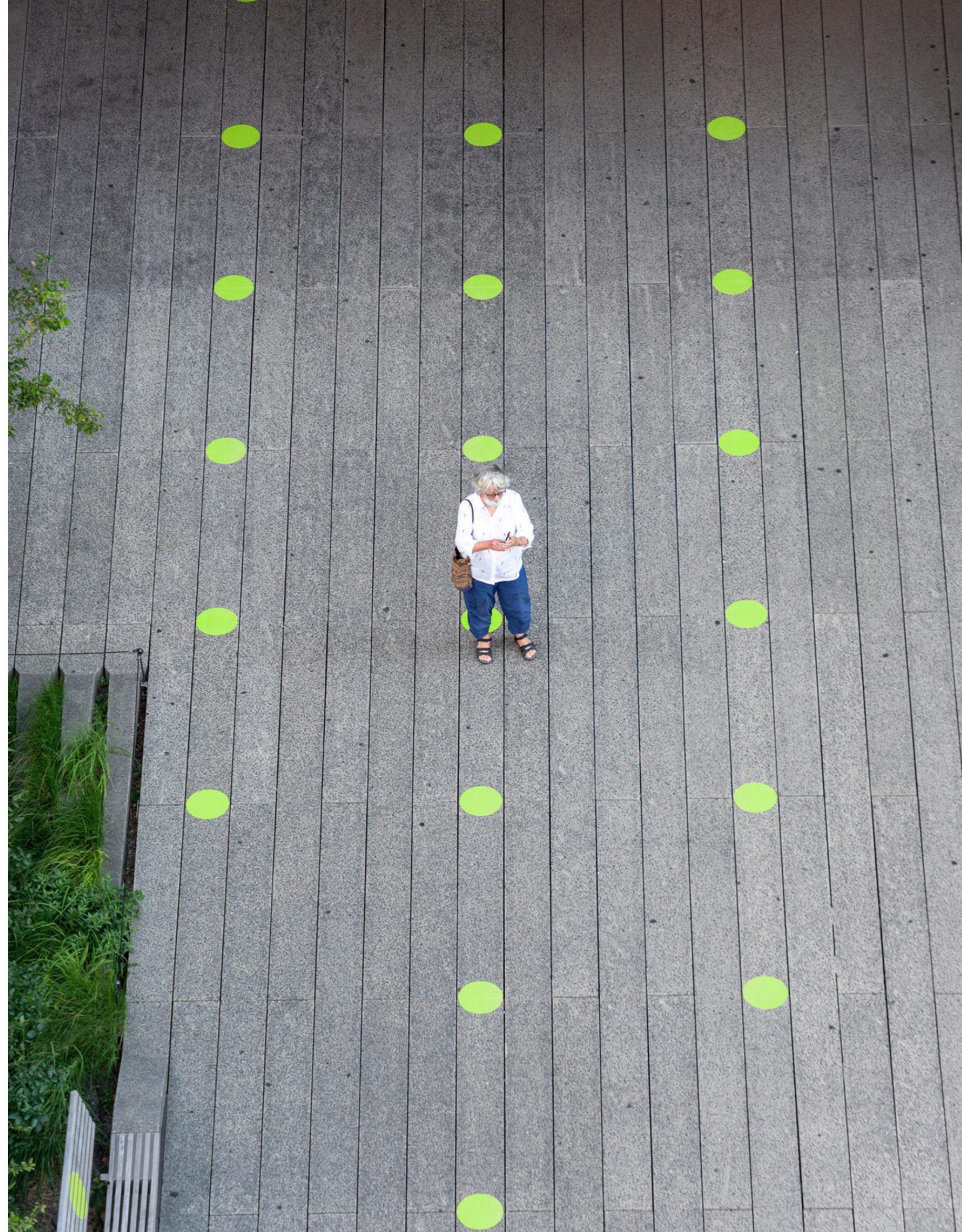
Reglementarea publicității

Un prim pas în reglementarea acestor activități este înregistrarea într-o bază de date a tuturor punctelor de publicitate existente în oraș. Astfel de informații pot fi utile atât publicului larg, cât și administrației (ținerea unei evidențe, ca instrument împotriva publicității ilegale) și celor care elaborează documentațiile de urbanism. În primul rând, este necesară transparentizarea acestor activități și creșterea penalităților în cazul publicității ilegale. O astfel de abordare va crește valoarea publicității de calitate și face posibilă impunerea unor măsuri mai drastice cu privire la poziționarea, estetica, calitatea și mărimea reclamelor.

Referitor la reglementarea publicității în Municipiul Iași există un regulament local complementar legii 185/2003 care stabilește modul cum se pot instala mijloacele de publicitate, unde este permisă sau interzisă publicitatea, ce condiții trebuie respectate, cine emite autorizațiile și care sunt sancțiunile pentru încălcarea normelor.



Publicitatea stradală poate căpăta diferite forme și nu se rezumă la aspectul economic al mesajului. Publicitatea poate căpăta și un rol de responsabilizare socială. Un exemplu a constat în timpul pandemiei de Covid-19, când în spațiile publice au fost implementate intervenții grafice cu rol de protecție a cetățenilor.



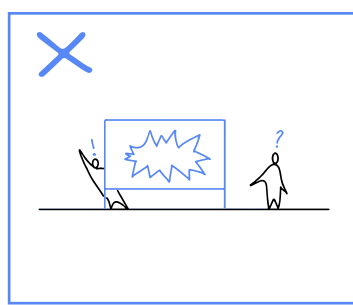
C.8

publicitate stradală

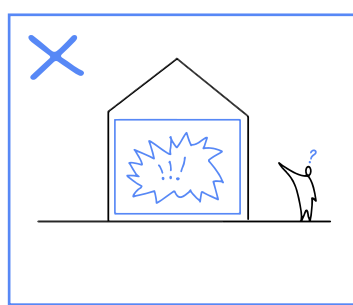
8.1 _reclame de mari dimensiuni

Reclamele de mari dimensiuni ar trebui să fie subiectul unor reglementări clare, care să le limiteze substanțial prezența în oraș. Structurile și echipamentele publicitare independente, panourile, bannerele și ecranele LED care promovează servicii sau produse comerciale nu aduc valoare adăugată spațiului public.

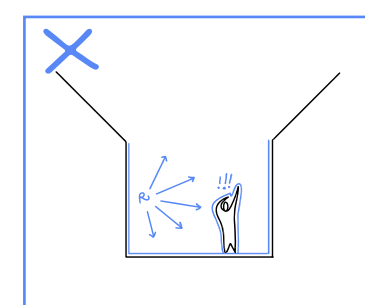
Având dimensiuni mari și fiind concepute pentru a fi observate de la distanță și la o anumită viteză, ele induc un caracter tranzitoriu, degradează caracterul unui spațiu public și anulează scara umană a acestuia. Astfel de intervenții trebuie supuse unor regulamente clare, iar dispunerea lor în teritoriu poate face obiectul unui studiu prin care să se indice zonele unde acestea pot fi inserate și zonele unde acestea ar trebui reduse sau interzise.



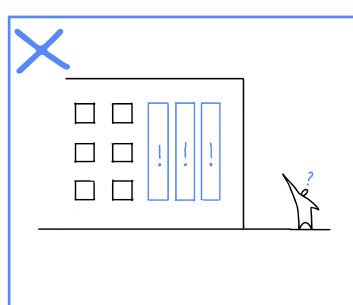
Panourile publicitare cu dimensiuni mari nu ar trebui să creeze bariere vizuale sau spațiale.



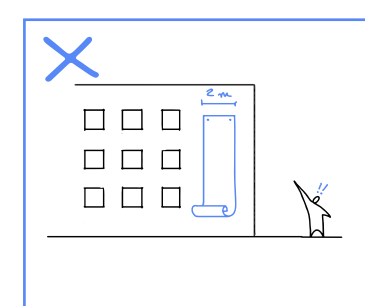
Nu ar trebui permisă ridicarea unor structuri speciale pentru reclame, așa cum nici mascarea unei fațade degradate nu ar trebui realizată cu panouri publicitare.



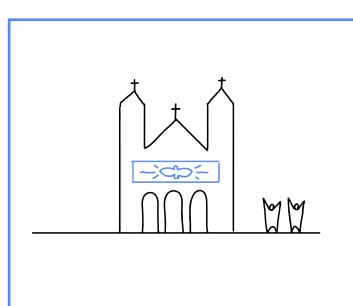
Ecranele cu LED-uri și reclamele de dimensiuni mari trebuie să fie permise doar în contextul în care ele fac parte din designul arhitectural.



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



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



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

C.8

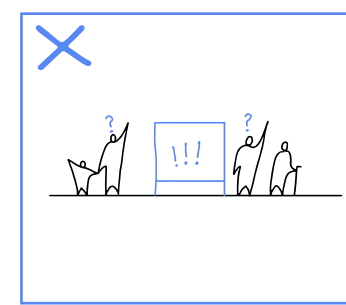
publicitate stradală

8.2 _reclame integrate în mobilierul urban

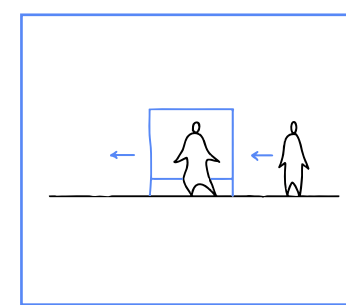
Reclamele integrate în mobilierul urban nu trebuie să limiteze calitatea funcțională, arhitecturală și estetică a piesei de mobilier.

Elementele de publicitate independente, care nu sunt folosite pentru publicitate culturală, ar trebui reduse cât mai mult în spațiile publice. Cu toate acestea, prin alegerea unei forme adecvate a publicității, direct relaționată la tipul spațiului public și la tipul mobilierului utilizat, se poate ameliora calitatea unui anumit loc. Totuși, reclamele trebuie plasate pe mobilierul stradal doar dacă nu degradează funcția lui de bază sau calitatea lui estetică. Reclamele nu ar trebui să acopere suprafețele transparente sau translucide.

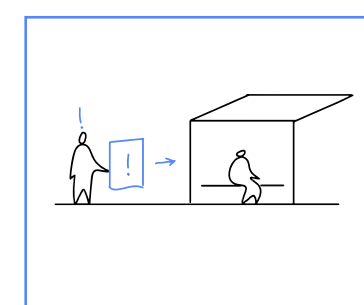
Obiectivul orașului este acela de a determina care părți ale spațiilor publice pot fi folosite pentru publicitate și alte forme de promovare, în așa fel încât spațiul publicitar să aducă beneficii orașului (instalarea, operarea și întreținerea mobilierului urban, instalarea punctelor de informare în oraș etc.). De asemenea, o bună strategie pentru reducerea reclamelor amplasate în locuri necorespunzătoare o reprezintă poziționarea unor stâlpi dedicați postării afișelor, în locuri-cheie ale orașului.



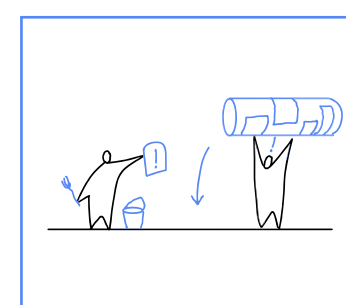
Reclamele luminoase independente nu ar trebui poziționate în locurile publice importante și aglomerate.



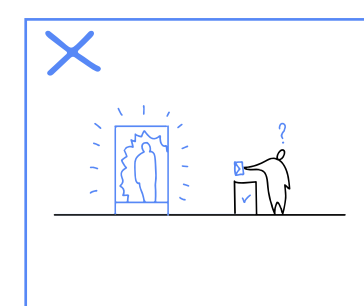
Panourile publicitare pe domeniul public ar trebui situate în paralel cu direcția principală de mișcare în spațiul respectiv, pentru a nu crea bariere spațiale.



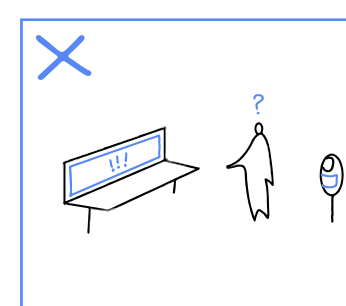
Publicitatea în spațiul public poate fi integrată cu alte structuri urbane de tipul stațiilor de autobuz sau părți ale anumitor clădiri, dar fără a afecta calitatea vizuală a ansamblului.



Atunci când se dorește promovarea unor evenimente culturale temporare, este recomandată instalarea unor suprafețe de afișare specifice, integrate cu mobilierul stradal existent în zonă.



Panourile de campanie nu trebuie să creeze bariere vizuale sau spațiale. Ele trebuie să rămână în spațiul public cât mai puțin timp.



