

Ghid de regenerare urbană

Îmbunătățirea confortului urban
pentru marile ansambluri de locuințe colective
construite în perioada socialismului de stat





Ghid de regenerare urbană

Soluții integrate pentru îmbunătățirea confortului urban al marilor ansambluri de locuințe colective construite în perioada socialismului de stat

Cuprins

1. Introducere	7
2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă	9
2.1. Principii generale în vederea îmbunătățirii confortului urban	
2.2. Principii fundamentale ce trebuie urmate în procesele de regenerare urbană	
2.2.1. Principiul dezvoltării sustenabile	
2.2.2. Principiul unității de vecinătate	
2.2.3. Principiul ierarhizării spațiului public	
3. Metodologie administrativă	23
3.1. Teme administrative	
3.2. Realizarea regenerării urbane	
4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuințe	33
4.1. Etapa 1. Organizarea sistemului verde integrat	
4.2. Etapa 2. Reorganizarea structurală a cartierului	
4.3. Etapa 3. Configurarea unor noi insule urbane	
4.4. Etapa 4. Structurarea și organizarea spațiului determinat de noile insule urbane	
5. Problematika locurilor de parcare	93
6. Concluzii și posibilități de implementare. Aplicarea modelului de regenerare urbană	103
7. Bibliografie	169

1. Introducere

Rolul acestui ghid este de a însuma și sintetiza o serie de concepte și tendințe contemporane cu privire la confortul urban din cadrul orașelor și de a recomanda o serie de acțiuni ce se pot desfășura în cadrul cartierelor organizate din mari ansambluri de locuit construite în intervalul 1960-1989 în România. Scopul final este îmbunătățirea calității vieții și creșterea nivelului de trai în aceste zone ce reprezintă suprafețe semnificative din marile orașe de pe teritoriul României.

Regenerarea urbană urmărește revitalizarea zonelor urbane aflate în dificultate, pe baza următoarelor principii¹:

- reabilitarea patrimoniului reprezentat de cartierele istorice;
- îmbunătățirea condițiilor de locuire în cartierele de locuit;
- mixtarea funcțională și socială în zonele noi constituite, aceasta implicând și facilitarea accesului la locuire decentă a categoriilor defavorizate;
- amenajarea și înfrumusețarea spațiului public - piețe, scuaruri, parcuri, mobilier urban;
- modernizarea infrastructurii urbane - rețele de apă, gaz și electricitate, drumuri și rețele de transport în comun.

¹ Principiile enunțate au la bază Ghidul informativ privind regenerarea urbană, emis de Ministerul Dezvoltării Lucrărilor Publice și Locuințelor, 2007

1. Introducere

2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă

3. Metodologie administrativă

4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuințe

5. Problematika locurilor de parcare

6. Concluzii și posibilități de implementare

7. Aplicarea modelului de regenerare urbană

8. Bibliografie

2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă

Procesul de regenerare urbană se poate racorda sistemului de valori universale ecologice generale, ce pot fi implementate în vederea obținerii unui ambient construit sustenabil. Deși ne aflăm într-o stare continuă de regăsire a unui mobil de dezvoltare a societății, imperativele ecologice, protecția și dezvoltarea mediului natural rămân constante ce pot crea baza pe care se poate construi un viitor cu adevărat sustenabil. Aceste aspecte ecologice odată identificate pot crea „infrastructura” la care se pot racorda celelalte componente definite de sintagma ‚dezvoltării sustenabile’ (componenta socială și cea economică).¹

Modul de dezvoltare a mediului construit nu a fost unul ce se armonizează cu componentele ecologice, ci unul ce creează bariere și fragmentare în cadrul peisajului deschis, fiind un mod de dezvoltare ce poate crea probleme între relațiile celor două medii pe termen lung. Aceste probleme sunt definite și de caracterul cumulativ al efectelor negative produse de mediul construit asupra sistemelor și fluxurilor ecologice existente în orice zonă.²

Peter Calthorpe lansează un îndemn pentru actorii implicați în configurarea orașului, susținând faptul că „... trebuie să creăm vecinătăți (unități de vecinătate) în locul subdiviziunilor; cartiere urbane în locul proiectelor izolate, și comunități diverse în locul master planurilor segregate”³. Alternativa modului în care mediul construit s-a dezvoltat este „simplă și atemporală: vecinătăți rezidențiale, parcuri și școli amplasate la distanțe parcurse pietonal față de unitățile comerciale, față de instituții, față de locurile de muncă și stațiile transportului în comun – o versiune modernă a orașului tradițional”⁴. În final, scopul propus este armonizarea creșterii urbane cu impacturi minime asupra mediului natural, mai puțin teritoriu consumat, mai puțin trafic și mai puțină poluare.

La baza acestei alternative, atât din punct de vedere filozofic cât și practic, se află individul aflat în deplasare pietonală în cadrul spațiului orașului. Omul aflat în mișcare (pietonul) reprezintă elementul catalizator ce face ca trăsăturile esențiale ale unei comunități să fie semnificative. Fără pietoni, bunul comun al unei comunități (spațiul public) – parcurile, trotuarele, piețele – devin obstacole inutile în calea deplasării automobilelor. Pietonii sunt considerați de autor ca fiind „măsura pierdută a comunității, ei stabilesc scara ... și marginea vecinătăților...” . Planificarea făcută la scara deplasării pietonilor „va transforma suburbiile în orașe, proiectele în unități de vecinătate și rețelele în comunități”⁵.

1 Olănescu, Octav Silviu, 2018, *Aspecte ecologice în determinarea mediului construit*, Ed. UTPRESS, Cluj-Napoca

2 Ibidem

3 Calthorpe, Peter, 1993, *The Next American Metropolis*, în Stephen M. Wheeler, Timothy Beatley, (editori), 2009, *Sustainable Urban Development – Second Edition*, Ed. Routledge, Londra și New York, p. 90

4 Ibidem

5 Ibidem, p. 91

2.1. Principii generale în vederea îmbunătățirii confortului urban

Principiul coordonator ce trebuie vizat implică în mare parte adoptarea conceptului de dezvoltare sustenabilă cu ale sale trei componente constitutive: componenta ecologică, cea socială și cea economică.

Tendențele internaționale contemporane cu privire la dezvoltările urbane și implicit implementarea lor în cadrul regenerărilor urbane sunt următoarele:

- Conceperea dezvoltărilor sub forma unităților de vecinătate cu o anumită identitate, cu limite, centre și puncte de interes (organizarea spațiului public este mai importantă decât domeniul privat);
- Oferirea unor spații exterioare de o mai bună calitate;
- Unde este posibil, conectarea dezvoltării urbane la un transport comun mai eficient;
- Eliminarea configurării urbane cul-de-sac;
- „Ascunderea” garajelor auto (ex. garaje încorporate în sau sub clădire de câte ori este posibil – eliminarea corpurilor de clădire separate doar cu funcțiunea de parcare auto acolo unde este posibil).

Pentru realizarea unor dezvoltări sustenabile sunt necesare o serie de inițiative organizate sub formă de aspirații conceptuale ale procesului de proiectare, după cum urmează:

- Crearea vecinătăților cu incluziune și mixtare socială;
- Asigurarea serviciilor locale și facilităților ce satisfac o gamă largă de nevoi;
- Asigurarea serviciilor de transport public de calitate;
- Asigurarea managementului și strategiilor de menținere pe termen lung ale proiectelor și vecinătăților;
- Implicarea comunităților locale.

Problematika aspectelor ecologice implicate în asigurarea unui mediu construit sustenabil

Câteva coordonate pentru realizarea unui mediu urban mai sustenabil și integrat:

- Formarea unei perspective holistice, și anume conceptualizarea clădirilor împreună cu spațiul tridimensional din jurul lor, de la energia potențială a Pământului către cea a Soarelui;
- Abordarea echilibrată și plauzibilă a unui proiect;
- Reducerea cerințelor;
- Generarea locală a energiei – energia solară, eoliană și în situații specifice, energie generată de deșeuri;
- Încurajarea proceselor ciclice în locul celor liniare;
- Planificarea în vederea asigurării flexibilității, deoarece modelele sociale și tehnologia se vor schimba în timp;
- Asigurarea spațiilor verzi de calitate;
- Omul se află în centrul procesului.

Problematika comunității

- Consultarea nu mai este opțională – este absolut necesară includerea feedbackului comunității în procesul de planificare urbană;
- Rezidenții cred din ce în ce mai mult că au dreptul să contribuie la schimbările mediului construit din zona din care fac parte;
- Dezvoltarea comunităților sustenabile și de succes trebuie să încorporeze perspectivele celor care trăiesc în acea zonă – fac parte din dialogul designului.

Valori sociale de referință ce trebuie incluse în procesul de design urban al comunităților locale:

- Sustenabilitate
- Alternative
- Comunitate și vecinătate
- Siguranță



Elementele supraordonatoare ce trebuie avute în vedere pentru realizarea regenerării urbane trebuie în primul rând să se articuleze cu elemente regăsite la scara regiunii urbane. Această articulare trebuie să se manifeste firesc și just astfel încât diversele procese, atât ecologice, cât și sociale sau economice, să se îndeplinească fără a se perturba reciproc.

Având în vedere aceste aspecte, se impune organizarea și structurarea următoarelor concepte la nivelul structurii urbane:

Stabilirea limitei creșterii urbane – are rol de a limita extinderile necontrolate ale mediului construit peste diversele spații libere ale peisajului deschis ce furnizează beneficii ecologice zonei; există o tendință permanentă de “a completa” spațiile rămase libere ce se deschid spre exteriorul localităților cu diverse noi intervenții, care nu fac decât să ocupe nejustificat aceste spații cu diverse implicații negative atât la nivel ecologic cât și social.

Această limită se stabilește în funcție de limita de protecție a resurselor naturale semnificative.

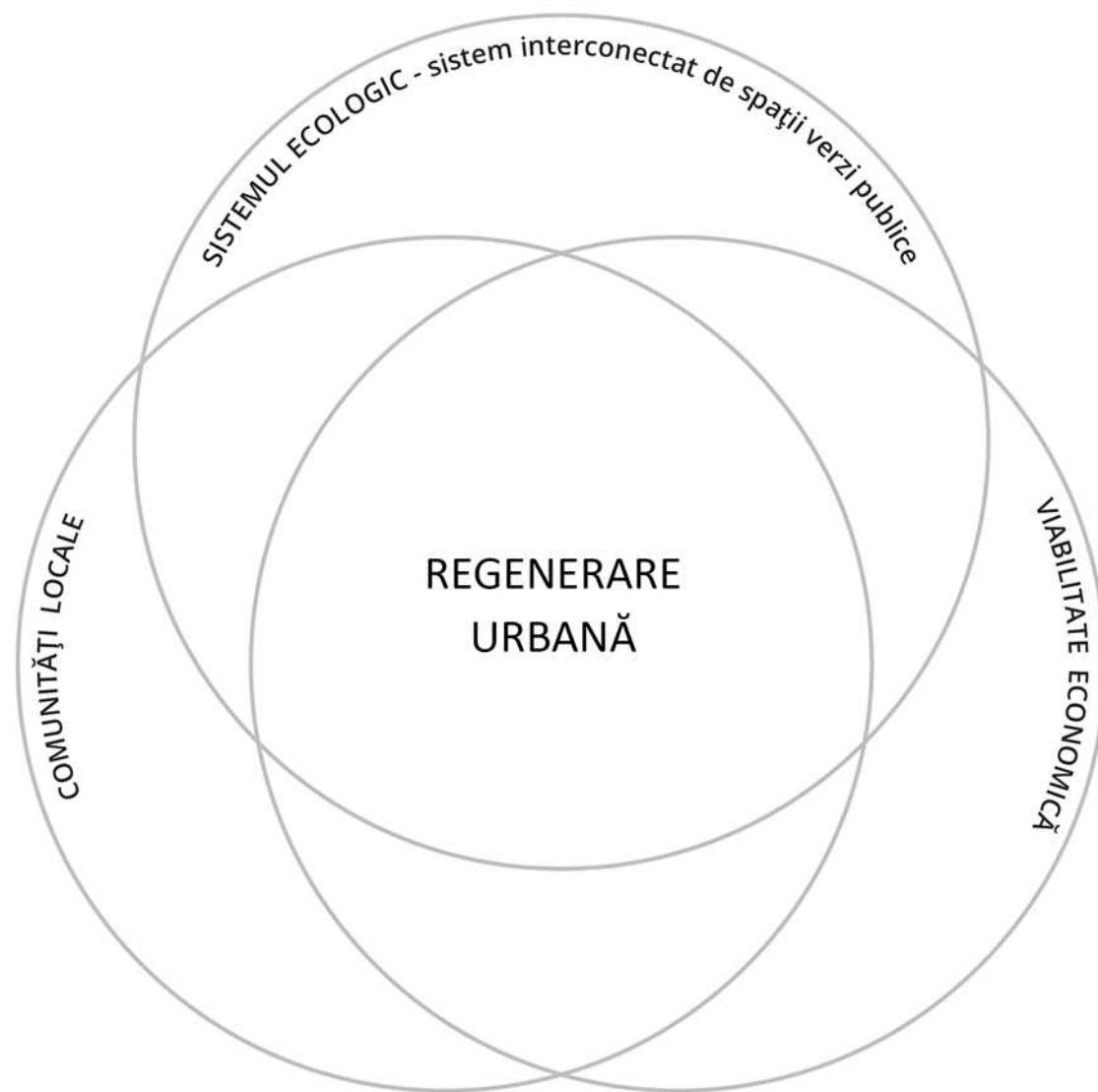
Limita creșterii urbane poate fi marcată prin organizarea de centuri verzi în jurul dezvoltărilor mediului construit al localităților sau prin organizarea acestor spații libere sub forma de spații verzi publice, cu funcțiuni complementare nevoilor locuitorilor zonei.

Cursurile de apă, habitatul riveran, pantele și alte elemente sensibile ale cadrului natural sunt prevăzute a fi conservate ca facilități ale spațiului deschis și încorporate în cadrul mediului construit sub formă de spațiu public verde cu diferite utilizări.

Sistemul verde se poate configura pe baza sistemului hidrografic existent în zonă, organizat juridic sub formă de spațiu verde public (parcuri cu diferite activități, trasee pietonale sau trasee velo).

În vederea realizării **sistemului verde integrat** se impun o serie de acțiuni complementare după cum urmează:

- a) Stabilirea coridoarelor verzi din zonă;
- b) Stabilirea unor programe de management și restaurare ale bazinelor hidrografice cu următoarele componente:
 - Crearea unor sisteme de drenaj natural;
 - Crearea unor zone pentru bazine de retenție a viiturilor;
 - Măsuri de reîmpădurire și zone tampon față de peticele de habitate sensibile.



Componentele principale ale regenerării urbane sustenabile
(sursa: autorii)

2.2. Principiile fundamentale ce trebuie urmate în procesele de regenerare urbană pot fi structurate în trei mari categorii:

- **Principiul dezvoltării sustenabile** – un principiu teoretic care deși aparent foarte general se poate folosi ca element coordonator în orice intervenție ce implică transformarea mediului construit;
- Principiul adaptării și organizării mediului construit folosind **conceptul de unitate de vecinătate**;
- **Principiul ierarhizării spațiului public** – un principiu formal ce are implicații directe asupra imaginii generale a spațiului public al orașului și relațiilor ce se pot crea între domeniul public și cel privat.

2.2.1. Principiul dezvoltării sustenabile

Acest principiu se fundamentează pe teoriile ce conceptualizează dezvoltarea sustenabilă sub forma realizării concomitente a dezvoltării pe trei componente fundamentale: componenta ecologică, componenta socială și cea economică.

Componenta ecologică este materializată sub forma sistemului ecologic al zonei creat prin interconectarea spațiilor verzi publice, utilizând ca elemente componente constituive coridoarele ecologice și diferite petice de habitat. Aceste componente pot susține diverse unități funcționale ale domeniului public: scuaruri verzi și grădini publice cu dotări pentru toate categoriile de vârstă, de la activități dinamice (locuri de joacă, sport) la activități pasive de relaxare.

Componenta socială este concepută prin asigurarea posibilității manifestării comunităților locale în spații identitare ce pot contribui la întărirea sentimentului de apartenență, spații care să inspire locuitorii zonelor respective, spații publice care să contribuie la obținerea unui nivel contemporan de locuire urbană. Aceste spații sunt configurate tot sub forma unui sistem, de data aceasta un sistem interconectat de spații publice utilizând ca elemente constitutive străzi de diferite categorii și diferitele scuaruri minerale. Cele două sisteme (ecologic și social) sub aspectul trăsăturilor lor fizice sunt două sisteme care, luate împreună, au repercusiuni pornind de la nivelul local al unității de locuit și până la nivelul orașului.

Componenta economică este evidențiată prin transpunerea celor două sisteme (ecologic și social) tot într-un sistem, un sistem ce vizează asigurarea viabilității acestor propuneri în diverse scenarii cu orizonturi temporare specifice fiecărei componente în parte.

2.2.2. Principiul unității de vecinătate

Adaptarea modelului urban bazat pe conceptul de unitate de vecinătate, pe lângă implicațiile sociale și economice care stau la baza constituirii modelului, permite configurarea și păstrarea elementelor ecologice semnificative din interiorul orașului sub formă de spațiu public, investit cu anumite funcțiuni recreative și clasificat în funcție de gradul de accesibilitate pe care ecosistemul respectiv îl permite. De asemenea, sub acest tip de organizare orașul este conceptualizat și organizat la scara deplasării pietonale. Acest aspect are multiple implicații atât cu privire la dimensionarea efectivă a unităților cât și implicații directe asupra confortului urban și asupra îmbunătățirii calității vieții.

2.2.3. Principiul ierarhizării spațiului public

Acest spațiu liber, de cele mai multe ori, suferă de lipsă de identitate în cadrul dezvoltărilor de tip cartiere construite în perioada socialismului de stat. Aceste lipsuri pot fi contracarate vizând asigurarea unei ierarhii bazate pe calitățile spațiale pentru realizarea valorilor sociale de referință ale comunităților rezidențiale:

- permeabilitate (cu diverse intensități),
- lizibilitate,
- adaptabilitate,
- eficiență energetică,
- activitate,
- intimitate.

Având în vedere aceste lucruri, conceptul formal de organizare a spațiului liber trebuie să urmărească definirea cât mai distinctă și precisă între domeniul public (cu acces nemijlocit) și domeniul privat (care pleacă de la individ și până la comunitățile unităților de locuit organizate sub diverse tipologii). Această separare concisă oferă opțiunea rezidenților de a alege între activitate și intimitate.

Pentru realizarea acestor deziderate și pentru definirea limitelor între spațiul public și cel privat, spațiul liber de construcții al zonei poate fi configurat în cadrul sistemului ce folosește **insula urbană** ca element determinant al structurii urbane.

Provocarea constă în problematica utilizării unui sistem de organizare precisă (stradă – insulă urbană) în reconfigurarea unui sistem construit ce aparține urbanismului deschis, unde cu greu se pot distinge relații precise între clădiri și circulații.

Regenerarea urbană, văzută ca proces de modificare a mediului construit, poate fi organizată folosind aceste 3 principii teoretice fundamentale, articulându-se în același timp cât mai armonios și firesc la elementele supraordonatoare structurale organizate la nivelul localității și peisajului deschis imediat învecinat.

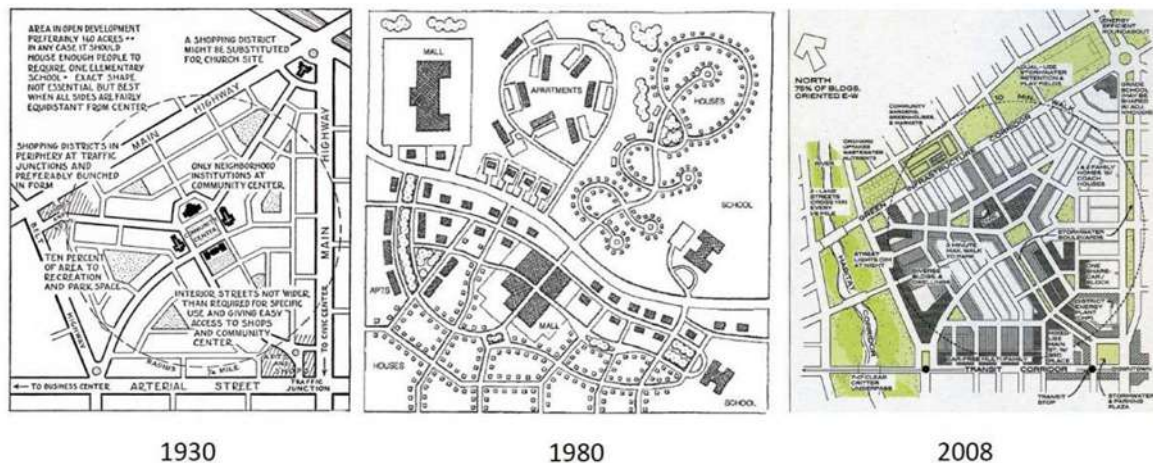
Conceptul formal de organizare a spațiului cartierului implică definirea distinctă și clară între:

- domeniul public (cu acces nemijlocit)
- domeniul privat (ierarhizat)

Element principal de organizare: insula urbană

Provocări:

- medierea între sisteme (deschis - închis)
- restructurarea și integrarea parcărilor auto



Evoluția modului de organizare a mediului construit în cadrul orașului (sursa: prelucrare după Unitatea de vecinătate, Clarence Perry, 1929, Unitatea de vecinătate, Douglas Farr, Urbanismul Sustenabil)

1. Introducere
2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă
- 3. Metodologie administrativă**
4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuințe
5. Problematika locurilor de parcare
6. Concluzii și posibilități de implementare. Aplicarea modelului de regenerare urbană
7. Bibliografie

3. Metodologie administrativă

Acest capitol își propune să sintetizeze câteva aspecte metodologice, care să fie folosite ca instrumente pentru autorități administrative publice, la nivel local, regional sau național în vederea inițierii unor proceduri și acțiuni pentru regenerarea urbană și reabilitarea cartierelor de locuințe colective.

Persoanele cheie vizate de această metodologie sunt următoarele:

1. Arhitectul șef – la nivel de județ, municipiu, oraș, în calitate de inițiator al unui Masterplan, PUZ sau PUD de regenerare urbană și a unui Caiet de sarcini aferent acestuia;
2. Director de investiții din cadrul administrațiilor locale, regionale, naționale, în calitate de inițiator al unui Masterplan, PUZ sau PUD de regenerare urbană și a unui Caiet de sarcini aferent acestuia;
3. Societate comercială ce oferă servicii de proiectare în domeniul urbanismului și amenajării teritoriului, interesată de elaborarea unor documentații de tip Masterplan, PUZ sau PUD;
4. Entități publice sau private implicate în avizarea și monitorizarea calității unor intervenții de regenerare urbană;

Obiectivele acestei metodologii administrative sunt următoarele:

1. Analiza critică și operaționalizarea documentelor strategice și programatice internaționale relevante;
2. Analiza critică și operaționalizarea documentelor strategice și programatice naționale relevante;
3. Analiza critică și operaționalizarea documentelor strategice și programatice regionale și locale relevante;
4. Analiza critică și operaționalizarea documentațiilor de amenajarea teritoriului relevante;
5. Un Masterplan, Plan Urbanistic Zonal sau Plan Urbanistic de Detaliu operative, care să stea la baza programului de regenerare a ansamblurilor de locuințe colective din cartierele de locuințe colective, precum și la baza investițiilor strategice multianuale.

Cadrul legislativ și normativ de elaborare:

Cadrul legislativ și normativ relevant pentru stabilirea unei strategii de regenerare urbană este prezentat în tabelul de mai jos. Pentru a ușura parcurgerea lui, tabelul este împărțit pe teme. Elaboratorul acestei strategii va lucra întotdeauna doar cu formele consolidate ale actelor normative, până la data predării documentației aferente contractului.

3.1. Teme administrative

A. Contractul și drepturile de autor

1. L98/2016, privind achizițiile publice
2. L8/1996, privind dreptul de autor și drepturile conexe
3. L101/2016, privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și de concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor
4. HG 395/2016, pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din L98/2016 privind achizițiile publice
5. Instrucțiunea 1/2017 a Președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice

B. Proprietatea și evidența tehnică, economică și juridică a imobilelor

1. L213/1998, privind proprietatea publică
2. L219/1998, cu modificările și completările ulterioare, privind regimul juridic al concesiunilor
3. L18/1991, privind fondul funciar
4. L7/1996, privind cadastrul și publicitatea imobiliară
5. L84/1996, privind îmbunătățirile funciare
6. OM 700/2014 privind aprobarea Regulamentului de avizare, recepție și înscrierea în cartea funciară

C. Urbanismul și administrația publică

1. Constituția României
2. Codul Civil
3. L350/2001, privind amenajarea teritoriului și urbanismul
4. L5/2000, de aprobare a Planului de Amenajarea a Teritoriului Național, Secțiunea III, Zone protejate
5. L351/2001, de aprobare a Planului de Amenajarea a Teritoriului Național, Secțiunea IV, Rețeaua de localități
6. L575/2001, de aprobare a Planului de Amenajarea a Teritoriului Național, Secțiunea V, Zone de risc natural
7. L363/2006, de aprobare a Planului de Amenajarea a Teritoriului Național, Secțiunea I, Rețele de transport
8. L190/2009, de aprobare a Planului de Amenajarea a Teritoriului Național, Secțiunea VIII, Zone cu resurse turistice
9. L171/1997, de aprobare a Planului de Amenajarea a Teritoriului Național, Secțiunea II, Ape
10. L215/2001, privind administrația publică locală
11. L273/2006, privind finanțele publice locale
12. L24/2007, privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane
13. L 255/2010, privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică;
14. HG 101/2010, pentru aprobarea regulamentului privind dreptul de semnătură pentru amenajarea teritoriului și urbanism și a regulamentului

referitor la organizarea și funcționarea Registrului Urbaniștilor din România

15. HG 525/1996, pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism
16. HG 1.076/2004, privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe
17. HG 382/2003, pentru aprobarea Normelor Metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajare a teritoriului și urbanism pentru zonele de riscuri naturale
18. OM 13/1999 (GP038/99) „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic General”
19. OM 176/N/2000 (GM-010-2000) „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic Zonal”
20. OM 37/N/2000 (GM-009-2000) „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic de Detaliu”
21. OM 21/N/2000 (GM-007-2000) „Ghid privind elaborarea și aprobarea Regulamentelor Locale de Urbanism”
22. OM 2.701/2010, pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism
23. OM 233/2016, pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism
24. OM 562/2003, pentru aprobarea Reglementărilor tehnice „Metodologice de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate (ZCP)”

D. Construcțiile

1. L50/1991, republicată, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
2. L10/1995, privind calitatea în construcții
3. OM 1.298/2017, pentru aprobarea Reglementării Tehnice privind proiectarea și dotarea parcarilor noi, a locurilor de oprire și de staționare, aferente drumurilor publice, situate în extravilanul localităților
4. OM 839 din 12 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
5. OM 700/09.07.2014 privind aprobarea Regulamentului de avizare, recepție și înscrierea în cartea funciară

E. Domenii conexe

1. L422/2001, privind protecția monumentelor istorice
2. L41/1995, privind protejarea patrimoniului cultural național
3. OM 2.828 din 24 decembrie 2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice și a Listei monumentelor istorice dispărute
4. OM 562/20.10.2003 pentru aprobarea Reglementărilor tehnice „Metodologice de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate (ZCP)”
5. OG 43/2000 privind protecția patrimoniului arheologic și declararea siturilor arheologice ca zone de interes național

6. L451/2002, pentru ratificarea Convenției Europene a Peisajului, Florența 20 octombrie 2000
7. L46/2008, cu modificările și completările ulterioare, privind Codul Silvic
8. L137/1995, privind protecția mediului
9. OM 1964/2007 al Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile, privind instituirea regimului de Arie Naturală Protejată, a siturilor de importanță comunitară ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România
10. OM 1.184/2000 pentru aprobarea reglementării „Ghid privind elaborarea analizelor de evaluare a impactului asupra mediului ca parte integrantă a planurilor de urbanism”
11. OM 125/1996, privind activitățile cu impact la mediu
12. OUG 57/2007, privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice
13. OUG 78/2000, privind regimul deșeurilor
14. OUG 195/2005, privind protecția mediului
15. HG 930/2005 pentru aprobarea Normelor speciale privind caracterul și mărimea zonelor de protecție sanitară și hidrogeologică
16. OM MS 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației
17. OG 43/1997, privind regimul juridic al drumurilor
18. L107/1996, Legea apelor
19. L124/1995, privind apărarea împotriva dezastrelor
20. L481/2004, privind protecția civilă

Cerințele pentru elaborarea documentațiilor de regenerare urbană a cartierului de locuințe colective:

Procesul elaborării documentațiilor de urbanism cuprinde următorii pași și are în vedere Planul Urbanistic Zonal, ca principal instrument de reglementare:

1. Inițierea elaborării documentației PUZ;
2. Contractarea elaborării documentației, în condițiile legii;
3. Elaborarea studiilor de fundamentare;
4. Elaborarea analizei diagnostic multicriteriale integrate;
5. Elaborarea formei preliminare a documentației;
6. Obținerea avizelor și/sau a acordurilor;
7. Redactarea finală a documentației, cu introducerea tuturor observațiilor din avize și/sau din acorduri;
8. Aprobarea propunerii de documentație de către Autoritatea Administrației Publice competente;
9. Asigurarea caracterului public al documentației, conform legii.

Cei nouă pași de mai sus se pot organiza în cinci etape de intervenție, după cum urmează:

- | | |
|---------|---|
| Etapa 1 | Studiile de fundamentare, analiza diagnostic multicriterial integrată și estimarea viabilității financiare a propunerilor din Planul Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului |
| Etapa 2 | Forma preliminară a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului |
| Etapa 3 | Obținerea avizelor și a acordurilor necesare Planului Urbanistic Zonal de Regenerare Urbană a cartierului, în baza documentațiilor specifice și a legislației în vigoare |
| Etapa 4 | Forma finală a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului |
| Etapa 5 | Predarea și integrarea Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului, în Sistemul Informațional Geografic (SIG/GIS) |

ETAPA 1 - Studiile de fundamentare, sinteza studiilor de fundamentare, analiza diagnostic multicriterial integrate și estimarea viabilității financiare a propunerilor din Planul Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului

Această etapă cuprinde următoarele activități:

1. Elaborarea studiilor de fundamentare:

Studiile de fundamentare trebuie să furnizeze toate datele relevante în vederea stabilirii unui plan de măsuri generale. Acestea se pot clasifica astfel:

- Studii de fundamentare analitice: presupun reambularea topografică și actualizarea cadastrală, identificarea și evaluarea infrastructurilor subterane și supraterane, evaluarea stării actuale a fondului construit al cartierului, evaluarea dotărilor și serviciilor de cartier existente, evaluarea spațiului public existent, determinarea nivelului de protecție a mediului, a riscurilor naturale, riscurilor antropice și determinarea confortului urban și studiul operațiunilor urbane viitoare.
- Studiile de fundamentare consultative: acestea conțin examinarea așteptărilor și implicarea cetățenilor, investitorilor și specialiștilor în regenerarea și dezvoltarea cartierului studiat.
- Studiile de fundamentare prospective: determină starea actuală demografică și socială a cartierului, stabilesc starea actuală economică a cartierului și constituie baza Planului de Acțiune pentru implementarea Planului Urbanistic Zonal de regenerare a cartierului.

2. Elaborarea analizei diagnostic multicriterial integrată:

Analiza diagnostic multicriterial integrată trebuie să identifice și să explice mecanismele cauzale care fundamentează și care determină structura programului de regenerare. În acest context, ea va trebui să îndeplinească următoarele obiective:

- Să identifice, să explice și să ierarhizeze fenomenele care afectează cartierul în momentul de față, precum și cauzele lor, în baza analizelor făcute în cadrul studiilor de fundamentare;
- Să determine fenomenele care sunt relevante pentru programul de regenerare a cartierului și să le ierarhizeze;
- Să evalueze impactul fenomenelor determinate la punctul anterior asupra viabilității programului de regenerare urbană a cartierului;
- Să asocieze fenomenele relevante pentru programul regenerare a cartierului a cartierului cu operațiunile urbane proiectate în cadrul studiilor de fundamentare.

3. Estimarea viabilității financiare a propunerilor din Planul Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului:

Obiectivul principal al acestei activități constă în transformarea Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului într-un instrument de planificare urbană de reglementare specifică, care să coordoneze dezvoltarea urbanistică integrată a cartierului și să asigure corelarea programelor de dezvoltare urbană integrată a cartierului cu Planul Urbanistic General al localității.

Acest obiectiv presupune îndeplinirea următoarelor trei condiții:

- Proiectarea unor operațiuni urbane clar delimitate, eficiente, fundamentate juridic și viabile financiar, care să poată fi programate multianual;
- Proiectarea unor reglementări urbanistice clare, bazate, acolo unde este posibil și necesar, pe indicatori urbanistici de performanță, care să echilibreze interesul public cu cel privat;
- Întocmirea unui Plan de Acțiune pentru implementarea Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului consistent și coerent, care să fundamenteze Programul de Regenerare a acestuia.

ETAPA 2 - Forma preliminară a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului

Etapa 2 cuprinde următoarele activități:

1. Elaborarea formei preliminare a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului;
2. Elaborarea formei preliminare a Regulamentului Local de Urbanism asociat;
3. Organizarea celei de a doua etape de informare și de consultare a publicului;

Forma preliminară a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a Cartierului reprezintă propunerea care va fi supusă procesului de avizare. De asemenea, ea face obiectul celei de a treia etape de informare și de consultare a publicului.

ETAPA 3 - Obținerea avizelor și a acordurilor necesare Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului în baza documentațiilor specifice și a legislației în vigoare

Etapa 3 cuprinde următoarele activități:

1. Elaborarea documentațiilor pentru obținerea avizelor și a acordurilor necesare Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului;
2. Actualizarea documentațiilor cu eventualele completări cerute și cu eventualele observații primite de la instituțiile avizatoare;
3. Obținerea avizelor și a acordurilor necesare Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului;
4. Elaborarea Planului Coordonator Spațial al Rețelelor Majore de Infrastructură, pentru coordonarea și pentru concilierea distribuției teritoriale a infrastructurii critice.

ETAPA 4 - Forma finală a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului

Etapa 4 cuprinde următoarele activități:

1. Elaborarea formei finale a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului;
2. Elaborarea formei finale a Regulamentului Local de Urbanism asociat;
3. Organizarea celei de a treia etape de informare și de consultare a publicului.

ETAPA 5 - Predarea și integrarea Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului în Sistemul Informațional Geografic (SIG/GIS)

Etapa 5 cuprinde următoarele activități:

1. Predarea formei finale a Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului;
2. Predarea formei finale a Regulamentului Local de Urbanism asociat;
3. Integrarea Planului Urbanistic Zonal de Regenerare a cartierului în Sistemul Informațional Geografic (SIG/GIS) folosit de administrația locală, regională sau națională.

