

București. Strada Măia.

Viziune și metodologie pentru organizarea spațiului stradal în zona centrală a orașului București.



București. Structura Minoră.

Viziune și metodologie pentru organizarea spațiului
stradal în zona centrală a orașului București.

„București, structura minoră” este un proiect de cercetare **BAZA. deschidem orașul**, coordonat de Arh. Alexandru Belenyi și finanțat de World Bank Group, cu sprijinul Primăriei Municipiului București.

Coordonator din partea World Bank Group:

Marcel Ionescu-Heroiu

Colaborator:

Urb. Corina Chirila

Autori

Arh. Irina Belenyi

Arh. Maria Duda

Urb. Caterina Roșca

Arh. Alexandru Belenyi

Arh. Urb. Matei Bogoescu

Design editorial

Radu Manelici

Andrei Grosu

Vorsatz

Florin Pantilimon

Streets of Bucharest



București. Structura Minoră

Cuprins

Rezumat	7
1 Definirea problemei	16
2 Definirea zonei de studiu	30
3 Ecosistemul străzii și modelul analitic propus	38
3.1 De la extruziune la mozaic	39
3.2 Modelul stradal curent și situația reală a străzii	45
4 Analiză și critică urbanistică a zonei de studiu	57
5 Al treilea spațiu – Direcții strategice pentru planificare și politici publice	95
5.1 Parcelar stradal (sistem de zonificare a spațiului străzii)	99
5.2 Meniu de intervenții	132
5.3 Instrument de evaluare proiectare (benchmarking)	144
6 Etapizarea implementării proiectului	146
6.1 Termen scurt a-la-long sau excavarea celui de-al treilea spațiu	148
6.2 Termen scurt sau inițierea reglementărilor caracteristice parcellarului stradal și consolidarea politicilor și proiectelor introduse în prima etapă	153
6.3 Termen mediu sau reglementarea celui de-al treilea spațiu	156
6.4 Termen lung sau extinderea celui de-al treilea spațiu	157
7 Propuneri pe zona pilot	158
A1 „Problema” străzii în alte domenii de specialitate	167
A1.1 Perspectivă legislativă	168
A1.2 Administrativ – Suprapunerea responsabilităților administrative la nivel de detaliu	169
A1.3 Proiectare – Alte proiecte sau acțiuni cu efect asupra zonei de studiu	173
Lista figurilor din text	182

**Rezu
mot**

Este nesustenabil ca București să rămână, pe termen lung, un oraș orientat spre trafic auto. Dar chiar și o minimă domolire a efectului mașinii personale asupra infrastructurii, accesibilității și vieții publice a orașului, pare extrem de dificilă.

Studiul București. Structura minoră descrie un demers de regenerare a străzilor secundare din zona centrală a Bucureștiului, pornind de la reglementarea parcurii la bordură. Studiul este împărțit în trei secțiuni *Problemă*, *De la extruziune la mozaic* și *Al treilea spațiu*.

De ce este atât de dificil să schimbăm chiar și cele mai mici detalii de amenajare ale străzilor minore din oraș?

Problemă

În această primă secțiune este descrisă legătura dintre noțiunea de spațiu public și stradă ca loc al deplasărilor zilnice. Având ca suport sondaje efectuate periodic în ultimii șase ani¹, observăm cum percepția cetățenilor asupra spațiului public este, în ceea ce privește teoria, corectă, însă lacunară la nivel de experiență. Apariția și răspândirea zonelor private ca surrogate ale spațiului de adunare, interacțiune și relaxare, în paralel cu congestionarea spațiilor publice clasice, conduc spontan, în percepția generală, la disocierea străzii de spațiul public.

Concluziile sondajelor sunt ilustrate cu o serie de imagini martor, ce surprind micro-situații ale străzii bucureștene secundare, denumită în continuare minoră.

Devine astfel evidentă desfigurarea spațiului străzii minore: detalii urbane necoordonate, improvizatii, diferite moduri de ocupare și transformare oficială sau individuală.

Pe baza imaginilor, este introdusă nevoia de a distinge între efect negativ și pozitiv când vine vorba de comportamente stradale, și nevoia de a porni în căutarea unui viitor model de stradă minoră pornind de la lecțiile și întrebările ce reies din situația curentă.

Spre finalul acestei prime secțiuni, este abordat rolul, prezența și imaginea structurii stradale minore: planuri, fotografii satelitare, scurt istoric. În același timp, este delimitată zona de studiu pentru investigația ce urmează în secțiunile succesive, motivul alegerii și relația cu restul zonei centrale a orașului.

De la extruziune la mozaic

Cea de a doua secțiune prezintă în detaliu situația actuală a structurii minore, din zona de studiu. Subcapitolul ce dă titlul secțiunii, *De la extruziune la mozaic*, aduce în discuție motivele fundamentale pentru care traficul ajunge să domine viața unui oraș, anumite principii de proiectare și normative care facilitează acest lucru în București, precum și pericolul subestimării parcării gratuite. Trecerea de la principiul teoretic al *extruziunii*, bazat pe succesiune de secțiuni și destinații desfășurate în lungul axului străzii, spre modelul *mozaicului*, ce folosește în schimb planul și legăturile transversale, în interiorul orașului, alcătuiește argumentul principal al acestei secțiuni, devenind și bază de lucru pentru documentarea, analizele și propunerile ce urmează.

Astfel, în *Modelul stradal curent și situația reală a străzii* va fi studiată trecerea de la modelul original al străzii de tranzit, la cel curent și

apoi către un posibil viitor. În acest viitor planificarea străzii va fi înțeleasă mai puțin ca un mănunchi de fluxuri de circulație și mai mult ca un loc al negocierii spațiale.

Secțiunea se încheie cu *Analiza și critica urbanistică a zonei de studiu*, dedicate datelor cantitative (număr de mașini parcate în timpul zilei și în weekend) și rolului pe care îl au mașinile în modelarea străzilor minore.