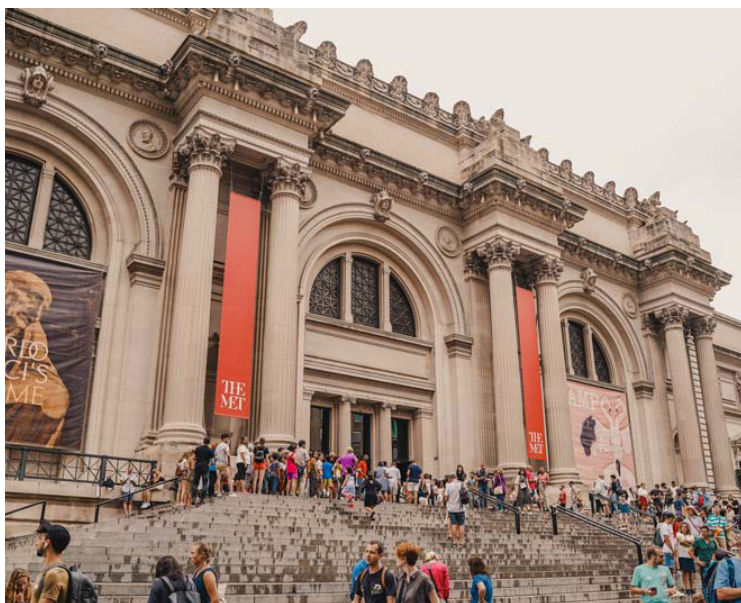
Plasarea publicității pe bănci și pe containerele de gunoi nu este adecvată.

C.8

publicitate stradală 8.3 _ reclame culturale



Publicitatea culturală reprezintă o metodă de comunicare prin care spațiile publice adiacente unei instituții culturale sunt utilizate ca suport de promovare. Pentru a avea succes, abordarea trebuie să fie una conceptuală, iar grafica și designul trebuie să fie estetice și să corespundă arhitecturii clădirii. Intervențiile mari la fațadele clădirilor trebuie evaluate, iar dacă acest tip de promovare ține cont de contextul urban învecinat, ea trebuie încurajată.



074 // New York, SUA



075 // Dunkirk, Franța

C.8

publicitate stradală 8.4 _ firmele luminoase și neluminoase

Firmele spațiilor comerciale ar trebui integrate în arhitectura clădirii și să respecte fațada și structura sa. Afișele de comerț și publicitatea la fața locului reprezintă o parte tradițională a spațiului public. Acestea permit comunicarea între mediul de afaceri și utilizatorii spațiului și, de obicei, sunt o parte importantă a hărților mentale.

Suprafețele uzuale destinate publicității

Afișele comerciale și publicitatea la fața locului care promovează produsele și serviciile sunt cel mai bine amplasate pe zona frontală a spațiilor comerciale, deasupra intrării. Ele pot fi poziționate și în ale părți ale fațadelor unei clădiri, numai dacă nu afectează structura fațadei, deschiderile, ornamentele și compoziția arhitecturală a clădirii.

Scara afișelor poziționate pe fațade

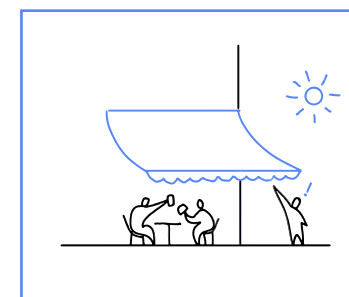
Afișele de mari dimensiuni și panourile în culori puternice, specifice unei anumite firme, nu sunt recomandate în mediul urban, deoarece afectează negativ scara unei clădiri și distorsionează imaginea unei zone.

Relația dintre elementele de publicitate și clădire

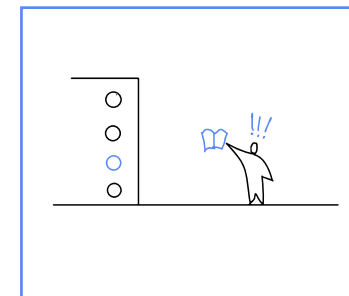
În principiu, orice element de publicitate nu poate fi considerat parte a unei clădiri deoarece are o durată de viață mai scurtă decât clădirea pe care este poziționat. Concret, elementul de publicitate este situat la granița dintre domeniul public și cel privat și este componenta cea mai flexibilă a unei clădiri. Din acest motiv, toate elementele de comunicare trebuie gândite ca o componentă suplimentară, ce ar trebui să fie suficient diferențiată de clădirea suport.

Frontul la stradă

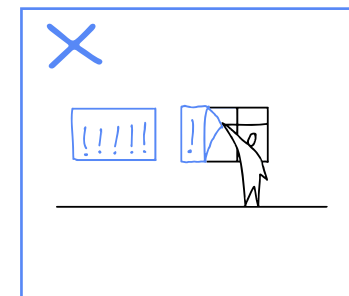
Atunci când diferite elemente publicitare sunt plasate în zona frontală, este important să se țină cont de cerințele funcționale ale domeniului public (acces, mișcare, locuibilitate etc.). Astfel de elemente pot fi standuri, copertine, umbrele de soare sau panouri publicitare independente. Pentru ca publicitatea pe copertine să fie estetică, ea nu ar trebui să fie imprimată pe toată suprafața, iar forma, designul și culoarea trebuie să corespundă caracterului locului.



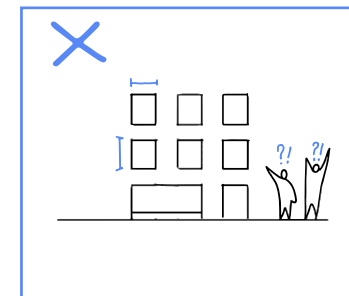
În cazul copertinelor, este recomandată utilizarea unui limbaj grafic simplu, axat pe text, numere și logo, cu o culoare unică de fundal, în acord cu fațada clădirii.



Suprafețele desemnate în scopul publicității prin proiectul de arhitectură pot fi utilizate pentru publicitate dacă corespund cu conceptul original.



Acoperirea cu reclame trebuie discutată cu comunitatea locală astfel încât să fie promovate evenimente importante pentru oraș fără a degrada imaginea spațiului public.



Dimensiunile elementelor de publicitate nu trebuie să depășească dimensiunile suprafețelor obținute prin arhitectura fațadei (deschideri, ferestre și ornamente).

c.9

arta în spațiile publice

Operele de artă de cea mai bună calitate adaugă valoare culturală spațiilor publice, sprijină imaginea orașului, consolidează identitatea locală și pot deveni repere importante într-o zonă. Funcția socială a artei este, de asemenea, foarte importantă, deoarece ea are capacitatea de a schimba modul în care orașul este perceput de către oameni. Îmbunătățirea prin artă a aspectului spațiilor publice de la periferia orașului sau a zonelor limitrofe, segregate social, generează un impact economic și social pozitiv semnificativ. Relația dintre arhitectură și artă este într-o continuă schimbare, iar astăzi, arta în spațiul public poate avea o multitudine de manifestări. De multe ori, o lucrare de artă nu mai este doar un obiect destinat vizualizării, ci un element cu care se poate interacționa. Astfel, se extind posibilitățile de îmbogățire și de activare a spațiilor publice. În mod evident, acest lucru nu înseamnă că arta trebuie folosită în mod excesiv.

Numeroase orașe reglementează operele de artă din spațiul public prin prevederi care impun utilizarea unui procent de 1% din valoarea unei noi investiții pentru artă. Astfel de măsuri se pot impune dacă există și o coordonare la nivel local, prin care să se selecteze, să se atribue, să se gestioneze și să se mențină operele de artă din oraș.

Arta permanentă în spațiul public

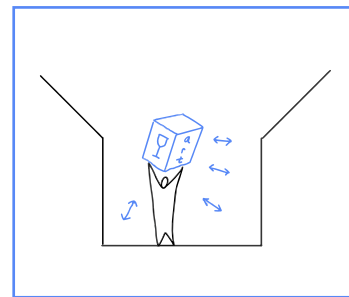
O operă de artă nu trebuie niciodată scoasă din contextul locului și timpului. Prin urmare, o operă de artă nu ar trebui amplasată într-un spațiu rezidual, așa cum de multe ori se întâmplă astăzi. Relația ideologică și spațială cu locul este importantă, iar problema alegerii locului potrivit trebuie adresată încă din timpul procesului de proiectare.

Atunci când sunt organizate competiții pentru monumente și opere de artă, la selecția finală, profesioniștii și reprezentanții administrației locale din comisiile de jurizare trebuie să colaboreze cu reprezentanți ai mai multor specializări. De exemplu, artiștii și teoreticienii de artă asigură calitatea artistică, iar arhitecții, urbanistii și peisagiștii asigură integrarea în context. Utilizatorii spațiilor publice ar trebui, de asemenea, să fie invitați la discuții privind definirea problemelor și calității unui anumit loc. Pe tot parcursul procesului de proiectare, artistul trebuie să colaboreze cu arhitectul sau proiectantul spațiului urban în care viitoarea operă de artă va fi amplasată. Totodată, încă din faza de proiect trebuie stabilit cine este responsabil pentru întreținere și cât de ușor sau greu se realizează ea.

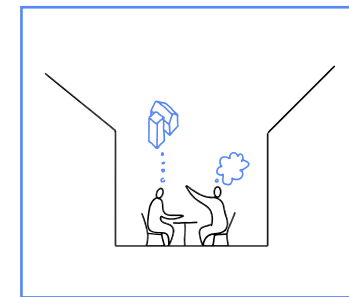
Operele de artă originale, care nu au fost propuse pentru un anumit loc, pot fi situate în spații publice, cu condiția ca acestea să aducă valoare prin transcendența ideologică a contextului local și prin respectarea compoziției spațiului.

Este necesar să se consolideze relația dintre arhitectură și artă și să se susțină rolul artei în spațiul public.

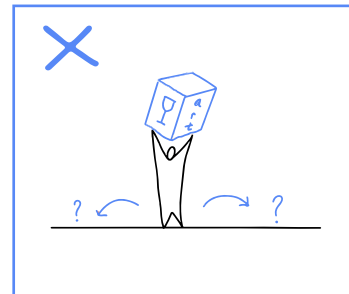




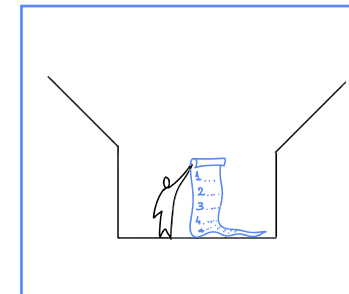
Atunci când se selectează și se proiectează un nou obiect de artă în spațiul public, este necesar să se țină seama de relația sa ideologică, spațială și temporală cu locul respectiv. Trebuie să se pună accent întotdeauna pe alegerea unui loc potrivit și a unei compoziții pe măsură.



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



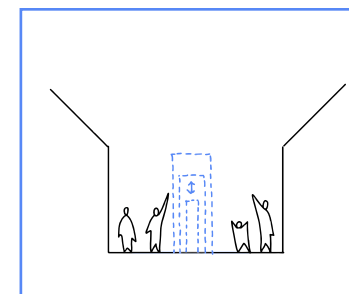
Alegerea unui loc pentru o operă de artă permanentă nu trebuie să fie una întâmplătoare.



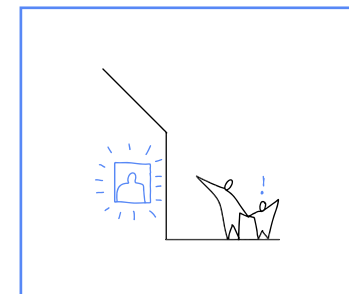
Atunci când se comandă o operă de artă pentru un anumit loc, situația trebuie analizată din mai multe perspective: arhitecturală, artistică, socială, politică, istorică, administrativă și de mediu.



Operele de artă contribuie la calitatea spațiilor publice dacă relația lor ideologică și spațială cu locul respectiv este corespunzătoare.