3.2. Realizarea regenerării urbane

Administrațiile locale trebuie să conștientizeze faptul că orice proces de regenerare urbană trebuie ancorat în realitățile actuale și viitoare. Procesele de proiectare și regenerare urbană trebuie să conțină o viziune de viitor suficient de flexibilă și adaptabilă astfel încât să poată să răspundă suficient de bine schimbărilor ce se produc într-un ritm din ce în ce mai accelerat. Orizontul de timp la care orice intervenție trebuie să se raportează nu este doar cel pe termen scurt (4-5 ani), ci mai ales pe termen mediu și lung astfel încât dezideratele sociale și cele ecologice să fie în final realizate.

Mai jos sunt o serie de aspecte generale¹ ce trebuie urmărite de administrațiile locale atunci când acestea se implică în procesul de regenerare urbană.

1: ORAȘUL SUSTENABIL

Stabilește importanța dezvoltării unui produs urban de calitate superioară prin crearea unor dezvoltări sustenabile.

Implementează sisteme integrate de transport urban care prioritizează nevoile pietonilor, bicicliștilor și pasagerilor transportului public.

- Crearea unui cadru național de intervenție la scara orașului aplicând principii cheie de proiectare prin planificarea utilizării terenurilor și structurarea spațiului public;
- Reglementarea intervențiilor în zonă pe baza întocmirii unor masterplanuri integrate;
- Alocarea unui procent de 65% din cheltuielile publice de transport pentru programe și proiecte ce prioritizează mersul pe jos, ciclismul și transportul public, în următorii zece ani.
- Racordarea planurilor de transport cu legislația aflată în vigoare. Acestea ar trebui să includă obiective explicite pentru reducerea călătoriilor cu automobilul personal și creșterea an de an a proporției călătoriilor efectuate pe jos, cu bicicleta și cu transportul în comun.
- Introducerea unor organizări de tip sectoare de locuit, în parteneriat cu comunitățile locale, care conferă zonelor rezidențiale un statut juridic special cu scopul de reglementare a circulației traficului prin cartier.

2: REGENERAREA URBANĂ

Prioritatea este de a face ca sistemul de planificare să funcționeze strategic și flexibil pentru asigurarea obiectivelor de regenerare urbană în parteneriat cu comunitățile locale.

- Propunerea unor intervenții structurate etapizat, în funcție de prioritatea lor stabilită în urma masterplanurilor de regenerare urbană realizate la nivelul orașului;

3: REALIZAREA INVESTIȚIILOR

Trebuie utilizate investiții publice și măsuri fiscale suficient de atractive astfel încât și investițiile private să fie incluse în procesele de regenerare urbană.

- Înființarea de fonduri naționale sau locale de investiții publice-privat și companii de investiții regionale, pentru a atrage finanțări suplimentare pentru proiectele de regenerare urbană;
- Introducerea de noi instrumente financiare pentru atragerea investițiilor instituționale în sectorul rezidențial închiriat privat;
- Introducerea unui pachet de măsuri fiscale, care să ofere stimulente dezvoltatorilor, investitorilor, proprietarilor mici, proprietarilor și proprietarilor chiriași care să contribuie la regenerarea urbană și reabilitarea clădirilor;
- Includerea procesului de regenerare urbană în obiectivele administrației locale care să determine alocarea de fonduri pentru următoarele cicluri de finanțare;
- Revizuirea formulelor de cheltuieli ale administrației locale, care să determine ca resursele financiare alocate de administrația centrală să reflecte nevoile locale în vederea regenerării urbane a diverselor sectoare ale orașului

4: REALIZAREA REGENERĂRII URBANE

Un nou mecanism administrativ este necesar pentru a se asigura că obiectivul regenerării urbane rămâne o prioritate politică pe o perioadă de 25 de ani.

- Publicarea unei documentații integrate care să răspundă cerințelor de politică economică, socială și de mediu, asigurând legătura între toate departamentele și instituțiile autorităților publice relevante;
- Introducerea unui raport anual pentru regenerare urbană pentru a evalua progresul față de diverși indicatori cheie.

¹ prelucrare după Urban Task Force, „Towards an Urban Renaissance” -, 2005, p. IX-X

1. Introducere
2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă
3. Metodologie administrativă
- 4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuințe**
5. Problematika locurilor de parcare
6. Concluzii și posibilități de implementare. Aplicarea modelului de regenerare urbană
7. Bibliografie

4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane din cadrul marilor ansambluri de locuințe

4.1. Etapa 1. Organizarea sistemului verde integrat

Principiul sustenabilității, prin componenta sa ecologică este reprezentat de organizarea spațiilor verzi din cadrul zonelor în cauză sub formă de sisteme verzi integrate și interconectate. Zonele verzi pot încorpora calități ce măresc lizibilitatea unei zone și contribuie la varietatea de utilizări a spațiului public, susțin partea biotică și dotările publice.

Datorită sistemului de organizare al urbanismului deschis ce viza segregarea deplasării în mediul urban, în vechile zone configurate în perioada socialismului de stat se pot identifica câteva artere de circulație mai largi ce pot fi reconfigurate sub formă de coridoare ecologice ce realizează sistemul interior de spații verzi din cartier și care se pot conecta cu alte sisteme verzi sau elemente majore ale cadrului natural.

Un alt aspect ce trebuie luat în considerare este posibilitatea de racordare și articulare a acestor coridoare cu elementele cadrului natural aflate în vecinătatea acestor ansambluri sau elemente cu structură vegetală cuprinse în acestea. Întregul concept se rezumă la organizarea integrată a sistemului de spații verzi din cartier în relație cu cadrul natural învecinat și în relație cu sistemul de spații verzi ce se poate prefigura în cadrul oricărei localități.

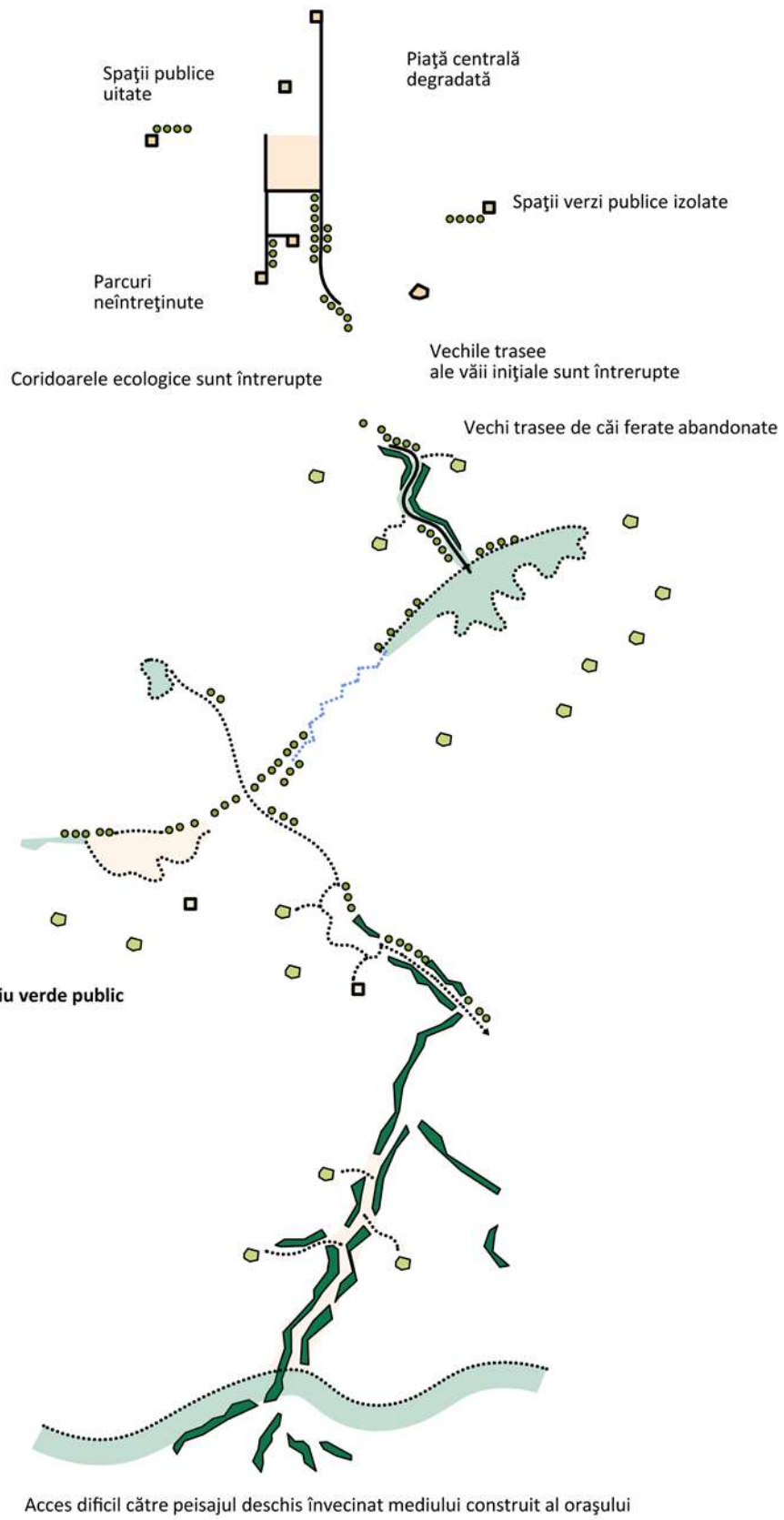
Următoarele 2 figuri sintetizează schematic o posibilă situație existentă generică și o posibilă propunere de a organiza un sistem interconectat de spații verzi care să funcționeze în mare după principii naturale - aspect de dorit în cadrul sistemelor verzi din cadrul orașelor având în vedere că această funcționare naturală necesită întreținere mai puțină cu repercusiuni imediate asupra consumului de resurse atât economice cât și de altă natură.

Discontinuitatea sistemelor verzi existente este o caracteristică des întâlnită în cadrul marilor ansambluri de locuit, spațiile verzi fiind în general organizate izolat sub diverse forme: buzunar verde/loc de joacă pentru copii, grădină verde de cartier. De asemenea spațiile publice reprezentative au fost structurate în logica asigurării necesarului de dotări funcționale la nivelul cartierului și mai puțin sub formă de piese constitutive ale unui sistem gândit la nivelul pietonului.

Există totuși o caracteristică definitorie ce poate constitui un avantaj pentru viitoarele organizări ale sistemelor verzi din cadrul ansamblurilor de locuit, și anume: suprafețele semnificative de zone cu plantații de arbori ce se dezvoltă între unitățile de locuit pot fi structurate sub formă de spații verzi investite cu funcționalități suplimentare ce pot contribui la asigurarea necesarului de dotări la nivelul cartierului.

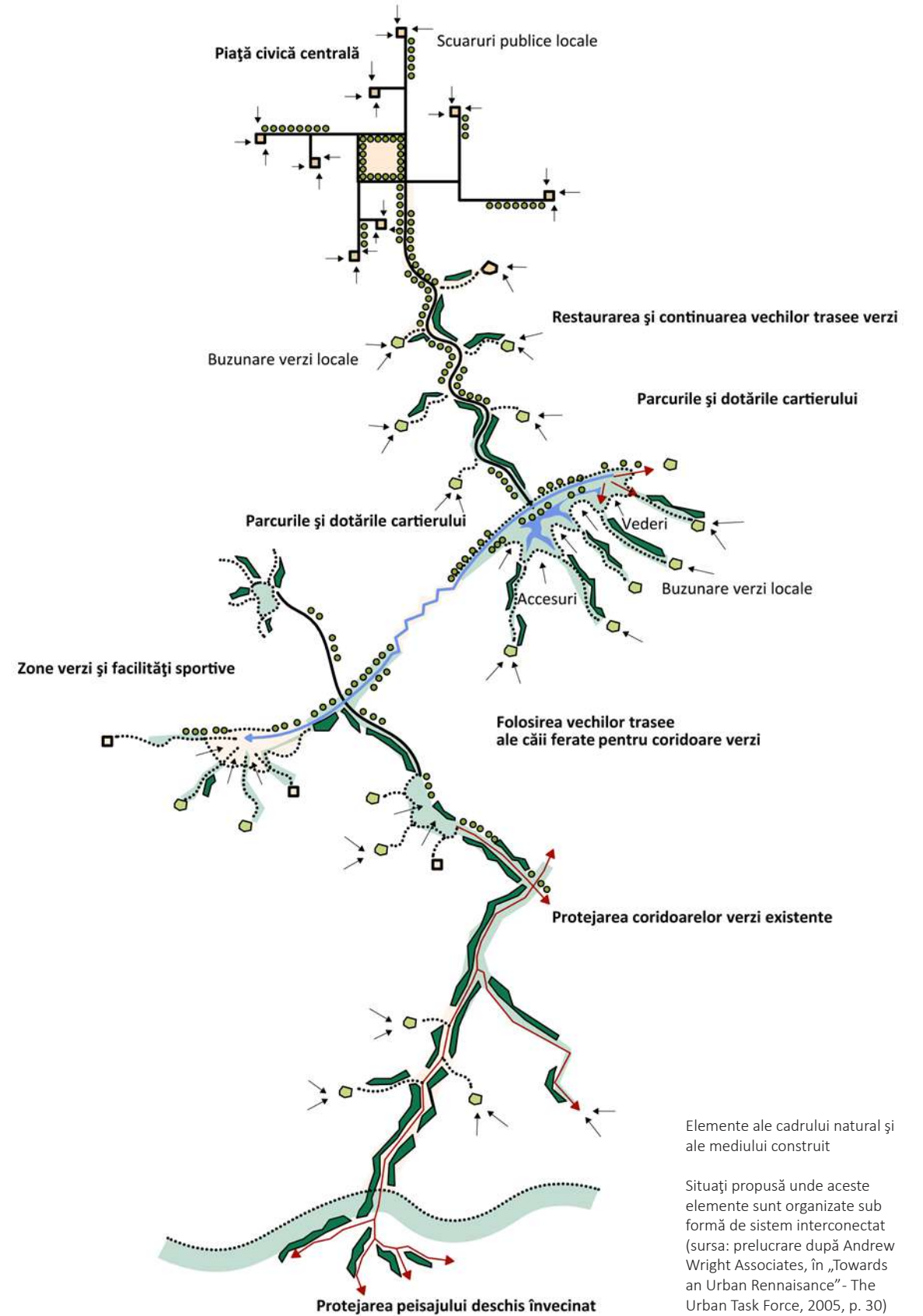


Asigurarea coridoarelor verzi
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 295)



Elemente ale cadrului natural și ale mediului construit

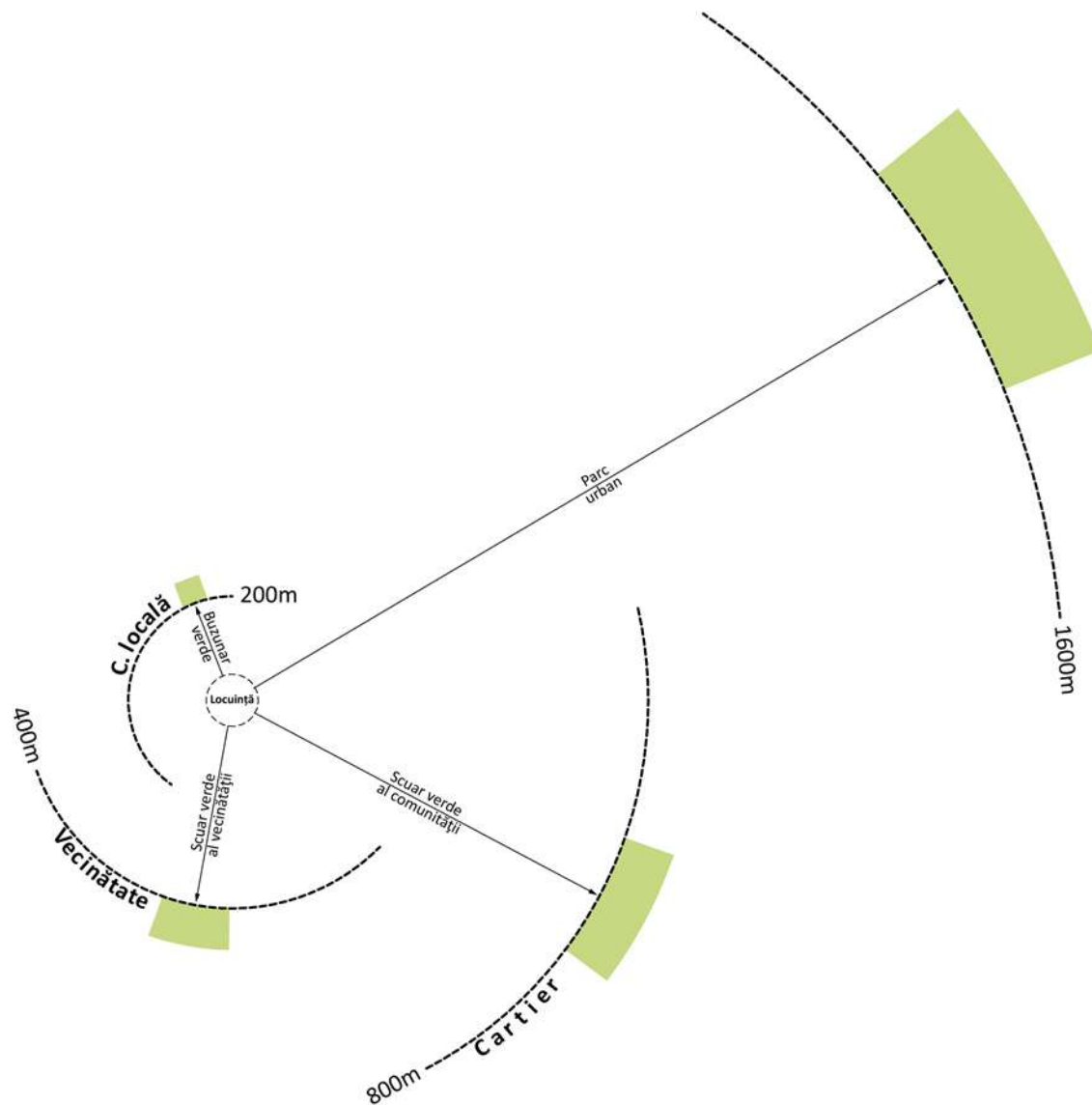
Situați existentă tipică unde aceste elemente sunt dispuse izolat sau doar parțial conectate (sursa: prelucrare după Andrew Wright Associates, în „Towards an Urban Renaissance”- The Urban Task Force, 2005, p. 30)



Elemente ale cadrului natural și ale mediului construit

Situați propusă unde aceste elemente sunt organizate sub formă de sistem interconectat (sursa: prelucrare după Andrew Wright Associates, în „Towards an Urban Renaissance”- The Urban Task Force, 2005, p. 30)

- „Buzunar” verde - la maxim 200 m față de locuință; S = 0,01ha – 1ha
- Suar verde al „vecinătății” - la maxim 400 m față de locuință; S = 1ha – 6 ha
- Suar verde al „comunității” - la maxim 800 m față de locuință; S = 6ha – 8ha
- Parc urban - la maxim 1600 m față de locuință; S = 18ha – 200ha
- Parc natural / parc pădure - la maxim 3200 m față de locuință; S > 200ha



Disponerea tipologiilor de spații verzi publice în relație cu formele de organizare ale mediului construit al cartierului (sursa: autorii)

Sistem verde integrat - Asigurarea zonelor verzi și coridoarelor verzi¹

- Zonele verzi – măresc lizibilitatea unei zone și contribuie la varietatea de utilizări a spațiului public.
- Susțin partea biotică și dotările publice.
- Este de preferat ca aceste zone să fie cât mai conectate posibil.

Componentele sistemului verde integrat

Aceste elemente constitutive se pot clasifica în 2 mari categorii:

1. Coridoarele ecologice
2. Diverse tipologii de spații verzi publice

Coridoarele ecologice pot fi configurate în mod curent folosind diverse elemente ce se regăsesc în cadrul țesutului urban existent în cadrul cartierelor compuse din mari ansambluri de locuit după cum urmează:

a) în lungul circulațiilor de tip străzi de Categoria I (magistrale) și Categoria II (de legătură) având în vedere faptul că în aceste zone există o distanță suficient de mare pentru o reorganizare a profilului stradal astfel încât în cadrul acestuia să apară elemente noi ecologice pentru susținerea statului de coridor ecologic pentru traseul respectiv:

- arbori de aliniament dispuși în mai multe șiruri;
- suprafețe verzi cu rol de biofiltru dispuse în lungul circulațiilor;
- diverse petice de habitat spontan apărute în lungul circulațiilor;

b) în lungul elementelor naturale liniare: cursuri de apă, canale, văi torențiale pluviale, petice de habitat etc.

c) trasee proiectate pentru a realiza articularea diverselor coridoare existente sau pentru a asigura diverse legături ale sistemului verde integrat din zonă.

Tipologiile de spații verzi se pot clasifica ierarhic pornind de la buzunarul verde cu diverse funcțiuni aflat în imediata proximitate a fiecărei locuințe și până la tipologia de parc natural - parc pădure.

Pentru asigurarea unui confort urban crescut se urmărește asigurarea accesibilității fiecărei locuințe către toate aceste tipologii de spații verzi organizate cu diverse funcțiuni folosind relațiile miniale ideale spațiale dintre fiecare locuință și fiecare tipologie de spațiu verde.

În vederea regenerării urbane ale zonelor organizate din mari ansambluri de locuit se impune un studiu preliminar al situației existente a spațiilor verzi și organizarea sistemului verde integrat utilizând considerentele enunțate mai sus.

¹ Lewis, Sally, Front to Back – A design agenda for urban housing, Elsevier, Architectural Press, 2005, p. 52



Buzunar verde / Loc de joacă pentru copii



Fâșie verde



Scuar verde



Grădină



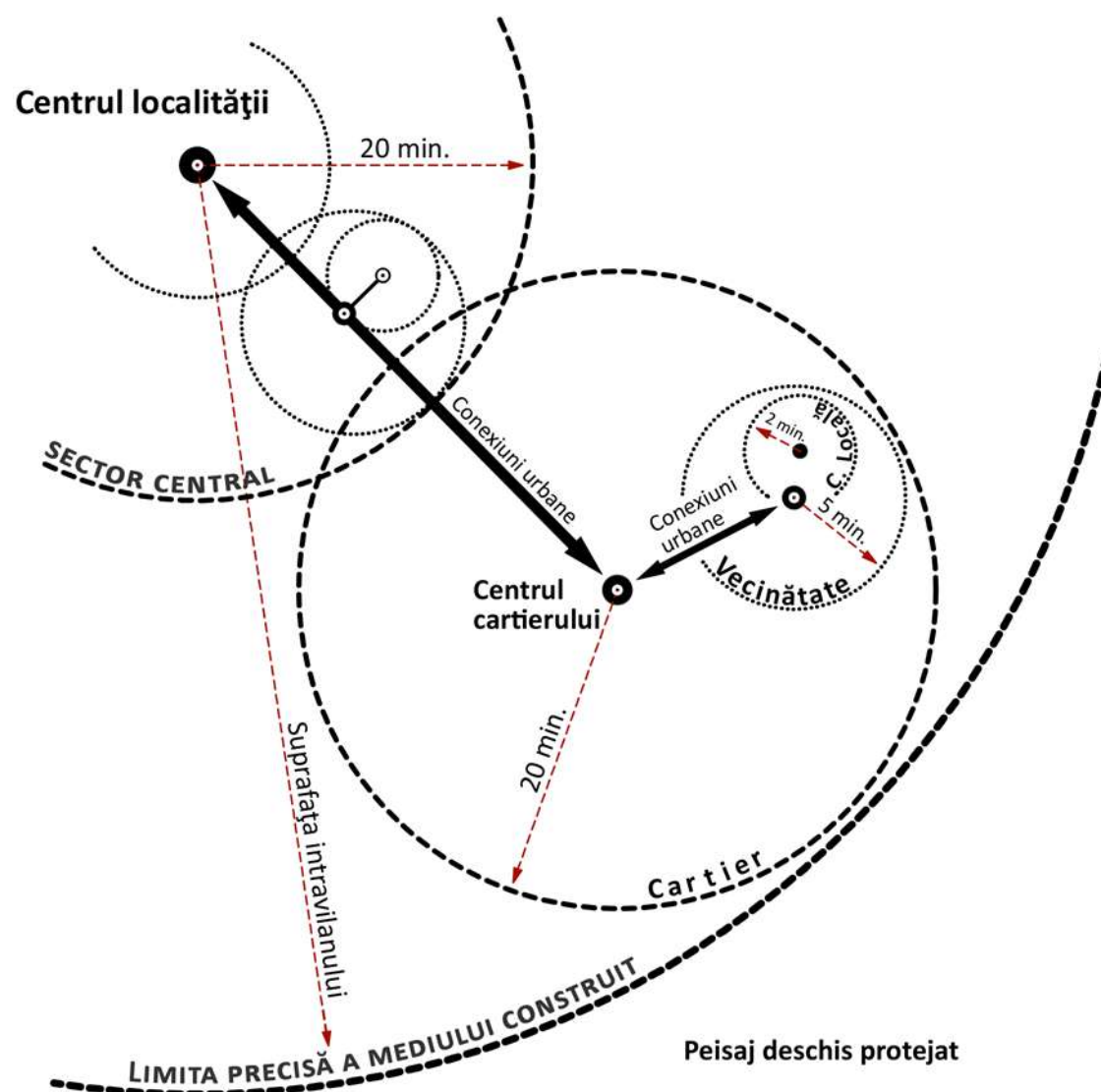
Parc



Pădure - parc

Exemple de tipologii ale spațiilor verzi publice
(sursa: autorii, surse internet)

Scara ierarhică a comunităților urbane		Locuitori
Localitate urbană		> 50 000
Cartier		25 000 - 50 000
Unitate de vecinătate		5 000 - 10 000
Comunitate urbană locală		2 000 - 3 000



Schema structurii ierarhice a comunităților urbane
(sursa: prelucrare după Andrew Wright Associates,
în „Towards an Urban Renaissance” - The Urban Task Force, 2005, p. 27)

4.2. Etapa 2. Reorganizarea structurală a cartierului

Deși cuantificată ca etapa numărul 2 din acest ghid, acest pas trebuie realizat concomitent cu Etapa numărul 1 - Organizarea sistemului verde integrat, având în vedere că au efecte complementare constitutive pentru crearea unui mediu urban de calitate.

Acestă reorganizare poate să fie influențată și de sistemul de transport în comun existent în oraș - de cele mai multe ori reorganizarea se articulează la acest sistem optimizându-l. Un transport în comun eficient, sigur, modern, ecologic sunt coordonate determinate pentru confortul urban și pentru o calitate bună a vieții.

Marile ansambluri de locuit construite în perioada analizată au fost compuse sub formă de cartiere. Aceste cartiere (raioane) au fost structurate prin agregarea mai multor microraiioane. Aceste microraiioane sunt foarte asemănătoare ca și concept și organizare cu unitățile de vecinătate definite la începutul secolului XX de Clarence Perry, care ar fi forma de bază pentru organizarea mediului construit în societățile cu tradiție în economia de piață.

Astfel, în organizarea cartierelor se regăsesc în mod curent unități de învățământ de diverse tipologii ce susțin locuirea: grădinițe, școli primare și gimnaziale, licee. Se mai disting în cadrul organizărilor centrele cartierelor și în unele cazuri dotări suplimentare pentru cultură și petrecerea timpului liber - în proporții insuficiente.

În mare parte determinarea necesarului de dotări a fost realizat centralizat și neflexibil, diversele dotări concepute în urmă cu peste 50 de ani fiind uzate atât moral cât și fizic. Acest necesar de dotări era determinat în funcție de numărul populației preconizate în acea perioadă, normat la un anumit standard al vremii ce în prezent nu mai este considerat că ar produce un confort urban deosebit. Un alt aspect problematic este cel al necesarului de parcuri și al modului de deplasare sub care a fost conceput mediul construit al acestor zone.

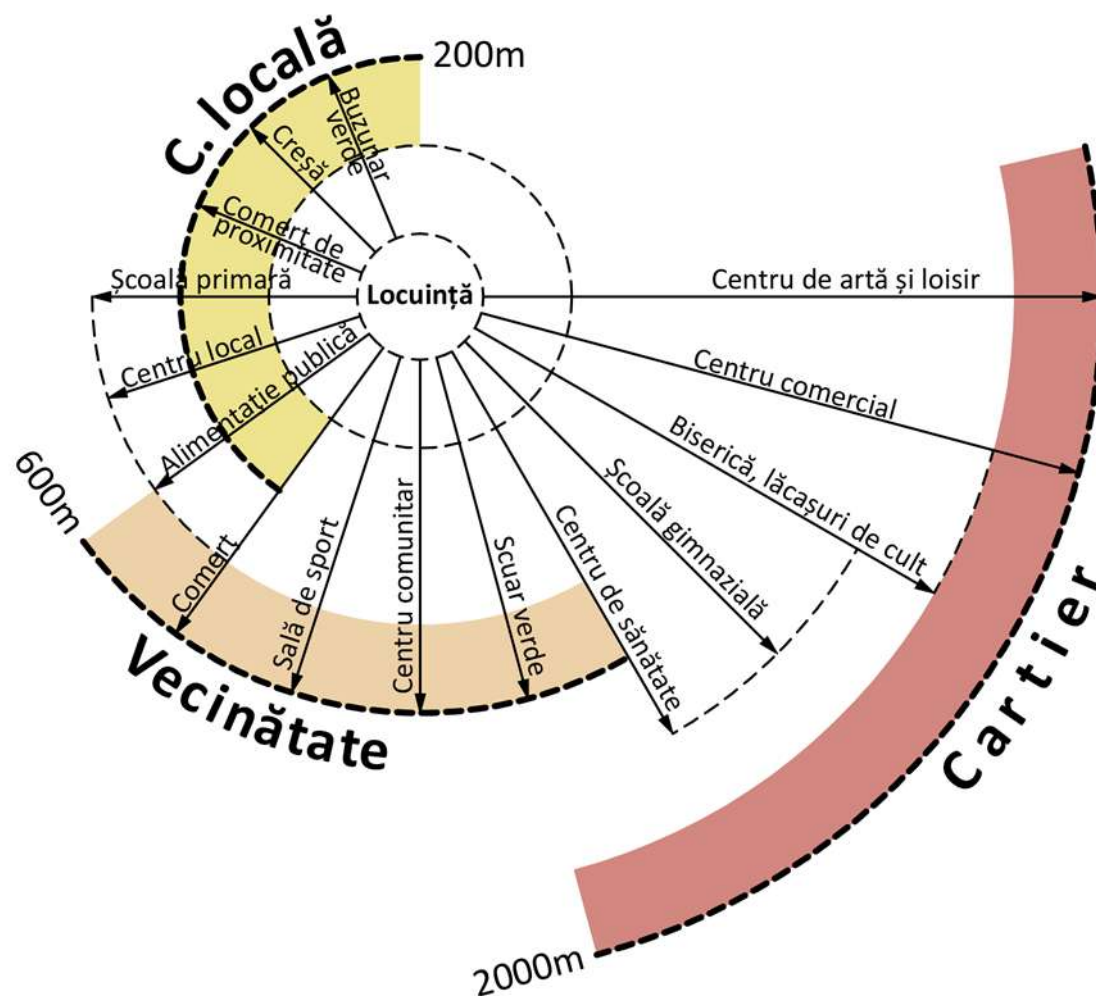
Un alt neajuns este forma generală de urbanism deschis promovată în organizarea acestor mari ansambluri, urbanism deschis ce promovează o relație imprecisă cu spațiul public, ce duce la confuzie și un mediu urban public de slabă calitate.

Pentru o regenerare urbană cu efecte pozitive și însemnate asupra confortului urban și pentru o îmbunătățire a calității vieții se impune aplicarea unor schimbări structurale fundamentale și în aceste părți mari ale orașului.

O schimbare semnificativă, dar posibilă ar fi regândirea acestor organizări la scara pietonului. Acest lucru are implicații fundamentale cu privire la organizarea efectivă a cartierului. Miza este cea ecologică și nu în ultimul

	Dotare necesară	Nr. populație
2 - 6 km. Cartier	Centru sportiv	25 000 - 40 000
	Centru de cartier	25 000 - 40 000
	Biblioteca (mediatecă)	12 000 - 30 000
	Centru de sănătate	9 000 - 12 000
400 - 600 m. Unitate de vecinătate	Spații birouri comunitate	7 500
	Centru comunitar	7 000 - 15 000
	Alimentație publică	5 000 - 7 000
	Administrație locală	5 000 - 10 000
150 - 250 m. Comunități locale	Școală primară	2 500 - 4 000
	Medic de familie	2 500 - 3 000
	Comerț de proximitate	2 000 - 5 000

Acest tabel are rol orientativ bazat pe zone urbane la scara orașului. Numărul populației corespunzătoare fiecărei dotări poate varia în funcție de condițiile locale ale fiecărei situații în parte.



Distribuția și necesarul de dotări din cadrul comunităților urbane (sursa: prelucrare după Andrew Wright Associates, în „Towards an Urban Renaissance” - The Urban Task Force, 2005, p. 7)

rând cea socială, având în vedere că mediul construit dezvoltat în aceste zone a fost criticat în multe și diverse lucrări de specialitate ca fiind unul ce a contribuit și contribuie la o stare generală de incertitudine cu privire la lizibilitatea urbană și un mediu ce permit ca manifestările antisociale să nu fie îngădite.