Al treilea spațiu

Pe parcursul studiului alcătuirea străzii și aspectul ei au fost puse pe seama relației a trei spații: cel folosit de pietoni, cel folosit de vehicule și un al treilea spațiu, vag, deschis interpretării. În ultima secțiune se desfășoară propunerea propriu-zisă de reconfigurare a străzilor din zona de studiu, pornind de la identificarea, definirea și conturarea celui de-al treilea spațiu curent: cel ocupat, blocat, sustras străzii. Repartizarea fluxurilor și a spațiilor de pe fiecare stradă este regândită astfel începând cu reglementarea parcărilor prin trasare. Sunt definite reguli, raze de girație, distanțe minime și principii de utilizare. Rezultatul acestui demers este denumit *parcelar stradal*. Acesta funcționează în legătură cu un meniu de intervenții și funcțiuni care pot fi amplasate pe locurile de parcare în funcție de profilul fiecărei străzi și în legătură cu un instrument de evaluare a calității spațiului public.

Suprapunând datelor situației existente, din secțiunea precedentă, pe cele obținute prin reconfigurarea propusă, se elaborează pașii de implementare ai proiectului pe termen scurt, mediu și lung. În fiecare etapă punctul de plecare este numărul de mașini parcate ilegal care trebuie eliminate.

Ultima parte a secțiunii a treia prezintă aplicarea demersurilor descrise printr-un proiect de remodelare a spațiului public din zona de studiu. Intervenția pornește de la diagnosticarea situației curente urmată de ilustrarea instrumentelor din cele trei etape.

Apendix 1

La final, includem un Appendix, ce ilustrează în detaliu felul în care a fost abordată problema străzii în alte studii de specialitate.

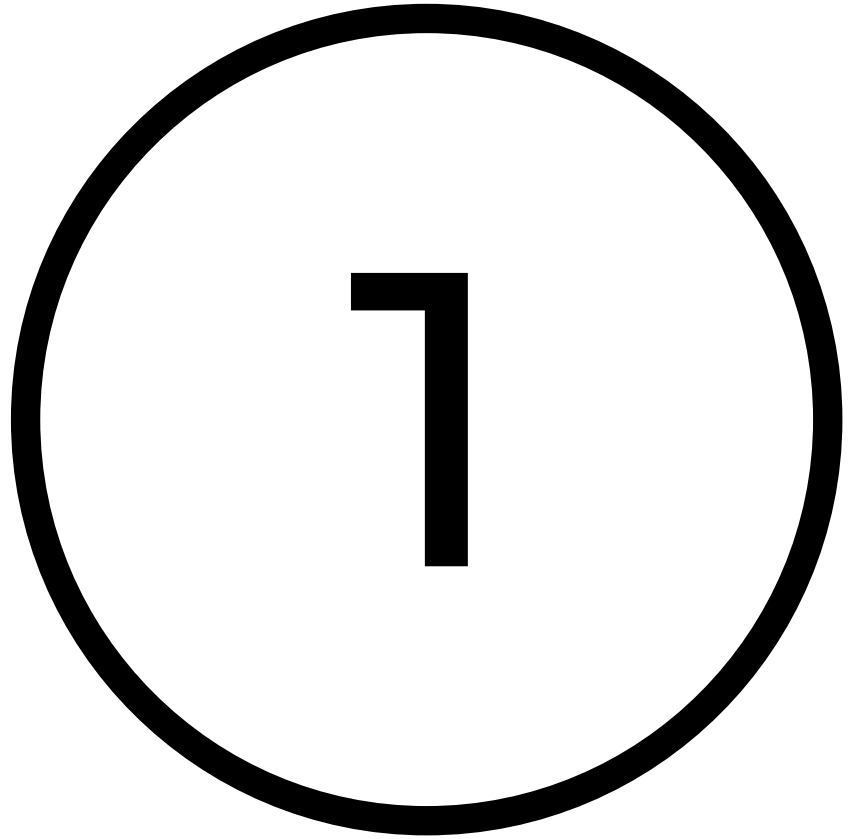
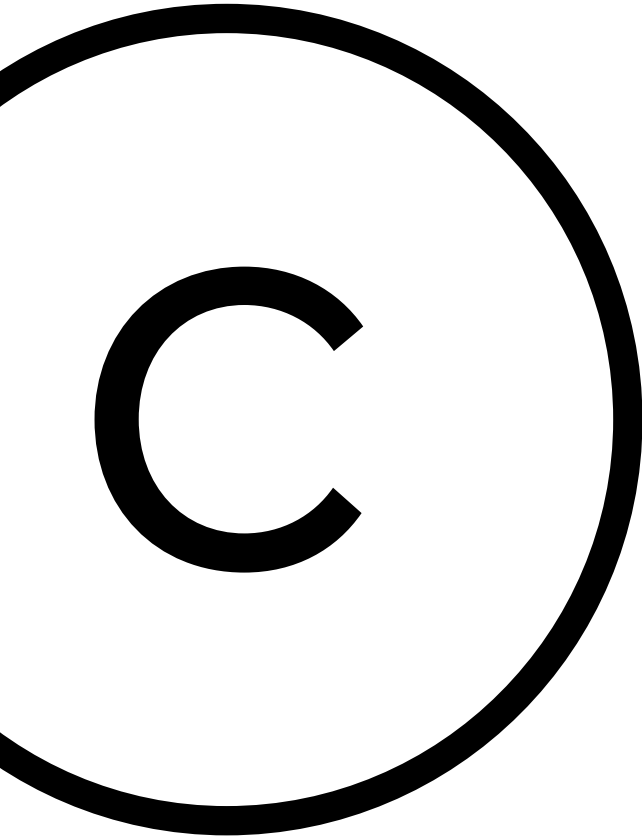
**Pro
ble
ma**











Spațiul public este tot ceea ce se află în jurul spațiilor private, ceea ce le leagă împreună. E ceea ce ți se întâmplă odată ce ieși din casă. BĂRBAT, 55 DE ANI

În perioada 2012–2019 s-au derulat anual serii de interviuri în București, în cadrul cursului de Experiență Urbană¹, prin care studenții la arhitectură au cerut publicului să definească spațiul public, să enumere spațiile publice bucureștene cu valoare identitară și să le numească pe cele pe care le folosesc, cu calitățile și defectele lor, modul în care le-ar dori îmbunătățite.