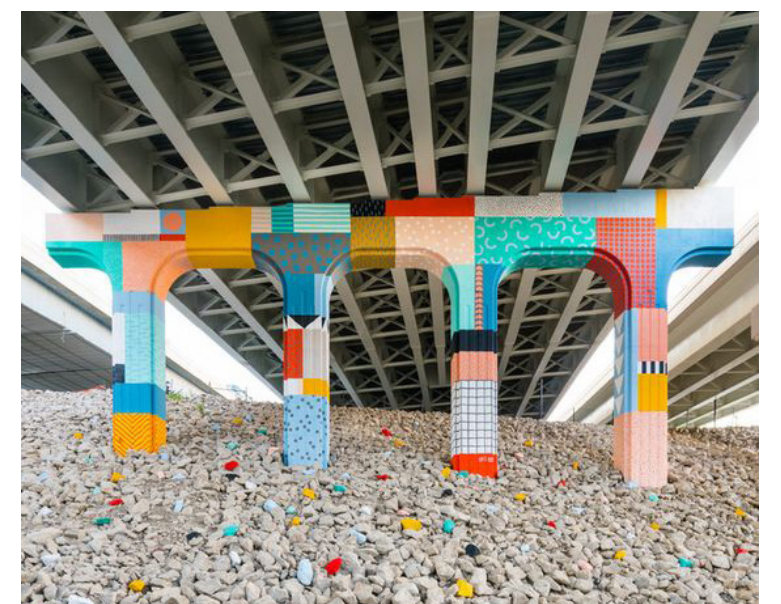
Scara și materialul opereii artistice trebuie alese în funcție de specificul local.



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.



078 // Montreux, Elveția



079 // Cleveland, SUA



// strategii de adaptare la schimbările climatice

D.1 proiecte prioritare ale administrației

D.2 impactul asupra calității urbane

D.3 viziune de implementare a proiectelor

// strategii de adaptare la schimbările climatice

Documentele de planificare strategică ale Iașului includ o serie de propuneri majore pentru transformarea spațiului urban, ce vor necesita identificarea unor soluții de acupunctură urbană pentru spațiile limitrofe. Acest ghid oferă linii directoare atât pentru regândirea unor spații publice mari, cât și pentru intervenții minore continue de îmbunătățire a calității spațiului public și adaptare a sa la schimbările climatice.

Municipiul Iași intenționează să înființeze Coaliția locală Net Zero pentru a consolida și extinde colaborările cu întreprinderile locale, ONG-urile, mediul academic și alte părți interesate. Recunoscând nevoia de asistență tehnică, Municipiul Iași intenționează să se asigure că echipele sale sunt pregătite să se ocupe de sarcinile legate de neutralitatea climatică și să le integreze fără probleme în inițiative ecologice mai ample. Un astfel de sprijin va ajuta, de asemenea, ADI Zona Metropolitană Iași să disemineze obiectivele climatice în întreaga zonă metropolitană prin acțiuni concrete. Abordarea proactivă a Municipiului Iași nu numai că face orașul mai sustenabil, dar oferă și un exemplu pentru alte orașe din România cu privire la modul în care sectorul public poate conduce inițiative semnificative în domeniul schimbărilor climatice.

La nivel intern, municipalitatea va asigura atât punerea în aplicare, cât și monitorizarea Planului de acțiune privind neutralitatea climatică prin adoptarea și adaptarea modelului utilizat în prezent pentru punerea în aplicare a Planului de acțiune privind orașul verde. Acest model va fi coordonat cu grupul de entități publice și private care au fost însărcinate cu executarea și evaluarea SECAP, asigurându-se că aceiași experți și structuri responsabile pentru celelalte documente strategice locale relevante vor fi, de asemenea, implicați în gestionarea și evaluarea Planului de acțiune pentru neutralitatea climatică. În consecință, în conformitate cu modelul Planului de acțiune pentru un oraș verde, Planul de acțiune pentru neutralitatea climatică va fi gestionat de un grup de lucru pentru implementare și monitorizare, supervizat de un coordonator desemnat, de un consiliu de supraveghere condus de primar și de ambasadori ai Planului de acțiune pentru un oraș verde, care vor servi și ca ambasadori pentru neutralitatea climatică, devenind parte a Coaliției locale Net Zero, a cărei structură propusă este detaliată mai jos.

Viziunea, misiunea și obiectivele de dezvoltare reprezintă acea parte a unui document de planificare strategică care

necesită a fi ținute pe termen lung ale unui oraș și, în consecință, acestea trebuie să fie în strânsă corelare cu nevoile reale ale unei comunități și să simbolizeze ideea de "bine comun" al tuturor locuitorilor. Din acest set de premise/scopuri trebuie să derive măsurile și proiectele care vor contribui în mod activ la nevoile diferiților actori urbani, iar pentru ca acestea să își demonstreze eficiența este imperios necesar ca aceste proiecte rezultate să fie prioritizate, delimitate temporal, bugetate și comunicate în permanent comunității pentru a evita sincope în implementarea acestora.

Documentele de planificare strategică trasează dezvoltarea pe termen mediu spre lung a unei comunități, așadar acestea necesită un grad de maleabilitate și adaptabilitate la condițiile actuale în fiecare punct al implementării listei de proiecte, însă, totodată, au în vedere alocarea de resurse și utilizarea oportunităților în mod eficient.

Dezvoltarea urbană este un proces mai ușor de gestionat și adaptat chiar și în perioade cu provocări majore dacă strategia care fundamentează această dezvoltare este una bazată pe priorități și o viziune comună a tuturor actorilor urbani.

În această primă etapă de inițiere a planificării participative au apărut primele oportunități reale de implicare a stakeholderilor locali în procesul de planificare a dezvoltării orașului și chiar în implementarea unor măsuri de rezolvare a unor probleme reale ale comunității, s-a deschis drumul inițiativelor care încurajau participarea sectorului non-guvernamental și privat etc., ceea ce a condus la creșterea treptată a încrederii reciproce între părțile implicate.



listă de proiecte

Municipiul Iași este și a fost un pol de atracție pentru activitățile economice și educaționale din regiunea de Nord-Est, astfel încât există un flux continuu de persoane și de bunuri între acesta și arealul extins de influență care radiază mai departe de granițele administrative ale acestuia, iar în consecință există o nevoie de armonizare a strategiilor de dezvoltare la nivel metropolitan.

Municipiul Iași se angajează să valorifice toate oportunitățile disponibile printr-o abordare cuprinzătoare care include infrastructura, capacitățile, procesele, fluxurile de resurse, alianțele și resursele financiare. Această abordare este concepută pentru a accelera atingerea obiectivelor locale de neutralitate climatică, consolidând în același timp reziliența și permițând dezvoltarea durabilă a zonei metropolitane. Atingerea neutralității climatice este un obiectiv complex care necesită acțiuni coordonate în toate sectoarele și la diferite niveluri teritoriale. Aceasta necesită o strategie incluzivă care să implice autoritățile relevante, societatea civilă, sectorul privat, mediul academic și cetățenii. Municipiul Iași conduce această inițiativă prin implicarea activă a părților interesate de la nivel local la nivel național.

Iașiul anului 2030 este o metropolă europeană rezilientă, prosperă și inteligentă, un centru de afaceri, de inovare, cercetare, un centru universitar de prestigiu internațional, animat de o comunitate dinamică, creativă și implicată în atingerea unui nivel de trai care să se situeze peste media națională, susținut de servicii publice performante.

Realizarea matricei de prioritzare are ca scop obținerea unui portofoliu de proiecte prioritare ce pot fi implementate pe durata de valabilitate a strategiei și sustenabile din punct de vedere financiar. Prioritizarea proiectelor se calculează având în vedere impactul acestora asupra anumitor aspecte ale vieții urbane.

Documente strategice locale includ, de asemenea, măsuri care vizează reducerea emisiilor de CO2. În special, Planul de acțiune „Orașul verde” cuprinde acțiuni care vizează transporturile și mobilitatea, utilizarea terenurilor, spațiile verzi, biodiversitatea și soluțiile bazate pe natură, clădirile, deșeurile solide, apa și apele reziduale, energia și sectoarele de iluminat. Toate aceste acțiuni vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor locale de CO2. În plus, acțiunile propuse pentru punerea în aplicare a conceptului de oraș inteligent, pentru îmbunătățirea guvernanței de mediu și

pentru consolidarea capacităților vor sprijini și mai mult aceste eforturi. În plus, administrația publică a aprobat alte strategii, planuri și programe locale care includ măsuri cu impact direct asupra reducerii amprentei de carbon. Cele mai relevante dintre acestea sunt Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană și Planul Urbanistic General, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă, Strategia de Furnizare a Energiei Termice, Strategia de Dezvoltare a Serviciului de Salubritate și Programul de Îmbunătățire a Eficienței Energetice pentru Municipiul Iași.

Planul de Acțiune pentru Neutralitatea Climatică a fost elaborat în strânsă concordanță cu Planul de Acțiune pentru Orașul Verde al Municipiului Iași, care a fost formulat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare. În consecință, viziunea de neutralitate climatică adoptată de Municipiul Iași și de zona sa metropolitană a fost concepută pentru a îndeplini obiectivele stabilite de Planul de acțiune pentru un oraș verde, care se concentrează pe următoarele priorități:



001// Hartă Iași

- 1. Tren metropolitan, inclusiv stații, parcuri
- 2. Transport public metropolitan integrat și accesibil (gări, flotă)
- 3. Extinderea liniilor de tramvai spre Valea Lupului
- 4. Extinderea liniilor de tramvai spre Tomești
- 5. Extinderea liniilor de tramvai spre Holboca
- 6. Rețea velo metropolitană integrată
- 7. Achiziționarea de noi tramvaie și autobuze electrice
- 8. Reabilitare linii tramvai BCU-Triumf (inclusiv Rond)
- 9. „Iași Velo City” - stații automate de închiriere biciclete
- 10. Modernizare trotuare și alei
- 11. Parcuri de tip park and ride în punctele de intrare în oraș
- 12. Reabilitare linii tramvai Pod Rosu-Anastasia Panu
- 13. Amenajare de zone de tip shared space cu reglementări pentru prioritzarea mobilității urbane
- 14. Coridorul verde-albastru de-a lungul râului Bahlui

- 15. Modernizarea parcurilor
- 16. Grădini urbane
- 17. Pocket Park-uri în zona metropolitană și în municipiul Iași
- Concept integrat: sport-cultura-civic: Realizarea stadionului Municipal
- 18. Concept integrat: sport-cultura-civic: Realizarea salii polivalente
- 19. Concept Smart District - Dezvoltarea arealului Spitalului Regional de Urgență Iași după un concept Smart City
- 20. Concept-Realizarea celui mai lung culoar pedestrian/ promenada din țară
- 21. Concept de dezvoltare integrată a spațiilor interstediale/ dintre blocuri în zona municipală și periurbana
- 22. Concept de decarbonizare a sistemului de producție/ distribuție /transport energie termică

impactul asupra calității urbane

Încurajarea utilizării transportului public ecologic

Acțiunea de promovare a transportului public ecologic include mai multe intervenții semnificative. Printre acestea se numără reconstrucția depoului de tramvaie și autobuze electrice „Dacia” în vederea modernizării și creșterii capacității sale operaționale, precum și înființarea unui nou depozit de transport public în zona industrială Fortus pentru a sprijini întreținerea și operațiunile flotei. Acțiunea implică, de asemenea, achiziționarea a 16 tramvaie noi și a 49 de autobuze electrice, dotate cu încărcătoarele necesare, menite să reducă emisiile de CO2 și să îmbunătățească eficiența serviciilor. În plus, liniile de tramvai vor fi extinse la Valea Lupului, Tomești și Holboca, pentru va extinde acoperirea și accesibilitatea în cadrul rețelei de transport public. De asemenea, vor fi reabilitate linii de tramvai cheie, inclusiv BCU – Triumf (cu Rond) și Podu Roș – Anastasie Panu. Va fi dezvoltat un sistem de transport public metropolitan integrat și inteligent, care va include stații și flotă modernizate pentru o conectivitate îmbunătățită. Un sistem feroviar metropolitan va fi introdus și completat cu noi stații și locuri de parcare, pentru a facilita deplasarea metropolitană.

Promovarea mobilității alternative, cu accent pe ciclism si mersul pe jos

Această inițiativă include implementarea proiectului „Iași Velo City”, un sistem automatizat de închiriere a bicicletelor disponibil la nivelul întregului oraș, oferind acces facil la biciclete pentru deplasări pe termen scurt. De asemenea, presupune extinderea benzilor și pistelor metropolitane pentru biciclete, îmbunătățind astfel conectivitatea între diferitele zone ale regiunii metropolitane.

Pentru a integra diversele moduri de transport, vor fi dezvoltate facilități intermodale care să conecteze stațiile de biciclete și traseele pietonale, optimizând mobilitatea urbană. În plus, se vor moderniza trotuarele și căile pietonale pentru a asigura siguranță, accesibilitate și confort sporit pentru pietoni.

Totodată, acțiunea include lansarea programului „Rabla Local”, ce oferă stimulente financiare pentru eliminarea vehiculelor vechi și poluante, încurajând tranziția către vehicule electrice. Vor fi create și spații comune menite să faciliteze coexistența armonioasă între pietoni, bicicliști și autovehicule, sporind siguranța și accesibilitatea în mediul urban.