Astfel, sunt propuse următoarele elemente ierarhice în structura generală a cartierului, elemente ce se pot manifesta prin diverse elemente fizice urbane:

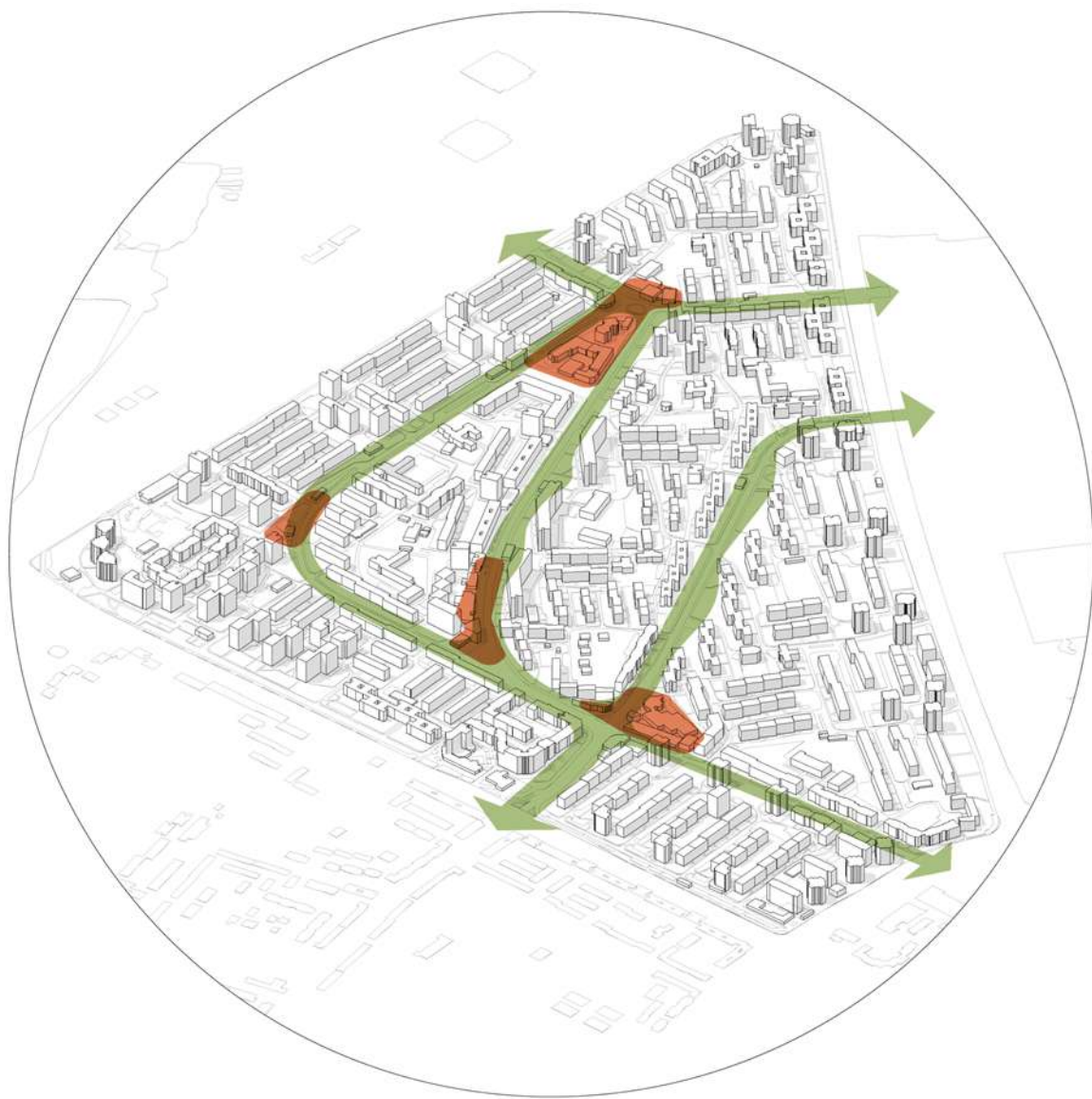
- cartierul poate să fie structurat din câteva unități de vecinătate determinate de accesibilitatea pietonală a maximum 5 minute de mers pe jos, ceea ce impune o structură organizată cu raza de aproximativ 400 de m. Această suprafață contribuie semnificativ la o abordare din perspectiva pietonului și la scara deplasării pietonale. Se poate ca în unele cazuri această unitate de vecinătate să coincidă cu suprafața vechiului microraiou sau 2 astfel de vecinătăți să corespundă unui microraiou.
- o unitate de vecinătate poate fi organizată prin agregarea câtorva comunități urbane locale cuprinse între 2000 și 3000 de persoane.
- o comunitate locală poate fi compusă fizic din agregarea câtorva noi configurații de "insule urbane", care ar fi unitatea fizică urbană de bază în vederea realizării unui nou mediu construit cu alte valențe față de cel existent.

În vederea stabilirii unităților de vecinătate, pe lângă centrele principale ale cartierului se pot identifica noi zone amplasate în puncte strategice ale configurației urbane, astfel dispuse încât să asigure accesibilitate pietonală tuturor rezidenților deserviți - distanță de maxim 400 m (5 minute de mers pe jos) de la locuință la nucleul de dotări.

Pentru verificarea sau propunerea unor noi dotări de proximitate se pot folosi coordonatele alăturate, unde în funcție de structura organizatorică vizată sunt comasate un necesar de dotări ce contribuie la independența relativă a fiecărei zone și la diminuarea necesității deplasării cu mijloace de transport personale.

Elementele generale ierarhice, comunitățile urbane locale, unitățile de vecinătate, cartierul, sunt toate organizări fizice precise ce permit o structură ierarhică nuanțată a comunităților locale: comunitatea locală, comunitatea unității de vecinătate și comunitatea cartierului.

Aspectele ecologice ale acestui tip de structurare organizatorică sunt evidențiate de conceperea organizării pornind de la scara pietonului și accesibilitate, un transport comun eficient, toate articulate la un sistem verde integrat structurat din multitudinea de tipologii ierarhice ale unităților spațiale enunțate ale spațiilor verzi publice.



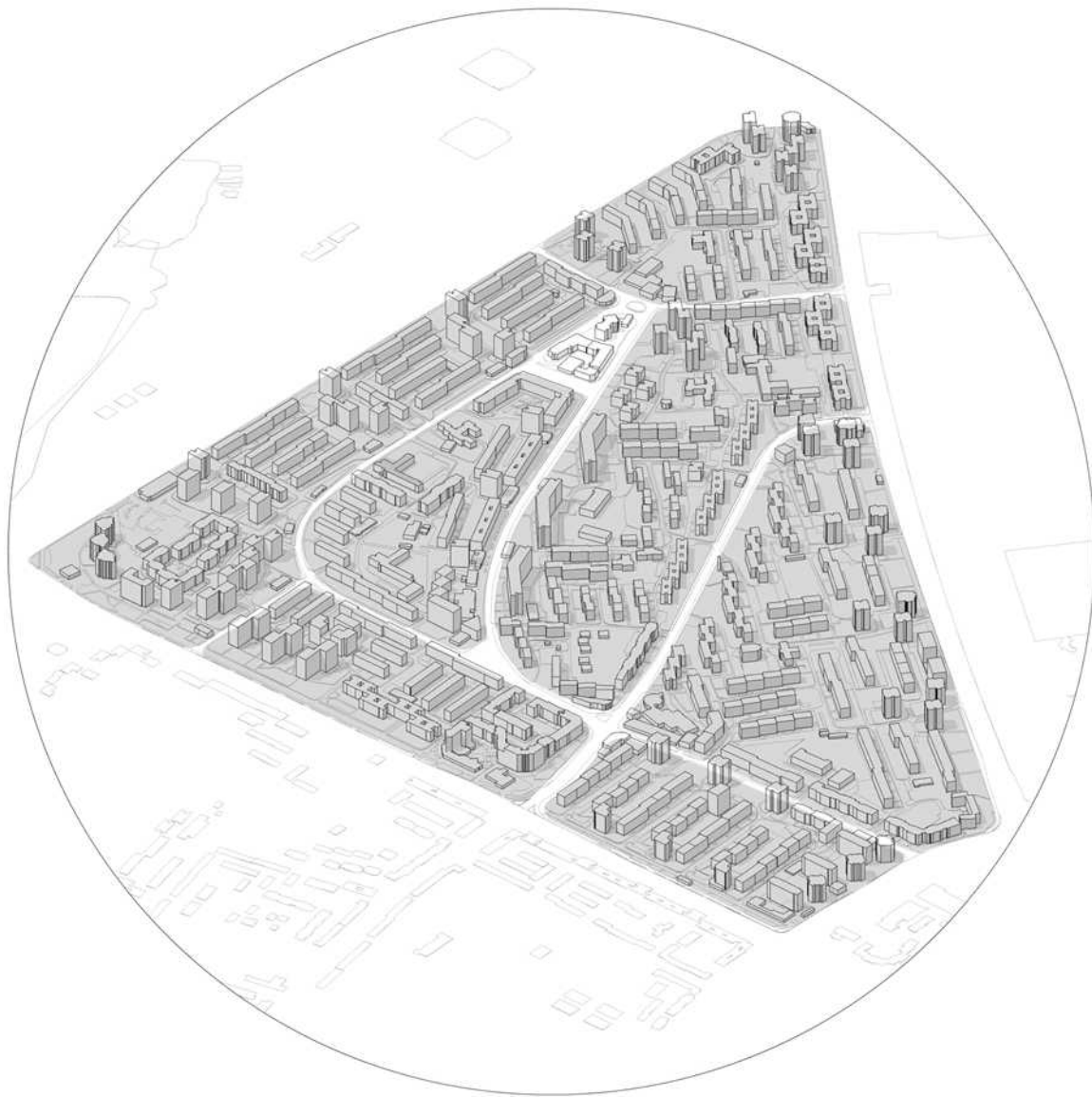
Identificarea unor zone de dotări la nivelul cartierului
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 297)

4.3. Etapa 3. Configurarea unor noi insule urbane

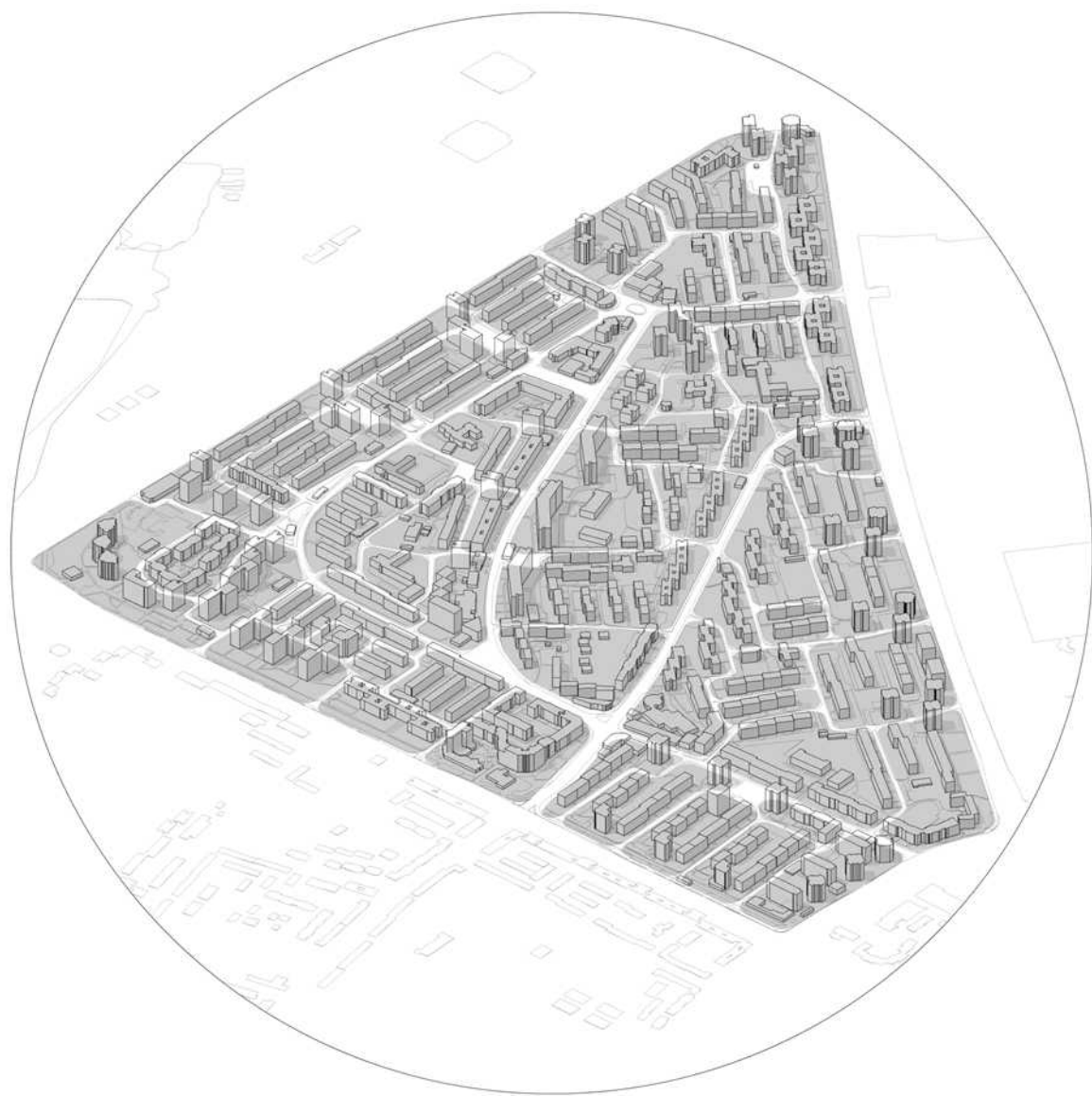
Această etapă implică în primă fază analiza lizibilității existente la nivelul cartierului. În mare parte cartierul este perceput ca fiind format din câteva suprafețe mari ocupate de clădiri de locuit și dotări, iar spațiul dintre clădiri se prezintă, în majoritatea cazurilor, fără identitate. Sunt caracteristici ce se pot identifica în structurile marilor ansambluri de locuit aproape în orice situație.

A doua fază a acestei etape implică structurarea noilor insule urbane. Elementul de insulă urbană este determinant în ierarhizarea spațiului având în vedere că prin intermediul acestei configurații se face cel mai ușor distincția între spațiul public și cel privat - separare indispensabilă în structurile cu un confort urban ridicat

În cadrul vechilor configurații socialiste se pot organiza astfel de insule urbane folosind diverse particularități și caracteristici ale fondului construit existent.



Analiza lizibilității existente
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 299)



Configurarea unor noi insule urbane
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 301)



Crearea unor noi centre secundare
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 303)

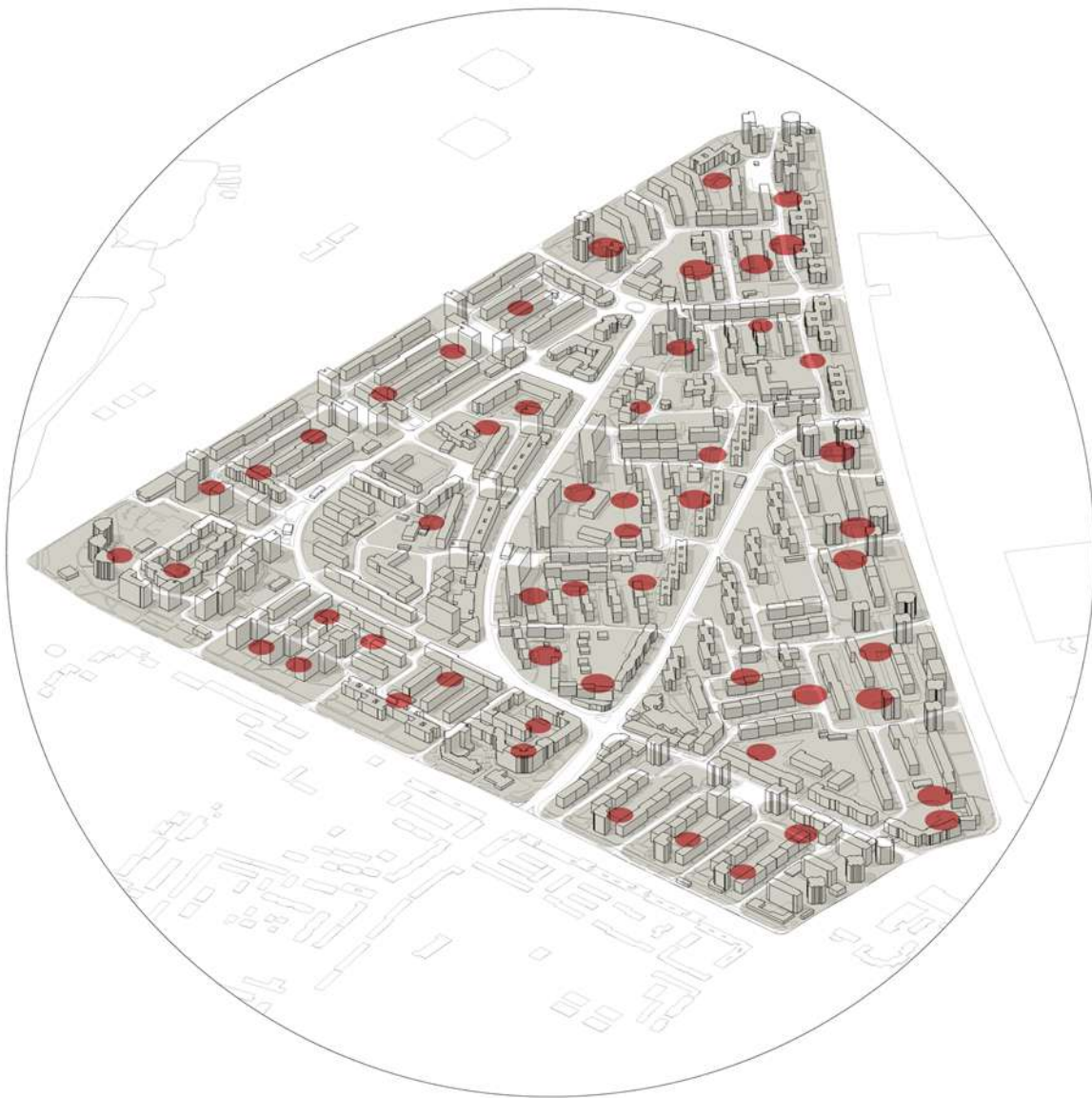
4.4. Etapa 4. Structurarea și organizarea spațiului determinat de noile insule urbane

Această structurare se face prin crearea de noi centre secundare și organizarea spațiului privat al insulei urbane.

De asemenea în această etapă poate fi inclusă reorganizarea spațiilor străzilor de diferite categorii.

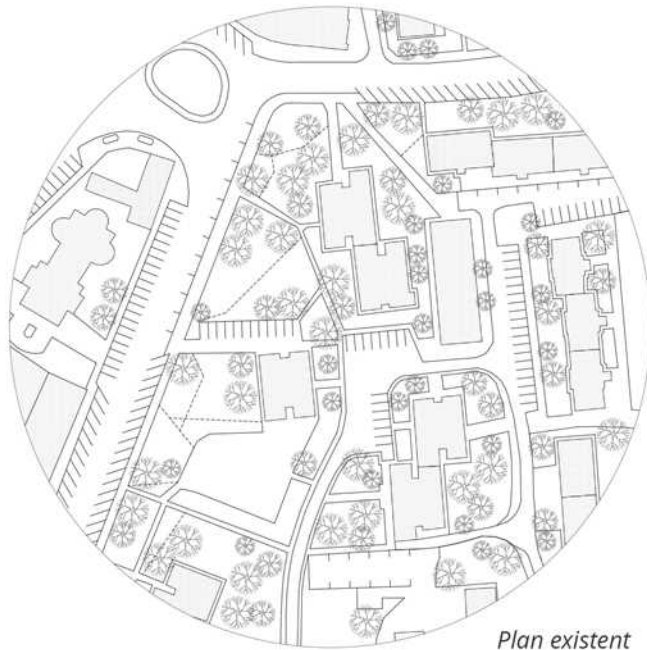
Structurarea spațiului public are în vedere obținerea unor comunități rezidențiale cu dimensiuni raportate la scara omului, pietonale. Spațiul rezultat între noile configurații de tip insulă urbană este spațiul public (stradă, scuar mineral, scuar verde) - în cadrul acestui sistem de spații publice se pot identifica zone mai ample, strategic amplasate ce pot deveni noi centre secundare ale zonelor respective (reprezentate cu portocaliu), cu raza de influență de maxim 200 m până la cea mai îndepărtată locuință. Ele pot intra în compoziție cu dotările educaționale din zonă (reprezentate cu roșu) - spațiile sportive ale școlilor pot fi folosite de comunitățile învecinate în afara programului de școală. În interiorul insulelor urbane este prevăzut spațiul privat al rezidenților din insula urbană respectivă, unde comunitatea este cea a vecinilor, spațiu exterior respectiv fiind raportat la activitățile de la nivelul comunității imediate.

Toate aceste coordonate structurale majore își regăsesc corespondența în organizarea spațiilor publice sub diferite forme folosind elemente contemporane cu privire la sistemele constructive de detaliu, pavaje, mobilier urban, vegetație plantată etc.

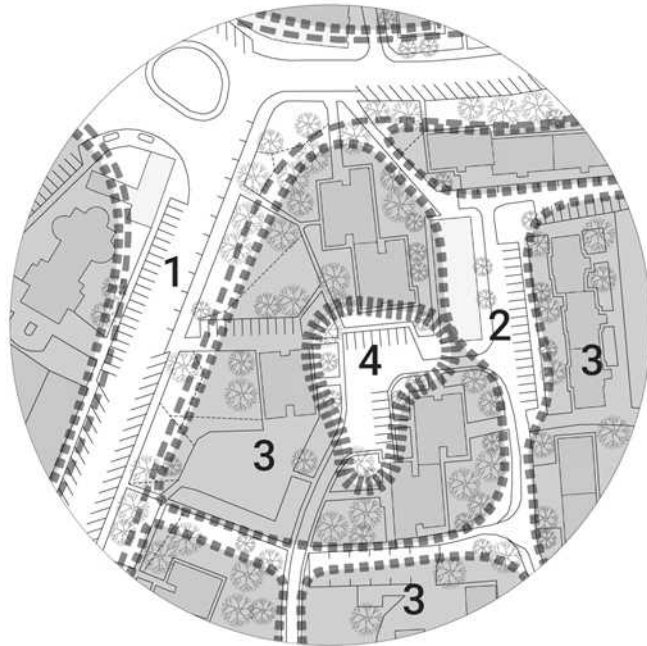


Spațiul privat
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 305)

Analiza situației existente și propunerea de spații urbane ierarhizate
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 310, p. 311, p. 313)

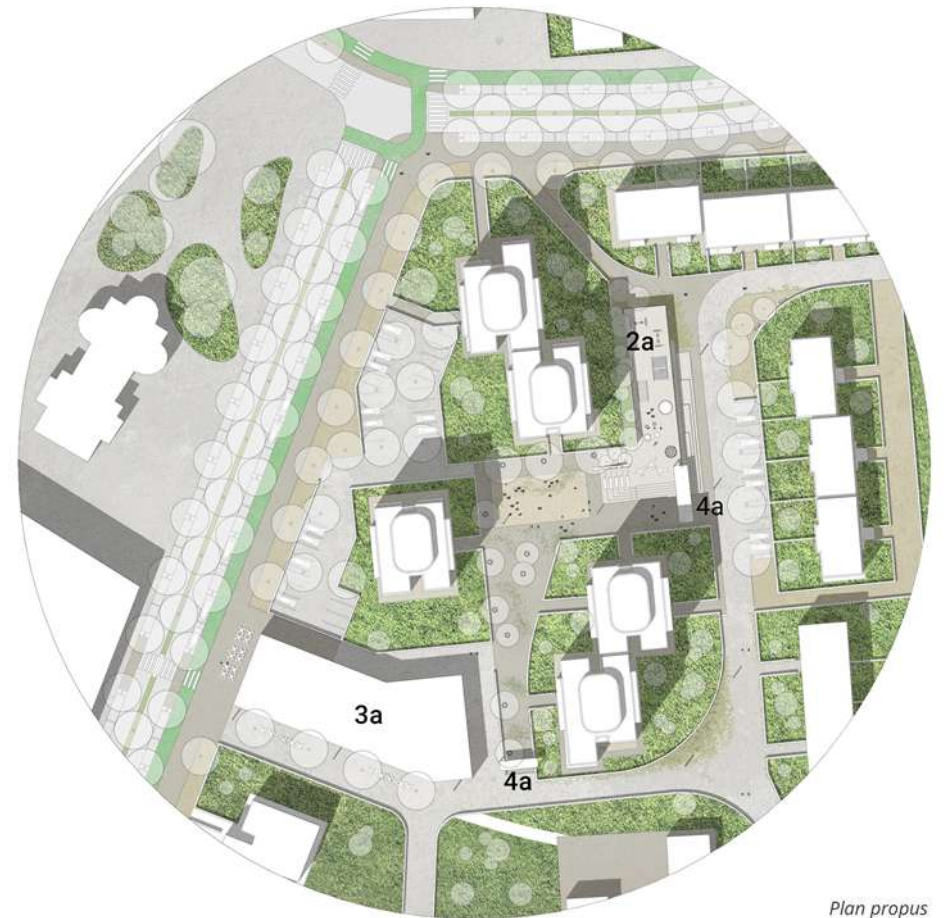


Plan existent



IERARHIZAREA SPAȚIILOR DESCHISE

1. Coridor ecologic - spațiu verde public
2. Spațiu public de tip "shared space"
- 2a. Loc de joacă pentru copii peste punctul termic existent (dezafectat)
3. Zona perimetrală construită a insulei urbane (clădiri, parcuri)
- 3a. Clădire multifuncțională nouă - parter comercial și parcuri la etaje și subteran
4. Zona privată a insulei urbane
- 4a. Pergolă intrare în interiorul insulei urbane - marcare zonă privată rezidenți



Plan propus

La scara insulelor urbane nou constituite se pot evidenția elementele constitutive ale regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuit după cum urmează:

Spațiu verde public

- cu toate tipologiile sale menționate la etapa organizării sistemului verde integrat;

Spațiu de tip străzi de diferite categorii

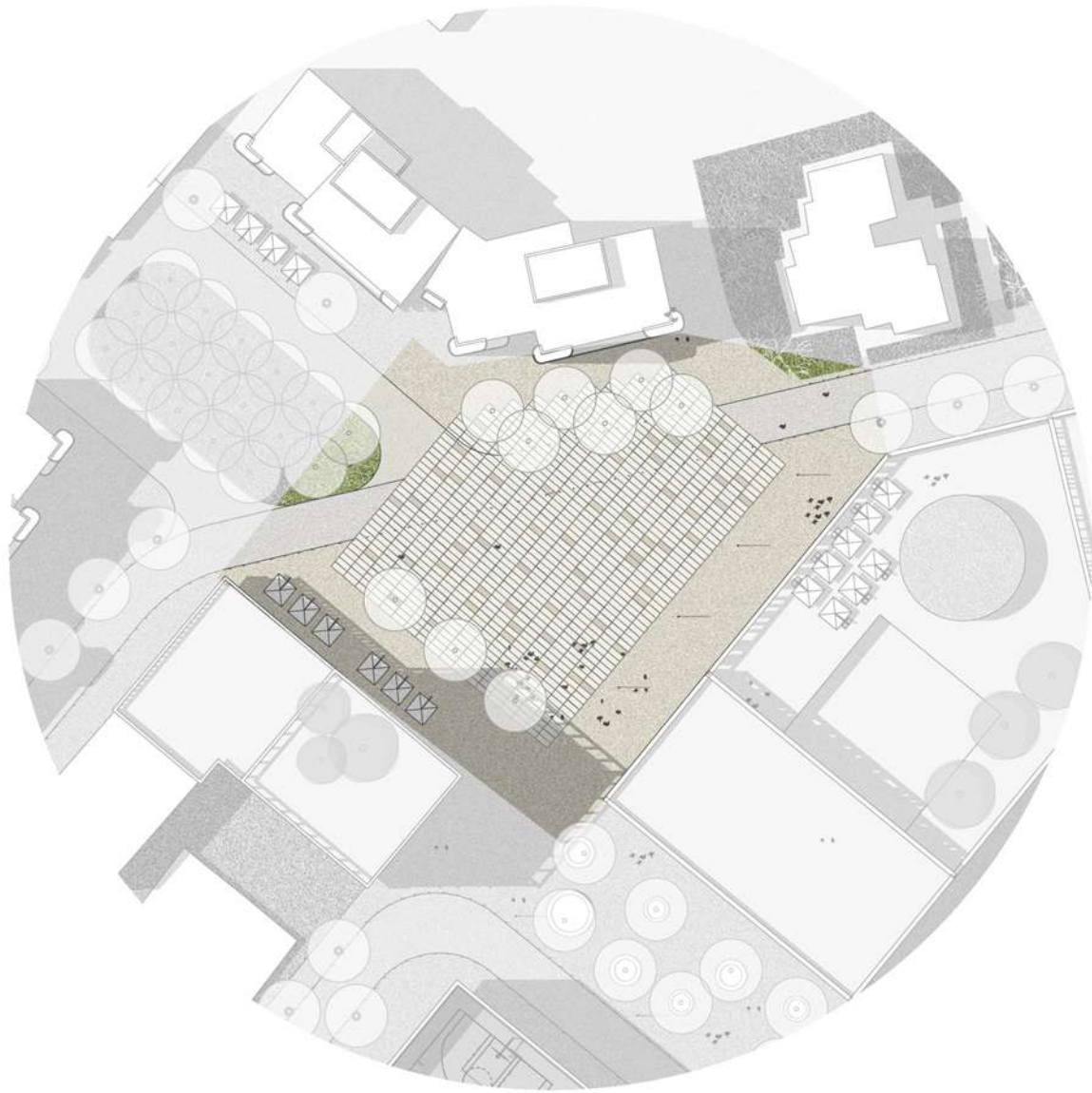
- se vor detalia în cele ce urmează;

Scuar la nivelul cartierului (Piață civică)

Scuar public al comunității locale

Spațiu privat al insulei urbane

Aceste elemente, în urma restructurării prin PUZ-uri de Regenerare urbană, pot constitui proiecte separate de revitalizare racordate la sistemul general de reorganizare propus la nivelul cartierului, urmând o direcție generală cu un scenariu de viitor ce urmărește realizarea unui mediu construit sustenabil, cu relevanță atât pentru prezent cât și pentru viitor.



Exemplu de propunere pentru
Scur la nivelul cartierului (Piață civică)
Cartier Tomis III, Municipiu Constanța
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 359)





Exemplu de propunere pentru
Suar public al comunității locale
"Piața Nufărului", Cartier Tomis Nord, Municipiu Constanța
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 321, p. 327)





Exemplu de propunere pentru
Zona privată a insulei urbane
Cartier Tomis Nord, Municipiu Constanța
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 311, p. 317)





Exemple de mobilier urban
(sursa: autorii, surse internet)



Panouri pentru afișaj



Sisteme pentru orientare



Macheta orașului/cartierului



Corpuri de iluminat stradal



Corpuri de iluminat stradal



Corpuri de iluminat pietonal



Iluminat arhitectural

Exemple de mobilier urban
(sursa: autorii, surse internet)



Dale tactile pentru ghidare și orientare nevăzători



Pavaj din dale piatră înierbate



Pavaje din dale piatră andezit



Dale tactile pentru ghidare și orientare nevăzători



Pardoseală din beton dezactivat



Pavaje din dale piatră granit

Exemple de finisaje pavaje
(sursa: autorii, surse internet)

Spații de tip străzi

O mare parte a sistemului de circulații prevăzut în cadrul organizării marilor ansambluri de locuit este tributar tipologiilor consacrate ale urbanismului deschis: câteva artere majore de circulație proiectate pentru viteze mult prea mari pentru interiorul orașelor și multe alei sinuoase și agabaritice ce completează restul sistemului.

Și în acest caz influența Cartei de la Atena din anii '30 este evidentă: circulații segregate; căi de circulație separate pentru automobil și alte căi pentru pietoni. Această segregare produce adevărate rupturi ale țesutului urban și de scară. Prioritatea inițială sub care au fost concepute căile de circulație din aceste zone pune pe primul loc deplasarea cu automobilul.

Această ierarhie a priorităților trebuie schimbată nu doar declarativ ci prin inițiative radicale care să producă o schimbare imediată de paradigmă. Țara noastră suferă la acest capitol promovând în continuare niște coordonate care nu sunt suficiente pentru schimbările reale, radicale și necesare ce ar trebui să se îndeplinească la acest capitol.

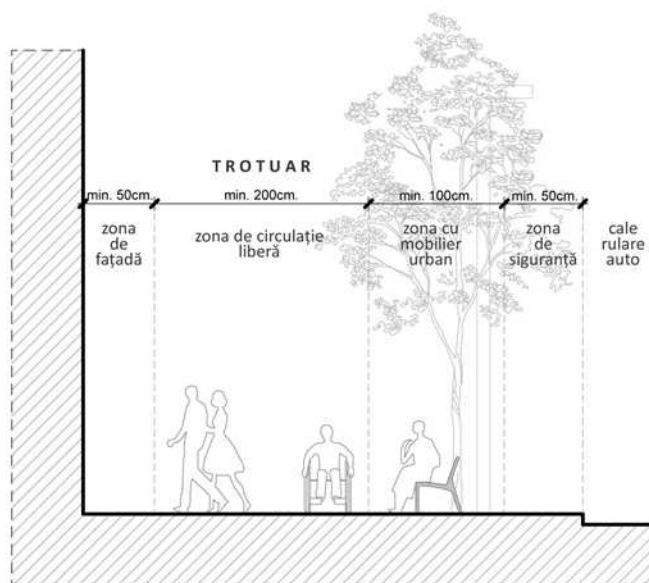
**Prioritatea modului de deplasare în oraș este următoarea:
pieton, biciclist, transport în comun, autovehicul personal.**

Având în vedere această ierarhie deciziile luate cu privire la mobilitatea în oraș trebuie îndreptate spre radicalizarea intervențiilor chiar dacă la început ar produce un oarecare disconfort participanților la trafic:

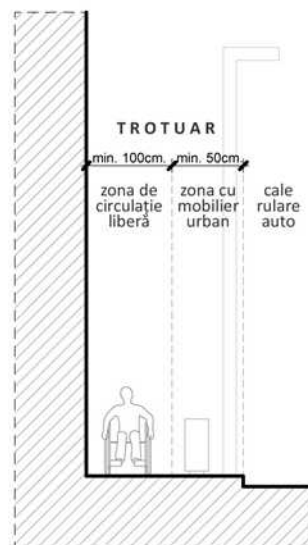
- benzi dedicate pentru transportul în comun continue dintr-o parte în alta a orașului;
- piste de biciclete continue dintr-o parte în alta a orașului - pot să apară eliminând câte o bandă de circulație auto;
- folosirea căii ferate pentru transport în comun tip tren metropolitan;
- în cazul în care există tramvai în oraș, transformarea traseului de tramvai în traseu dedicat.

Mai jos sunt o serie de caracteristici ce reprezintă măsuri de bază în vederea obținerii unei străzi orientate către pietoni:

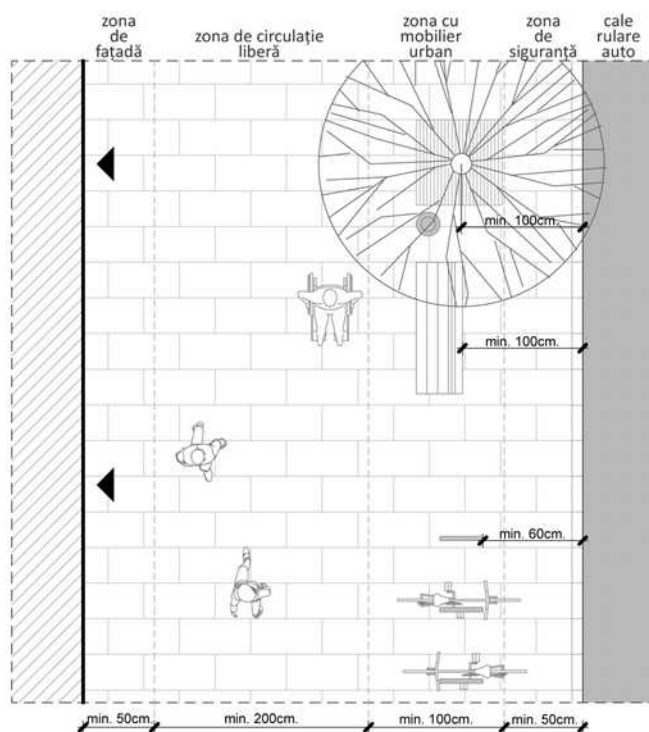
- *O tramă a străzilor sub formă de rețea conectată;*
- *Limita activă a insulei urbane;*
- *Spații urbane „închise”;*
- *Facilități / activități pietonale.*



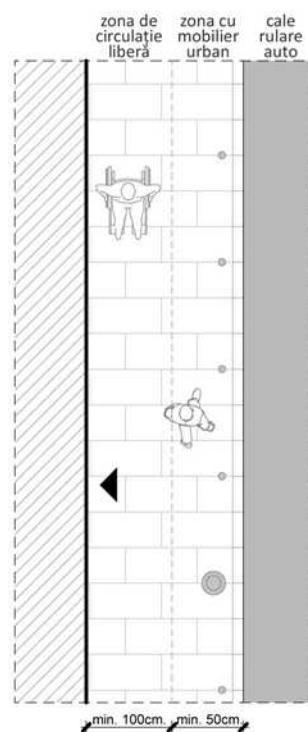
FUNCȚIONALITATE TROTUAR
după London Streetscape Guidance: ediția 2016



MINIM ABSOLUT AL ZONEI DE CIRCULAȚIE
după London Streetscape Guidance: ediția 2016



FUNCȚIONALITATE TROTUAR
după London Streetscape Guidance: ediția 2016



MINIM ABSOLUT AL ZONEI DE CIRCULAȚIE
după London Streetscape Guidance: ediția 2016

Având în vedere necesitatea reconsiderării spațiului tuturor străzilor din marile ansambluri de locuit, mai jos sunt listate o serie de atribute pe care spațiul străzii poate să-l aibă în oraș¹:

- Străzile sunt spații publice

Străzile sunt de cele mai multe ori cele mai vitale dar sub-utilizate dintre spațiile publice ale orașului.
Modalități de abordare: canale pentru mișcare și spațiu public.