Rezultatele centralizate² au indicat următoarele două aspecte: la nivel teoretic, definiția spațiului public pare universal apropiată, accentul fiind pus pe posibilitatea de diverse relaționări funcționale și de comunicare; la nivel de experiență proprie și exemplificare, majoritatea bucureștenilor identifică însă spațiul public cu parcul, și respectiv cu spații construite, închise, de destinație: mall, teatru, operă, primărie.

Aceste tipologii, care reușesc să răspundă unei palete largi de vârste și obiective, de utilizare individuală sau în grup, exclud mașinile în interiorul perimetrului lor și se delimitează de spațiul urban deschis. Ni se indică astfel că publicul este mai confortabil în spațiul privat cu acces public (*mall*) decât în spațiu public.

Foarte rar menționate, semn că nu sunt asociate cu nevoia de interacțiune sau relaxare, și nici relaționate cu destinația, sunt **strada, trotuarul, piața**.

Cauza și consecința totodată a acestor percepții sunt faptul că nu există o autoritate centrală, responsabilă de străzi (fig.1), și că modul spontan de utilizare a străzii de către locuitori o transformă într-o extensie a spațiului privat. Mașina personală, parcată întâmplător oriunde apare un petic permisiv, este cea mai radicală formă de privatizare a străzii.

1

Facultatea de Arhitectură,
Universitatea Spiru Haret București,
titular curs Maria Duda

2

Realitate, așteptări, ofertă. Spațiul public bucureștean actual. Piețele centrale bucureștene, teză de doctorat, Autor Maria Duda, coordonator prof. univ. dr. Emil Barbu Popescu, susținută în cadrul SD-SITT UAUM octombrie 2014

F 1

Distribuția responsabilităților pentru amenajarea și administrarea străzii



- | | |
|--|---|
| Panou de distribuție rețea Telekom/
Transformator E-Distribuție Muntenia | ADP (de sector) – mobilier urban |
| E-Distribuție Muntenia, Compania Municipală de Iluminat Public | Administrația Municipală de Reglementare a Serviciilor
Publice (AMRSP) – mobilier urban |
| Stâlp Telekom | Apa Nova |
| Direcția de trafic – Administrația străzilor | Compania Municipală de iluminat public |
| Direcția de trafic – ADP Biroul de Drumuri
și semnalizare rutieră | Furnizor servicii publice pentru lucrări stradale avizate ADP,
operat prin administrația străzilor |
| Privat nereglementat – saci de gunoi, panouri de
publicitate, europubele, capre, scurgeri aer condiționat,
organizare de șantier, cabine poartă etc. | Echipamente publice achiziționate pentru lucrări de
întreținere și reparare ADP/AMRSP |
| REBU/Compania de salubritate | Net City – canal de telecomunicații/cabluri aeriene
care urmează să fie relocate în subteran |

În apropierea casei nu
am ce folosi, poate doar
vreo parcare.

PAVEL, DENTIST

Dar mai sunt și altele. Explicația este probabil una complexă și în legătură directă cu istoria orașului, zona geografică, moștenirea culturală. În literatura occidentală, a teoretizării spațiului public pe care totuși majoritatea intervievaților îl admiră, spațiul public și spațiul domestic sunt într-o relație de continuă oglindire, de întrebare și răspuns, de contrabalansare a necesităților³. În practica locală, spațiul public al străzii este ocupat, rezervat, obstacolat, îngărduit, teritorializat, alterat, atât din inițiativă individuală, cât și oficială. Bogăția de valențe, utilizări, relații dinamice suprapuse ne conduc spre **alegerea străzii drept spațiu specific al urbanității bucureștene actuale.**

Imaginile care urmează ilustrează micro-situațiile descrise mai sus: mărturii relevante pentru felul în care strada este concepută și folosită la nivelul întregului oraș, organizate pe criterii de acțiuni și consecințe: intervenții oficiale, intervenții neoficiale, efect negativ, efect pozitiv. Din fiecare micro-situație reies lecții și întrebări, preluate ulterior în studiu.

3

Xavier Monteys, Public space is the collective dimension of domestic space (Spațiul public este dimensiunea colectivă a spațiului domestic), La calle y la casa. Urbanismo de interiores, Ed. Gustavo Gilli, 2018

A

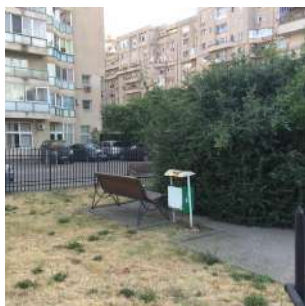
Negativ

Micro-situații oficiale (rezultate ale unor acțiuni ale administrației, cu prezumția existenței unui proiect de amenajare și execuție)



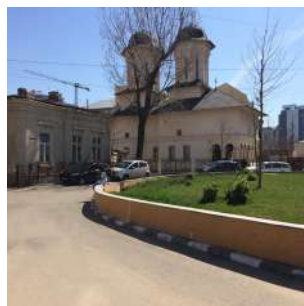
Img. 1

Spațiu public, soluționat ca minimă protecție a unui monument (statuie sau element sculptural, memorial) Piața Iosif Sava.