În plus, Proiectul de dezvoltarea a pistelor pentru bicicliști în zona metropolitană Iași, depus în comun la Administrația Fondului pentru Mediu, Consiliul Județean Iași, Comuna Bârnova și Comuna Dobrovăț, va sprijini dezvoltarea a 17,14 km de piste pentru bicicliști pe traseul Mănăstirea Bârnova – Mănăstirea Dobrovăț. Pista de biciclete va fi marcată și semnalizată, în proiect fiind incluse facilități suplimentare precum rasteluri pentru biciclete, zone de odihnă și iluminat nocturn.

Reducerea traficului de pe marile bulevarde și intersecții

În cadrul acestei acțiuni, sunt propuse mai multe intervenții menite să reducă congestionarea traficului de-a lungul bulevardelor și intersecțiilor principale.

Lărgirea bulevardului C.A. Rosetti (DN 24) urmărește să îmbunătățească fluxul de trafic și să reducă semnificativ congestionarea. În același timp, amenajarea de parcări de tip „Park & Ride” în locații strategice urmărește să stimuleze utilizarea transportului public, oferind navetiștilor opțiuni de parcare convenabile și reducând numărul de vehicule pe drum.

În plus, municipalitatea intenționează să construiască o șosea de centură cu trafic ușor care să înconjoare centrul orașului. Această intervenție urmărește redirecționarea traficului și atenuarea congestionării în zonele urbane dens populate.

Dezvoltarea de parcări publice cu emisii zero, echipate cu stații de încărcare a vehiculelor electrice, este, de asemenea, inclusă în această acțiune. Această intervenție nu numai că promovează alternative de transport ecologice, dar contribuie și la reducerea poluării.

Construcția unui pasaj subteran la Anastasie Panu–Palat este, de asemenea, menită să îmbunătățească fluxul de trafic, să reducă congestionarea și să îmbunătățească conectivitatea la această intersecție critică. În plus, reabilitarea podului Cerna vizează asigurarea integrității structurale, a siguranței și a longevității acestuia, în calitate de legătură de transport esențială. În cele din urmă, această acțiune globală cuprinde reabilitarea pasajului Socola, concentrându-se pe îmbunătățirea stării acestuia, prelungirea duratei sale de viață și asigurarea siguranței și eficienței acestei rute de trafic.

Crearea unei rețele metropolitane de coridoare verzi-albastre

„Coridorul verde-albastru de-a lungul râului Bahlui” este intervenția-cheie pentru acțiunea care vizează stabilirea unei rețele metropolitane de coridoare verzi-albastre. Ca atare, această acțiune cuprinde restaurarea și revitalizarea zonelor de-a lungul râului Bahlui. Intervenția presupune amenajarea de spații verzi, piste pietonale și pentru bicicliști, precum și sisteme de gestionare a apei menite să promoveze biodiversitatea, să reducă poluarea și să cultive un peisaj urban mai durabil și mai plăcut atât pentru locuitori, cât și pentru vizitatori.

Modernizare iluminatului public

Acțiunea de modernizare a iluminatului public se concentrează pe modernizarea infrastructurii existente cu tehnologii mai eficiente din punct de vedere energetic și mai durabile. Intervenția vizată se referă la înlocuirea corpurilor de iluminat tradiționale cu lămpi cu LED, punerea în aplicare a sistemelor inteligente de iluminat pentru monitorizarea și controlul de la distanță și optimizarea designului de iluminat, în scopul de a reduce atât poluarea luminoasă, cât și consumul de energie. În consecință, prin această acțiune, municipalitatea va obține o vizibilitate mai bună, o siguranță sporită și economii semnificative de energie, reducând în același timp impactul acestui serviciu public asupra mediului.

Extinderea și modernizarea zonelor verzi pentru captarea și stocarea carbonului

Ca parte a acțiunii de îmbunătățire a calității spațiilor verzi în cadrul țesutului urban și crearea și protejarea sistemelor de spații verzi este în curs reabilitarea Parcului Ciurchi. Acțiunea vizează îmbunătățirea funcționalității, a aspectului estetic și a importanței ecologice a acestuia, prin transformarea sa într-un spațiu verde dinamic, propice activităților recreative și conservării biodiversității. În plus, dezvoltarea de grădini urbane va îmbogăți vegetația locală, oferind locuitorilor spații de agrement accesibile și promovând implicarea comunității. Parcurile existente vor fi, de asemenea, supuse unor lucrări de modernizare, pentru a încorpora facilități contemporane, amenajări durabile și infrastructură verde și pentru a spori beneficiile lor recreative și de mediu. Acțiunea prevede, de asemenea, dezvoltarea unei rețele de parcuri municipale și metropolitane de buzunar. Aceste parcuri de mici dimensiuni, amplasate strategic, vizează îmbunătățirea accesului la zonele verzi și creșterea rezistenței la schimbările climatice.

Investiția prevede plantarea a peste 120 de arbori (foioși), 1.000 de arbuști, circa 2.000 de specii floricole și graminee ornamentale, iar o suprafață de 5,6 hectare va fi înierbată. La nivel de mobilier urban, proiectul prevede bănci (cu sau fără spătar), șezlonguri, mese de șah, echipamente de joacă, echipamente fitness (inclusiv pentru seniori), un teren de sport multifuncțional, coșuri de gunoi, pergole, echipamente pentru parc dedicat câinilor, o platformă subterană de colectare a deșeurilor și, nu în ultimul rând, sisteme de tutorare arbori.

Unul dintre proiectele de parcuri prevede amenajarea, sistematizarea și refuncționalizarea zonei ca un spațiu cultural, cu elemente de mobilier urban, realizarea de elemente noi precum teatru de vară în aer liber, foișor, panou pentru expoziții, fântână interactivă, fântâni cu cascadă, fântâni de apă potabilă, grădenă circulară, toalete ecologice cu autocurățare, amenajarea de spații verzi, alei pietonale, sistem de iluminat modern.



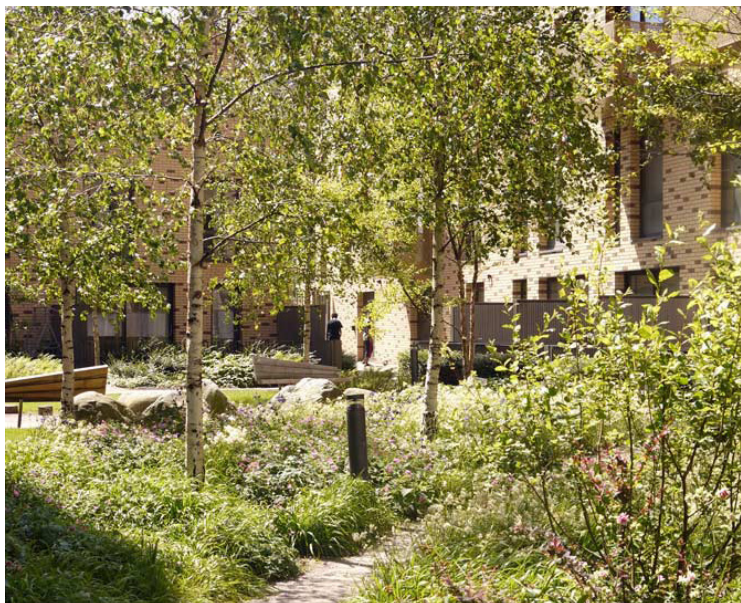
002// Dezvoltarea spațiilor publice umbrite



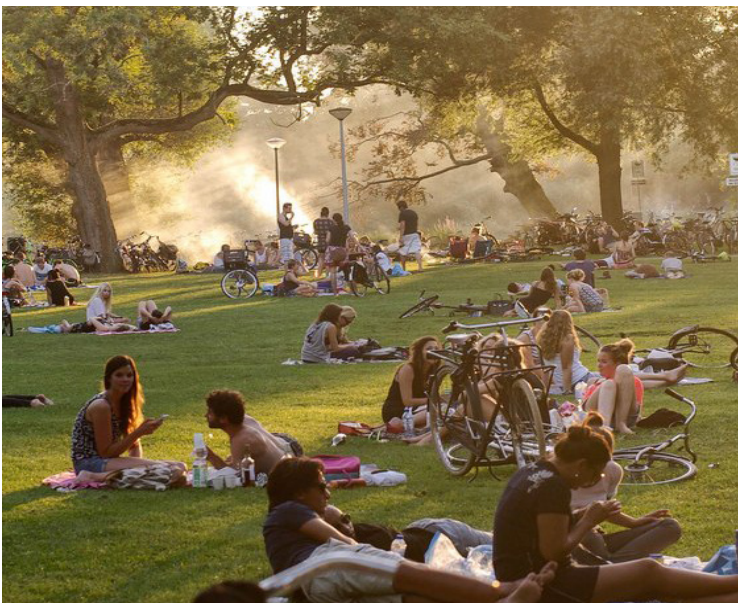
005// Dezvoltarea agriculturii urbane



006// Dezvoltarea agriculturii urbane



003// Transformarea spațiilor libere în grădini urbane



004// Îmbunătățirea parcurilor

Alte măsuri pentru reducerea emisiilor de CO2

- Alte măsuri inovatoare pentru reducerea în continuare a emisiilor de CO2 asociate sectorului clădirilor ar putea include:
- optimizarea energiei prin inteligență artificială: Algoritmii de inteligență artificială și de învățare automată ar putea fi utilizați pentru a gestiona și optimiza consumul de energie în timp real, ajustând încălzirea, răcirea și iluminatul pe baza tiparelor de ocupare și a prognozelor meteorologice.
 - Beton cu absorbție de carbon: utilizarea betonului polimerizat cu carbon, care absoarbe CO2 pe durata sa de viață, ar putea contribui la reducerea emisiilor în timpul producției și la sechestrarea carbonului din atmosferă.
 - Acoperișuri verzi biodiverse: Dezvoltarea de acoperișuri verzi biodiverse ar putea spori sechestrarea carbonului, îmbunătăți izolarea clădirilor și contribui la biodiversitatea urbană.



007 // Susținerea insectelor în oraș



008 // Dezvoltarea acoperișurilor înierbate

- Agricultură verticală: Integrarea grădinilor verticale pe fațadele clădirilor ar putea oferi o izolare naturală, ar reduce efectul de insulă de căldură urbană și ar contribui la producția locală de alimente, reducând amprenta de carbon asociată transportului de alimente.

- Sisteme de umbrire fotovoltaice: Sistemele de umbrire echipate cu panouri fotovoltaice ar putea bloca lumina solară excesivă și ar putea genera energie regenerabilă pentru clădire.

- Platforme de reutilizare a materialelor de construcție: Platformele digitale pentru schimbul și reutilizarea materialelor de construcție ar putea încuraja deconstrucția clădirilor mai degrabă decât demolarea, facilitând reciclarea și re folosirea materialelor.

- Construcția modulară: Ar putea fi promovate tehnicile de construcție modulară, în care componentele clădirilor sunt prefabricate și pot fi ușor dezasamblate și reutilizate, reducând deșeurile și emisiile asociate construcției și demolării.

- Pompe de căldură geotermale: Sistemele de pompe de căldură geotermale ar putea valorifica temperaturile stabile din subteran pentru încălzire și răcire foarte eficiente, reducând semnificativ consumul de energie.

- Materiale schimbătoare de fază (PCM): PCM-urile din pereții și plafoanele clădirilor ar putea absorbi și elibera energie termică în timpul tranzițiilor de fază, menținând temperaturi stabile în interior și reducând sarcinile HVAC.

- Gamificarea economiilor de energie: Elementele de gamificare ar putea încuraja ocupanții să reducă consumul de energie, cu recompense pentru atingerea etapelor de economisire a energiei, promovând o cultură a durabilității.

- Tablouri de bord personalizate privind energia: Tablourile de bord personalizate privind energia ar putea oferi ocupanților feedback în timp real cu privire la modelele lor de consum de energie și ar putea sugera acțiuni personalizate de îmbunătățire.

Pentru a reduce în continuare emisiile din sectorul transporturilor, ar putea fi puse în aplicare o serie de măsuri inovatoare. Aceste măsuri ar putea spori eficiența sistemelor de transport, ar putea promova utilizarea de tehnologii mai curate și ar putea încuraja trecerea la moduri de transport mai durabile.

- Sisteme inteligente de transport (ITS): Punerea în aplicare a tehnologiilor ITS care ar putea optimiza fluxul de trafic, reduce congestionarea și minimiza timpii de mers în gol prin monitorizarea traficului în timp real și controlul adaptiv al semnalelor.

- Programe de car-sharing: Extinderea serviciilor de car-sharing cu vehicule electrice și hibride ar putea reduce numărul de mașini proprietate personală și emisiile globale.