- Străzile bine configurate au implicații economice

Străzile posedă un mare potențial economic. Străzile configurate inteligent pot genera venituri mai mari decât dotările (comerț, servicii, alimentație publică etc.) și valori mai ridicate pentru proprietățile rezidențiale.

- Străzile pot fi schimbate

Multe străzi au fost configurate în perioade diferite ale istoriei și necesită a fi reconfigurate pentru a răspunde noilor necesități. Spațiul străzii poate fi de asemenea reutilizat cu scopuri diferite: bike sharing, calmarea traficului, zone de popas etc.

- Design pentru siguranță

Străzile necesită o abordare în vederea asigurării siguranței oamenilor aflați în diferite ipostaze: pieton, biciclist, conducător auto.

- Străzile sunt ecosisteme

Străzile ar trebui să fie configurate sub forma ecosistemelor unde sistemele construite se inter-relaționează cu sistemele naturale. (pavaje permeabile, vegetație sub diferite forme etc. – design sustenabil)

Conceptualizarea străzii ca spațiu (loc)²

- Minimizarea dominației auto și crearea de străzi sigure și atractive.
- Tratarea străzii ca spațiu pozitiv ce poate susține toate tipurile de utilizatori.
- Cheia pentru a obține o vecinătate 'prietenosă' cu pietonii este reducerea vitezei auto și recuperarea unei suprafețe mai mari pentru pietoni.
- Asigurarea de parcuri în stradă menține zona mai sigură și animată de activități.
- Caracterul străzii este dat și de: pavaj, iluminat, zone de stat, mobilier urban, copaci și zone plantate.
- Transformarea unei străzi într-un loc se poate face prin considerarea relației străzii cu clădirile ce o configurează.

¹ National Association of City Transportation Officials [NACTO], Urban Street Design Guide, Island Press – Washington, Covelo, London, 2013, p. 5

² Lewis, Sally, Front to Back – A design agenda for urban housing, Elsevier, Architectural Press, 2005, p. 53

În vederea creșterii calității spațiilor publice existente în cadrul cartierelor marilor ansambluri de locuințe colective, se impune reformarea amenajării funcționale a străzilor, aleilor și intersecțiilor din interiorul acestora. Reamenajarea acestora trebuie să se substituie principiilor actuale privind mobilitatea urbană sustenabilă, în acord cu directivele europene privind mobilitatea în cadrul orașelor durabile. Astfel structurarea lor funcțională și design-ul urban trebuie să răspundă unei ierarhii de utilizare a spațiului străzii ce atribuie întâietate pietonului, acesta fiind urmat de deplasarea velo, utilizarea transportului în comun și în ultimă instanță deplasarea cu automobilul personal.

Conform reglementărilor în vigoare¹, trama stradală existentă în interiorul localităților urbane este clasificată în patru categorii de importanță în raport cu intensitatea traficului și a funcției pe care o îndeplinesc în cadrul localității:

- Străzi de categoria I – magistrale;
- Străzi de categoria a II-a – de legătură;
- Străzi de categoria a III-a – colectoare;
- Străzi de categoria a IV-a – de folosință locală.

Funcțiile, dimensiunile și modul de realizare actuală a fiecărei categorii de străzi sunt cele prezentate mai jos. Conform acestor norme tehnice, străzile din localitățile urbane au următoarele funcții și caracteristici:

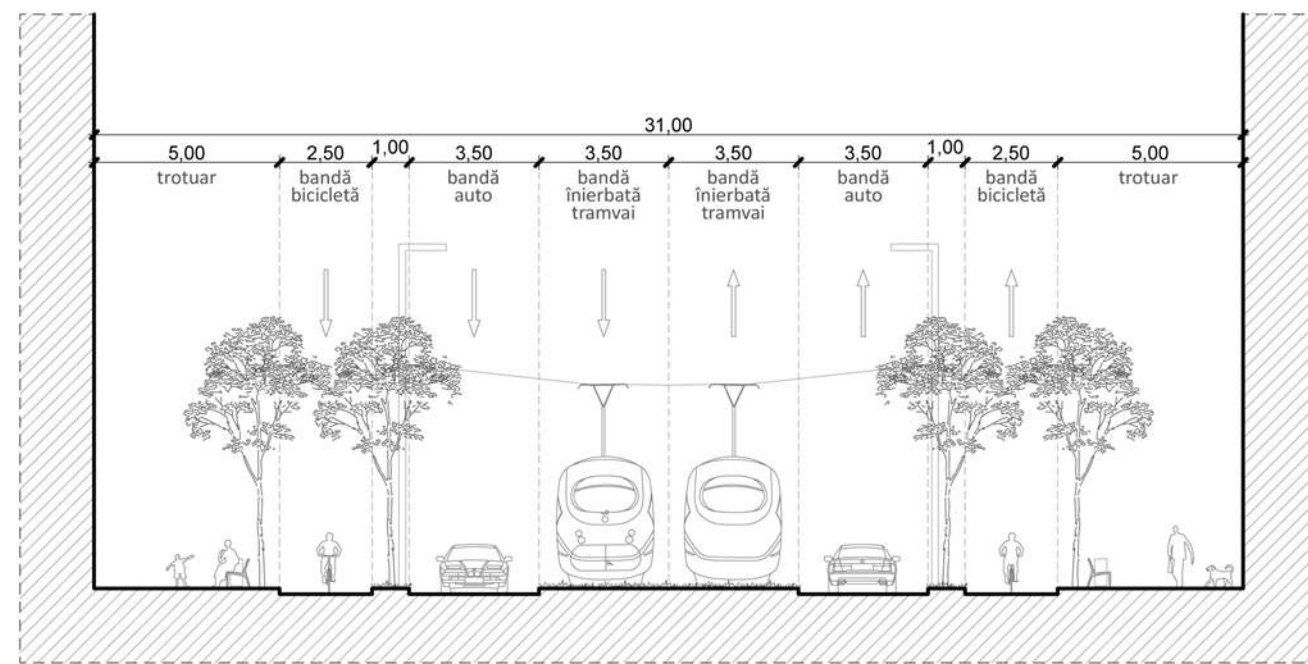
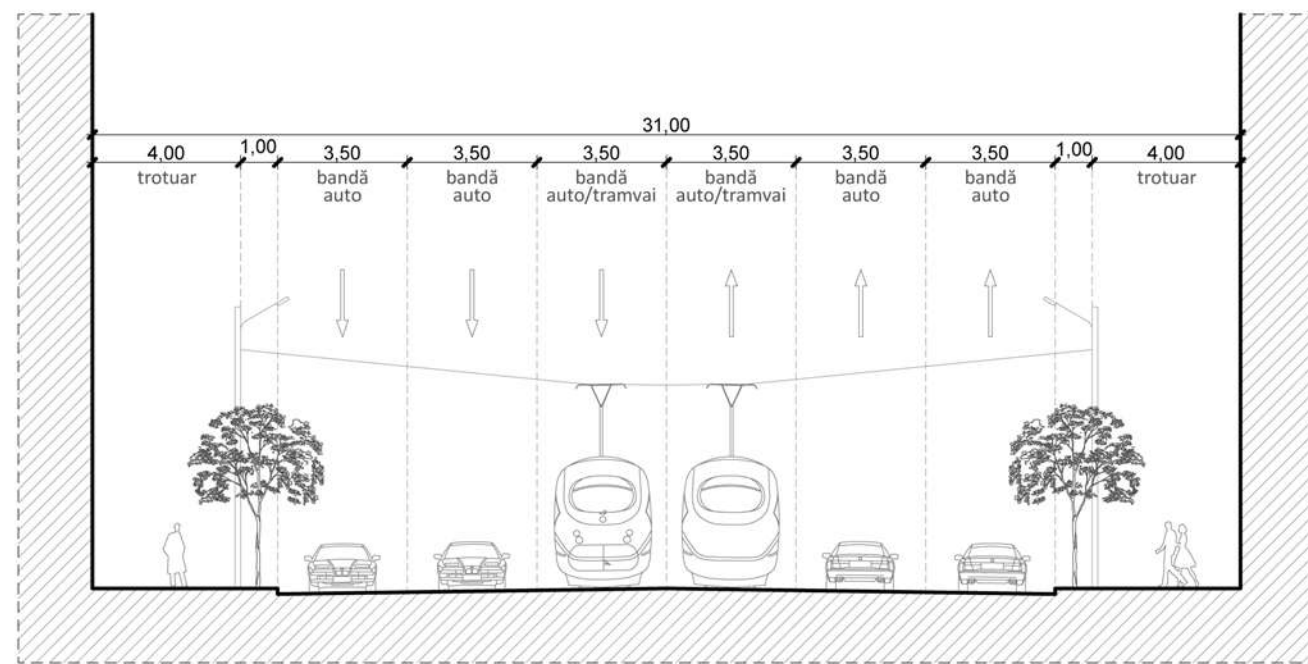
- Străzile de categoria I – magistrale – asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minimum 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- Străzile de categoria a II-a – de legătură – asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, având 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- Străzile de categoria a III-a – colectoare – preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;
- Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală – asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus.

Actualele norme și condiții tehnice de proiectare a străzilor din localitățile urbane condiționează funcționalitatea străzii - raportată la cele patru categorii de participanți la trafic (pieton, biciclist, transport în comun și automobil) – pentru asigurarea confortului automobilului, în detrimentul celorlaltor mijloace de deplasare. În consecință, funcțiunea actuală a străzilor urbane din interiorul cartierelor de locuințe colective se supune acestor norme tehnice, ceea ce duce la vicierea confortului locuitorilor, prin poluare și zgomot, și lipsa unei încurajări pentru folosirea unor mijloace de deplasare altele decât automobilul personal, mult mai viabile pe termen lung și mai nepoluante.

¹ Normele tehnice ce se aplică tuturor drumurilor publice din interiorul localităților urbane au fost elaborate în baza Ordinului nr. 49/1998, în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor.

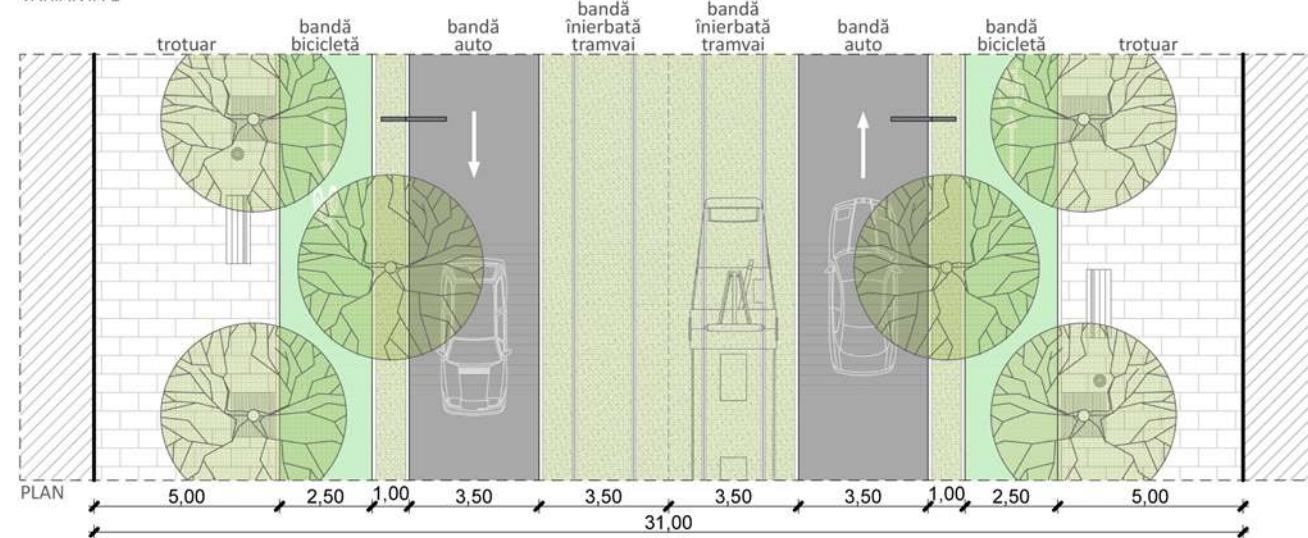
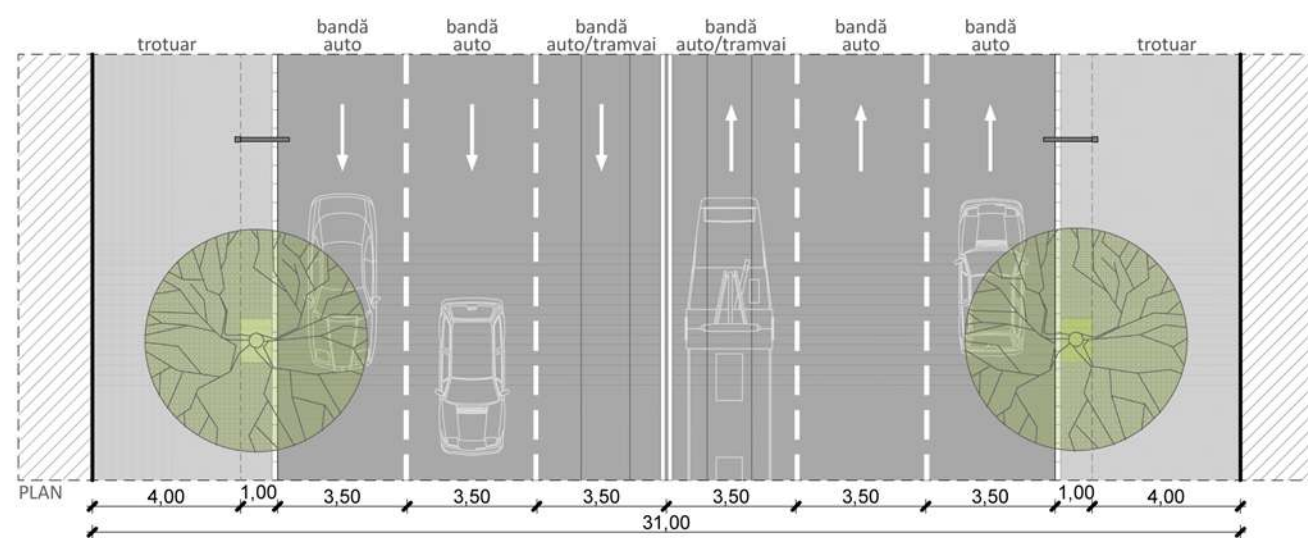
Astfel propunerile de mai jos propun o schimbare de paradigmă în ce privește amenajarea străzilor urbane din cadrul cartierelor de locuințe colective, în vederea asigurării de alternative de deplasare, confortabile și în siguranță. Pentru fiecare categorie de străzi reglementată prin normele tehnice în vigoare, s-a prevăzut o refuncționalizare a profilurilor acestora pentru a realiza o echitate între toți participanții la trafic și descurajarea deplasării cu automobilul personal.

Străzi categoria I – magistrale: unde este posibil, se propun realizarea de benzi dedicate transportului în comun (3,5 m lățime), prin marcarea benzilor acestora cu vopsele bicomponente culoarea roșie și restricționarea traficului general pe aceste benzi. Se impune realizarea de piste de biciclete (2,5 m lățime), delimitate fizic (fâșie 1 m lățime) de circulația automobilelor și marcarea acestora cu vopsele bicomponente culoarea verde.



PROFIL TRANSVERSAL

PROFIL TRANSVERSAL
VARIANTA 1



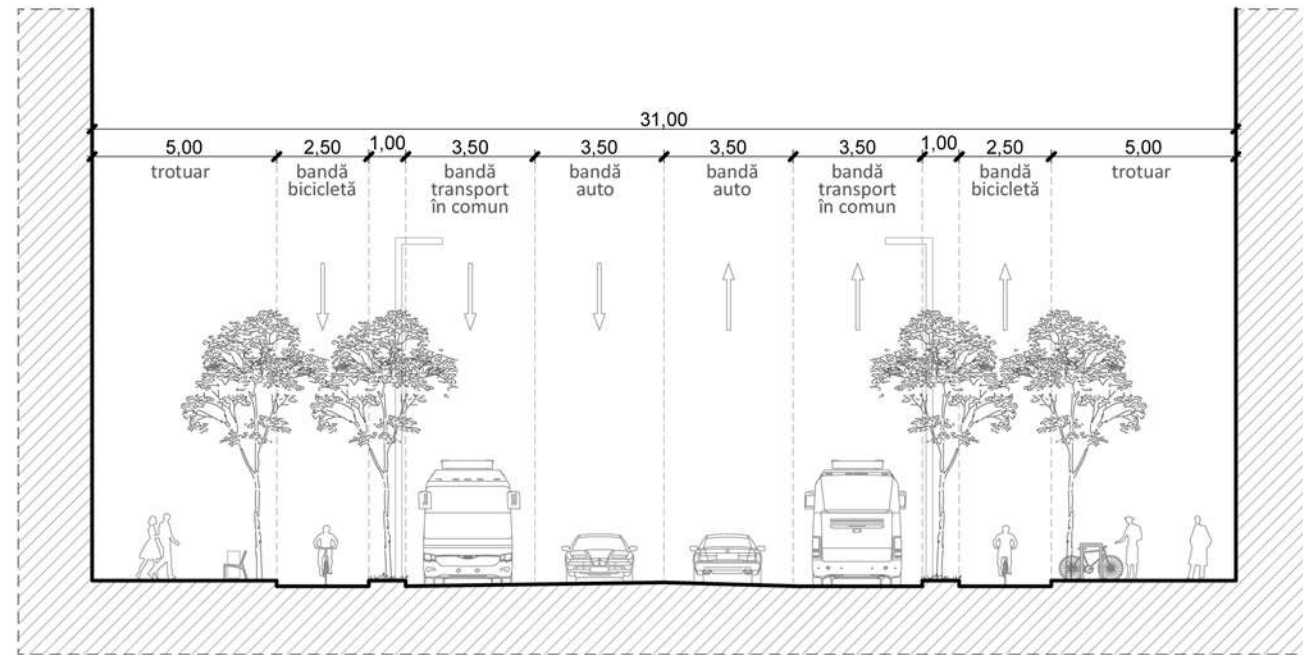
PLAN

PLAN

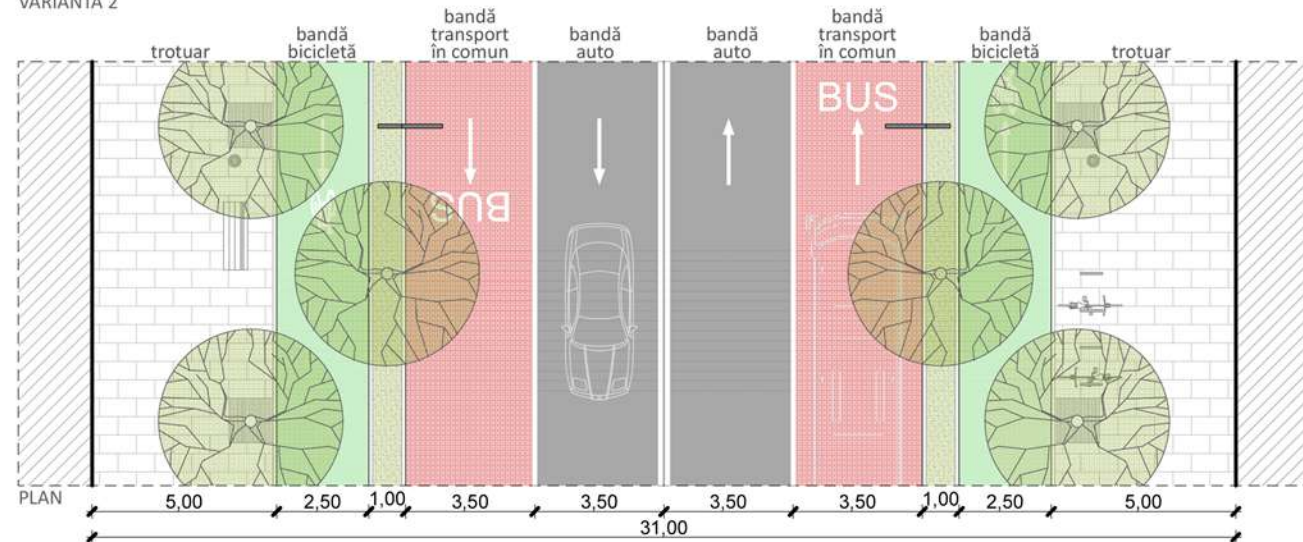
Stradă Categoria I - magistrală
Profil transversal și plan - Situație existentă
Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
(sursa: prelucrare după Norma tehnică)

Stradă Categoria I - magistrală
Profil transversal și plan - Varianta 1
Propunere conform prezentului ghid
(sursa: autorii)

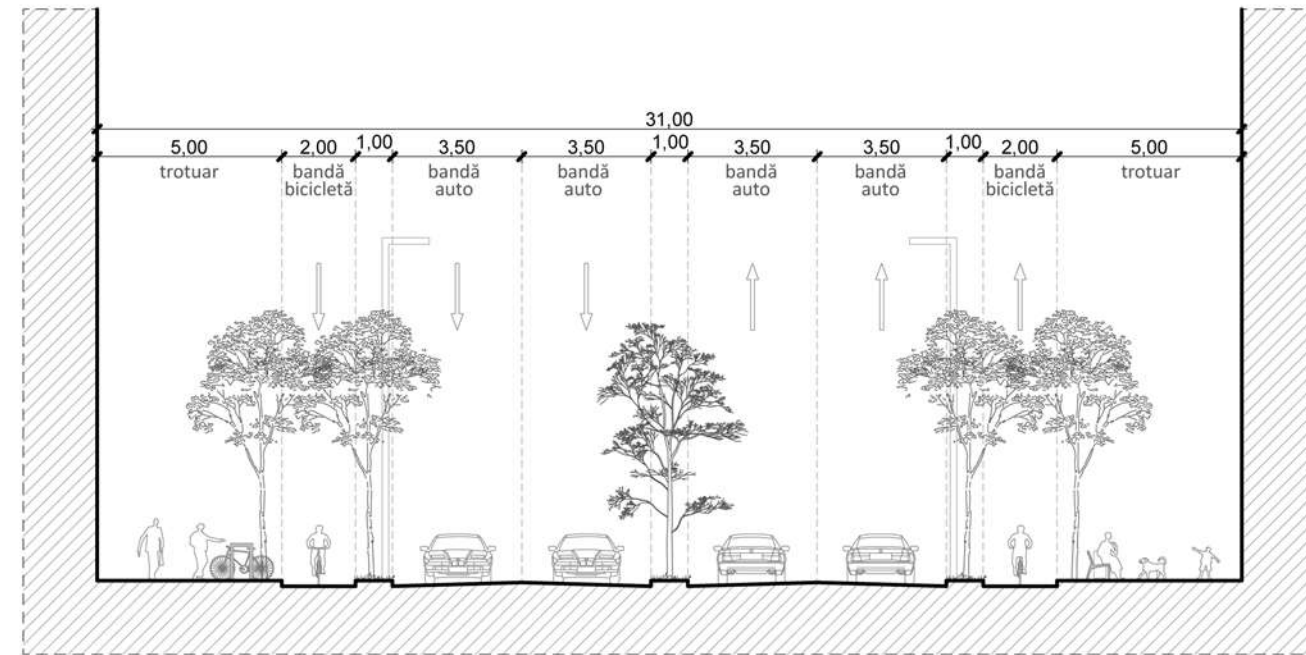
Dat fiind faptul că aceste magistrale sunt văzute prin prezentul ghid ca și oportunități pentru realizarea unor coridoare ecologice-verzi, se impun plantații de aliniament în două șiruri pe ambele trotuare ale străzii, iar unde traficul permite, plantări de arbori pe axul median al străzii. Spațiul trotuarelor se propune extins de la 4 m lățime la 5 m lățime, pentru încurajarea deplasării pietonale și posibilitatea amplasării de mobilier urban și plantații de aliniament pe ambele părți ale străzii.



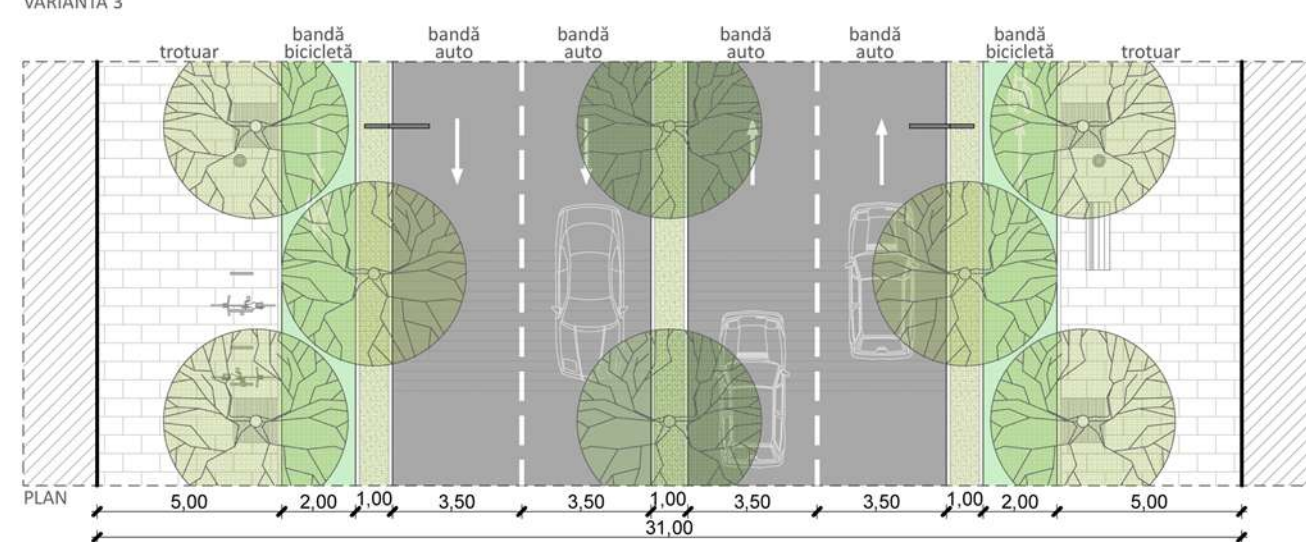
PROFIL TRANSVERSAL
VARIANTA 2



Stradă Categoria I - magistrală
Profil transversal și plan - Varianta 2
Propunere conform prezentului ghid
(sursa: autorii)

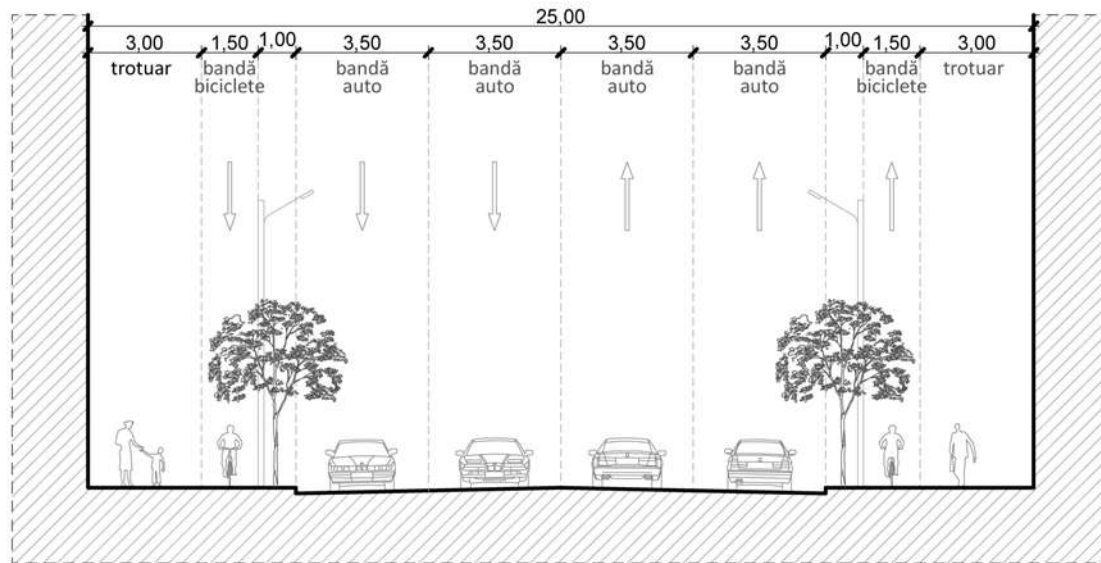


PROFIL TRANSVERSAL
VARIANTA 3

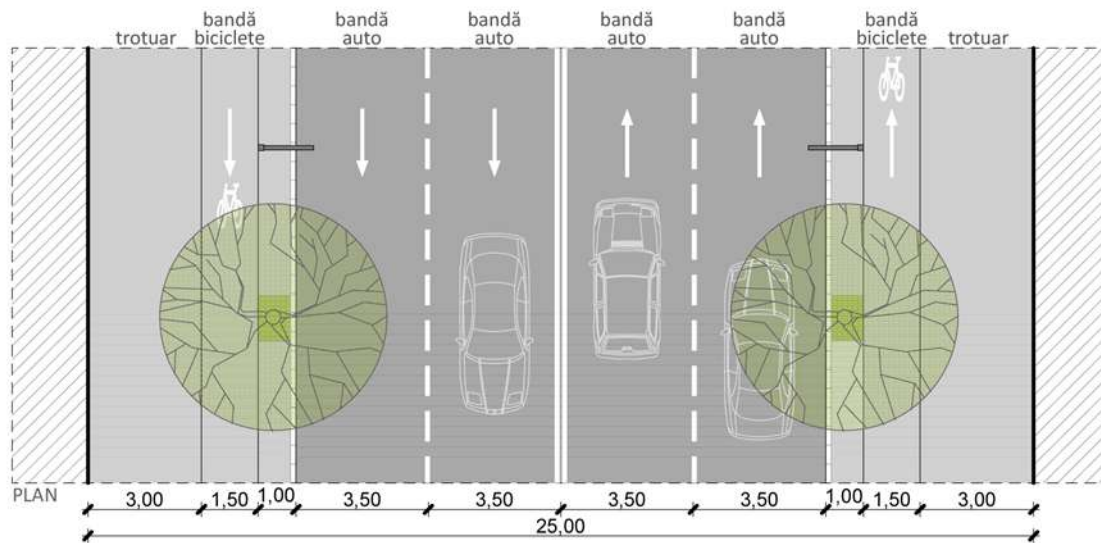


Stradă Categoria I - magistrală
Profil transversal și plan - Varianta 3
Propunere conform prezentului ghid
(sursa: autorii)

Străzi categoria a II-a – de legătură: se propune delimitarea benzilor și a zonelor aferente fiecărui participant la trafic, similar cu soluțiile de la categoria I, însă adaptată la profilul acestei categorii. De asemenea, se propune extinderea trotuarelor de la 3 m lățime la 4 m lățime, pentru încurajarea deplasării pietonale și posibilitatea amplasării de mobilier urban și a plantațiilor de aliniament pe ambele părți ale străzii.