Img. 2

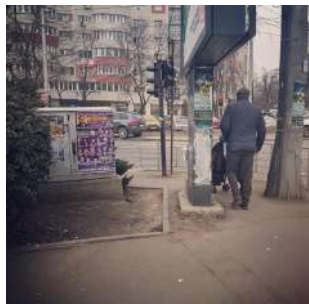
Spațiu public rezultat prin transformarea spațiului rămas disponibil între parcuri rezidențiale – Maximilian Popper.



Img. 3

Spațiu public negociat între parcele demolate și retrocedate, cu lipsa trotuarelor – Strada Iuliu Barasch.

Proiectate



Img. 4
Bulevardul Banu Manta –
suprapuneri afișaj,
semnalizare trafic, spațiu
verde, transformator/
cutie distribuție.



Img. 5
Bulevardul Banu Manta –
suprapuneri aerisire
metrou, stâlp dezafectat,
trecere pietoni.



Img. 6
Calea Victoriei – lățirea
originală a trotuarului a lăsat
în urmă transformatorul
electric și cutia de distribuție.

Nealiniate



Img. 7
Șantier neamenajat –
depozitare materiale
construcției în Piața Romană.



Img. 8
Semnalizare agresivă
șantier abandonat, ce
blochează întreg trotuarul
est al străzii Armand
Călinescu în proximitatea
Bisericii Armenești.

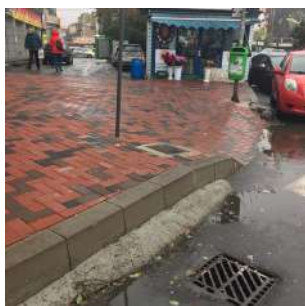


Img. 9
Lucrări nesemnalizate/
mentenanță defectuoasă,
Strada George Enescu.

Blocate



Img. 10
Reamenajarea recentă
a trotuarului Bulevardul
Decebal, nerespectând
cota anterioară și racordul
cu rampa de acces pentru
persoanele cu dizabilități.



Img. 11
Racordul cotei trotuarului
cu cota străzii se face
printr-o pantă abruptă, ce
nu respectă maximul de
6% pentru persoanele cu
dizabilități – proiect realizat
recent.



Img. 12
Pantă de scurgere
insuficientă pentru strada de
acces la TNB, reabilitată de
curând.

Racordate



Img. 13

Strada Olteni, întreruptă de Bulevardul Unirii trasat în anii 80 – finalul străzii este o bordură și un teren viran, rezultat din demolări.



Img. 14

Strada Mămulari, context urban întrerupt de demolări și transfigurat în curtea interioară a blocurilor ecran de pe Bulevardul Unirii.

Întrerupte



Img. 15

Reamenajarea Bulevardului Magheru (PIDU) – mobilier urban nou conviețuiește cu cel vechi, aglomerându-se alături de cutiile de transformatoare și distribuitoare.

Cu straturi suprapuse



Img. 16

Reamenajarea trotuarului Bulevardului Brătianu, în dreptul Muzeului Municipiului București.



Img. 17

Reamenajare și toaletare a arborilor de aliniament pe trotuarul Străzii Eminescu.

Cu arbori de aliniament



Img. 18

Mentenanță defectuoasă a pavimentației pe trotuarul străzii Brezoianu.



Img. 19

Trecerea de pietoni e prevăzută cu două texturi diferite, cauzând confuzie pentru nevăzători și planeitate dificilă pentru utilizatorii de scaune rulante – Piața Spaniei.

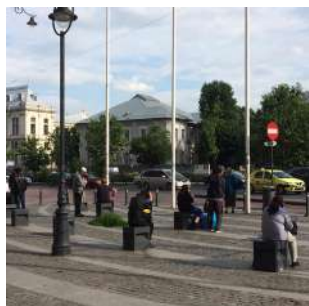


Img. 20

Intervenții și reparații succesive, cu materiale diverse, pe trotuare zona Popa Soare.

Texturate

Micro-situații neoficiale (reacții instinctive de adaptare a elementelor stradale, implementări abuzive, lipsite de avize sau proiect)



Img. 21

Folosirea elementelor de iluminat public și ventilație drept locuri de ședere, Piața Națiunilor Unite.

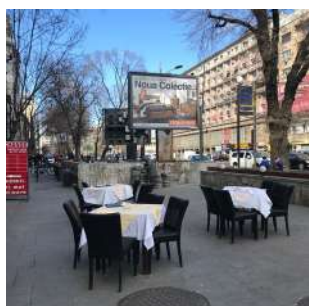
Adaptate



Img. 22

Rezervarea locurilor
de parcare prin capre
improvizate, PMB.

Rezervate



Img. 23

Extinderea Restaurantului
Pescărușul în spațiul public,
fără amenajare suplimentară
în afara meselor, Bulevardul
Bălcescu.



Img. 24

Blocarea arcadelor
porticului blocului Romarta
prin expandarea spațiului
comercial, Bulevardul Regina
Elisabeta.



Img. 25

Asediu de afișaje publicitare,
Bulevardul Bălcescu.

Aglomerate



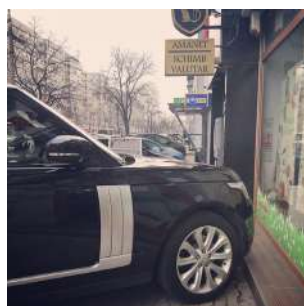
Img. 26

Blocarea trotuarului de
către mașini parcate abuziv,
Bulevardul Mihalache.



Img. 27

Blocarea trotuarului și a
primei benzi de circulație cu
mașini parcate abuziv, Strada
Grigore Manolescu.



Img. 28

Blocarea trotuarului și
a vitrinelor cu mașini
parcate abuziv, Bulevardul
Mihalache.

Ocupate



Img. 29

Introducerea abuzivă pe spațiul verde al parcului
Unirii a unui element de
găzduire a paznicului, cu
amenajarea improvizată a
unei alei care să îl protejeze
de noroiul rezultat prin
distrugerea gazonului.