- Vehicule cu pile de combustie pe bază de hidrogen: Sprijinirea dezvoltării și implementării vehiculelor cu pile de combustie pe bază de hidrogen pentru transportul greu ar putea oferi o alternativă fără emisii la motoarele diesel și pe benzină.

- Centre urbane de consolidare: Extinderea rețelei de centre logistice pe ultimul kilometru, unde mărfurile sunt agregate și livrate cu ajutorul vehiculelor cu emisii reduse sau al bicicletelor de marfă, ar putea reduce numărul de vehicule de livrare pe șosea.

-Programe ecologice de transport de marfă: Punerea în aplicare a programelor care încurajează companiile de transport de marfă să adopte practici eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, să utilizeze tehnologii mai curate și să optimizeze rutele.

-Navete electrice cu autoconducere: Implementarea de navete electrice autonome pentru transportul public și conectivitatea pe ultimul kilometru ar putea îmbunătăți eficiența și reduce emisiile în zonele urbane.

- Platforme integrate de mobilitate multimodală: Dezvoltarea centrelor de mobilitate care combină diverse moduri de transport, cum ar fi autobuzele, tramvaiele, bike-sharing-ul și car-sharing-ul, într-o singură locație, pentru a facilita tranzițiile fără probleme între diferitele tipuri de transport.

- Dezvoltare orientată spre tranzit (TOD): Promovarea dezvoltării cu densitate ridicată și utilizare mixtă în jurul nodurilor de transport public pentru a reduce necesitatea unor navete lungi și a încuraja utilizarea transportului public.

- Mobility-as-a-Service (MaaS): Introducerea platformelor MaaS care integrează diverse servicii de transport într-o singură aplicație, oferind utilizatorilor informații în timp real și opțiuni de plată fără întreruperi pentru călătoriile multimodale.

- Gestionarea cererii de transport (TDM): Implementarea programelor TDM care oferă stimulente pentru utilizarea transportului public, carpooling, mersul pe bicicletă și pe jos și furnizează informații privind impactul asupra mediului al alegerilor de călătorie.



009 // Dezvoltarea infrastructurii velo



010 // Dezvoltarea infrastructurii velo

viziune de implementare a proiectelor

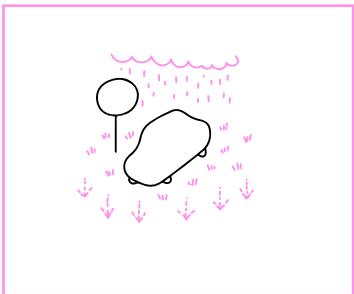
Realizarea stadionului Municipal

Conform SIDU, un proiect prioritar pentru orașul Iași este construirea Stadionului Municipal "Regele Ferdinand I în valoare de 110 000 000 euro, care momentan se află în faza de revizuire PT.

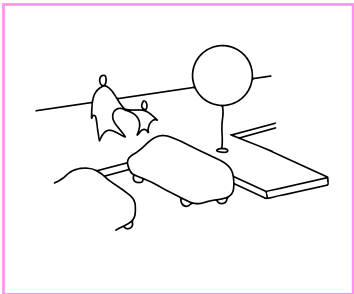
Pe baza celor menționate anterior, în cadrul ghidului, construirea unui stadion ar trebui sa ia în considerare niște aspecte esențiale în păstrarea unor calități ale orașului, dar și să aducă un plus valoarea în cadrul urban.

Am ales ca exemplu Sportarena Olympiapark Munich datorită modului prin care rezolvă eficient mai multe aspecte în contextul urban.

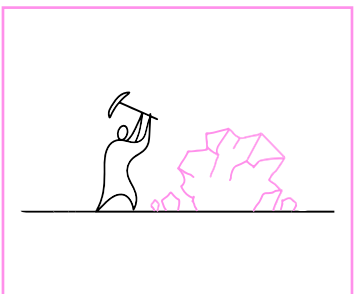
Printre acestea, amintim nevoia unui spațiu public bine conturat si atractiv pentru locuitori. De aceea, o intervenție de anvergură trebuie să trateze spațiul public în ansamblul său.



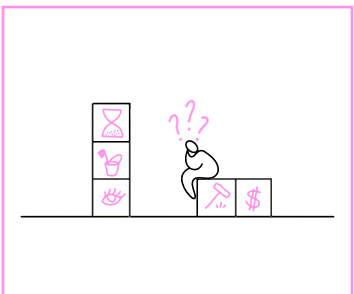
Folosirea pardoselilor vegetale în parcuri îmbunătățește microclimatul și contribuie la o mai bună scurgere a apelor pluviale.



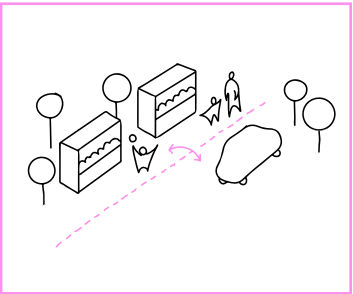
Pentru îmbunătățirea microclimatului, între locurile de parcare se pot integra spații verzi.



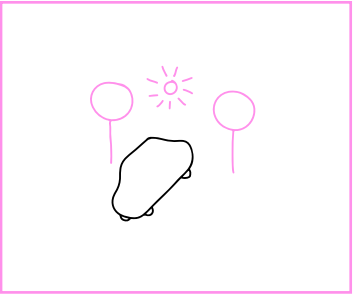
Ar trebui folosite prioritar materiale obținute din surse locale, care susțin caracterul și economia locală. Materialele de import ar trebui folosite doar în cazuri foarte bine justificate.



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.



Zona destinată parcarilor 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.



011 // Sportarena Olympiapark Munich



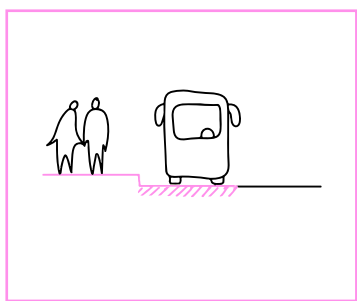
012 // Sportarena Olympiapark Munich - scuar



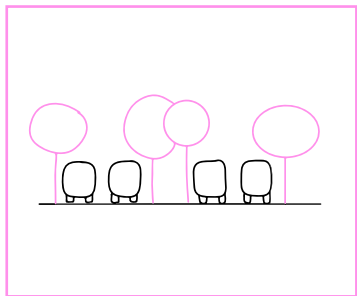
013 // Sportarena Olympiapark Munich - relație interior-exterior



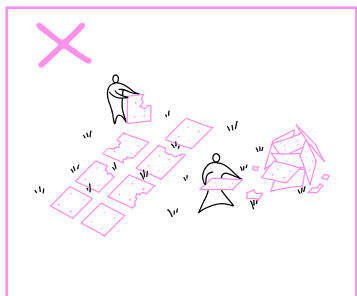
014 // Sportarena Olympiapark Munich - parc



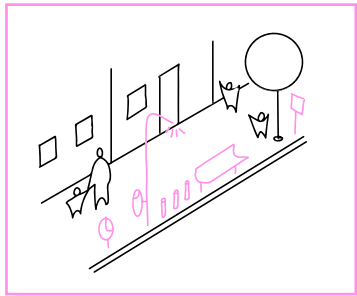
Suprafețele utilizate pentru stațiile de autobuz trebuie să fie extrem de rezistente și durabile. Stațiile de autobuz pot fi realizate din materiale similare cu cele folosite în zonele pietonale, cu condiția ca ele să aibă o rezistență ridicată la trafic intens.



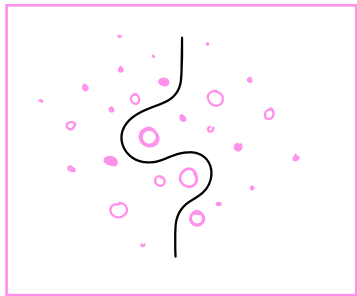
Este recomandat ca locurile de parcare să fie îmbinate cu spații verzi, plantate. Arborii plantați trebuie să aibă un spațiu suficient de mare pentru dezvoltarea rădăcinilor.



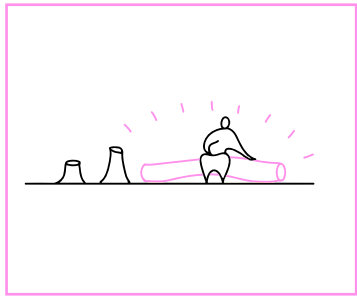
Dalele mari de beton nu trebuie utilizate în oraș. Ele trebuie înlocuite treptat cu o suprafață diferită, adecvată spațiului respectiv.



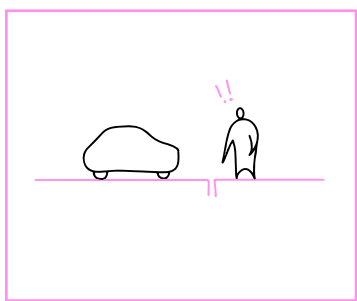
Pentru a păstra dialogul coerent dintre nou și vechi, toate elementele metalice trebuie vopsite în aceeași culoare.



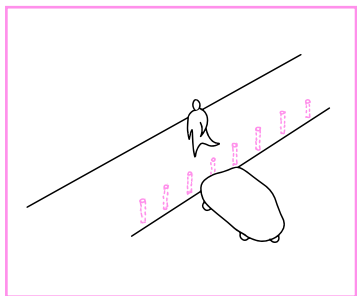
Materialele și modelele tuturor elementelor plasate în spațiile publice trebuie să se înscrie în caracterul locului, în compoziția spațiului și să țină cont de poziția lor în ierarhia spațiului.



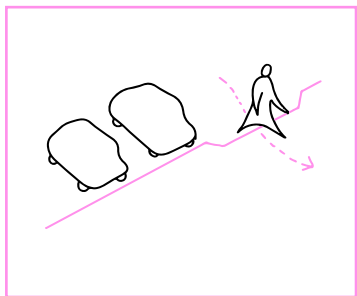
Elementele din materiale naturale trebuie folosite în forma lor naturală. Tratamentele de suprafață pentru durabilitate sau întreținere mai ușoară nu trebuie să ascundă caracterul natural al materialului.



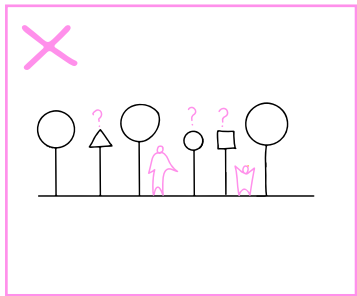
Dacă trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, trotuarul trebuie delimitat printr-o margine care să acționeze și ca suport pentru pavaj. Această funcție poate fi asigurată și printr-un jgheab sau orice alt material de dirijare a apelor meteorice.



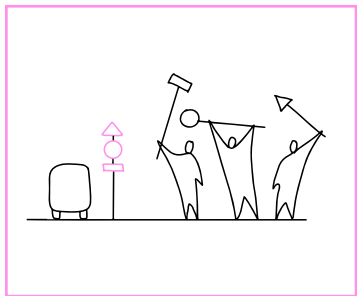
În cazul în care suprafața pietonală și cea carosabilă sunt la nivel, iar autovehiculele trebuie restricționate în zona dedicată pietonilor, se pot utiliza stâlpișori sau borduri cu înălțime joasă.



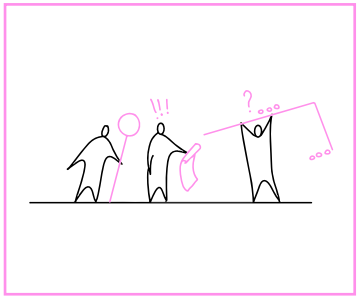
Bordurile trebuie să fie înălțate de înalt încât să nu permită autovehiculelor să pătrundă în zona pietonală. Ori de câte ori apar treceri de pietoni, trotuarul și bordura trebuie reduse în înălțime în așa fel încât să nu mai existe diferențe între stradă și pietonal.



Cu cât se folosesc mai multe semne de circulație, cu atât se degradează spațiul public; se reduce vizibilitatea și apar granițe fizice.



Reducerea semnelor de circulație se poate realiza prin gruparea semnelor și reducerea informației la strictul necesar.

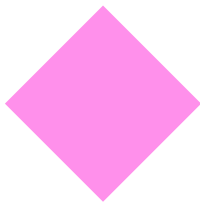


Poziția și forma semnalelor rutiere trebuie propuse ca parte a unui întreg sistem local de infrastructură tehnică de suprafață.

Soluția de arhitectură urmărește să existe o comunicare între obiect și contextul imediat conturând un loc de întâlnire pentru vizitatori și locuitori ai orașului.