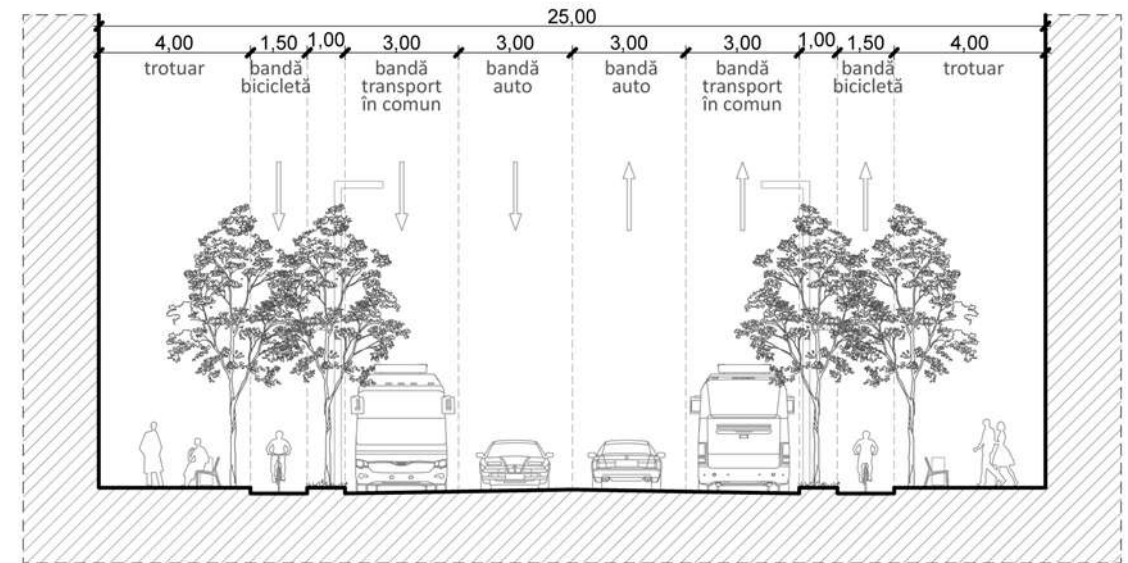


PROFIL TRANSVERSAL

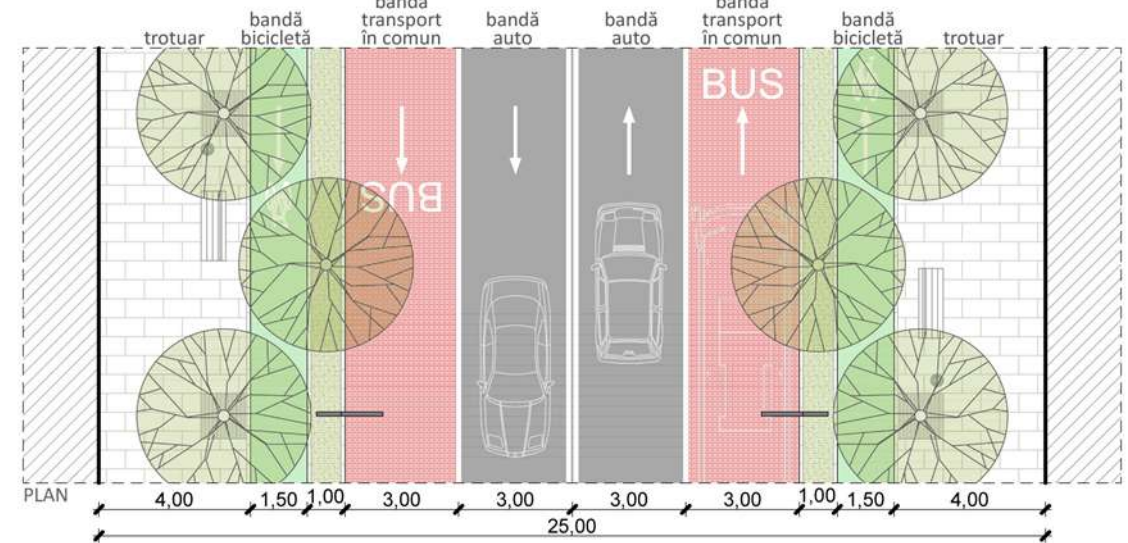


PLAN

Stradă Categoria II - de legătură
 Profil transversal și plan - Situație existentă
 Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
 (sursa: prelucrare după Norma tehnică)

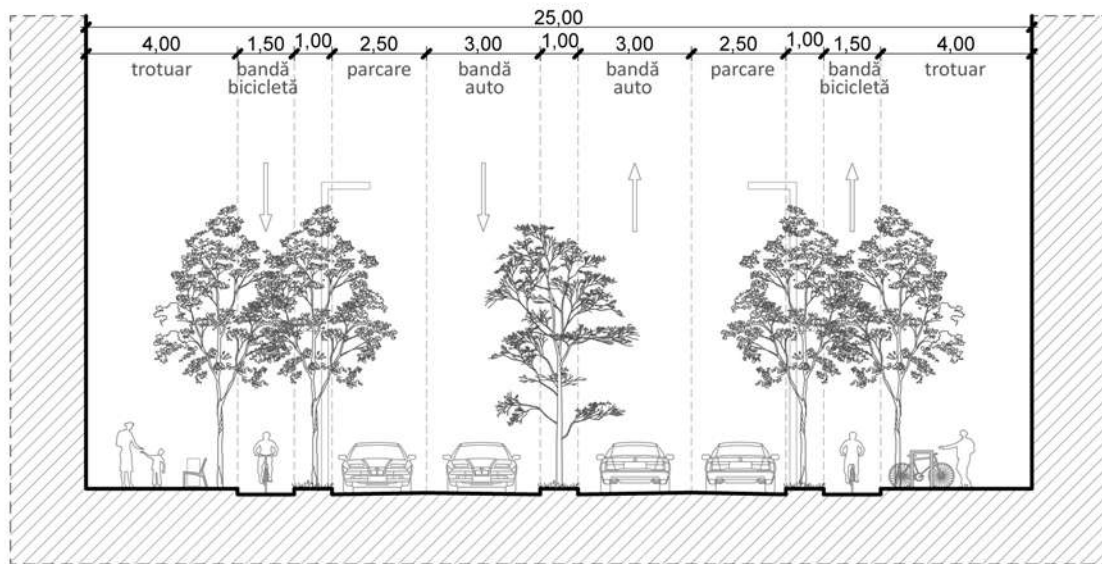


PROFIL TRANSVERSAL
 VARIANTA 1

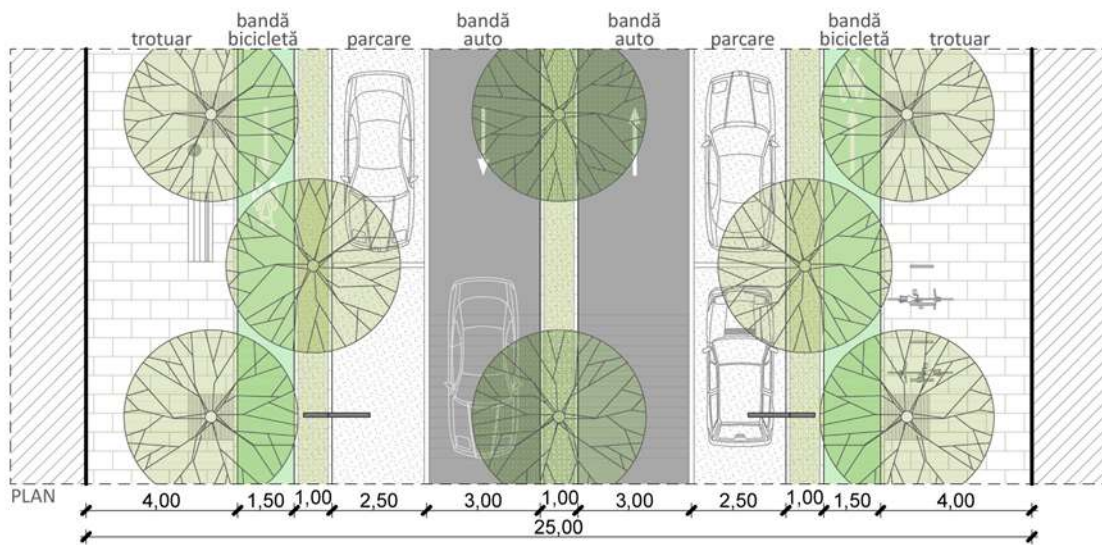


PLAN

Stradă Categoria II - de legătură
 Profil transversal și plan - Varianta 1
 Propunere conform prezentului ghid
 (sursa: autorii)



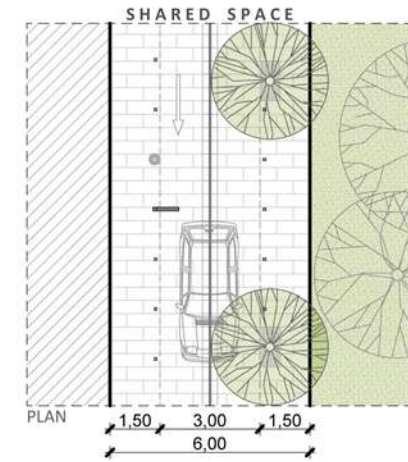
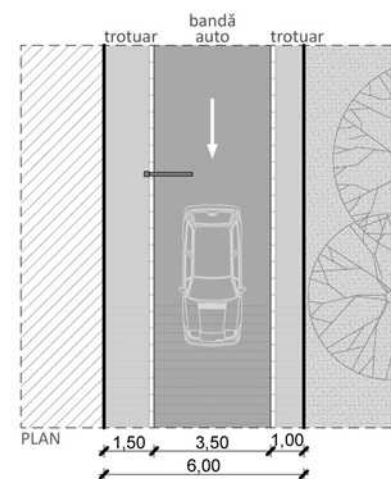
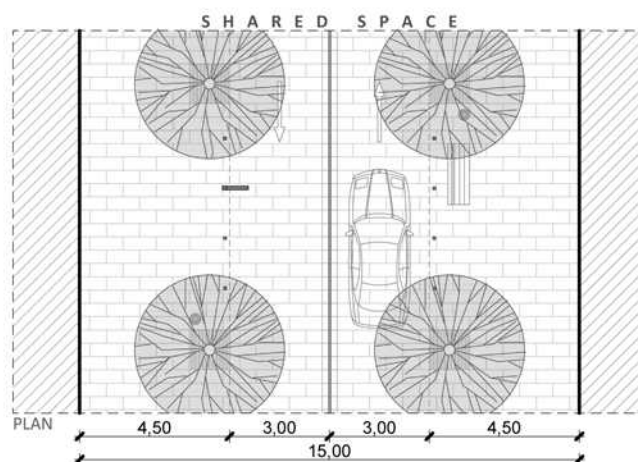
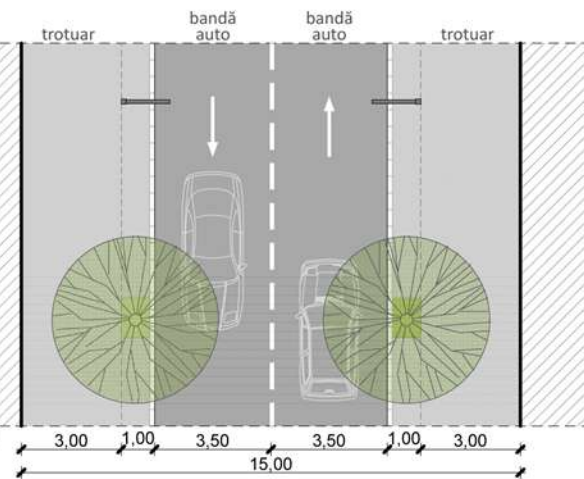
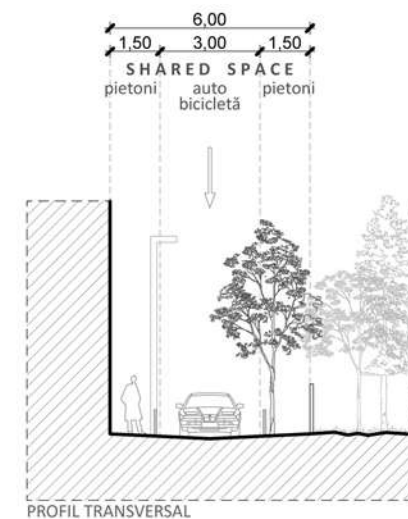
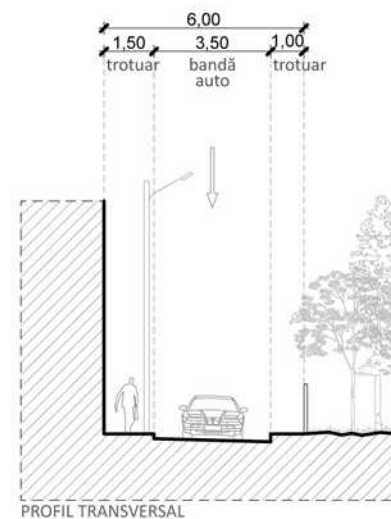
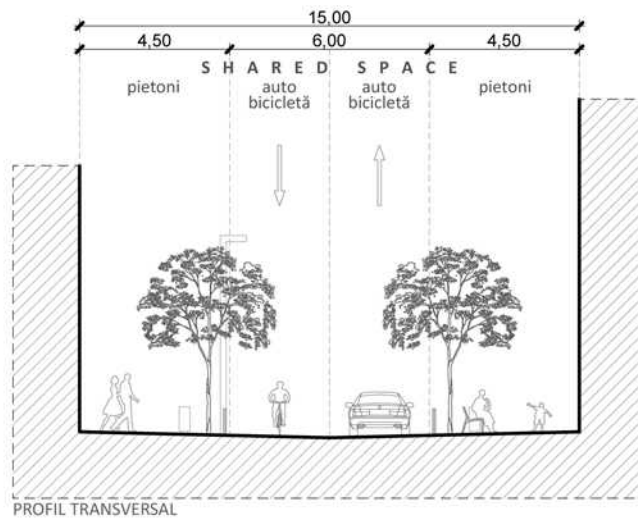
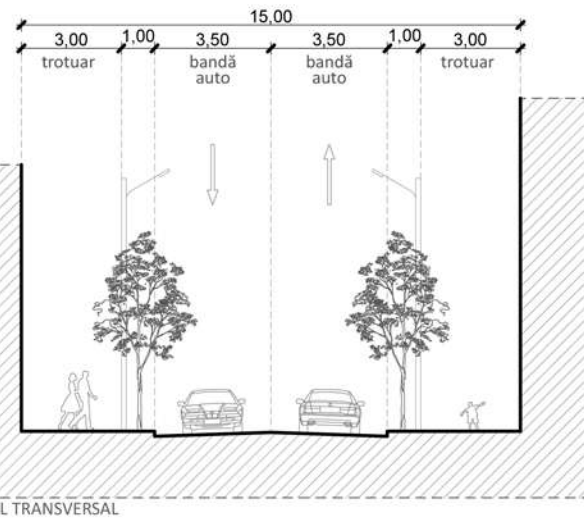
PROFIL TRANSVERSAL
VARIANTA 2



Stradă Categoria II - de legătură
 Profil transversal și plan - Varianta 2
 Propunere conform prezentului ghid
 (sursa: autorii)

Străzile de categoria a III-a – colectoare : dată fiind funcțiunea acestor străzi de deservire zonală, se propune modelul de shared space, prin eliminarea diferențelor de nivel între trotuare și partea carosabilă și asigurarea a două sensuri de mers la comun pentru automobile și bicicliști. Se propune schimbarea geometriei actuale a străzii, prin înlocuirea sistemului tip acoperiș cu un sistem de preluare a apelor meteorice pe axul median al străzii, prin rigole carosabile. Pentru sporirea siguranței pietonilor se propune delimitarea circulației comune auto și velo cu bolarzi metalici și plantații de aliniament. Prin aceste măsuri zona aferentă pietonilor poate crește de la 3 m lățime la 4,5 m lățime, asigurând o suprafață suficient de generoasă pentru deplasarea pietonală și amplasarea mobilierului urban.

Străzile de categoria a IV-a – de folosință locală: fiind străzile cu cea mai redusă intensitate de trafic, amenajarea acestora se propune de asemenea de tip shared space, prin eliminarea diferențelor de nivel între trotuare și partea carosabilă și asigurarea de sensuri unice de mers la comun pentru automobile și bicicliști. Unde este cazul se pot asigura diferențieri ale circulației auto prin delimitarea cu bolarzi metalici. Totodată se impune schimbarea geometriei actuale a străzii, prin înlocuirea sistemului tip acoperiș cu un sistem de preluare a apelor meteorice pe axul median al străzii, prin rigole carosabile.



Stradă Categoria III - colectoare
 Profil transversal și plan - Situație existentă
 Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
 (sursa: prelucrare după Norma tehnică)

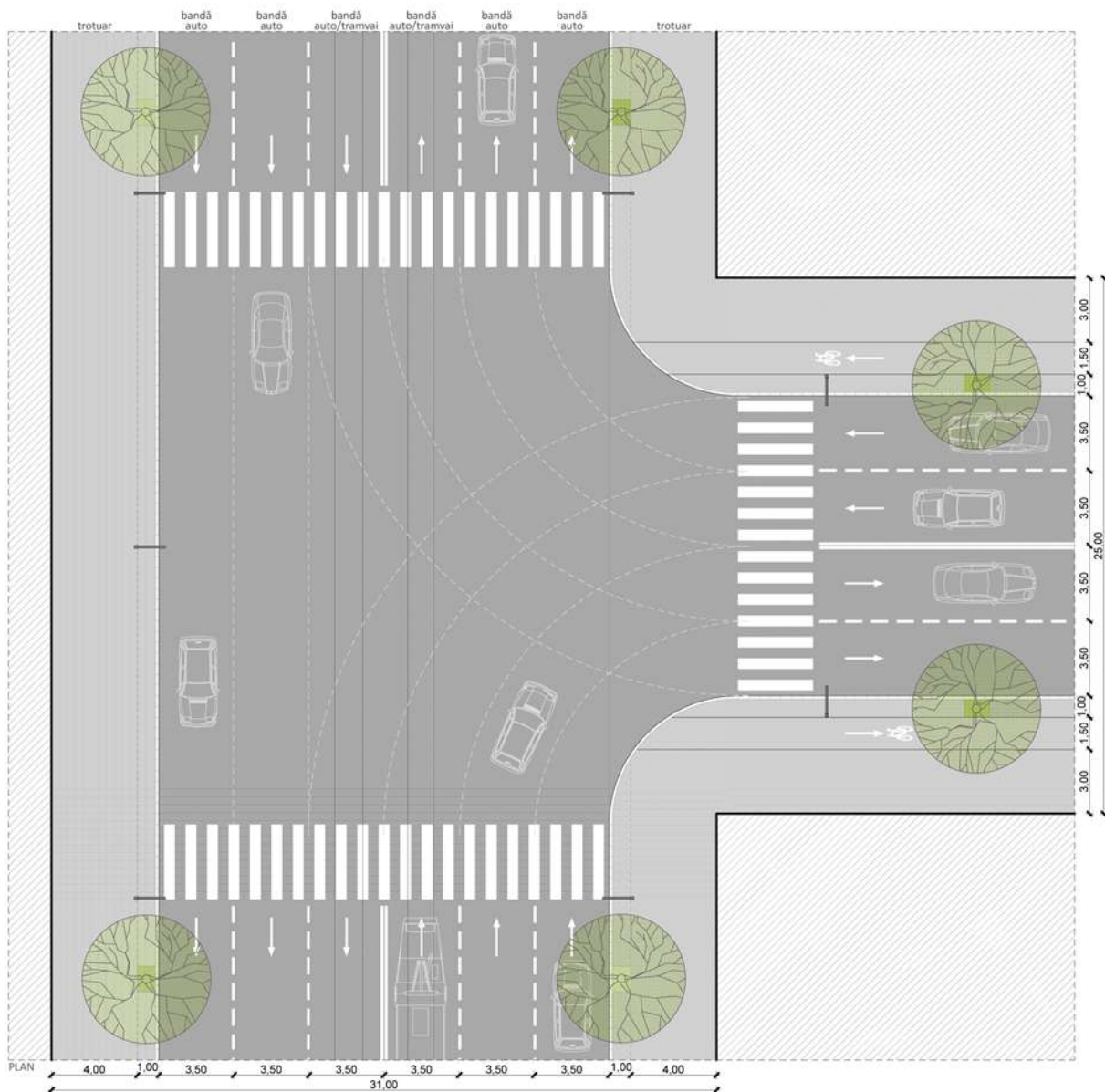
Stradă Categoria III - colectoare
 Profil transversal și plan
 Propunere conform prezentului ghid
 (sursa: autorii)

Stradă Categoria IV - locală
 Profil transversal și plan - Situație existentă
 Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
 (sursa: prelucrare după Norma tehnică)

Stradă Categoria IV - locală
 Profil transversal și plan
 Propunere conform prezentului ghid
 (sursa: autorii)

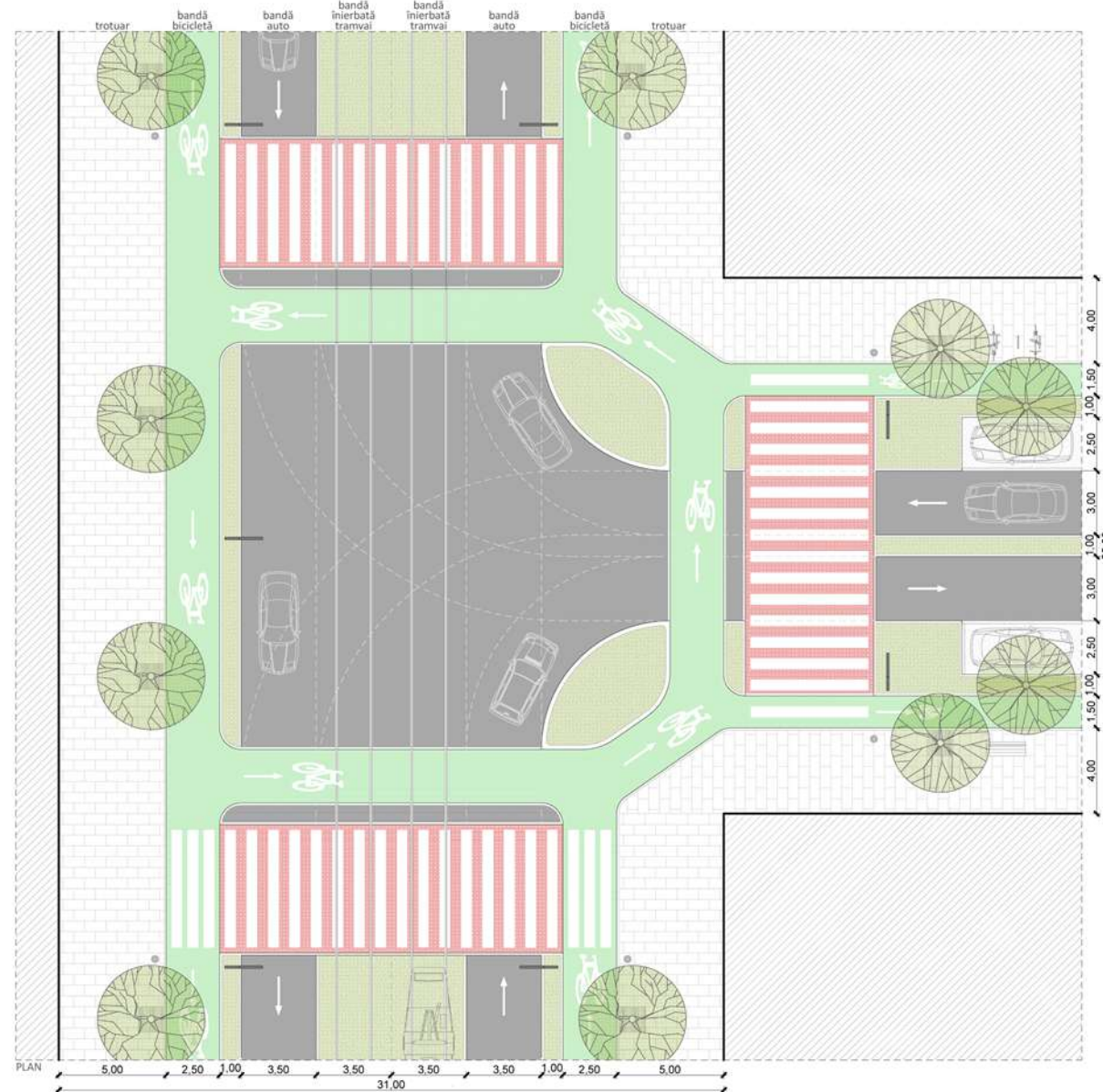
Spațiul intersecției

Odată cu refuncționalizarea spațiului străzilor urbane din interiorul cartierelor de locuințe colective, se propune adaptarea intersecțiilor acestora, în vederea obținerii unei siguranțe sporite și adaptarea acestora la noile ierarhii de mobilitate. Prin noua proiectare a acestor intersecții se pot identifica rezerve semnificative de suprafețe care să asigure condiții de siguranță pentru pietoni și bicicliști, printr-un design specific pentru zonele de girație.

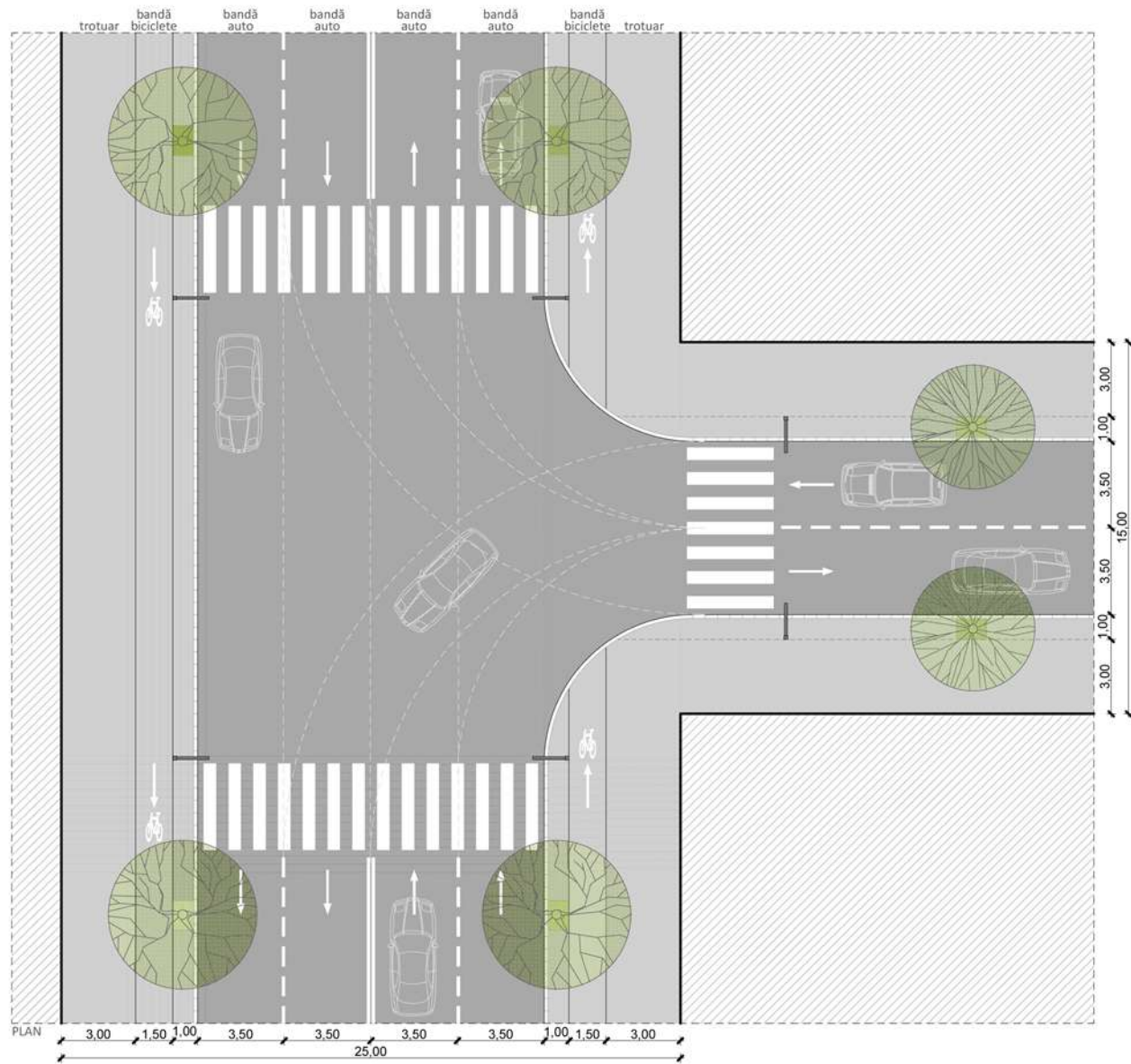


Intersecție Stradă Categoria I (magistrală) cu Stradă Categoria II (de legătură)
Plan
Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
(sursa: prelucrare după Norma tehnică)

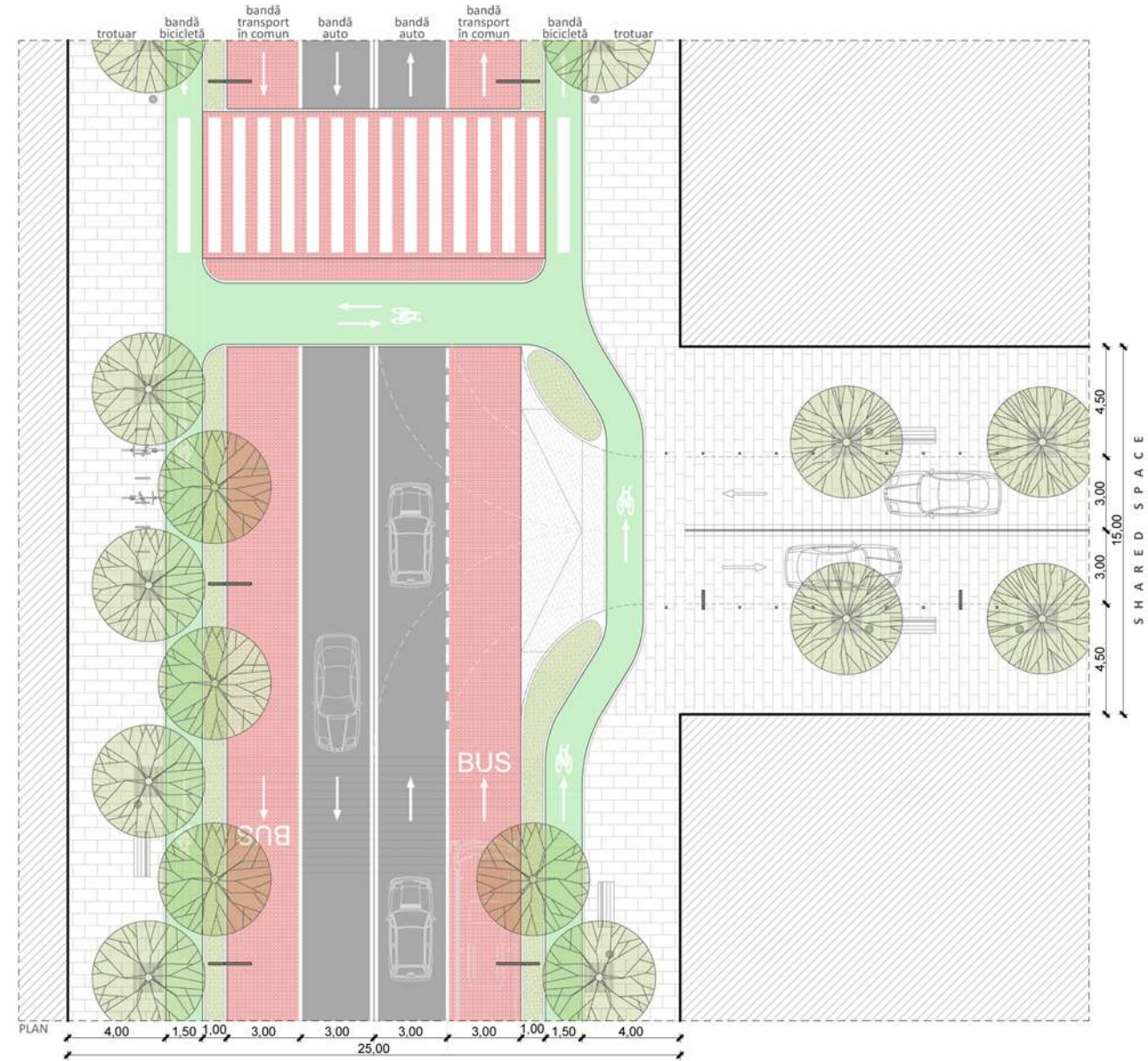
Acestea pot beneficia de separări fizice prin alveole delimitate cu borduri între traficul auto și cel velo, ce permit legături directe pentru piste de biciclete și asigurarea unei bune vizibilități din partea șoferilor. Totodată aceste alveole pot fi concepute ca zone pentru preluarea apelor pluviale și pot fi amenajate cu vegetație specifică zonelor umede.