Alterate

B Pozitiv

**Meniu de intervenții existente – micrositații, strategii sau
evenimente ce țin de dinamica străzii, în acest moment
(lecții din stradă)**



Img. 30

Amenajarea spațiului de
intrare a restaurantului, Popa
Nan – prelata protejează
de intemperii și soare,
aerul condiționat are
scurgerea grijului acumulată
într-un recipient.



Img. 31

Improvizarea unei măsuțe
urmează metodologia
de decongestionare și
comasare a mobilierului
urban, specifică strategiilor
de *Better Streets*.



Img. 32

Acțiune comunitară prin care
a fost construit un pod de
lemn peste o zonă noroioasă
lipsită de trotuar. Acțiunea
a determinat autoritățile să
realizeze o alee pavată.

Îmblânzite

(illegal bun)



Img. 33

Amplificarea foaierului urban pentru eveniment la Teatrul Nottara, prin blocarea prime benzi de trafic a Bulevardului Magheru.

Rezervate

(illegal bun)



Reconvertite

Img. 34

Imagini de la stânga la dreapta, descendent: Calea Victoriei pietonlizată de administrația locală, Block Party pe strada I.L. Caragiale – ARCEN, Via Sport – Asociația Mai Mult Verde, tururi ghidate ARCEN.



Critice

Img. 35

Fotografii Radu Boeru, Parcă peste tot, intervenție artistică aprobată în cadrul expoziției Spațiu expandat, Asociația Volum Art, și curățarea ei, agresivă și rapidă, de către administrație.

Întrebări de studiu

- (De ce nu) e strada recunoscută drept spațiu public?
- Acceptând că strada și mai ales rețeaua minoră de străzi este complet inadaptată chiar și mașinilor, care sunt cauzele care stau la baza acestei situații?
- Care sunt motivele pentru care administrația publică, împreună cu mediul profesional, nu reușesc să remedieze sau măcar să îmbunătățească rețeaua de străzi minore?
- Cum se raportează construitul/spațiul parter/spațiul privat la stradă?
- Cine administrează, proiectează și implementează strada?
- Cum ar fi strada ideală pentru riverani/ turiști/ comercianți/ pietoni/ tineri/ vârstnici/ copii/ părinți cu copii/curieri/ administratori/artiști/ șoferi/ posesori de animale de companie/ alergători/ femei/ nevăzători/ oameni cu deficiențe de auz/ oameni cu motricitate redusă/ bicicliști/ șoferi de transport public/ pompieri/ ambulanțe?
- Care sunt modelele teoretice pe care se întemeiază înțelegerea străzii ca spațiu urban și rolul ei în oraș?
- Care sunt pașii pentru a transforma o stradă într-un spațiu public confortabil și sigur?

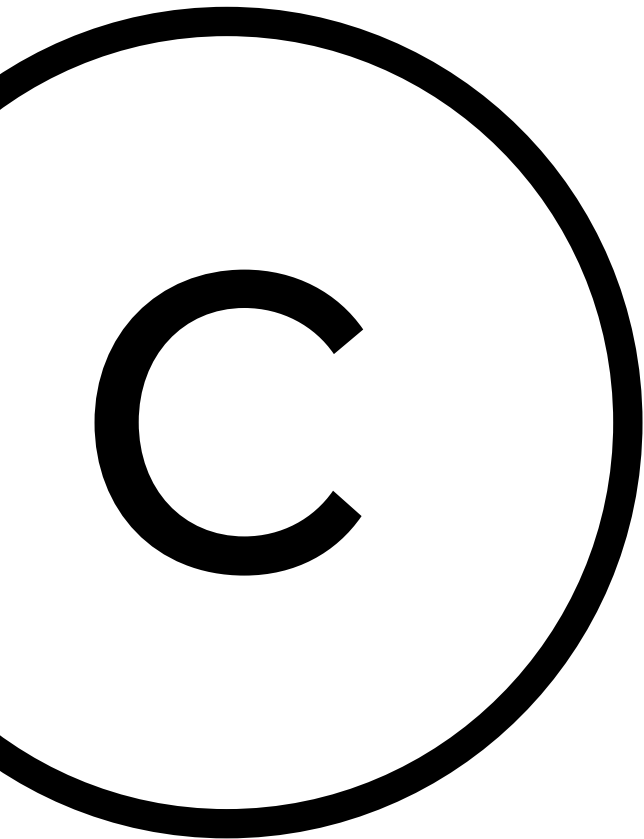
- Cum putem combate *cultura automobilului personal*⁴ și cum putem facilita difuzia ideii că parcare nu e un drept, ci un privilegiu?
- Care sunt principalele provocări urbanistice pe care Bucureștiul va trebui să le înfrunte și ce rol va avea structura minoră a orașului?
- Cum se poate adapta la nevoile de astăzi un model de design urban al străzii care păstrează beneficiile siguranței și eficienței fluxurilor de transport înglobând totodată diversitatea tipurilor de utilizare socială și reconectând la aceasta frontul urban (plinta urbană)?

4

Cultura automobilului personal a fost folosită pentru a defini nu doar ideea de deplasare eficientă și convenabilă cu mașina personală, ci și simbolistica complexă pe care au dobândit-o mașinile – simbol al unui statut social, simbol al libertății, simbol al ieșirii din comunism, bunuri indispensabile.

• Cum putem crea un limbaj comun de acțiune între diferitele domenii profesionale responsabile pentru proiectarea străzilor minore?





Trama stradală a Bucureștilor reprezintă un model specific de sistem circulator și spațiu public, alcătuit în principal din două rețele suprapuse, cu caracteristici distincte din punct de vedere formal, al scării și a funcțiunii. Acest lucru este vizibil în special în zona centrală marile proiecte de urbanizare (începute în sec XIX și continuate până în 1989) s-au suprapus peste țesutul original (organic) al orașului.