Una dintre provocările proiectului a fost nealterarea parcului concomitent cu asigurarea necesarului de spații cerute pentru sală. Astfel se punctează un alt aspect important, relația noilor construcții cu vegetația și nevoia creării unui climat propice exterior prin asigurarea spațiilor umbrite și răcoroase pe timp de vară.

Contribuie la viabilitatea unui loc un număr suficient de locuri libere și liniștite pentru a se opri și a se odihni, locuri pentru relaxare și locuri active.





015 // Canal swimmers - Atelier Bow wow



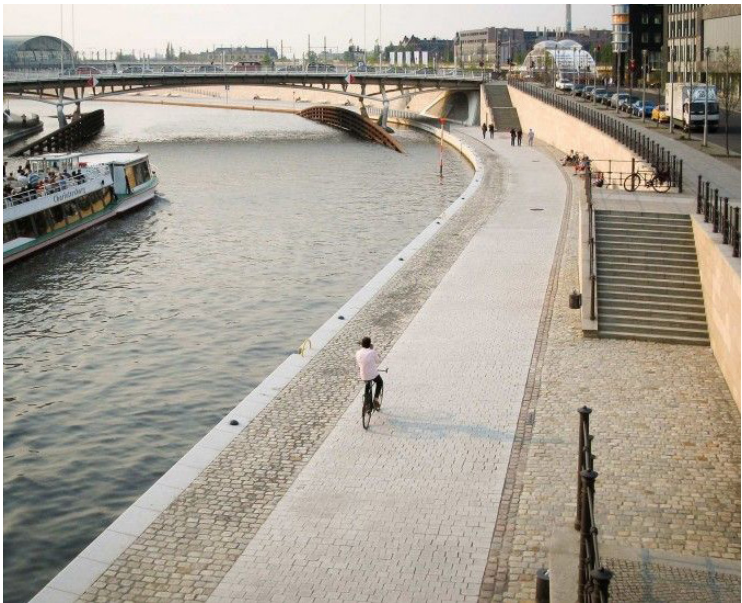
016 // Canal swimmers - Atelier Bow wow

Amenajarea coridorului verde-albastru

Conform SIDU, un alt proiect esențial pentru dezvoltarea orașului Iași este dezvoltarea unui concept integrat de amenajare urbanistică a coridorului Raului Bahlui atât pe teritoriul administrativ Iași cât și în localitățile din amonte/val.

Cele două părți ale orașului vor fi reconectate prin zone de agrement deosebit de atractive pentru locuitori dar și pentru vizitatori iar microclimatul urban va fi considerabil ameliorat.

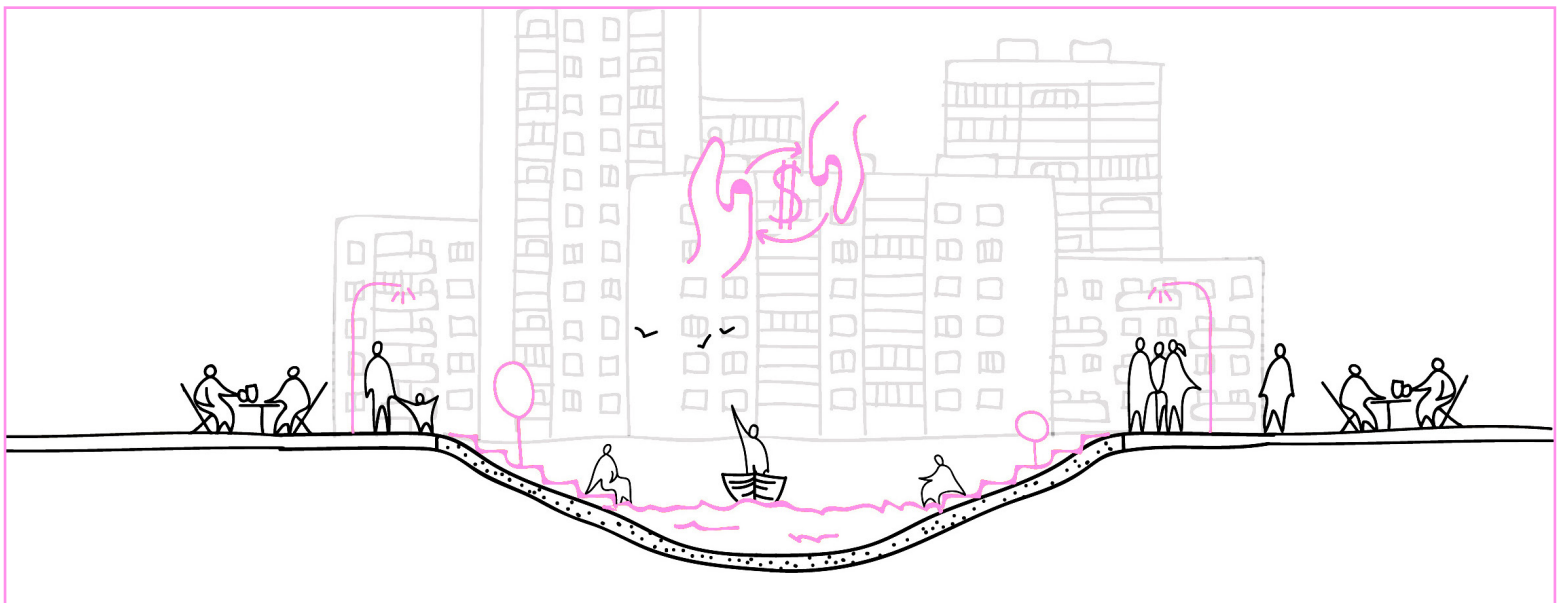
Crearea mai multor tipologii de raportare la apă, prin diferite moduri de a petrece timpul în relație cu râul. Malurile râurilor ar trebui să fie accesibile fizic și vizual pentru cetățeni și turiști de toate vârstele și toate categoriile de viață.



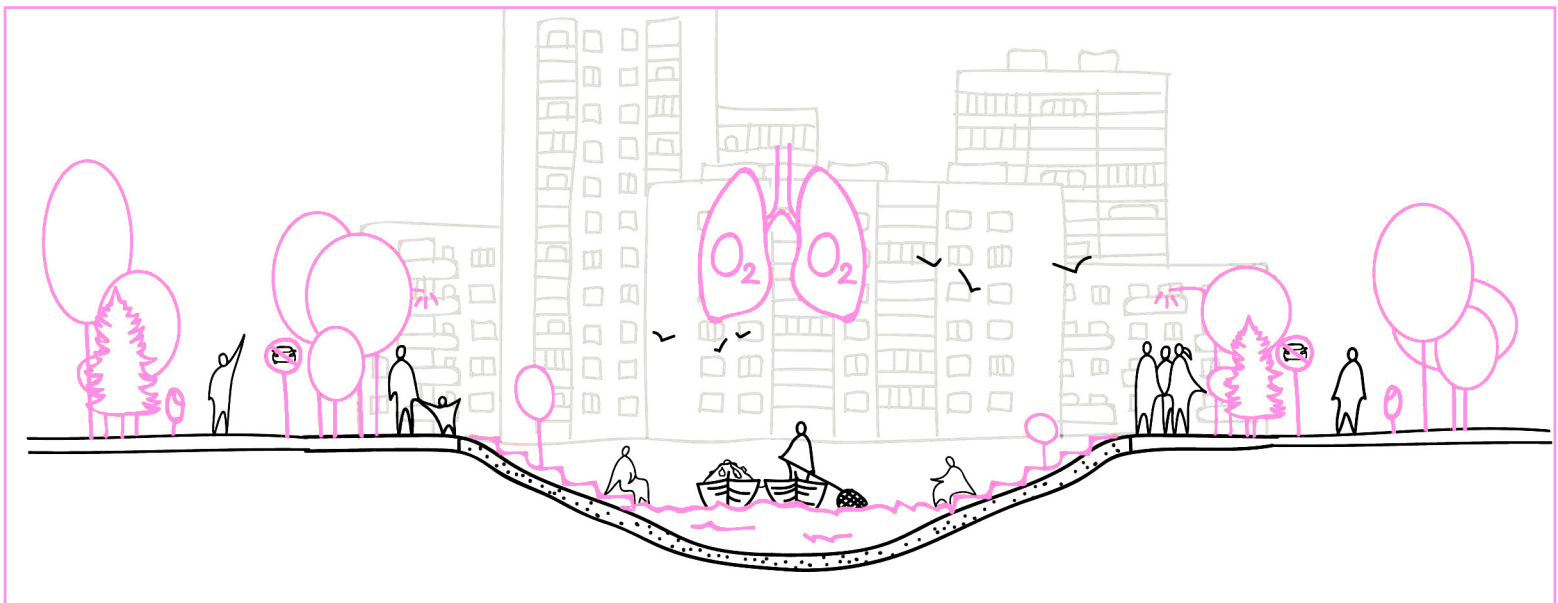
017 // Berlin - Gruppe F.



018 // Ljubljana - Breda Bizjak ATELIER arhitekti



Regenerare



Regenerare



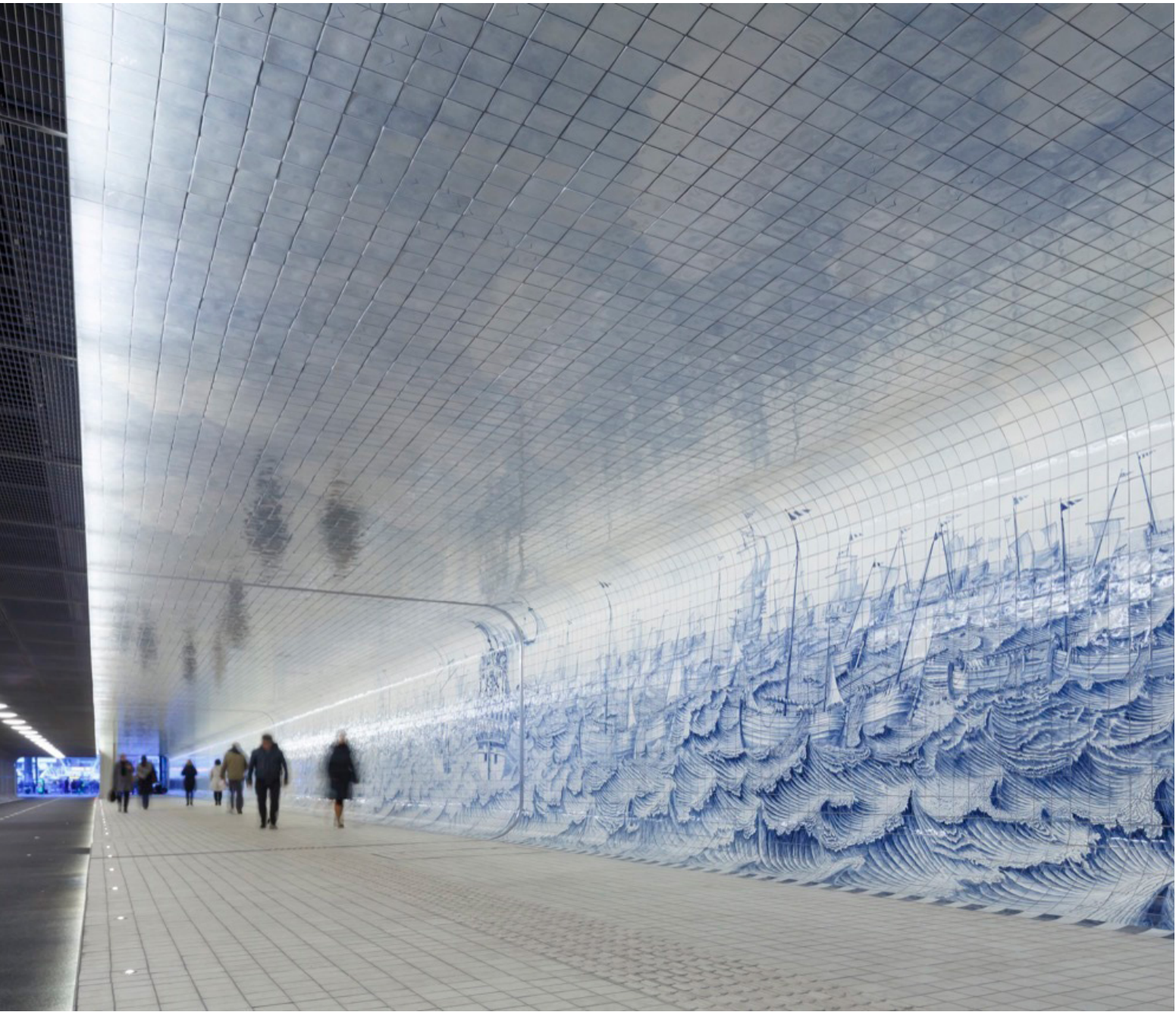
Zona integrată pietonală – Pasaj subteran A. Panu

A fost elaborat proiect SF pentru realizarea unui pasaj subteran dublu care să permită atât trafic auto, tramvai, cât și pietonal ca prelungire a Axei Piața Unirii – Bulevardul Ștefan cel Mare – Piața palatului Culturii – Ansamblul Palas.