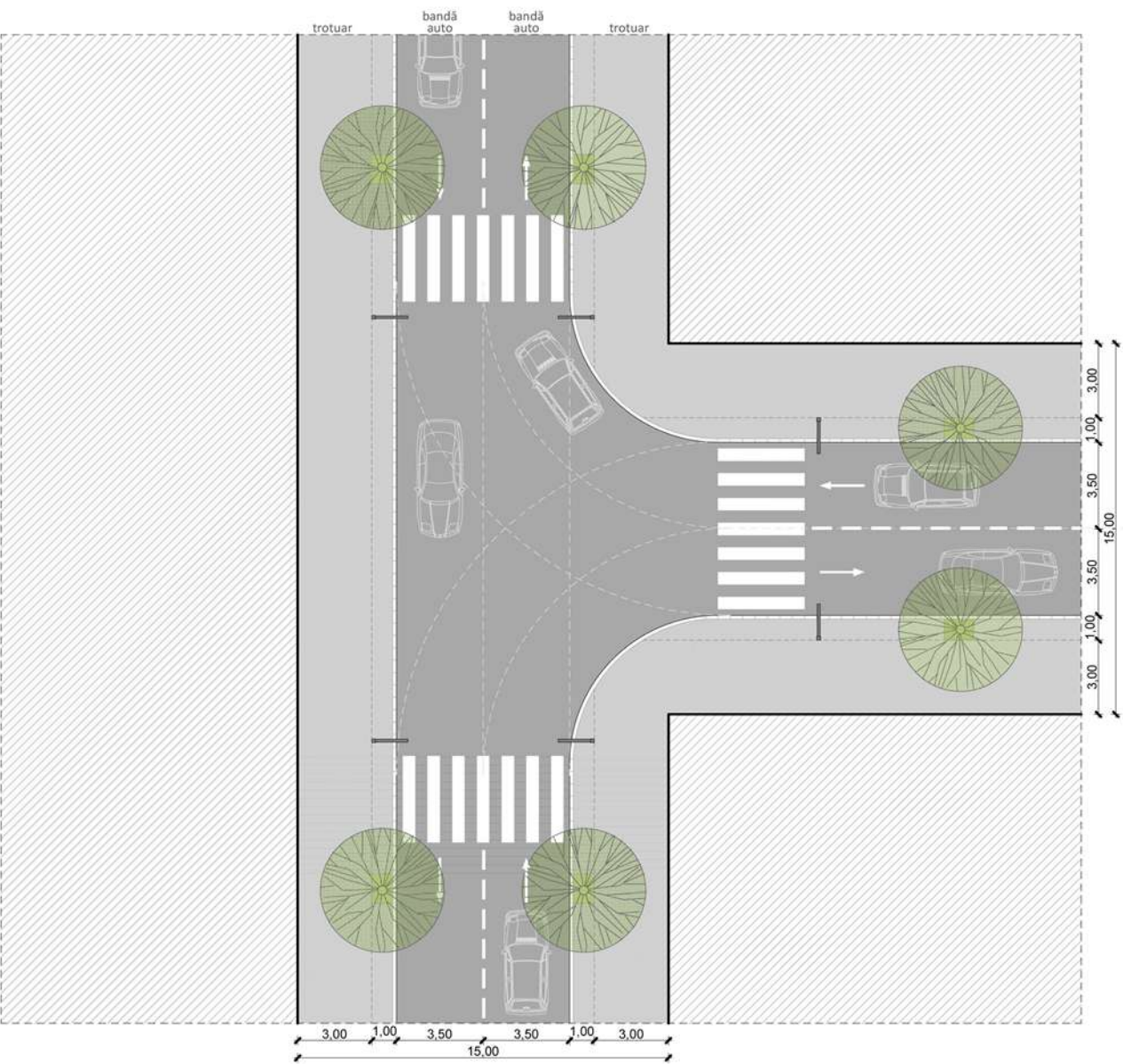
Intersecție Stradă Categoria I (magistrală) cu Stradă Categoria II (de legătură)
Plan
Propunere conform prezentului ghid
(sursa: autorii)



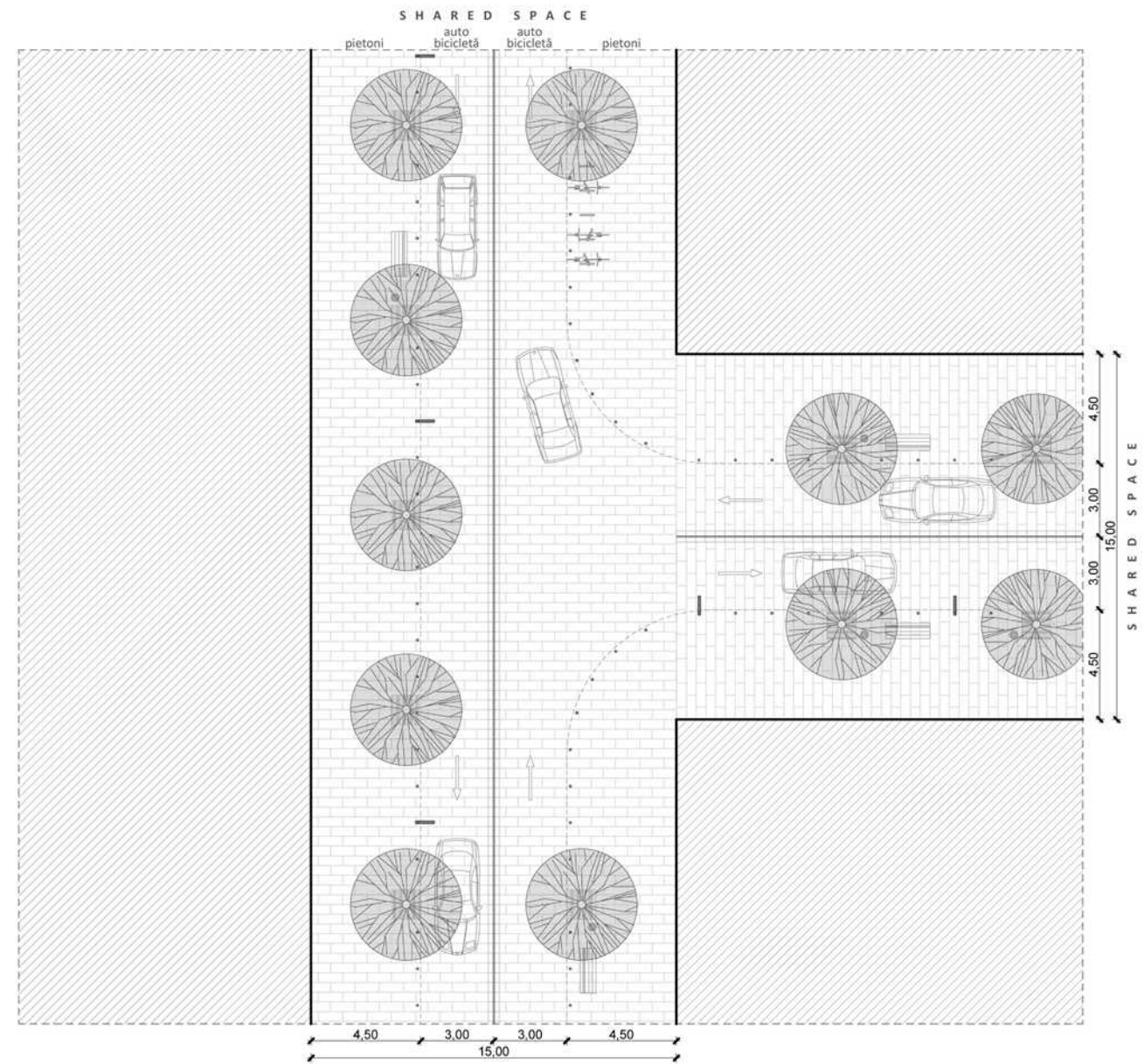
Intersecție Stradă Categoria II (de legătură) cu Stradă Categoria III (colectoare)
Plan
Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
(sursa: prelucrare după Norma tehnică)



Intersecție Stradă Categoria II (de legătură) cu Stradă Categoria III (colectoare)
Plan
Propunere conform prezentului ghid
(sursa: autorii)



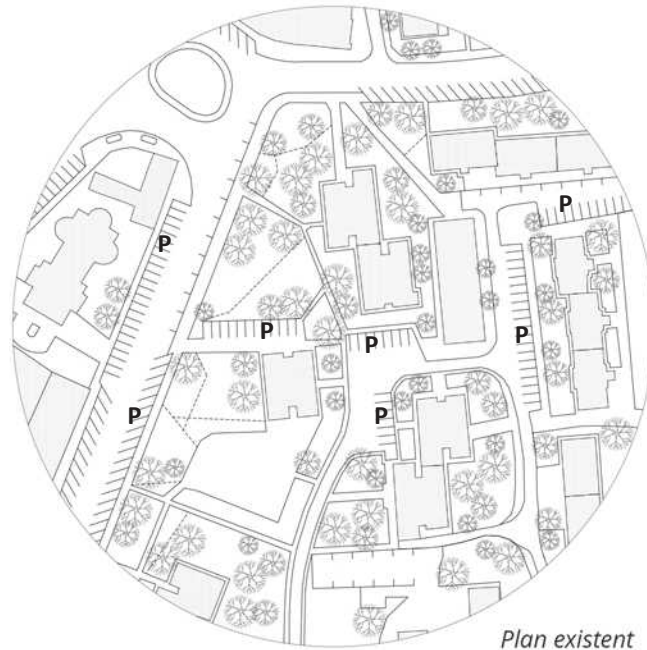
Intersecție Stradă Categoria III (colectoare) cu Stradă Categoria III (colectoare)
 Plan - Situație existentă
 Conform normelor tehnice existente aflate în vigoare
 (sursa: prelucrare după Norma tehnică)



Intersecție Stradă Categoria III (colectoare) cu Stradă Categoria III (colectoare)
 Plan
 Propunere conform prezentului ghid
 (sursa: autorii)

1. Introducere
2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă
3. Metodologie administrativă
4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuințe
- 5. Problematika locurilor de parcare**
6. Concluzii și posibilități de implementare. Aplicarea modelului de regenerare urbană
7. Bibliografie

- în mod obișnuit, parcărilor ocupă zonele libere dintre imobilele de locuit

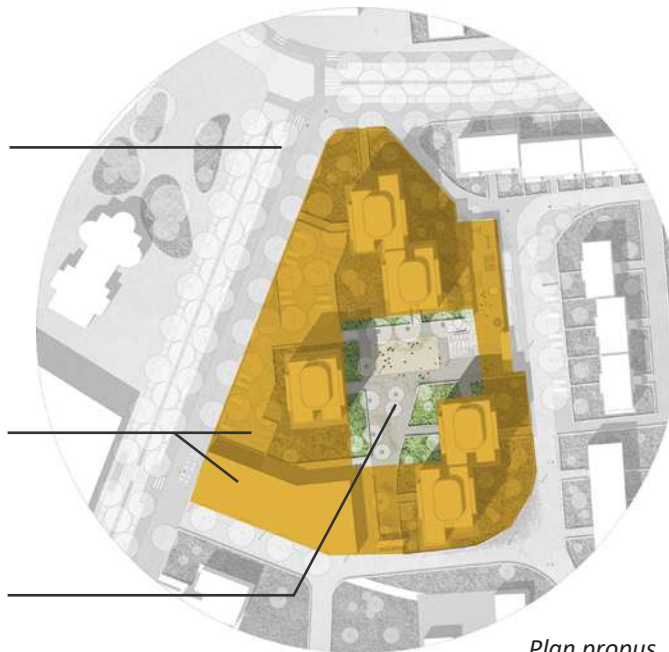


Plan existent

- parcărilor sunt organizate în lungul spațiului străzii

- parcărilor sunt dispuse în zona perimetrală structurii de tip insulă urbană (fie la nivel, fie în noi construcții de tip parcare etajată)

- incinta insulei urbane, spațiu liber investit cu diverse funcțiuni pentru comunitatea vecinilor



Plan propus

5. Problematika locurilor de parcare

În modul de organizare al marilor ansambluri de locuit numărul de parcări pentru rezidenți a fost determinat după niște calcule ce nu anticipau necesarul actual de parcări. Astfel, în prezent o mare suprafață din spațiile libere dintre imobilele de locuit a fost ocupată ulterior cu parcări.

La acest aspect se adaugă ineficiența utilizării acestui spațiu liber și construirea de către rezidenți a diferite garaje improvizate ce contribuie la crearea unui mediu destructurat, neprimitor, neechitabil - cei care au fost primii locuitori ai zonelor și-au apropiat suprafețe de teren liber de construcții unde și-au ridicat aceste construcții. În unele cazuri aceste garaje au fost girate și prin grija autorităților, rezolvând probleme punctuale ale diverselor cereri individuale fără a lua în calcul impactul ulterior pe care acest tip de acțiune o poate avea asupra confortului urban viitor.

În multe cazuri rezolvarea acestei probleme a necesarului de parcări a fost tratată superficial fără o viziune de viitor adoptând două procese: identificarea unor locuri libere și transformate în locuri de parcare și construirea pe suprafețele mai mari dintre imobilele de locuit a unor parcări supraetajate.

Ambele tipuri de rezolvări tratează oarecum superficial problema, ea transferându-se către generațiile viitoare pentru o soluție sustenabilă, pe termen lung.

Soluția sustenabilă este integrarea acestor locuri de parcare în viziunea holistică de regenerare urbană promovată prin acest ghid.

În mare parcărilor pot fi organizate sub forma a 2 tipologii generice:

- parcări la nivel;
- parcări dispuse în garaje cu unul sau mai multe niveluri (subterane, supraterane, în sistem compus sub și supra terane).

Indiferent de tipologie, organizarea locurilor de parcare în cadrul regenerărilor urbane realizate pentru marile ansambluri de locuit trebuie să fie făcută în baza următoarelor principii:

- locurile de parcare trebuie să fie subordonate și incluse în viitoarele amenajări ale spațiilor publice de tip stradă de diferite categorii conform profilelor propuse la capitolul anterior. Se urmărește realizarea de parcări în lungul străzilor, paralele cu direcția de deplasare;
- locurile de parcare trebuie să fie dispuse în zona perimetrală structurii de tip insulă urbană, astfel eliberându-se domeniul public și zona ce se prefigurează a fi zona de interior a insulei urbane. Aceste zone fără mașini pot fi recuperate în vederea asigurării de spații urbane publice și semi-publice pentru desfășurarea diferitelor activități conexe locuirii: locuri de joacă pentru copii, spații pentru petrecerea timpului liber, spații ale comunităților locale etc.

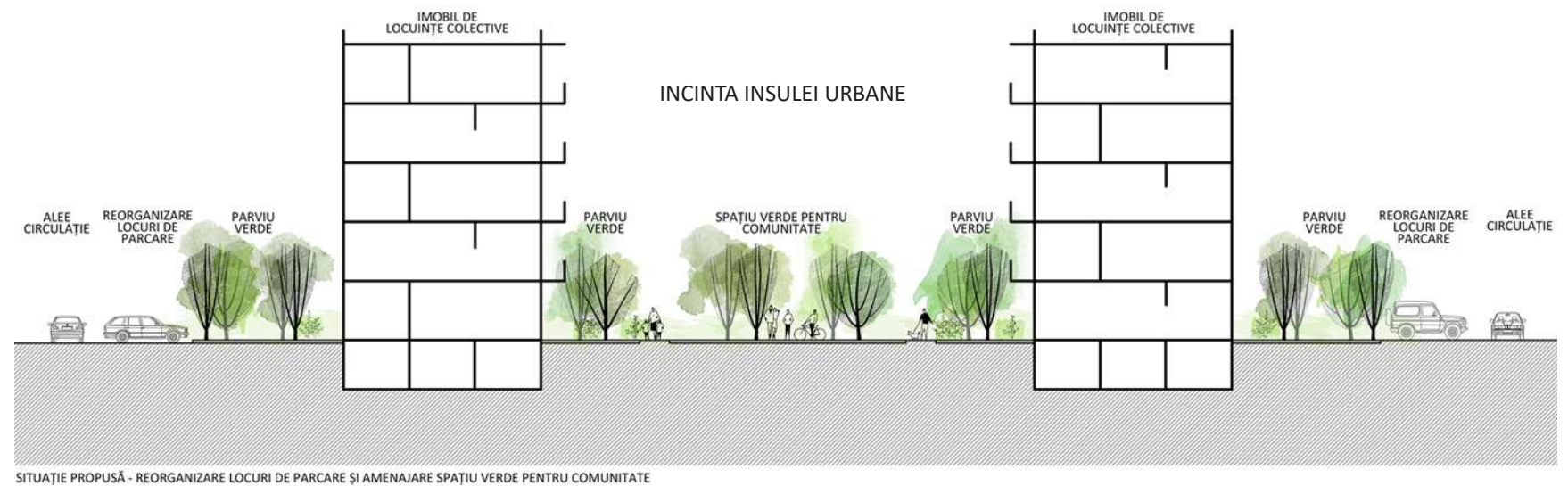
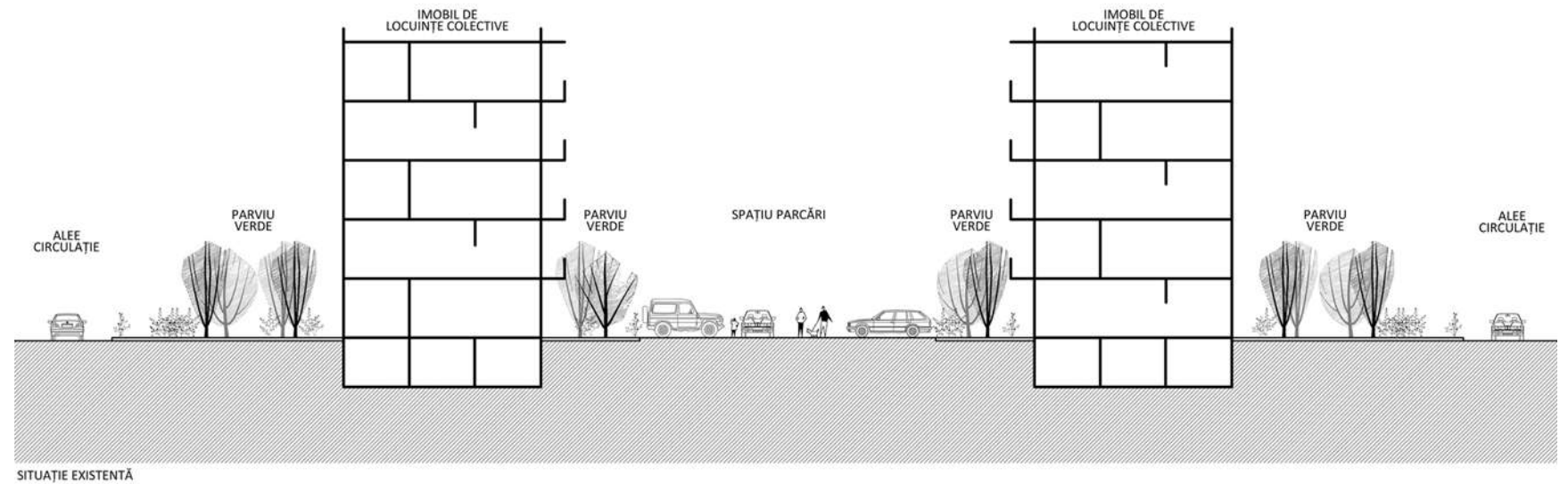
Scenariul 1

După stabilirea noilor structuri de tip insulă urbană, și în urma reorganizării generale a cartierului la diverse niveluri ierarhice menționate în capitolele precedente, se stabilesc zonele ce pot fi recuperate din utilizarea de tip loc de parcare și transformate în spații ale comunităților locale.

Astfel, interiorul insulelor urbane nou configurate poate fi eliberat de parcuri și redat utilizării comunităților locale.

Acest scenariu implică costuri scăzute pentru realizare putând fi compensat prin stabilirea unor noi alternative pentru parcare:

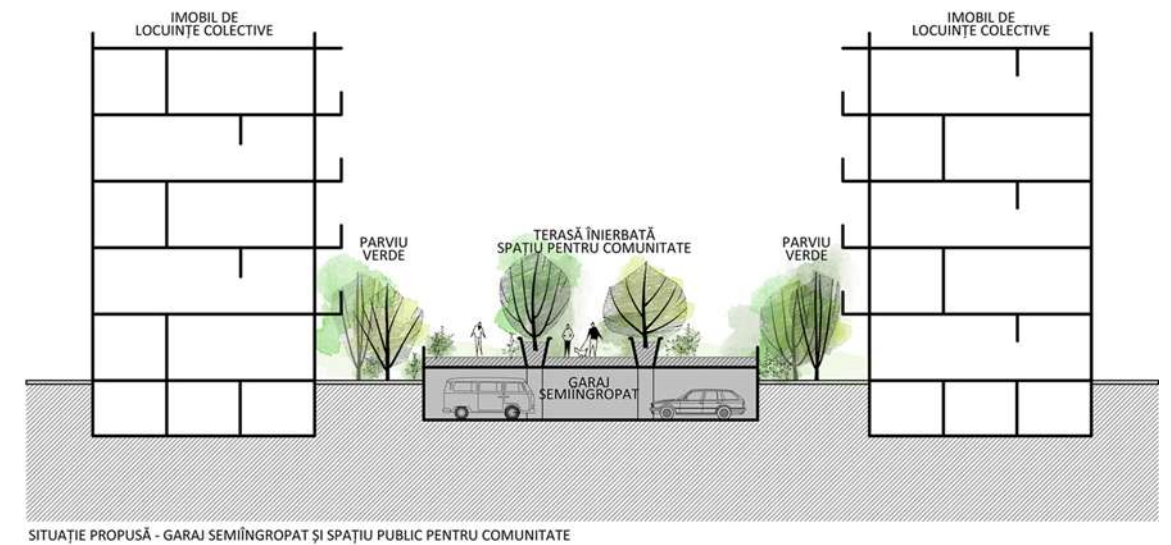
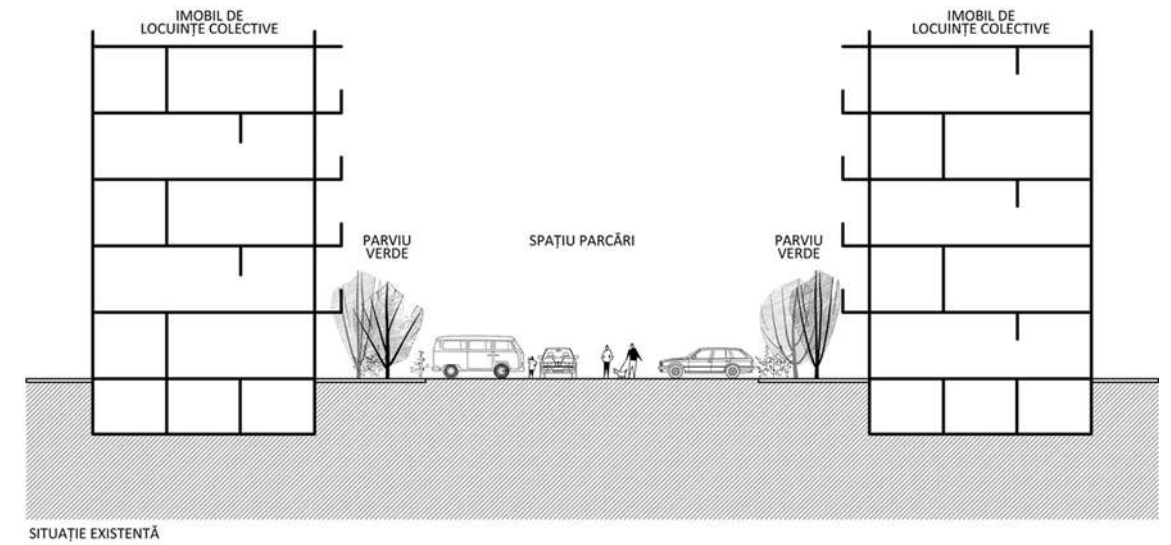
- reorganizarea spațiului liber dintre construcții;
- asigurarea necesarului de parcuri prin construirea de parcaje supraterane;
- asigurarea unor sisteme alternative de deplasare în cadrul orașului, fiabile, rapide, comode, atractive: transport în comun de calitate, o rețea velo conectată.



Scenariul 2

Spațiile libere dintre imobilele de locuit ce inițial conțineau parcuri la nivel pot fi organizate cu parcuri subterane sau semi-îngropate peste care se pot structura spații libere ce pot fi folosite pentru activitățile comunităților învecinate.

Toate cazurile ce implică noi investiții pentru construirea de clădiri ce conțin noi locuri de parcare trebuie să conțină și noi funcțiuni suplimentare sub forma de dotări de proximitate pentru locuitorii zonei. În cazul parcarilor subterane sau semi-îngropate aceste funcțiuni implică utilizarea spațiului de peste garaje pentru activități pentru petrecerea timpului liber sau sportive de proximitate pentru toate grupele de vârstă (loc de joacă pentru copii, terenuri sportive pentru jocuri de echipă, loc de întâlnire pentru comunitate, grădini comunitare etc.)



Scenariul 3

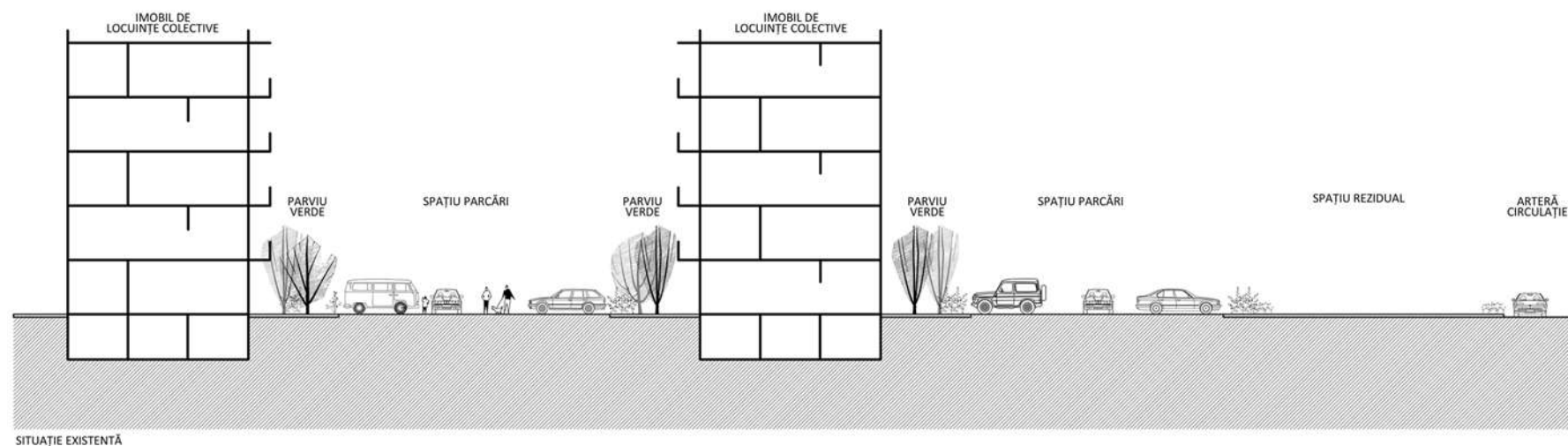
În cadrul marilor ansambluri de locuit pot fi identificate spații libere ce pot constitui locul pentru viitoare parcări supraetajate care ar rezolva nevoia de parcări și în același timp ar face posibilă recuperarea spațiului liber dintre imobile și reda utilizării de către comunitățile locale pentru diverse activități.

Acest proces de identificare a noilor poziții pentru parcările supraetajate trebuie să urmeze celorlalte procese de reorganizare structurală a cartierului, și nu înainte de aceste etape. Noile parcări supraetajate trebuie să fie dispuse articulat cu noile structuri propuse de reorganizare și să participe la rezolvarea problemelor legate de confortul urban și imaginea finală a mediului construit.

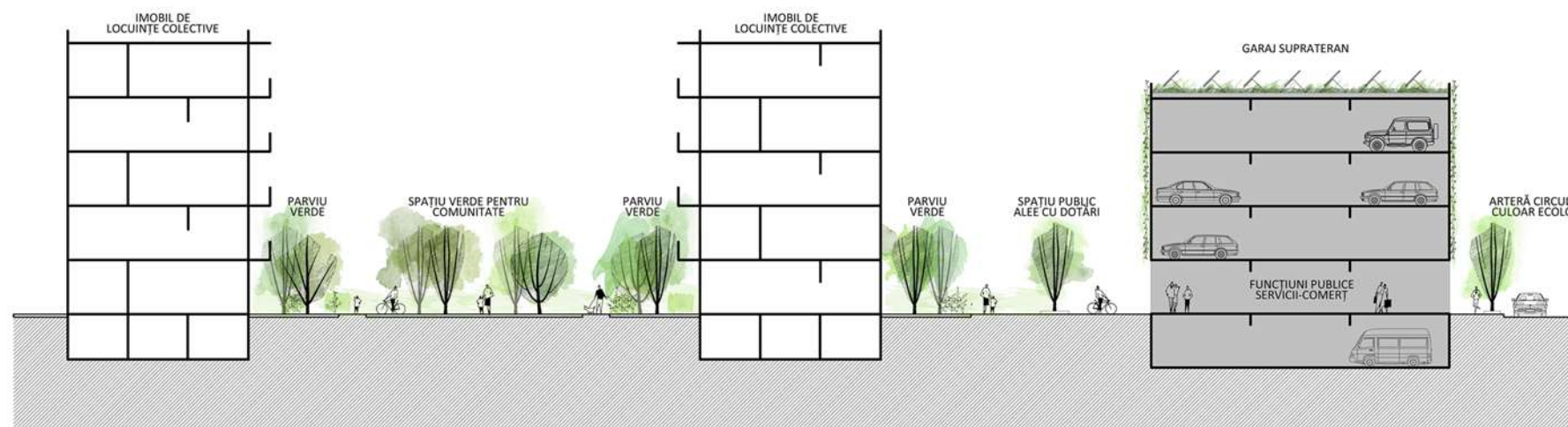
Astfel, în urma ierarhizării spațiului liber de construcții și în urma organizării lui sub diferite forme (străzi cu diferite categorii, spații verzi publice de diferite tipologii, spații publice identitate ale comunităților percepute ierarhic - comunitatea insulei urbane, comunitatea locală și comunitatea unității de vecinătate), noile imobile cu parcări supraetajate trebuie să participe la configurarea acestor spații oferind întotdeauna la nivelul parterului funcțiuni active pentru locuitorii zonei: comerț, servicii, alimentație publică etc.

Un alt element ce poate fi de interes pentru proiectarea acestui tip de imobil ar fi o organizare flexibilă și adaptabilă mai ales din punct de vedere al înălțimilor libere ale nivelurilor curente. Astfel organizate, cu înălțimi mai mari libere ale etajelor curente, aceste imobile ar putea în viitor să fie convertite în alte funcțiuni în acord cu evoluția generală a societății - se poate preconiza o scădere pe viitor a necesarului de parcări și folosirea cu precădere a transportului în comun; aceste imobile pretându-se spre convertire parțială în spații pentru co-working, spații comunitare, petrecerea timpului liber etc.

În orice situație aceste noi clădiri pentru parcare trebuie să fie unele multifuncționale, care pe lângă asigurarea necesarului de parcări să asigure și dotări suplimentare în vederea creșterii calității vieții în aceste zone.



SITUAȚIE EXISTENTĂ



SITUAȚIE PROPUȘĂ - GARAJ SUPRATERAN CU PARTER CU FUNCȚIUNI PUBLICE

1. Introducere
2. Principii coordonatoare pentru o regenerare urbană sustenabilă
3. Metodologie administrativă
4. Etape de abordare a intervențiilor în vederea regenerării urbane în cadrul marilor ansambluri de locuințe
5. Problematika locurilor de parcare
- 6. Concluzii și posibilități de implementare. Aplicarea modelului de regenerare urbană**
7. Bibliografie

6. Concluzii și posibilități de implementare. Aplicarea modelului de regenerare urbană

Pentru evidențierea aplicației prezentei metodologii s-a folosit situația Cartierului Mănăștur din Cluj Napoca.

Cartierul Mănăștur este cel mai mare cartier al Municipiului Cluj-Napoca în funcție de populația concentrată cu aproximativ 160 000 de locuitori.

Cartierul a fost construit în mai multe etape în perioada socialismului de stat și alterat ulterior prin diverse inserții care au ocupat spațiile libere din cadrul marilor ansambluri de locuit. Diferențele între proiectul inițial și ceea ce s-a realizat sunt destul de semnificative și specifice vremii: diferite îndeșiri suplimentare ale imobilelor de locuit și modificări esențiale în zonele de dotări ale cartierului.

Îndeșirile au continuat și după schimbarea de regim prin specula diverselor suprafețe lăsate libere și ocuparea lor cu construcții rupte de context care de cele mai multe ori creează rupturi și perturbări atât pentru diverse elemente ale cadrului natural cât și pentru spațiul public amenajat. Această situație este tipică pentru ceea ce s-a întâmplat în aceste cartiere pe întreg teritoriul României.

Un alt aspect demn de menționat este cel al privatizării spațiului public în unele cazuri și transformarea în unele locuri strategice a locuințelor de la nivelul parterului în comerț și servicii într-un mod improvizat. Aceste aspecte contribuie în prezent la stabilirea unei imagini destructurate și neatractive a spațiului public în aceste zone.

O altă caracteristică este cea a nevoii actuale acute de locuri de parcare neanticipată în proiectele inițiale ale cartierului, ceea ce aduce cu sine la transformarea în proporții semnificative a spațiului liber dintre imobile într-o parcare continuă și cu aspect improvizat. Lipsa de identitate, lipsa amenajărilor de calitate la nivelul parcurgerii pietonale conferă acestor zone un confort urban scăzut ce necesită un proces imediat de regenerare urbană.

În vederea realizării unei regenerării urbane sustenabile se impune realizarea unui proces etapizat, conform propunerilor din acest ghid, cu următoarele etape ce pot fi realizate concomitent sau succesiv după cum urmează:

- Etapa 1. Organizarea sistemului verde integrat
- Etapa 2. Reorganizarea structurală a cartierului
- Etapa 3. Configurarea unor noi insule urbane
- Etapa 4. Structurarea și organizarea spațiului determinat de noile insule urbane

Elementele naturale majore ale sistemului verde din partea de vest a Municipiului Cluj-Napoca

Situație existentă



În vederea realizării **Etapei 1. (Organizarea sistemului verde integrat)** se impune analiza cartierului în contextul orașului și în relație cu elementele majore ale cadrului natural învecinate (planul de situație precedent - Elemente naturale majore ale sistemului verde din partea de vest a Municipiului Cluj-Napoca - Situație existentă).

În această analiză se pot identifica elementele naturale majore și sistemul verde general al orașului cu care viitorul sistem integrat verde al cartierului se va relaționa.

După realizarea acestui pas se analizează sistemul verde existent la nivelul cartierului cu toate elementele lui (Planșa următoare - *Sistemul verde existent. Cartierul Mănăștur*). Aici se pot identifica toate componentele tipologice existente ale spațiului verde public, elementele componente ale sistemelor naturale existente în zonă și diferitele dezvoltări spontane de vegetație semnificativă care ulterior ar putea constitui premise pentru organizarea și dispunerea de noi spații verzi publice, cu vegetație matură deja existentă.

Folosind caracteristicile de accesibilitate față de diversele tipologii de spațiu verde public se poate stabili și gradul de acoperire pentru nevoile imediate ale rezidenților zonei de spațiu verde public cu diferite dimensiuni existent în zona respectivă.

Aici s-au inventariat și spațiile pentru locuri de joacă împreună cu raza lor de acoperire și accesibilitate.

Concluziile sunt evidente: un sistem verde discontinuu care nu satisface în totalitate nevoile locuitorilor și nu creează o acoperire uniformă a spațiului cartierului în vederea obținerii unui mediu urban de calitate.

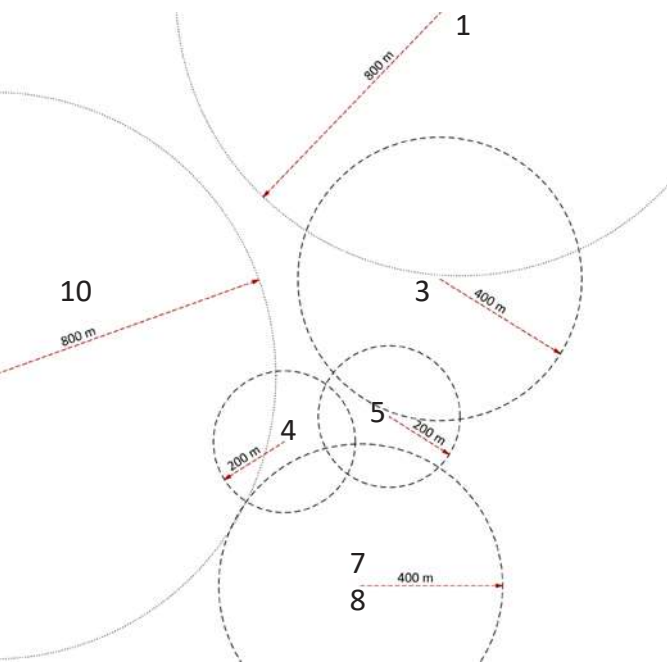
Potențialul viitor de amplificare a sistemului verde constă în vegetația matură dezvoltată în ultimii câțiva zeci de ani ce se dezvoltă între imobile și elementele majore ale cadrului natural ce sunt prezente în zonă: Pădurea Mănăștur, Pârâul Calvaria, posibila conexiune către Parcul Rozelor și Parcul Sportiv Iuliu Hașeganu, prefigurarea zonei sportive "La terenuri".