Majoritatea conflictelor spațiale (ierarhizare/secționare, rectificare/regularizare, ocupare etc.), care se manifestă la nivelul tramei stradale și spațiului public au loc în acest areal care, cu excepția unor proiecte punctuale (parcelare, bulevarde, grădini), nu a fost planificat, ci a rezultat în urma unui permanent proces de rescriere/reconfigurare. Prin urmare, centrul Bucureștilor (așa cum este acesta definit de inelul central) reprezintă **zona de interes a acestui studiu**.

Cele două rețele circulatorii care alcătuiesc trama stradală a zonei centrale sunt:

- (A) **Rețeaua majoră**, formată din bulevarde și artere principale (cu rol de de străpungere/traversare) a zonei centrale, este construită parțial pe structura drumurilor de acces în oraș din perioada fanariotă și parțial generată printr-o multitudine de proiecte de sistematizare urbană desfășurate între sf. secolului XIX și 1989.

Funcțiunile principale ale rețelei majore sunt cea de a asigura traversarea rapidă și eficientă a zonei centrale și cea de a asigura reprezentativitatea și scara potrivite pentru un oraș capitală. Pe aceste artere se concentrează palate istorice, instituții, centre comerciale, birouri, grădini și parcuri principale, precum și majoritatea spațiilor comerciale la nivelul străzii.

Există o tendință a acestei rețele (explicită și implicită) de a funcționa independent de rețeaua minoră, de a se desprinde de aceasta,

generând un oraș în oraș, cu **o viteză și o scară** total distinctă de restul țesutului urban.

B **Rețeaua minoră** formată din:

- țesutul vechi organic al Bucureștilor din perioada fanariotă rectificat parțial la începutul secolului xx și în perioada interbelică;
- cartierele și parcelarele noi din zona centrală apărute la sfârșit de secol XIX–început de secol XX
- țesutul de distribuție din interiorul noilor cartiere construite în perioada comunistă (Cartierul Vitan)

Forma rețelei minore este organică, alcătuită dintr-o succesiune de străzi având profil variabil care se alternează cu piațete/largo-uri cu formă neregulată (fostele maidane din perioada fanariotă).

Funcțiunile principale ale rețelei minore erau în trecut multiple, depășind rolul de traversare/comunicare/circulație. Pe aceste străzi și în maidane/piațete/largo-uri aveau loc târguri, reprezentații, procesiuni etc., care transformau strada dintr-un spațiu exterior (destinat deplasării de la A la B) într-un spațiu domestic, comunitar, o cameră de zi continuă și articulată.

Scara străzii din rețeaua minoră este una domestică, intimă, potrivită caracterului său preponderent rezidențial.

Tipologiile arhitecturale des întâlnite la nivelul tramei secundare (casa, vila, imobilul de raport) nu au inclus spații comerciale la nivelul trotuarului care să activeze strada și să acopere necesitățile consumatorilor locali. Ca răspuns la această situație, după 1989, multe clădiri din zona centrală și-au schimbat funcțiunea, devenind minimarket-uri, boutique-uri, restaurante, baruri, etc., activând ca atractori atât la nivel local cât și la nivelul întregului oraș, introducând un nou strat de utilizatori ai străzii.

În același timp, unele vile au fost transformate în spații de birouri, în timp ce pe loturi vacante sau prin demolarea unor construcții existente, țesutul a fost ocupat de noi imobile rezidențiale colective sau clădiri de birouri care au atras după ele noi straturi de utilizatori și vizitatori.

Procesele de densificare din zona centrală (de altfel firești în contextul nivelului de echipare a acesteia și valorii imobilelor) se desfășoară pe suportul acestei rețele minore, cu spațialitatea ei specifică, în condițiile multiplicării și suprapunerii utilizatorilor fluxurilor și proceselor.

Conformația topologică a rețelei minore (neplanificată și neproiectată), forma organică cu profil variabil și alternanță între spații dinamice (strada, aleea) și spații statice (piațeta, largo-ul), în combinație cu practicile de utilizare contemporană (ocupare, teritorializare, fragmentare) fac din strada centrală minoră laboratorul ideal pentru identificarea unor instrumente de mediere și gestiune a proceselor urbane care transformă spațiul public din zona centrală.

Din multitudinea de străzi ce alcătuiesc rețeaua minoră a sistemului circulator a fost selectată o zonă care cuprinde (în mod ideal) o bogăție foarte mare de caracteristici formale, funcționale, de utilizare, de gestiune.