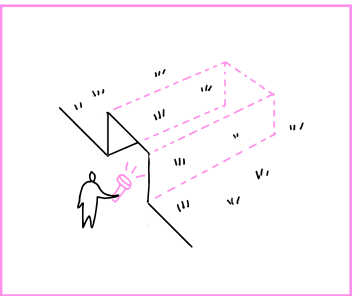
Iluminat adecvat pentru subteran pentru a menține sentimentul de spațiu sigur. Finisaje robuste, ușor de întreținut și trasee vizibile accesibile tuturor actorilor implicați.

Colaborarea cu diverși artiști locali pentru a crea un spațiu urban cu valoarea culturală și un viitor reper al orașului. De asemenea, integrare unui spațiu în care arta este prezentă, ar ajuta în percepția pasajului la nivelul orașului, să nu fie perceput ca spațiu rezidual odată cu trecerea timpului.

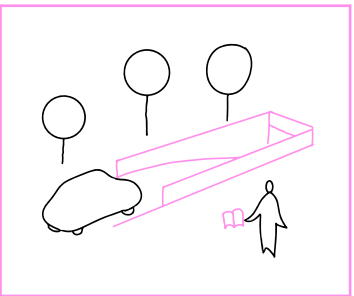
Integrarea morfologiei terenului pentru a crea un spațiu de parcurs mai bogat și conturare multiplelor posibilități de utilizare.



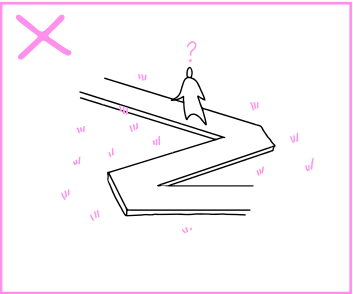
019 // Amsterdam, Țările de Jos



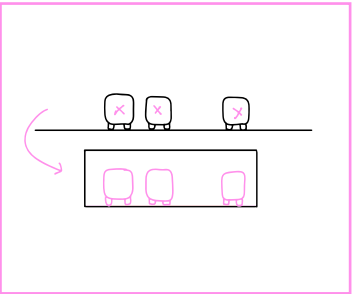
Pasajele subterane trebuie să fie directe, în așa fel încât utilizatorii să poată vedea celălalt capăt. Proiectarea unei noi treceri trebuie să includă materiale de suprafață adecvate și un proiect de iluminat dedicat, în așa fel încât să fie asigurată siguranța pietonilor.



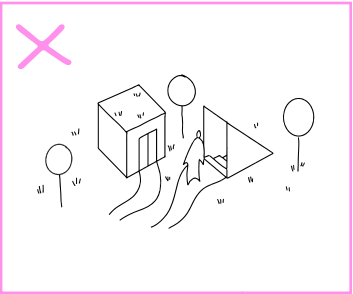
Intrările în parcare subterană nu trebuie situate în spațiile publice importante. Dacă acest lucru nu poate fi evitat, ele trebuie să fie parte a compoziției globale a spațiului.



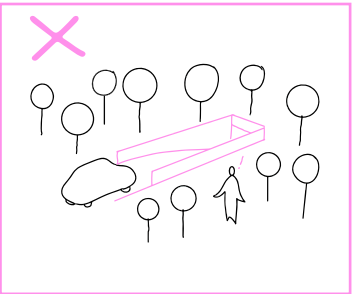
Atunci când se proiectează rampe și pasaje, trebuie evitată crearea locurilor reziduale și greu de întreținut. De asemenea, ele nu ar trebui să fie prea mari sau prea complexe din punct de vedere structural.



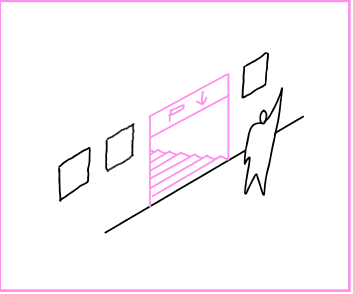
Construcția parcarilor subterane trebuie să fie o alternativă pentru locurile de parcare de la suprafață. În acest fel, suprafața de la nivelul solului poate fi refolosită pentru revitalizarea spațiilor publice adiacente.



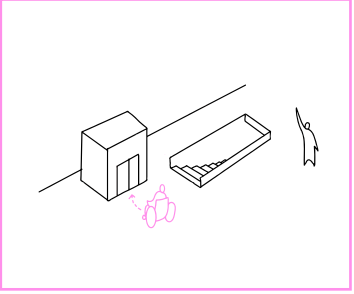
Scările, ascensoarele și rampele dintr-un spațiu public ar trebui să interfereze cât mai puțin posibil cu aspectul și caracterul spațiului respectiv.



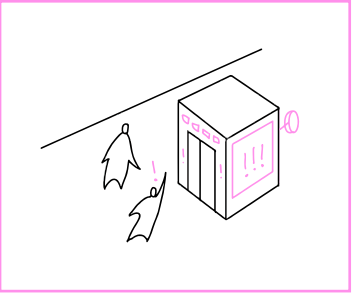
Intrările în astfel de parări subterane trebuie întotdeauna poziționate cât mai departe de zonele calme ale orașului (parcuri, piațete etc.).



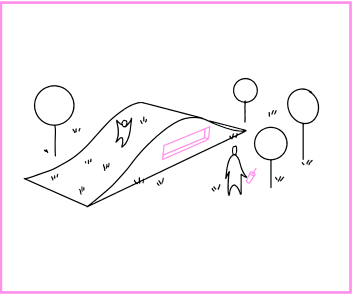
Dacă este posibil, intrarea în parcare subterană ar trebui plasată pe partea frontală a unei clădiri.



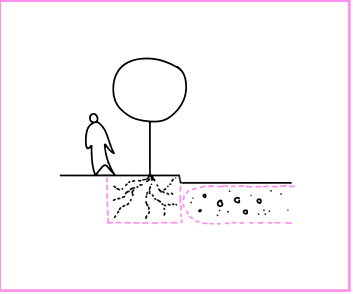
Orice diferență de nivel trebuie gândită în așa fel încât să poată fi accesibile și persoanelor cu dizabilități.



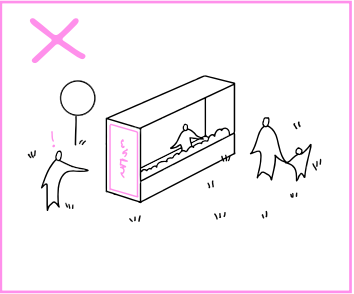
Ascensoarele de la suprafață, care duc către parările subterane, nu ar trebui să fie suport pentru diferite reclame. Ele ar trebui să conțină strict informațiile necesare semnalării lor.



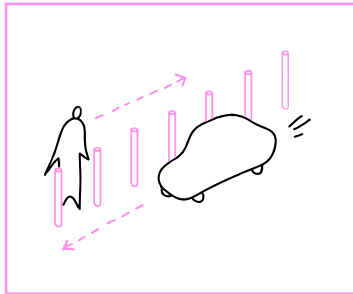
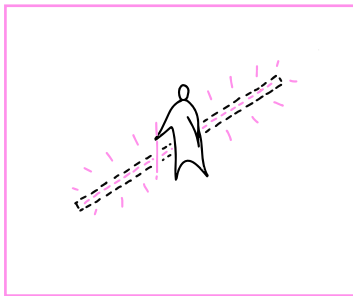
Este posibilă conceperea unui chioșc cu un aspect unic pentru un anumit spațiu, atâta timp cât acesta respectă conceptul general al locului.



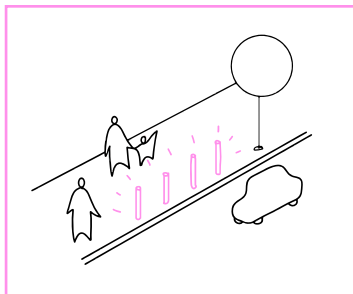
Traseele de utilități subterane trebuie să fie poziționate în funcție de aliniamentele de copaci existente. Ele trebuie să permită plantarea arborilor în viitor, în funcție de caracteristicile fiecărui spațiu public.



Pereții chioșcurilor pot fi utilizați pentru informare și campanii de publicitate într-o măsură rezonabilă.



021 // Ljubljana, Slovenia



A diagram showing a person standing on a road, looking at a car. A pink dashed line indicates a path or boundary.

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



Palas Rezidențial

În anul 2022 a fost organizat concursul pentru dezvoltarea unui ansamblu reprezentativ pentru Iași în zona Sf. Andrei – Piața Palatului Culturii. Patru birouri importante pe scena internațională au fost invitate să participe. Proiectul câștigător aparține biroului UNStudio, decizie motivată de către juriu:

„Proiectul este dezvoltat pe principiul „construind în jurul orizontului”.

Soluția volumetrică este cea mai aplatizată dintre toate propunerile, construind un plan de relaționare cu orizontul orașului, care este în același timp și o amplificare a platoului pieței Palatului Culturii. Se oferă, astfel, o experiență de 360 de grade către silueta Iașului și peisajul urban. Acest spațiu, cu înălțime dublă, funcționează și ca cezură între volumele de la bază, de la nivelul trecătorilor, și coronamentul rezidențial. Aspectul general este marcat de metafora stratificării geologice. Conexiunile spațiale între cotele superioare și inferioare se fac prin traseul plantat, o adevărată oază.

Masa construită a fost optimizată prin prelucrări diagramatice rezultate din rațiuni de înșorire, de flexibilitate a structurii și a organizării rezidențiale, oferind spații diverse, cu accese distincte. Locuitorii beneficiază de spații comune și de depozitare suplimentară în zona subsolurilor.”

Juriul a remarcat un echilibru consistent între conceptul bazat pe metafora orizontului și rezolvările tehnice avansate, care pregătesc ansamblul pentru o certificare de clădire verde.

Complexul Urban Palas Iași este un parteneriat public-privat care a redefinit inima Iașiului și a impulsionat economia regională a Regiunii Nord-Est, prin crearea unui dialog între dezvoltarea cu destinație mixtă, patrimoniul cultural și spațiul public. Proiectul include cinci zone de intervenție: Palas Mall, Palas Garden, Palas Campus și Palas Residential, la care se adaugă reabilitarea Palatului Culturii. Piatra de temelie a complexului a fost Palas Mall, care a fost deschis în 2012 ca prima dezvoltare cu utilizare mixtă din România și a inclus o grădină de 50.000 mp – Palas Garden, care este prima grădină publică din România dezvoltată din fonduri private.



022 // Propunere Palas Rezidențial - UNStudio



023 // Propunere Palas Rezidențial - UNStudio



024 // Propunere Palas Rezidențial - UNStudio



025 // Propunere Palas Rezidențial - Cumulus Architecture

Silk District

Cartierul rezidențial de peste 100.000 mp este proiectat astfel încât apartamentele să beneficieze de lumină pe tot parcursul anului și să asigure spațiu exterior pentru fiecare unitate. Clădirea parcarii conectează vizual și fizic cele două părți ale ansamblului. Fațada este tratată ca o hârtie decupată – un aspect jucăuș, în timp ce promenada de la parter și esplanada de la ultimul etaj conferă acestui spațiu un caracter social și de loisir.

Spațiul public al promenadei este gândit ca o coloană vertebrală a proiectului, un spațiu cu caracter urban atractiv și dinamic, configurat la scară umană, cu caracteristici ludice și însoțit de o gamă largă de facilități și spații comerciale. Spațiul public se extinde pe acoperișul parcarii, cu activități sportive, de agrement și comunitare.