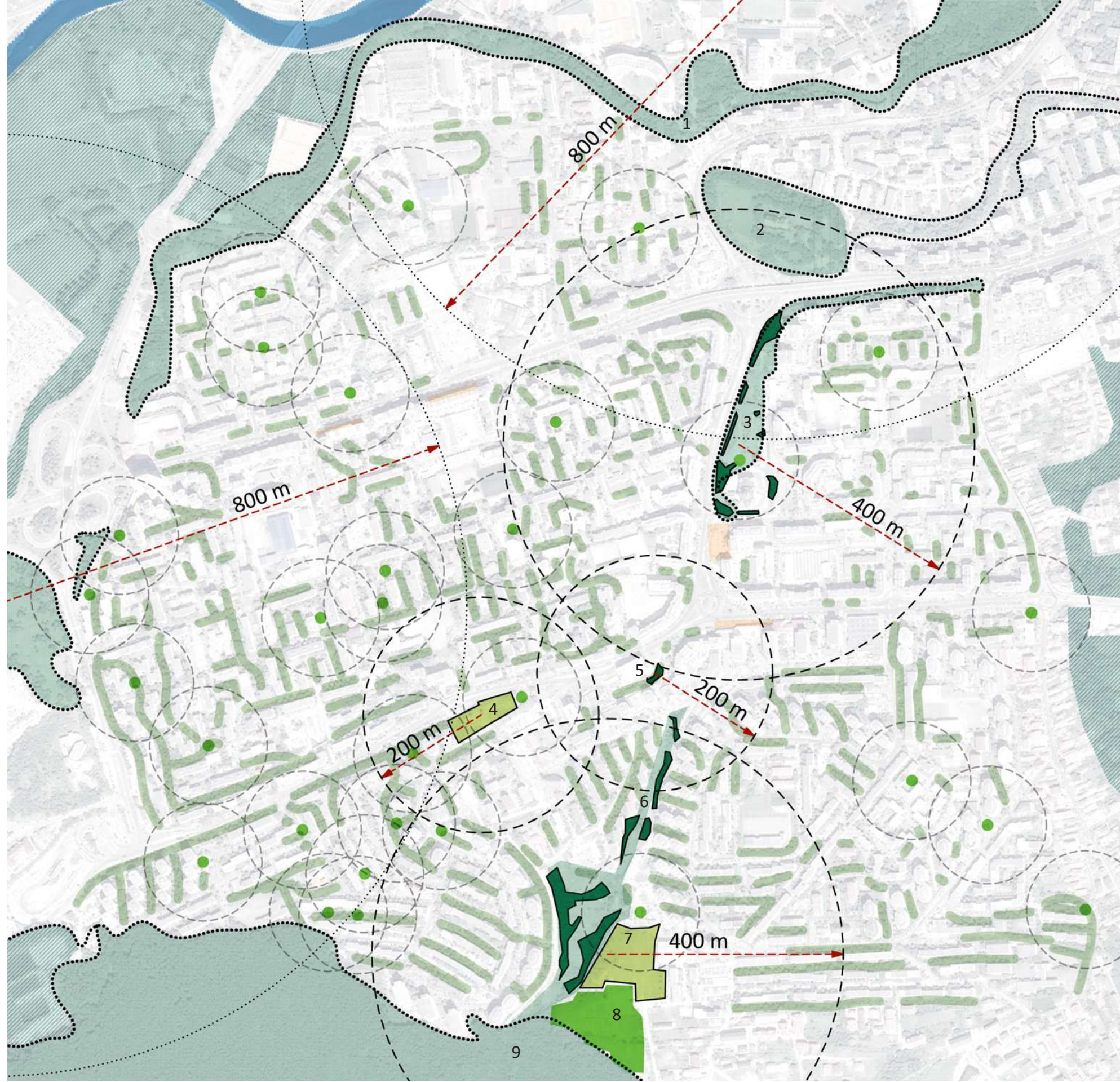
**Sistemul verde existent
Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca**

- Zone verzi publice amenajate
- Corpuri de vegetație înaltă
- Vegetație dezvoltată în proximitatea clădirilor de locuit
- Loc de joacă pentru copii





1. Coridorul ecologic al Canalului Morii
2. Incinta verde Biserica Calvaria
3. Parcul Primăverii
4. Scurul Bisericii Coborârea Spiritului Sfânt
5. Scur verde "Minerva"
6. Sector descoperit Pârâul Calvaria
7. Parcul Mehedinți
8. Zona "La terenuri"
9. Pădurea Mănăştur
10. Parcul Colina
11. Cornişă verde
12. Râul Someşul Mic



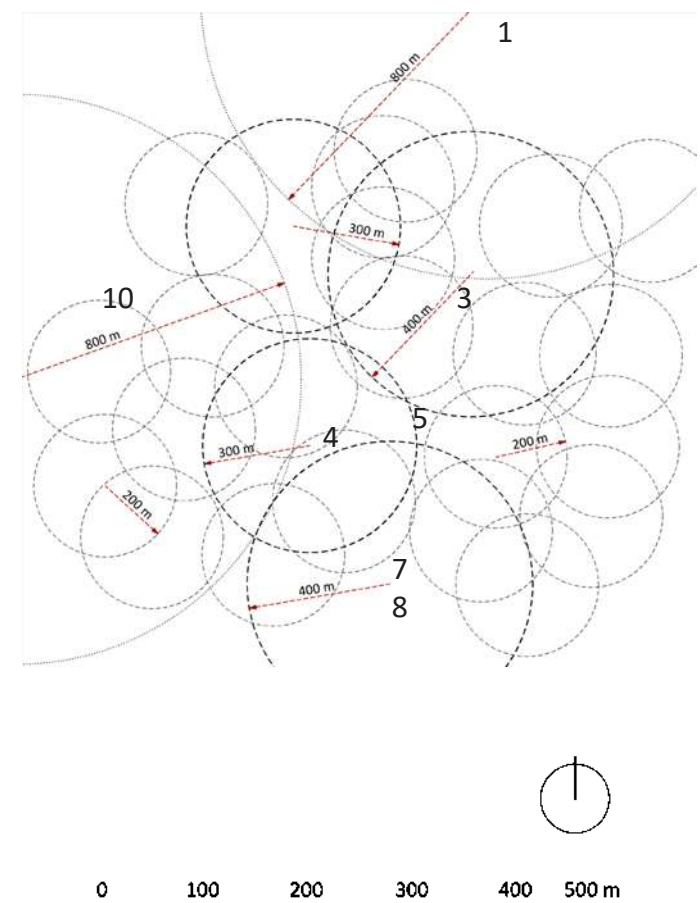
0 100 200 300 400 500 m



**Sistemul verde propus
Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca**

-  Zone verzi publice amenajate
-  Noi coridoare ecologice
-  Vegetație dezvoltă în proximitatea clădirilor de locuit
-  Loc de joacă pentru copii

1. Coridorul ecologic al Canalului Morii
2. Incinta verde Biserica Calvaria
3. Parcul Primăverii
4. Scurul Bisericii Coborârea Spiritului Sfânt
5. Scur verde "Minerva"
6. Sector descoperit Pârâul Calvaria
7. Parcul Mehedinți
8. Zona "La terenuri"
9. Pădurea Mănăştur
10. Parcul Colina
11. Cornişă verde
12. Râul Someşul Mic



În planșa *Sistemul verde propus. Cartierul Mănăștur* este prezentată propunerea de organizare a sistemului verde integrat realizat prin configurarea diverselor coridoare ecologice ce străbat tot mediul construit al cartierului și leagă pe parcursul lor diverse zone verzi publice propuse sub diverse tipologii.

Aceste coridoare ecologice folosesc spațiul generos existent între clădiri și starea structurală a fondului de vegetație matură existentă în zonă.

De asemenea, în funcție de dimensiunea fiecărei tipologii de spațiu verde în parte se poate stabili și gradul de accesibilitate a fiecărei locuințe către acestea. Sistemul verde integrat propus, pe lângă rolul ecologic pe care îl are în zonă poate fi investit cu diverse utilizări funcționale suplimentare astfel asigurând nevoile de petrecere a timpului liber pentru rezidenții cartierului.

În contextul sistemului verde integrat al cartierului este propus și reafirmarea traseului Pârâului Calvaria prin punerea în valoare a acestui curs de apă prin decopertarea lui pe zona Parcului Primăverii.

Locurile de joacă pentru copii sunt propuse a fi organizate în incintele noilor insule private în vederea asigurării siguranței și distribuției uniforme ale acestora în cadrul mediului construit al cartierului.

Sistemul verde al cartierului astfel conceput poate fi ulterior detaliat prin proiecte punctuale care să se articuleze ulterior la aceste sistem conectat ce operează la nivelul suprastructurii cartierului, conectat la rândul lui la sistemul verde ecologic prefigurat la nivelul întregului municipiu.

Pentru realizarea **Etapei 2. (Reorganizarea structurală a cartierului)** se impune analiza fondului construit existent și a modului de funcționare existent la nivelul cartierului.


Proiectele inițiale pentru cartierele marilor ansambluri de locuit au fost structurate sub formă de microraiioane, structură ce se poate identifica și în prezent având în vedere că diversele ansambluri sunt dispuse în jurul unităților de învățământ de diverse tipuri. Astfel, în structura cartierelor construite în perioada socialistă se pot prefigura unități de vecinătate având fiecare în partea centrală una sau mai multe unități de învățământ care ar putea stabili o particularitate pentru zona centrală a viitoarelor comunități locale (*Prefigurarea sistemului de unități de vecinătate peste structura existentă. Cartierul Mănăștur. Cluj-Napoca*).

La o scurtă analiză formală a mediului construit din cadrul marilor ansambluri de locuit, la nivelul lizibilității urbane se identifică faptul că mediul urban este perceput ca fiind format din câteva "insule mari" ocupate de clădiri de locuit și dotări, iar spațiul dintre clădiri se prezintă, în majoritatea cazurilor, fără identitate. Deși permeabile, aceste mari insule nu contribuie semnificativ la stabilirea unei imagini urbane precise, unde distincția între domeniul public și cel privat este evidentă. Această percepție "sărăcită" de identitate a mediului construit este datorată și unei dispunerii indiferente a domeniului public, care este insuficient de bine conturat și amenajat. (*Percepția mediului construit existent. Lizibilitatea urbană. Cartierul Mănăștur. Cluj-Napoca*)

Cheia reorganizării spațiului urban al cartierului socialist constă în configurarea unor noi insule urbane (**Etapa 3**), elemente ale structurii urbane ce pot crea distincția precisă între domeniul public și cel privat, și implicit seria de atitudini ierarhizate cu privire la amenajarea spațiului dintre construcții. (*Organizarea mediului construit sub formă de noi structuri tip insulă urbană. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca*)

În cadrul vechilor configurații socialiste se pot configura astfel de insule urbane folosind diverse particularități și caracteristici ale fondului construit existent.

Prefigurarea sistemului de unități de vecinătate
peste structura existentă
Cartierul Mănăstur, Cluj-Napoca

 Unități de învățământ

 Culte



0 100 200 300 400 500 m



Percepția mediului construit existent
Lizibilitatea urbană
Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

 Mari insule urbane



0 100 200 300 400 500 m

**Organizarea mediului construit sub formă de noi structuri tip insulă urbană
Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca**

-  Foste mari insule urbane
-  Noi insule urbane



0 100 200 300 400 500 m

Corespunzător etapei 2 (Reorganizarea structurală a cartierului) îi corespunde și procesul prin care se organizează centrul cartierului și noi centre secundare. Aici se folosesc relațiile ce se pot stabili între disponibilitatea diverselor dotări și necesitatea lor în raport cu poziționarea lor în cadrul cartierului față de modul în care sunt distribuite imobilele de locuit. *(Centru de cartier și subcentre (centre secundare) ale cartierului. Situație propusă. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca)*

În baza prefigurării unor unități de vecinătate și în baza modului în care s-au structurat noile insule urbane se pot identifica noile unități de vecinătate astfel determinate încât ele să poată funcționa cu un anumit grad de independență față de restul structurilor cartierului *(Structurarea noilor unități de vecinătate. Situație propusă. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca)*.

Elementele ce determină identitar fiecare unitate de vecinătate sunt dotările pentru învățământ și alte dotări suplimentare ce sunt identificate prin analiză sau se pot dispune ulterior în baza necesarului de dotări pentru acest tip de organizare menționate în capitolele precedente. *(Clădiri reper la nivelul unităților de vecinătate. Situație propusă. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca)*

O rezervă de viitoare dotări sociale ale cartierului pot fi organizate în cadrul centralelor termice de cartier după ce acestea își vor pierde funcțiunea de bază. Aceste structuri construite, golite de echipamentele perimate, se pot converti în spații comunitare cu diverse utilizări, ele fiind distribuite destul de egal în mediul construit al cartierului.

Fiecare structură de tip unitate de vecinătate se poate rafina și ierarhiza în mai multe comunități locale compuse din 2 sau mai multe insule urbane, dispuse strategic în jurul unor spații publice reprezentative ce pot deveni identitare pentru comunitatea locală respectivă. *(Sistemul de spații publice reprezentative. Situație propusă. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca)*

La acest nivel se poate implica și populația rezidentă contribuind la determinarea acestor comunități locale.

Rezultatul propunerii de regenerare urbană integrată va fi o nouă structură a cartierului însulețită de un sistem verde integrat care funcționează la diverse niveluri ierarhice urbane, pornind de la scara orașului spre scara imobilului de locuit având implicații la fiecare nivel ierarhic intermediar, dublată de un sistem de spații publice organizate de asemenea ierarhic folosind ca fond acest sistem verde, unde locuitorii zonei beneficiază de un larg spectru de opțiuni cu privire la modul în care folosesc spațiile. *(Sistemul verde propus împreună cu sistemul de spații publice reprezentative. Cartierul Mănăștur)*

Existând deja o structură precisă de organizare care are menirea să producă beneficii atât pe termen scurt cât și pe termen mediu și lung (datorită faptului că implică în structurarea zonelor aspecte ecologice și sociale) determinată în Etapele 1, 2 și 3, se poate avansa către **Etapa 4. Structurarea și organizarea spațiului determinat de noile insule urbane.**

În cele mai multe cazuri, unde a fost invocat procesul de regenerare urbană în cadrul reconsiderării unor zone din interiorul orașului, s-a trecut direct la reamenajarea spațiului public ignorând legăturile și efectele ce s-ar putea produce la scări superioare scării intervenției propriuzise.

Acest tip de abordare superficială va avea pe viitor efecte mai puțin anticipate față de cazul în care se propune o regenerare urbană sustenabilă integrată structurată conform prezentului ghid.

În această Etapă 4 se detaliază diferitele elemente componente ale sistemului cartierului, atât cele ce aparțin de sistemul verde cât și cele ale mediului construit cum au fost ele menționate în capitolele anterioare:

- Spațiu verde public, cu toate tipologiile sale menționate la etapa organizării sistemului verde integrat;
- Spațiu de tip străzi de diferite categorii;
- Scuar la nivelul cartierului (Piață civică);
- Scuar public al comunității locale;
- Spațiu privat al insulei urbane.

Centru de cartier și subcentre (centre secundare) ale cartierului
Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

Situație propusă

Centru de cartier

Suita de spații publice împreună cu dotările aferente:

1. Piața Primăverii
2. Piața BIG
3. Piața Minerva

Centre secundare de cartier

Noi centre secundare de cartier împreună cu spațiile lor publice reprezentative:

4. Centru de cartier Mănăștur Est
- Piața Mănăștir Est
5. Centru de cartier Calea Florești
- Piața Calea Florești
6. Centru de cartier Mănăștur Vest
- Piața Mănăștur Vest



0 100 200 300 400 500 m



Exemplu de spațiu public reprezentativ
Centru de cartier
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a
cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 361)

**Structurarea noilor unități de vecinătate
Cartierul Mănăstur, Cluj-Napoca**

Situație propusă

- Unitatea de vecinătate "Mănăstur Est"
- Unitatea de vecinătate "Mănăstur Nord"
- Unitatea de vecinătate "Mănăstur Vest"
- Unitatea de vecinătate "Mănăstur Centru"
- Unitatea de vecinătate "Mănăstur - Parâng"
- Unitatea de vecinătate "Mănăstur - Mehedinți"

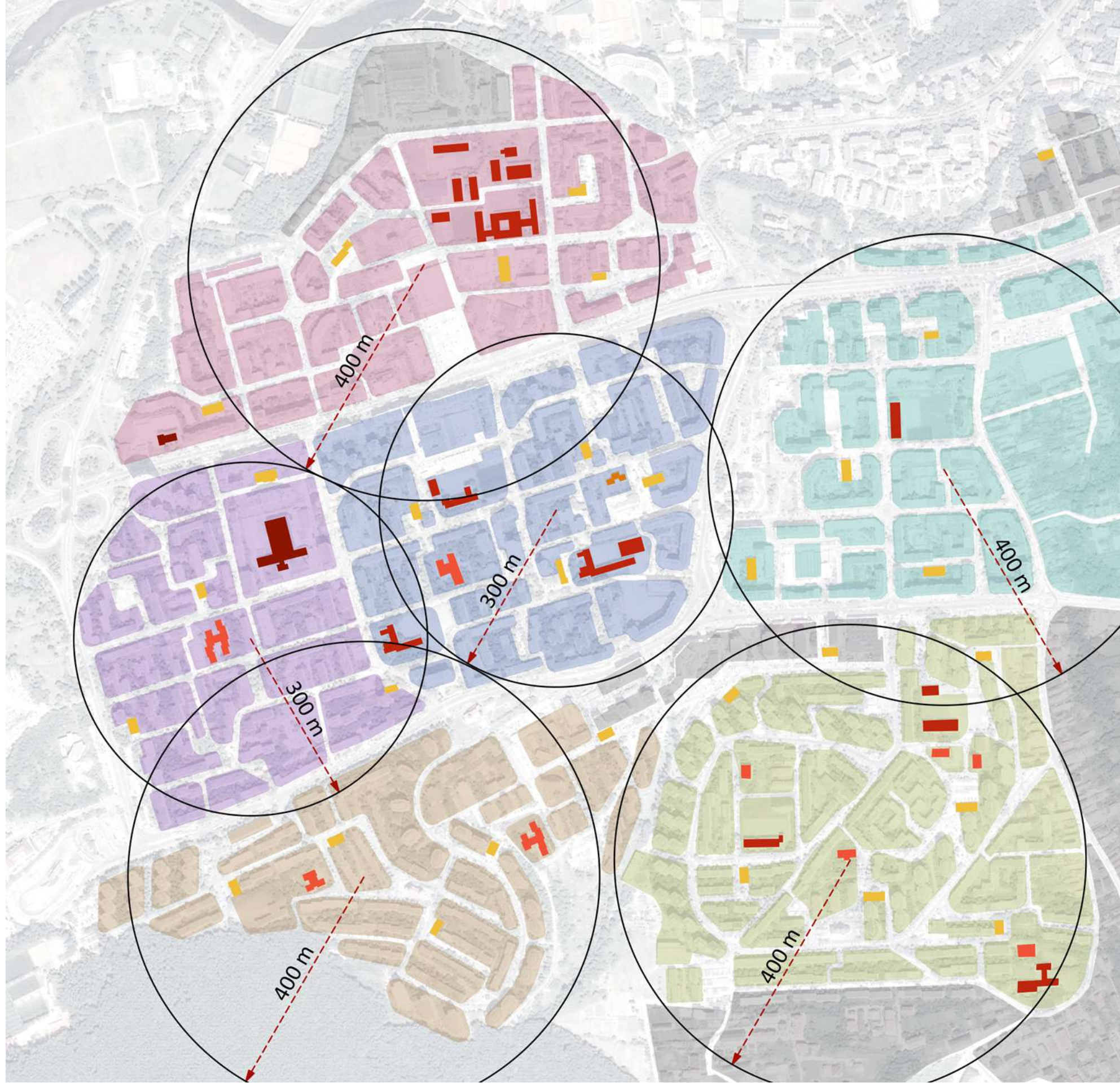


0 100 200 300 400 500 m

**Clădiri reper la nivelul unităților de vecinătate
Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca**

Situație propusă

-  Unitatea de vecinătate "Mănăștur Est"
-  Unitatea de vecinătate "Mănăștur Nord"
-  Unitatea de vecinătate "Mănăștur Vest"
-  Unitatea de vecinătate "Mănăștur Centru"
-  Unitatea de vecinătate "Mănăștur - Parâng"
-  Unitatea de vecinătate "Mănăștur - Mehedinți"
-  Unități de învățământ
-  Clădirile centralelor termice de cartier



0 100 200 300 400 500 m

Sistemul de spații publice reprezentative Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

Situație propusă

Centru de cartier


Suita de spații publice împreună cu
dotările aferente:

1. Piața Primăverii
2. Piața BIG
3. Piața Minerva

Centre secundare de cartier

Noi centre secundare de cartier împreună cu
spațiile lor publice reprezentative:

4. Centru de cartier Mănăștur Est
- Piața Mănăștir Est
5. Centru de cartier Calea Florești
- Piața Calea Florești
6. Centru de cartier Mănăștur Vest
- Piața Mănăștur Vest

 Spații publice reprezentative la nivelul
unităților de vecinătate și comunităților
locale

 Unități de învățământ



0 100 200 300 400 500 m



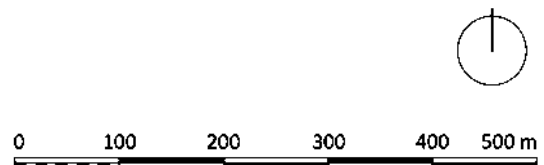
Exemplu de spațiu public reprezentativ la nivelul unităților de vecinătate și a comunităților locale (sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 325)



Exemplu de spațiu public reprezentativ la nivelul unităților de vecinătate și a comunităților locale (sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 335)

Sistemul verde propus împreună cu sistemul de spații publice reprezentative
Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

- Zone verzi publice amenajate
- Noi coridoare ecologice
- Vegetație dezvoltată în proximitatea clădirilor de locuit
- Loc de joacă pentru copii
- Spații publice reprezentative la nivelul unităților de vecinătate și comunităților locale
- Unități de învățământ





Exemplu de spațiu public reprezentativ la nivelul unităților de vecinătate și a comunităților locale (sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 315)

Exemplu de spațiu public reprezentativ
Centru secundar de cartier
(sursa: autorii, „Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri. Constanța”, 2019, p. 379)



În Etapa 3 (organizarea noilor insule urbane) se redefinesc sau reafirmă circulațiile din interiorul cartierului sub formă de străzi ca elemente constitutive ale spațiului public, străzi cu diferite caractere în funcție de rolul lor în cadrul sistemului de circulații și implicit în cadrul sistemelor de organizare ale cartierului la toate nivelurile ierarhice.

Situația existentă a sistemului de circulații a Cartierului Mănăștur este una tipică cartierelor construite în perioada socialistă: câteva artere mai importante ce determină și acea lizibilitate particulară și redusă a mediului construit, proiectate pentru viteze mult prea mari pentru deplasarea în interiorul orașului și un sistem de alei auto și pietonale lipsite de o identitate precisă, care participă desemenea la imaginea destructurată și necontrolată a imaginii spațiului public. (*Sistemul de străzi. Situație existentă. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca*)

Este o imagine tipică urbanismului deschis al marilor ansambluri de locuit construite în acea perioadă tributare Cartei de la Atena a anilor '30, unde, printre altele, se promovează segregarea tipurilor de deplasare în oraș, fapt ce contribuie semnificativ la tipul de spațiu al străzii materializat prin aceste proiecte. Un spațiu greu de definit, imprecis, ambiguu.

Pentru a îmbunătăți sistemul de străzi din cadrul cartierului se impune o reafirmare sau restructurare a rolului fiecărei străzi în parte în cadrul sistemului general de organizare a cartierului folosind atitudini și atribute contemporane cu privire la spațiul străzii în cadrul sistemului de spații publice din interiorul orașului. (*Sistemul de străzi. Situație propusă. Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca*)

Spațiul public al străzii are ponderea cea mai mare din spațiile publice din interiorul orașului și astfel se impune o tratare a lui cu atenție. În cele două planșe cu situația existentă și propusă a sistemului de străzi, se folosește intenționat sintagma *Sistem străzi* în locul sintagmei *Sistem circulații*, tocmai pentru a indica faptul că străzile sunt mai mult decât o cale de legătură și distribuție în cadrul orașului. Ele sunt spații publice ce pot fi investite cu semnificații, identitate, funcțiuni sociale, activități.

Ca orice alt spațiu public, spațiul public al străzi poate susține și afirma diverse aspecte printre care și cele ecologice și cele sociale.

Astfel, corespunzător Etapei 4 (Structurarea și organizarea spațiului determinat de noile insule urbane), am folosit ca exemple restructurarea posibilă a unor străzi de diferite categorii din cadrul Cartierului Mănăștur.

Străzile de Categoria I și II (magistrale și de legătură), fiind cu un profil generos în cadrul sistemului de străzi ale cartierului pot fi completate cu statutul de coridoare ecologice și organizate ca atare - vegetație de aliniament dispusă în mai multe șiruri în lungul traseului străzii, pavaje permeabile, rigole deschise naturale, integrarea vegetației spontane semnificative etc.

Străzile de Categoria III și IV (colectoare și locale), sunt străzile comunităților locale, ale unităților de vecinătate. Ele sunt propuse a fi tratate sub formă de "shared space" cu o ierarhie o importanței deplasării în care pe primul loc este cea pietonală.

Aici, pe lângă o reafirmare a ierarhizării diferitelor tipuri de deplasare, se impune și o structurare a imaginii urbane a fiecărei străzi în parte: conturarea unor posibile fronturi, deschideri, perspective. Strada trebuie conceptualizată ca un parcurs configurat din suma elementelor ce se regăsesc în cadrul ei, fie ele naturale sau care aparțin mediului construit. Dificultatea constă în structurarea acestor căi spațiale având în vedere că urbanismul deschis ce caracterizează aceste mari ansambluri de locuit nu configurează volume ce susțin cu fronturi aceste spații.

O posibilă rezolvare constă în completarea acolo unde este posibil cu noi volume construite cu funcțiuni active pentru public la nivelul parterului și care să cuprindă în rest locuri de parcare care să rezolve nevoile rezidenților și să producă recuperarea suprafețelor ocupate cu parcuri din domeniul public, completată cu o amenajare atentă a spațiului străzii cu diverse elemente naturale sau de mobilier urban care să confere spațiului public o imagine identitară, mai precisă din punct de vedere al rolului său în cadrul mediului construit al cartierului.





O rezervă de spațiu public ce poate fi redată pietonului sau să faciliteze deplasarea velo se regăsește în organizarea existentă a marilor intersecții din cadrul marilor ansambluri de locuit. Aici, proiectarea în favoarea deplasării în viteză cu automobilul este evidentă: raze mari de racord între străzile mediate în intersecție, suprafețe foarte mari atribuite sensurilor giratorii.

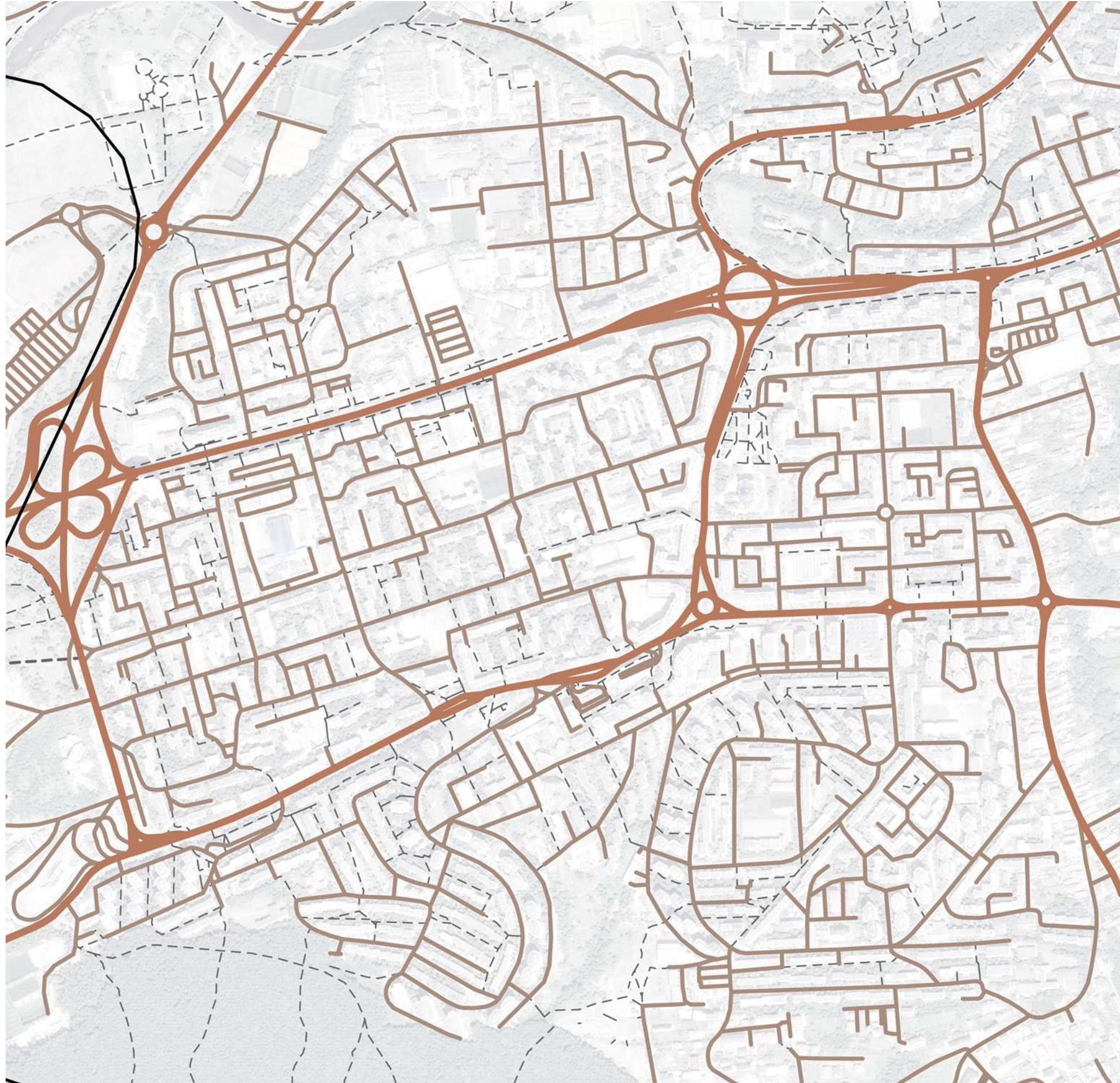
O restructurare a acestor mari intersecții schimbând viziunea cu privire la cine are prioritate pentru utilizarea spațiului poate produce medii urbane mai apropiate de pieton, medii urbane ce pot fi transformate în spații verzi sau elemente de racord pentru coridoarele ecologice din cadrul sistemului verde al orașului, medii urbane mai sigure având în vedere că traficul este calmat prin tratarea intersecției doar funcțional pentru deplasarea auto și nu pentru confortul auto.

Ca exemple s-au folosit marile intersecții din Cartierul Mănăștur: Strada Primăverii cu Strada Izlazului și Strada Primăverii cu Calea Florești. Aici prin reorganizarea intersecțiilor spațiul recuperat se propune a fi transformat în spațiu verde public cu diverse utilizări. Aceste zone devin petice de habitat în cadrul diverselor coridoare ecologice ce se propun a fi dezvoltate în lungul străzilor importante ale cartierului cu beneficii ecologice și pentru îmbunătățirea calității vieții rezidenților.

Sistemul de străzi
Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca

Situație existentă






-  Artere principale de circulație
(Străzi categoria I și II)
-  Artere secundare de circulație
(alei cu circulație auto în interiorul
ansamblurilor de locuit)
-  Legături pietonale
-  Viitoarea centură metropolitană



0 100 200 300 400 500 m

Sistemul de străzi
Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

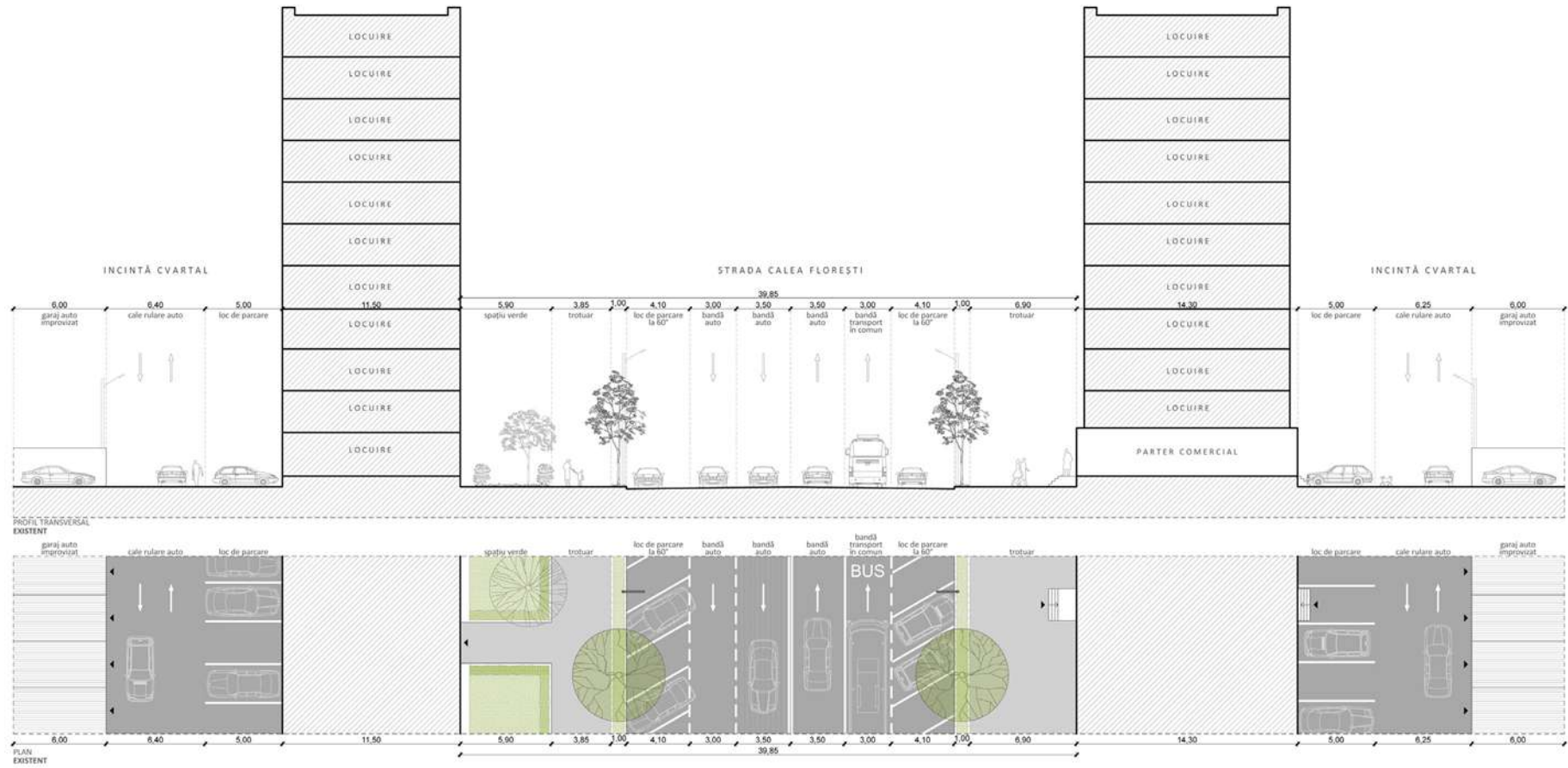
Situație propusă

-  Stradă Categoria I - magistrală
-  Stradă Categoria a II-a - de legătură
-  Stradă Categoria a III-a - colectoare
-  Stradă Categoria a IV-a - locală
-  Viitoarea centură metropolitană