Zona de studiu

Cartierul Creativ

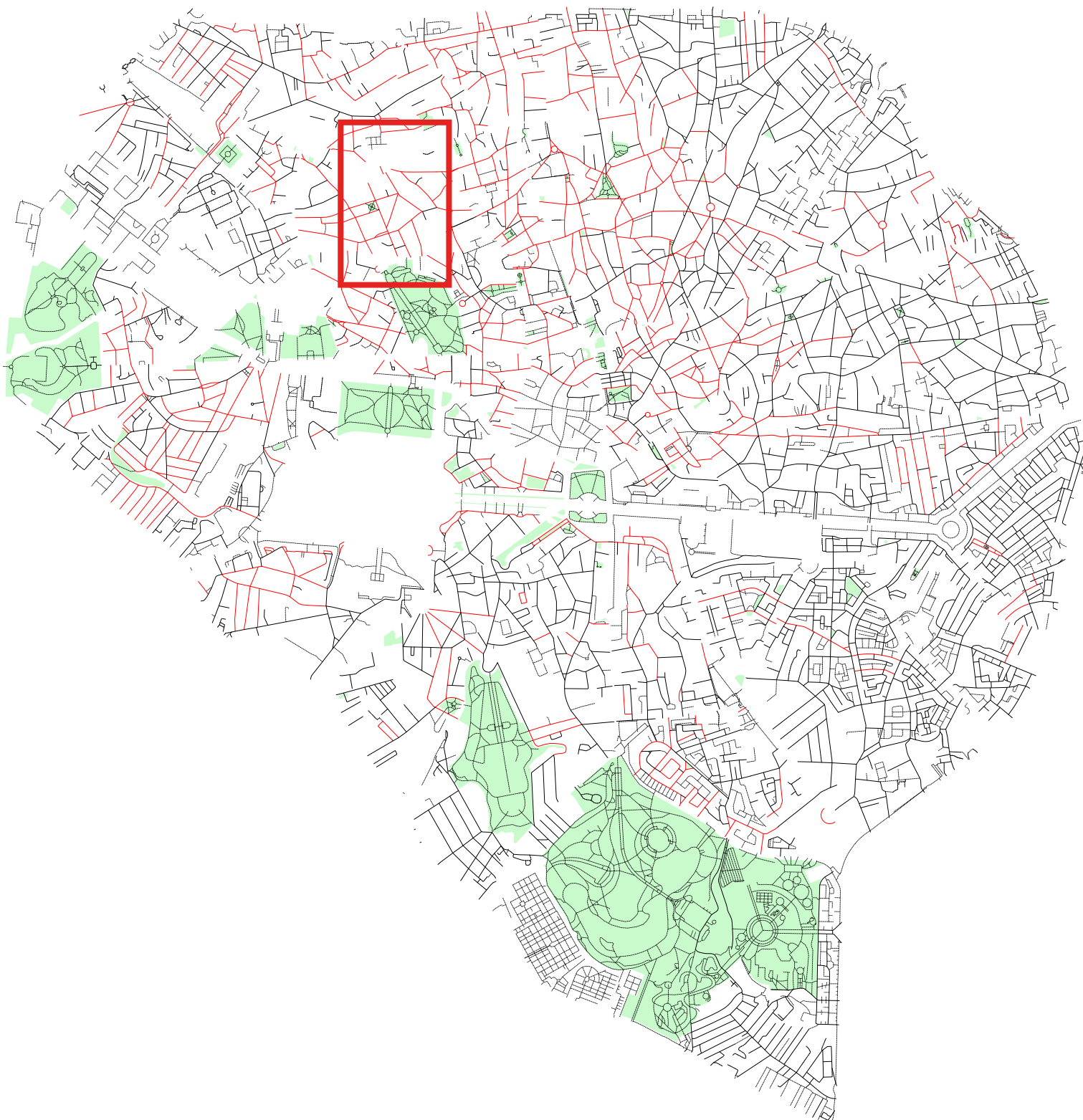
Prelungirea Dacia, Mircea Vulcănescu, Știrbei Vodă,
Popa Tatu, Calea Victoriei

Zona pilot

Intersecția dintre Prelungirea Dacia, Calea Griviței,
Mircea Vulcănescu, Theodor Aman

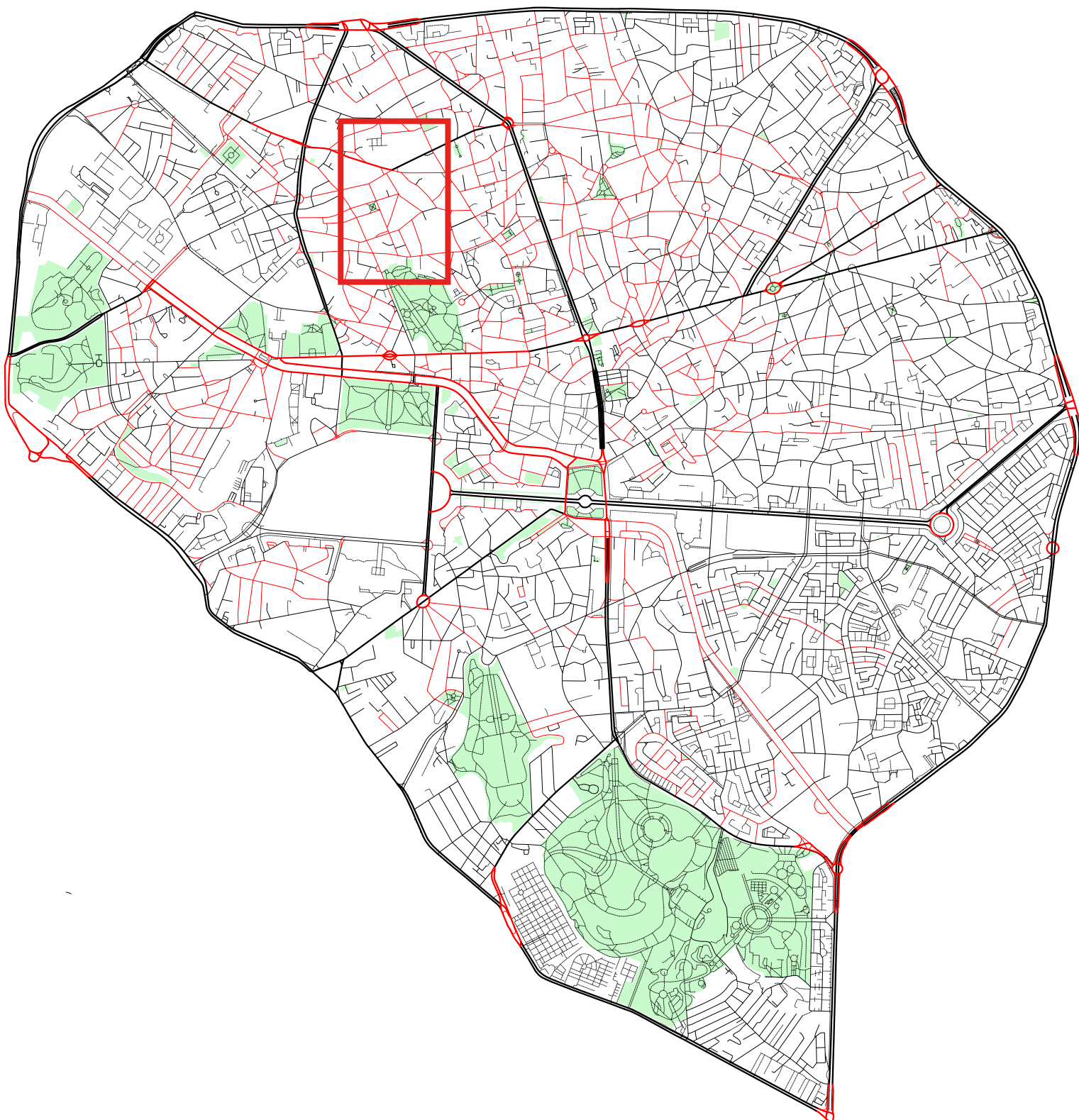
Rețeaua străzilor minore în zona de studiu (1)