026 // Propunere Palas Rezidențial - Cumulus Architecture



lista ilustrațiilor

a

```
// introdurre
```

001 // resurse Banca Mondială
002 // resurse Banca Mondială
003 // <https://www.flickr.com/photos/avababili/36104326565/sizes/k/>
004 // resurse Banca Mondială
005 // <https://turistiniasi.blogspot.com/2018/01/planul-orasului-iasi-in-sec-xviii.html>
006 // <https://iasi-7coline.blogspot.com/p/fotografii-vechi-din-iasi.html>
007 // <https://destinationiasi.ro/events/street-food-festival-iasi-2022/>
008 // adaptat după Project for Public Spaces – The Place Diagram

b

// componentele spațiului public

001 // <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Str._Stefan_cel_Mare_din_Iasi.jpg>
002 // <https://infoiasonline.ro/noua-strada-din-centru-va-fi-deschisa-circulatiei/142757/>
003 // https://en.palascampus.ro/concept
004 // https://doxologia.ro/daruind-celorlalti-activitate-inedita-la-liceul-teoretic-de-informatica-grigore-moisil-din-iasi
005 // https://www.reddit.com/r/ArchitecturalRevival/comments/16zxe2r/the_union_square_of_ia%C8%99i_romania_interwar_period/?rdt=52363
006 // https://www.ziaruldeiasi.ro/stiri/foto-cel-mai-salbatic-parc-din-iasi-o-oaza-intinsa-de-liniste-uitata-de-autoritati--187962.html
007 // https://en.wikipedia.org/wiki/Copou_Park
008 // https://savizitam.ro/ro/regiuni/europa/romania/iasi/gradina-botanica-anastasiu-fatu.html
009 // https://en.wikipedia.org/wiki/Ia%C8%99i_Botanical_Garden
010 // https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gradina_Botanica.jpg
011 // https://www.zuerich.com/en/visit/nature/wipkingerpark
012 // https://destinationiasi.ro/category/history/
013 // https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Palatul_Roset-Roznovanu_-_Prim%C4%83ria_Municipiului_Ia%C8%99i_%284%29.jpg
014 // https://www.kimsielbeck.com/crosswalk
015 // https://www.nativeartsandcultures.org/wicanhpi-iyotan-win-autumn-cavender
016 // https://bklynner.com/artists-apply-now-to-design-avenue-c-plaza-floor-winner-gets-2000-award-and-2000-budget-kensington/
017 // https://landezine.com/pico-playground-by-de-molfetta-strode/

C

// regulile de proiectare urbană

001 // <https://landezine-award.com/marktplatz-st-leonhardforst/>
002 // <https://www.trauma.com/en/portfolio/federal-environmental-agency-dessau-germany/>
003 // <https://divisare.com/projects/425535-np2f-antoine-espinasseau-restructuring-of-the-tep-charlemagne-in-paris>
004 // <https://archello.com/project/banyoles-old-town-refurbishment>
005 // <https://divisare.com/projects/259579-BB-Arquitectos-Gon-alo-Byrne-arquitectos-Lda--P-tio-das->

```
// anexe
```

lista ilustrațiilor

echipa

Escolas
006 // <https://architizer.com/blog/inspiration/collections/cycle-space/>
007 // https://www.archdaily.com/989597/freedom-square-501-architects?ad_medium=gallery
008 // <https://www.archdaily.com/488779/reshaping-of-the-station-square-hh-f-architekten-hentrup-heyese-fuhrmann/532bca12c07a80c27300008f-reshaping-of-the-station-square-hh-f-architekten-hentrup-heyese-fuhrmann-photo>
009 // <https://www.publicspace.org/works/-/project/n216-the-promenades-of-reims>
010 // https://pestbuda.hu/en/cikk/20210414_klauzal_square_to_be_renovated_with_ghetto_memorial
011 // <https://divisare.com/projects/164766-josep-mias-architects-adria-goula-banyoles-old-town-refurbishment>
012 // <https://landezine.com/st-andrews-bromley-by-bow-by-townshend-landscape-architects/>
013 // <https://growingupbilingual.com/why-the-four-freedoms-park-in-roosevelt-island-is-a-must-see-when-visiting-new-york-city/>
014 // <http://gardeningingermany.blogspot.com/2010/08/visit-to-schwetzingen-palace-gardens.html>
015 // <https://paris.com/>
016 // <https://www.thatonepointofview.com/cherry-blossom-avenue-bonn-germany/>
017 // <https://divisare.com/projects/328232-johann-otto-von-spreckelsen-hiepler-brunier-grande-arche-la-defense>
018 // <https://landezine.com/jubilee-gardens-by-west-8/>
019 // <https://www.netherlands-tourism.com/14-reasons-to-visit-the-netherlands-in-spring/>
020 // <https://www.cladglobal.com/architecture-design-features?codeid=33809&source=home&p=11>
021 // <https://landezine.com/fantoft-central-park-in-bergen-by-werk/>
022 // https://www.archdaily.com/956510/vilkaviskis-bus-station-balcytis-studija-balcytis-studija/601d6fc8f91c8166d30003bc-vilkaviskis-bus-station-balcytis-studija-balcytis-studija-photo?next_project=no
023 // http://lepamphlet.com/2014/07/03/les-mobiliers-jersey/atelier-guy_mobilier-urbain_11/
024 // http://lepamphlet.com/2014/07/03/les-mobiliers-jersey/atelier-guy_mobilier-urbain_12/
025 // <https://ledsc4.com/en/collection/orbit>
026 // <https://www.architonic.com/en/product/lamp-lighting-smap-modular-public-lighting-system/1119757>
027 // <https://landezine.com/westhaven-promenade-by-landlab-and-aspect-studios/>
028 // <https://www.sasaki.com/projects/wilmington-waterfront-park/>
029 // <https://www.flickr.com/photos/95572727@N00/48016368958/>
030 // <https://www.ldcol.com/>
031 // <https://www.lucelight.it/en/progetto.php/117671-church-of-san-michele-arcangelo-and-sanctuary-of-san-pantaleone>
032 // <https://www.lucelight.it/en/progetto.php/175767-piazza-san-giustino>
033 // <https://design-milk.com/orchestre-a-series-of-26-outdoor-seating-sculptures/>
034 // <https://www.dekleva-gregoric.com/slovenska-street>
035 // <https://www.urbencea.com/galleries/residence-natural-square-construction-de-275-logements/>
036 // <https://plateforme-socialdesign.net/fr/decouvrir/le-banc-palabres>
037 // <https://design-milk.com/orchestre-a-series-of-26-outdoor-seating-sculptures/>
038 // <https://citycollection.melbourne.vic.gov.au/mercury-rising/>
039 // <https://www.archdaily.com/988237/glowing-bicycle-station-in-bergamo-studio-capitanio-architetti>
040 // <https://www.helesi.com/product.aspx?Id=68>
041 // [tech-underground-waste-disposal-system/
042 // <https://www.startupselfie.net/2018/03/11/villiger-high-tech-underground-waste-disposal-system/>
043 // <https://mobilane.com/products/mobiroof/>
044 // <https://www.archdaily.com/534182/new-images-released-of-krumbach-austria-s-famous-bus-stops>
045 // \[https://grimshaw.global/projects/gallery/?i=2281&p=VALO_01\]\(https://grimshaw.global/projects/gallery/?i=2281&p=VALO_01\)
046 // <https://www.publicspace.org/works/-/project/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne>
047 // <https://www.archdaily.com/911980/skanderbeg-square-51n4e>
048 // <https://colosseumrometickets.com/trevi-fountain/>
049 // <https://ro.pinterest.com/pin/80150068340256492/>
050 // <https://ro.pinterest.com/pin/3870349653085858/>
051 // <https://ro.pinterest.com/pin/335025659753075612/>
052 // <https://www.flickr.com/photos/marcuscook/4674179368/>](https://www.startupselfie.net/2018/03/11/villiger-high-</p></div><div data-bbox=)

053 // <https://ro.pinterest.com/pin/293719206958860929/>
054 // <https://ro.pinterest.com/pin/48554502225093494/>
055 // <https://www.escofet.com/productos/urban-life/movilidad/cilindrico>
056 // <https://ro.pinterest.com/pin/23221754313144613/>
057 // <https://ro.pinterest.com/pin/405042560243677045/>
058 // <https://bpando.org/2018/04/20/the-east-cut-by-collins/>
059 // <https://www.treehugger.com/urban-design-4846018>
060 // <http://www.scoutingny.com/the-best-construction-fence-ever-in-new-york-city/>
061 // <https://www.nytimes.com/2020/08/19/world/asia/japan-transparent-toilets.html>
062 // <https://www.dezeen.com/2019/11/22/kube-pavilion-oma-k11-musea-hong-kong/>
063 // <https://divisare.com/projects/327156-jose-manuel-sanz-arquitectos-irene-brea-jose-javier-cullen-madrid-tourist-information-pavilions>
064 // <https://divisare.com/projects/327156-jose-manuel-sanz-arquitectos-irene-brea-jose-javier-cullen-madrid-tourist-information-pavilions>
065 // <https://www.frieze.com/article/pictures-modernist-architecture-venice-biennale>
066 // <https://architizer.com/projects/pratt-security-kiosk/>
067 // https://design-milk.com/a-relaxing-spatial-installation-named-gecit/?media_id=379427
068 // https://www.dezeen.com/2017/07/05/pavilion-selgascano-cognac-fondation-dentreprise-martell-france/?li_source=LI&li_medium=rhs_block_1
069 // <https://www.archdaily.com/870209/brlo-brwhouse-graft-gesellschaft-von-architekten>
070 // https://www.archdaily.com/993147/the-future-of-mobility-has-two-wheels-copenhagens-bike-friendly-architecture?ad_medium=gallery
071 // https://www.dezeen.com/2015/11/12/brick-elevator-gironella-llobregat-river-spain-carles-enrich/?li_source=LI&li_medium=bottom_block_1
072 // <https://www.flickr.com/photos/25137388@N08/6007204493/sizes/l/in/photostream/>
073 // <https://www.dezeen.com/2020/07/21/paula-scher-graphics-high-line-social-distancing/>
074 // <https://www.metmuseum.org/>
075 // <https://www.archdaily.com/475507/frac-of-the-north-region-lacaton-and-vassal>
076 // <https://matadornetwork.com/notebook/15-instagram-los-angeles/>
077 // <https://galeriemagazine.com/fearless-girl-sculpture-ireland/>
078 // <https://www.designboom.com/design/bureau-a-bada-bing-boardwalk-for-montreux-jazz-festival-2013/>
079 // <https://www.vice.com/en/article/mgpzzq/rail-system-cleveland--mural-series>

d
// **strategii de adaptare la schimbările climatice**
001 // resurse Banca Mondială
002 // https://pestbuda.hu/en/cikk/20210414_klauzal_square_to_be_renovated_with_ghetto_memorial
003 // <https://landezine.com/st-andrews-bromley-by-bow-by-townshend-landscape-architects/>
004 // <https://www.flickr.com/photos/svanvenetien/9430107178>
005 // <https://www.discoverwildlife.com/animal-facts/what-are-city-farms-and-why-are-they-important>
006 // https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2021/02/02-04-2021-finland-promotes-urban-farming-for-carbon-neutral-living
007 // <https://mobilane.com/products/mobiroof/>
008 // https://divisare.com/projects/124582-c-p-architetti-luca-cuzzolin-elena-pedrina-orsenigo_chemollo-peter-gartmann-luca-casonato-futuro-liestal
009 // <https://www.archdaily.com/988237/glowing-bicycle-station-in-bergamo-studio-capitanio-architetti>
010 // <https://archello.com/story/27499/attachments/photos-videos>
011 // <https://www.archdaily.com/city/munchen>
012 // <https://www.archdaily.com/city/munchen>
013 // <https://www.archdaily.com/city/munchen>
014 // <https://www.archdaily.com/city/munchen>
015 // <https://www.vai.be/en/architect/atelier-bow-wow>
016 // <https://www.vai.be/en/architect/atelier-bow-wow>
017 // <https://landezine-award.com/gruppe-f/>
018 // <https://www.atelierarhitekti.si/most-v-osi-barjanske-in-park-ob-gradascici/>
019 // <https://www.fastcompany.com/3056028/from-the-dutch-a-pedestrian-underpass-youll-actually-want-to-walk-through>
020 // <https://landezine-award.com/slovenska-boulevard/>
021 // <https://landezine-award.com/slovenska-boulevard/>
022 // <https://worldarchitecture.org/architecture-news/enpeh/unstudio-wins-competition-to-design-a-new-mixed-use-urban-regeneration-project-in-romania.html>
023 // <https://worldarchitecture.org/architecture-news/enpeh/unstudio-wins-competition-to-design-a-new-mixed-use-urban-regeneration-project-in-romania.html>
024 // <https://worldarchitecture.org/architecture-news/enpeh/unstudio-wins-competition-to-design-a-new-mixed-use-urban-regeneration-project-in-romania.html>
025 // <https://landezine-award.com/slovenska-boulevard/>

echipa

Coordonatori:
Marcel Ionescu-Heroiu
Irina Panait

Elaboratori:
Iozefina Lipan
Nicolae Petrencu
Anisia Mouhamed
Ștefan Munteanu

Respectivul ghid face parte dintr-o serie de documentații ce încearcă să răspundă la o serie de contexte specifice și să aducă un suport comunităților locale.

// diagramele au fost elaborate pe baza documentației elaborate de IPR-PRAHA - Prague Public Space Design

Prague Public Space Design MANUAL

Urban Design Section

2014/06