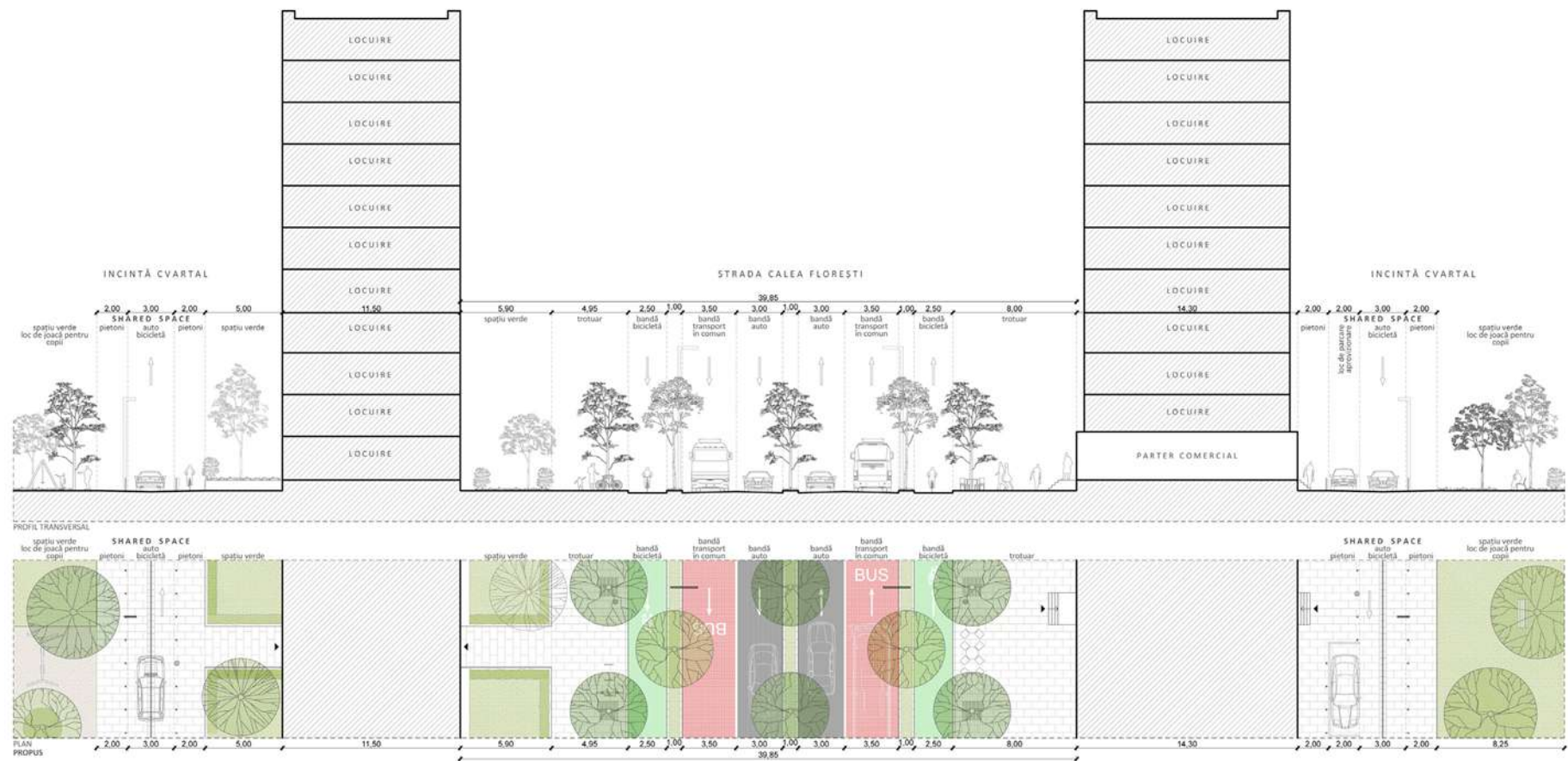


0 100 200 300 400 500 m

Stradă Categoria I - magistrală
 Strada Calea Florești, Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

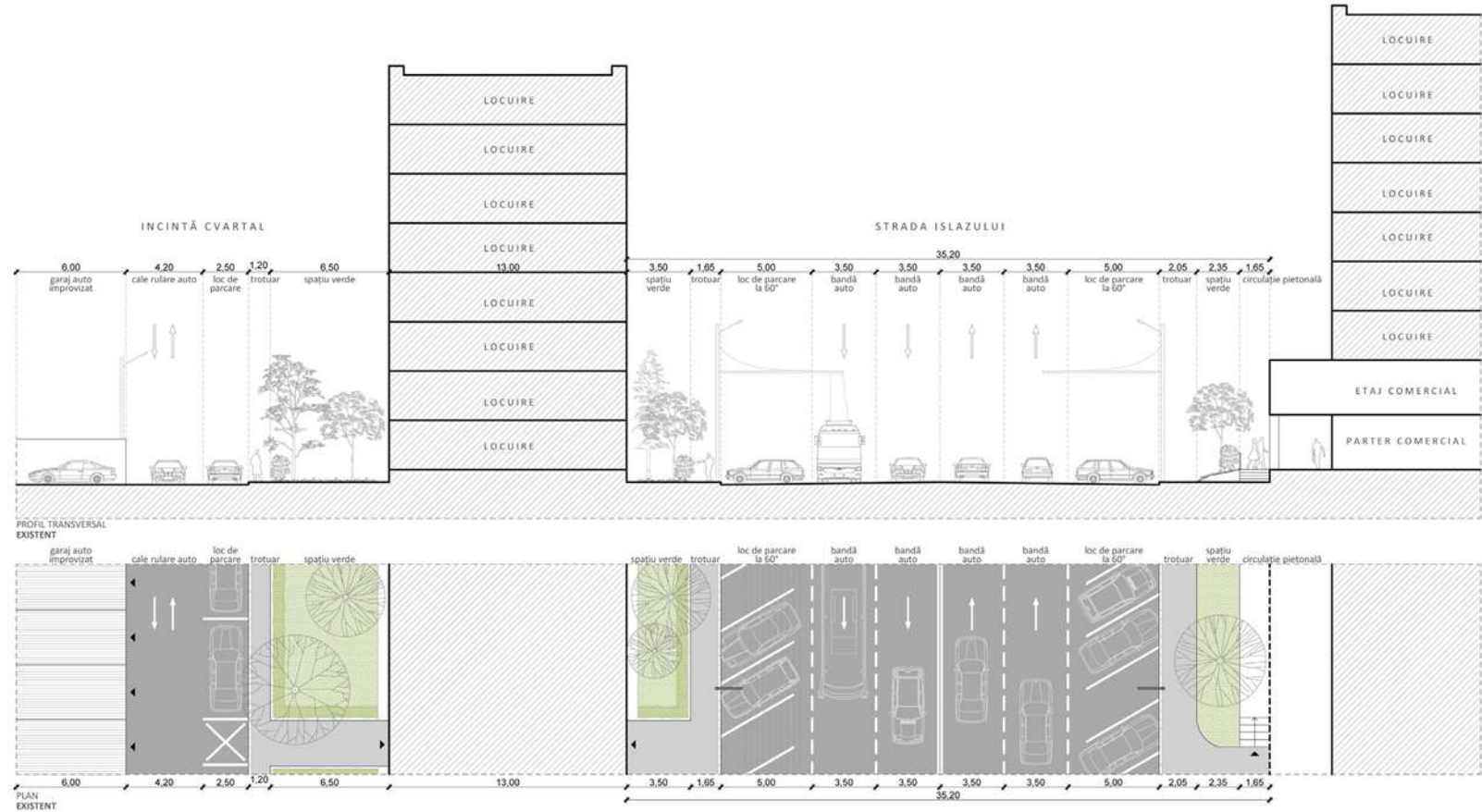


Profil și plan situație existentă

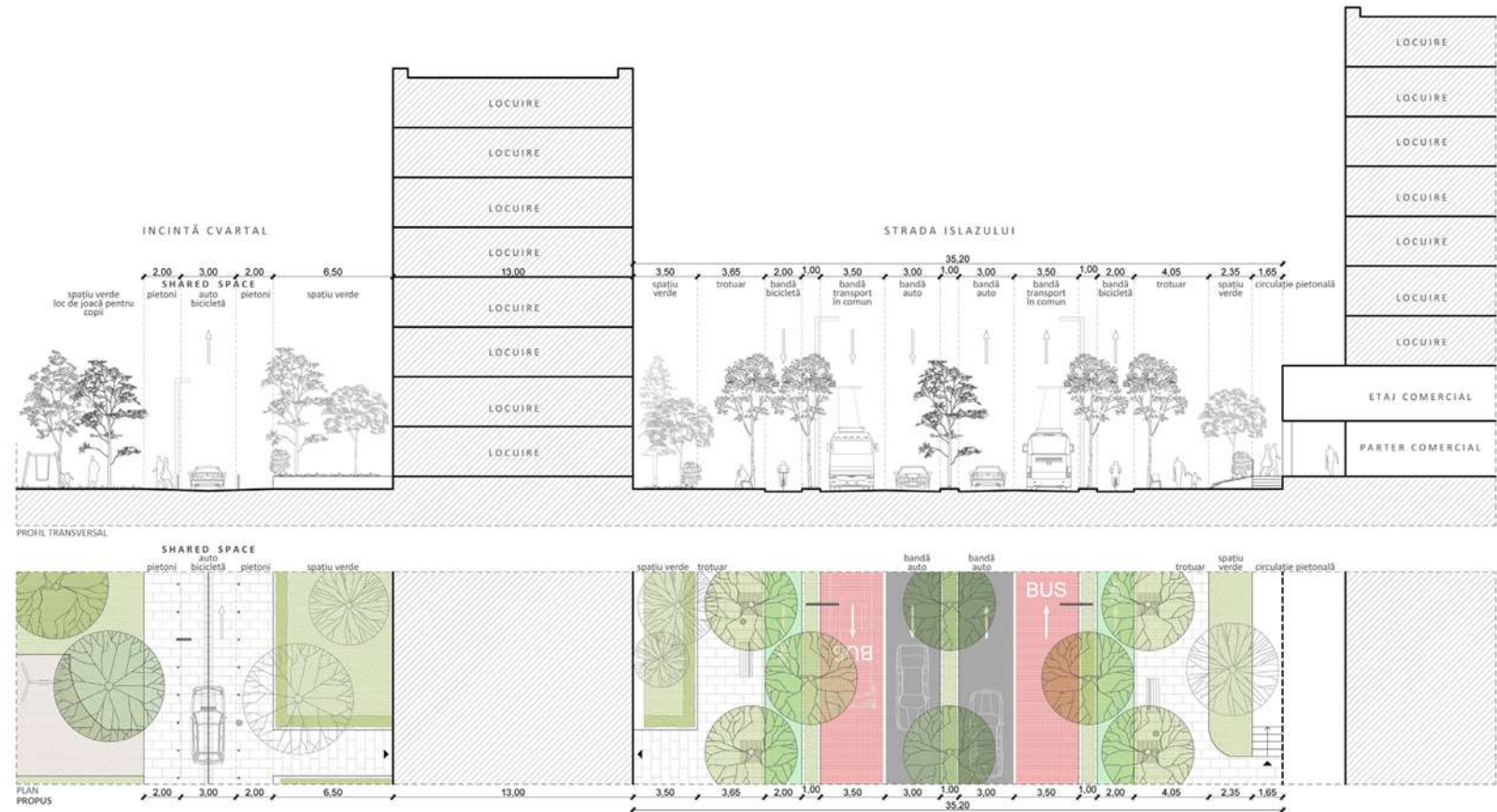


Profil și plan situație propusă

Stradă Categoria II - de legătură
Strada Izlazului, Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca



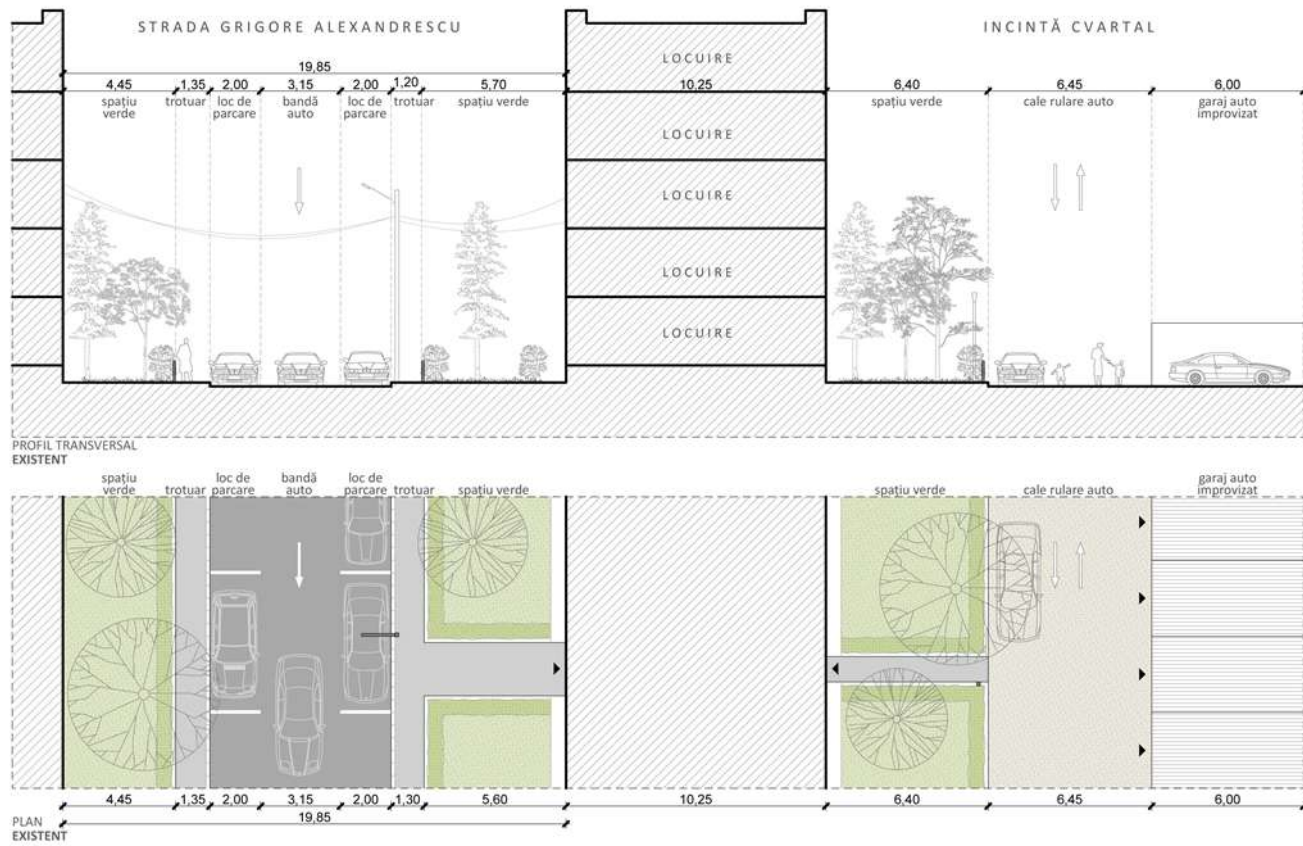
Profil și plan situație existentă



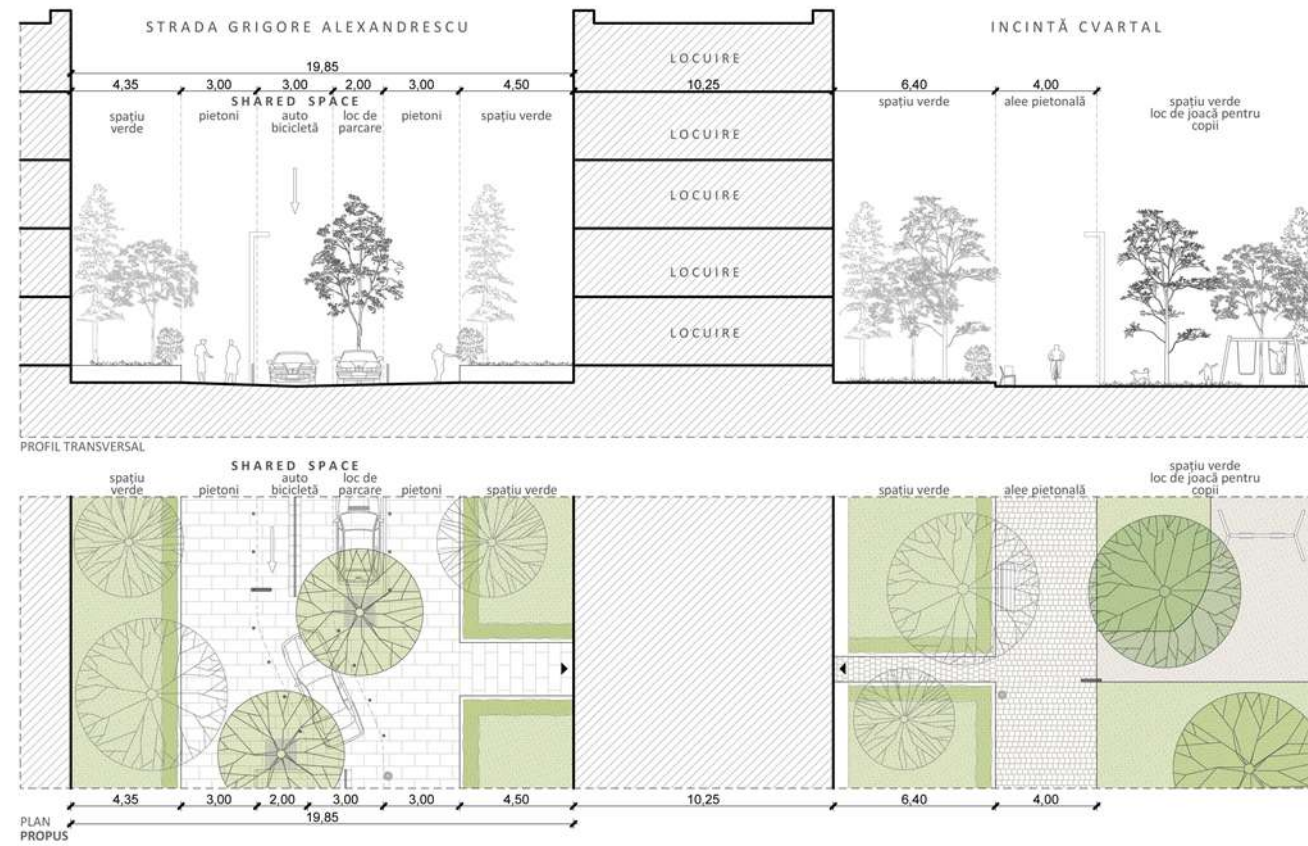
Profil și plan situație propusă

Stradă Categoria III - colectoare
Strada Grigore Alexandrescu, Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca

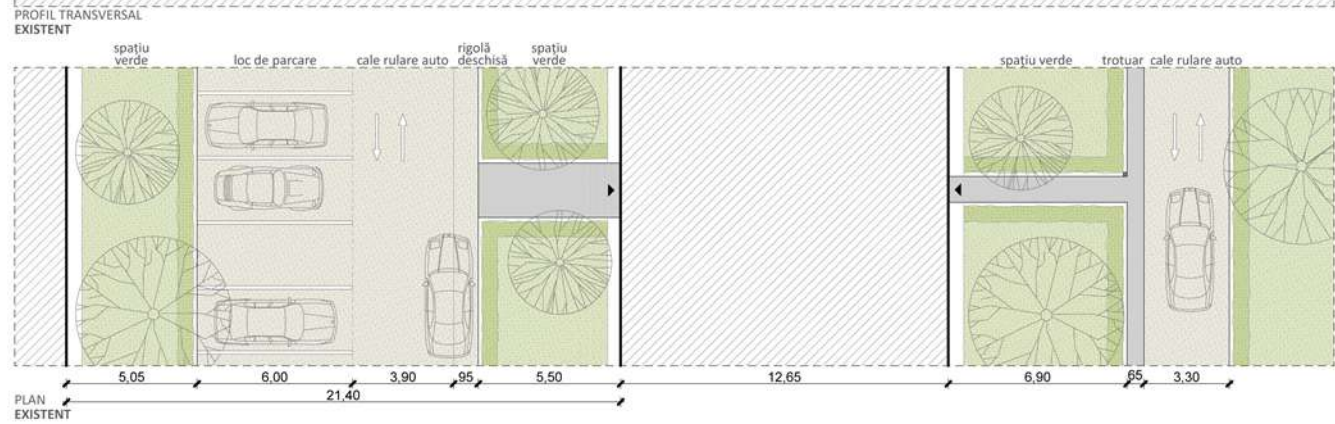
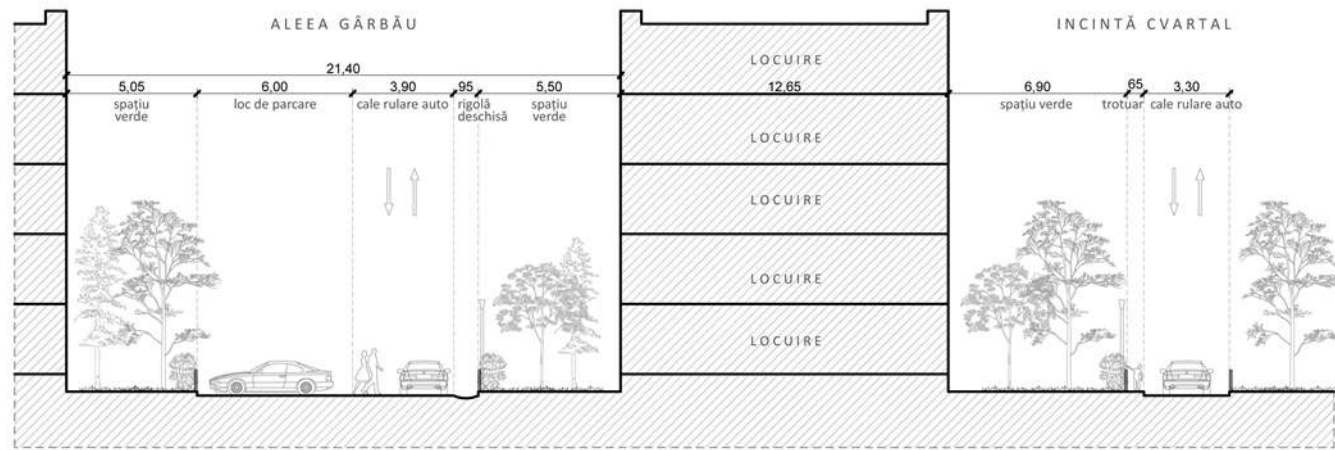
Profil şi plan situaţie existentă



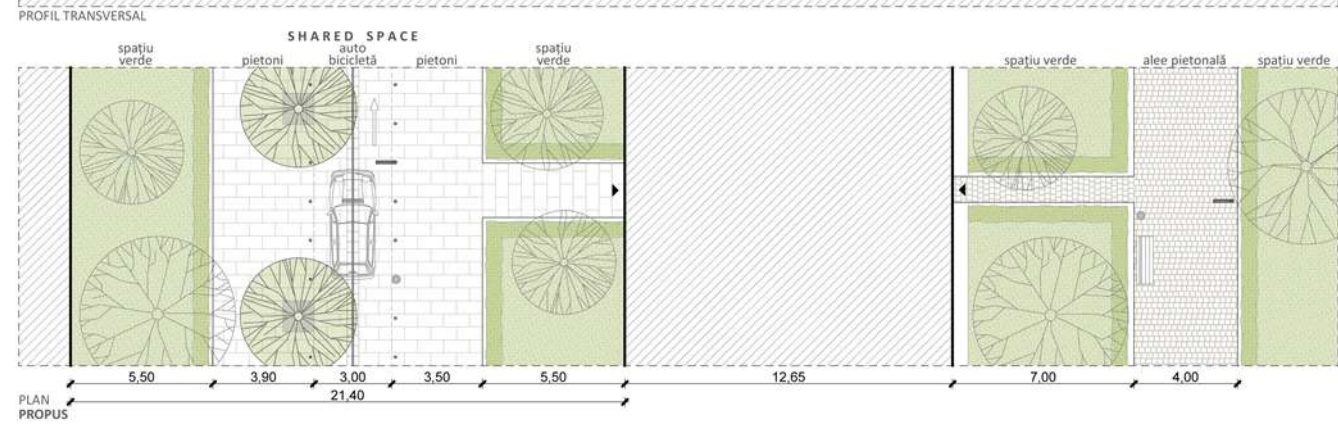
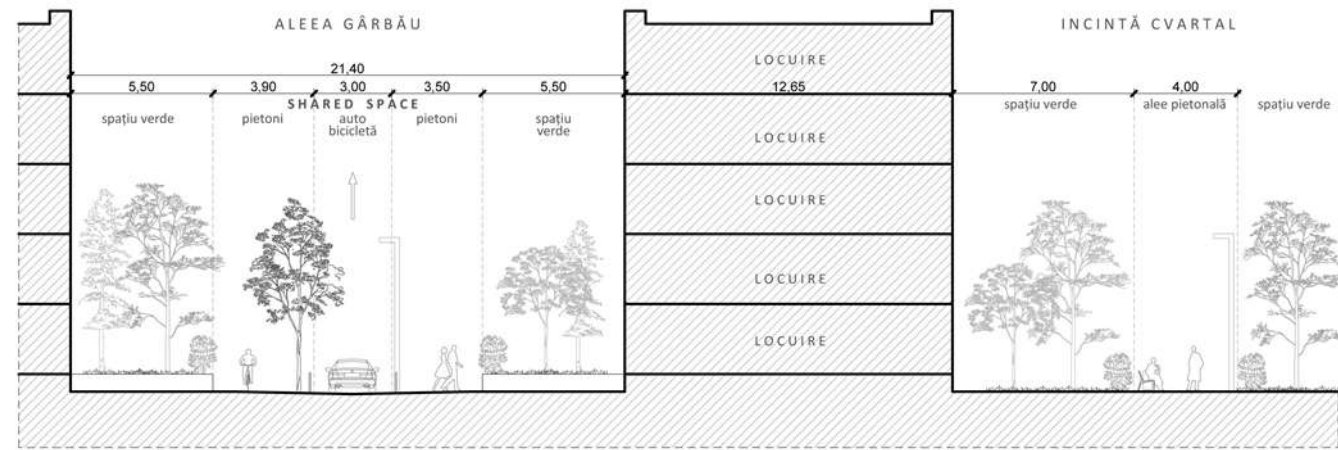
Profil şi plan situaţie propusă



Profil și plan situație existentă



Profil și plan situație propusă



**Încadrare zone detaliate
Cartierul Mănăştur, Cluj-Napoca**

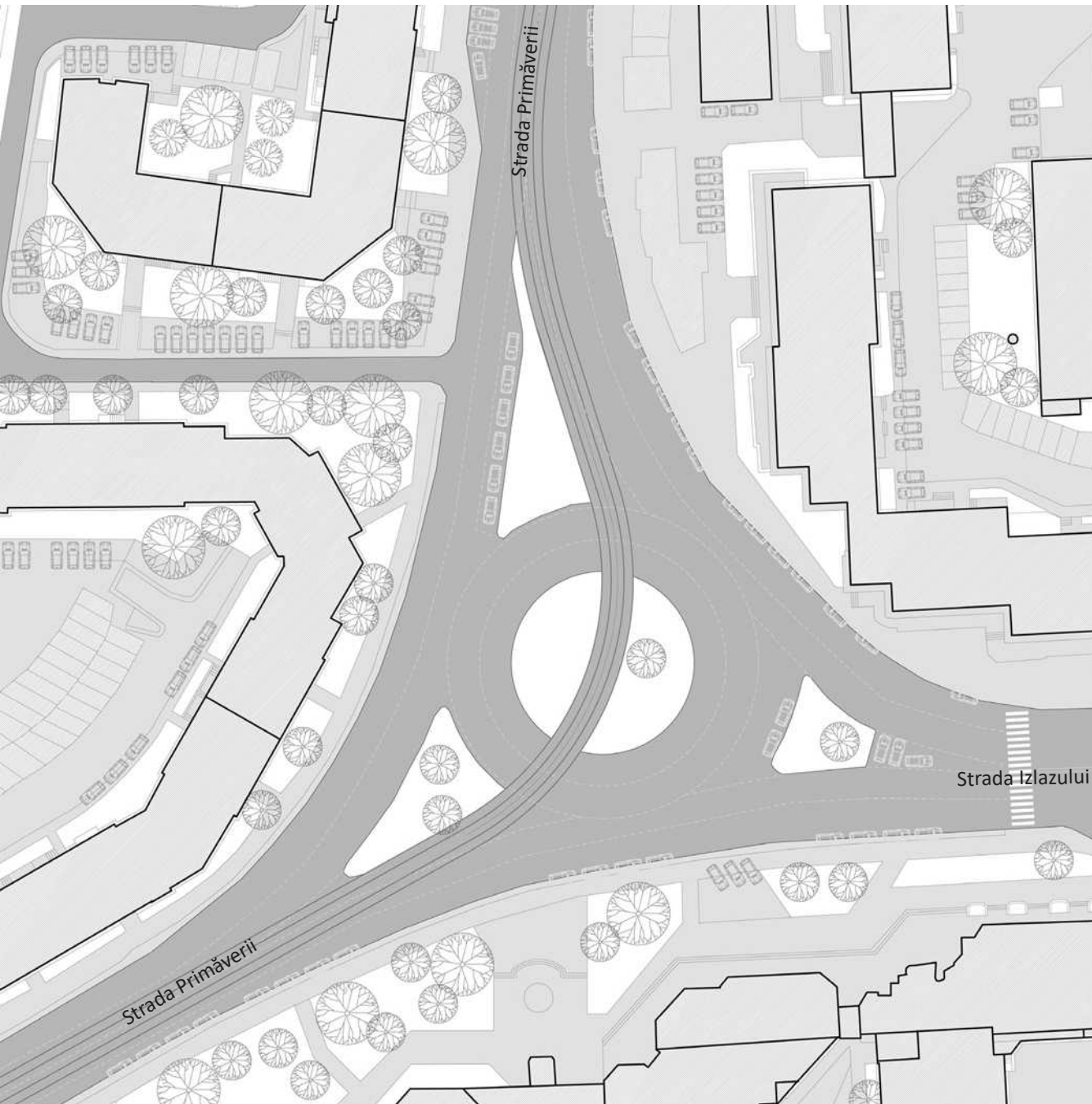
1. Intersecția Strada Primăverii cu Strada Izlazului
2. Intersecția Strada Primăverii cu Calea Florești



Reorganizarea intersecției Strada Primăverii cu Strada Izlazului, Cartierul Mănăstur, Cluj-Napoca

în vederea recuperării suprafeței carosabile excedentare
în beneficiul domeniului public pietonal și al sistemului velo

Plan situație existentă



Plan situație propusă



Reorganizarea intersecției Strada Primăverii cu Strada Izlazului, Cartierul Mănăstur, Cluj-Napoca

în vederea recuperării suprafeței carosabile excendentare
în beneficiul domeniului public pietonal și al sistemului velo

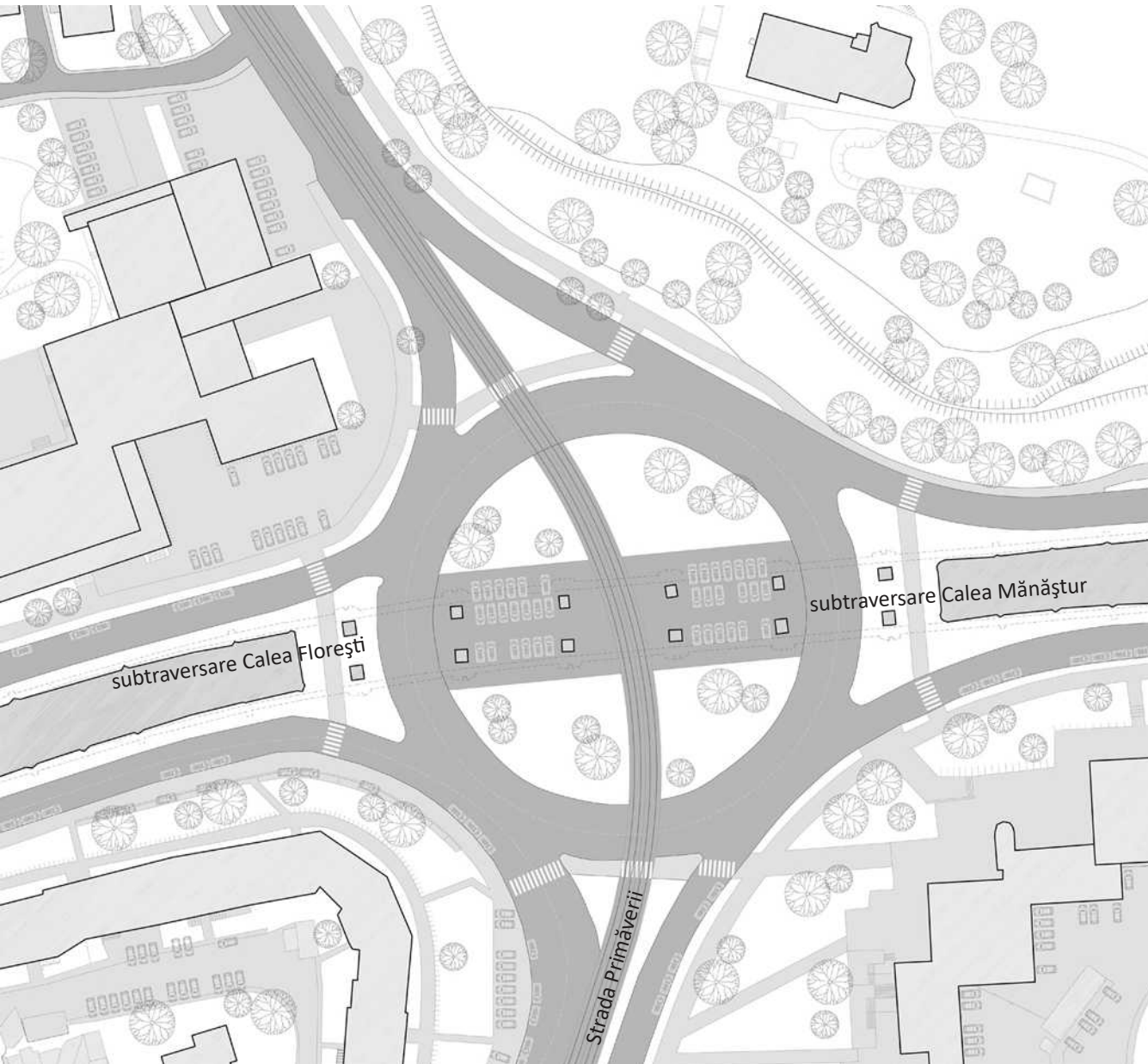
Axonometrie situație propusă



Reorganizarea traversării denivelate Strada Primăverii cu Calea Florești, Cartierul Mănăstur, Cluj-Napoca

în vederea recuperării suprafeței carosabile excedentare
în beneficiul domeniului public pietonal și al sistemului velo

Plan situație existentă



Plan situație propusă



Reorganizarea traversării denivelate Strada Primăverii cu Calea Florești, Cartierul Mănăștur, Cluj-Napoca

în vederea recuperării suprafeței carosabile excendentare
în beneficiul domeniului public pietonal și al sistemului velo

Axonometrie situație propusă



7. Bibliografie

- 2005 - The Urban Task Force, *Towards an Urban Renaissance*
- 2007 - Ghidul privind regenerarea urbană, Ministerul Dezvoltării Lucrărilor Publice și Locuințelor
- 2007 - Charta urbană a orașelor durabile/Charta de la Leipzig
- 2013 - Rapoarte de la Banca Mondială pentru MDRAP (Enhanced Spatial Planning, Competitive Cities, Growth Poles)
- 2014 - P.U.G. Cluj-Napoca - (Planul Urbanistic General al municipiului Cluj-Napoca)
- 2014 - Strategia de dezvoltare a municipiului Cluj-Napoca 2014-2020
- 2015 – Rusu, Vlad Sebastian, *Evoluția Urbanistică a Clujului interbelic*, Ed. *Academia Română*, Centrul de Studii Transilvane, Cluj-Napoca
- 2017 - Cluj Metropolitan - Strategia integrată pentru 2014-2020 -versiune actualizată 2017
- 2018 – Olănescu, Octav Silviu, *Aspecte ecologice în determinarea mediului construit* – Ed. UTPRESS, Cluj-Napoca
- 2020 - studii de fundamentare PATJ Cluj (plan de amenajare a teritoriului județului Cluj)