Se observă structura izotropă și organică a tramei stradale secundare și fracturile majore introduse de marile proiecte de sistematizare/prin deconectarea de la rețea, unele clustere de străzi au devenit insule autonome.



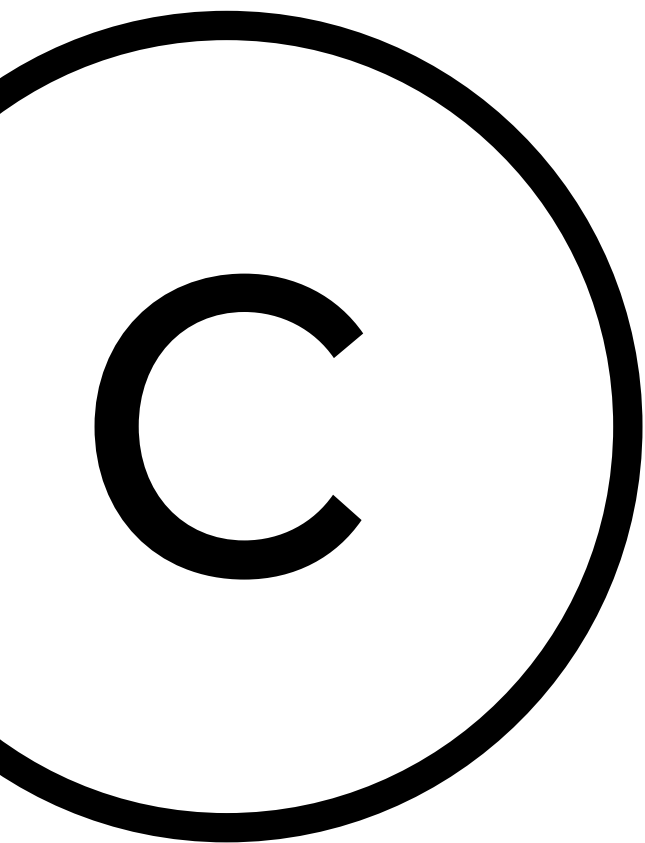
Rețeaua străzilor majore și minore în zona centrală și zona de studiu

Rețeaua străzilor majore în București, în zona centrală, suprapusă peste rețeaua minoră și zona de studiu – se observă principalele traversări nord-sud și est-vest realizate prin sisteme de bulevarde/artere realizate între 1870 și 1989.





**De la
extrem
zipline
la mo
zaic**



3 . 1

De la extruziune la mozaic

3 . 2

Modelul stradal curent și situația reală a străzii

C 3 . 1

De la extruziune la mozaic

„The perspective of the new man in the car will generate the paradigms of the twentieth-century modernist urban planning and design. The new man, Le Corbusier says, needs ‘a new type of street’ that will be ‘a machine for traffic’ or, to vary the metaphor, a factory for producing traffic’ [...] In this street as in the modern factory the best equipped model is the most thoroughly automated: no people except for the people operating machines; no unarmored or and unmechanized pedestrians to slow the flow. ‘Cafes and places of recreation will no longer be the fungus that eats up the pavements of Paris’. In the city of the future the macadam will belong to traffic alone.”⁵

Aglomerarea cu mașini a spațiului public este prea ușor concediată în discursul politic și profesional ca un fenomen vremelnic pentru care soluții sunt multe și bine cunoscute.

Dacă așa stau lucrurile, de ce persistă starea decrepită a străzilor și de ce situația se înrăutățește, practic, zilnic? Ce model de oraș susține, de fapt, cultura automobilului personal și ce efect are acest model asupra orașului istoric?

Discursul post belic despre modernizarea orașelor anunța, la origini, proliferarea mașinii și dispariția străzii ca loc de adunare. Această viziune este bine cunoscută, a fost documentată istoric, criticată, analizată și rămâne și acum un subiect de dezbatere. Nu ne propunem să redăm în această lucrare detaliile teoriei urbane moderniste sau criticile acesteia. Dorim totuși să indicăm că aceste idei stau la baza unui întreg sistem de norme, legi și recomandări preocupate cu adaptarea orașului la o nouă logică de funcționare în care deplasările se fac cu mașina.

5

Berman, Marshall, *All That Is Solid Melts Into the Air*, Penguin Books, New York, 1988, p. 158

Perspectiva omului nou, în mașină, va genera paradigmele planificării și designului urban, în secolul XX. Omul nou, spune Le Corbusier, are nevoie de „un nou tip de stradă” care va fi „o mașină de trafic” sau mai bine zis „o fabrică pentru producerea traficului” [...] Pe această stradă, la fel ca într-o fabrică modernă, modelul cel mai bun este cel automatizat complet: fără oameni, cu excepția celor care operează mașini, fără pietoni lipsiți de armură sau nemotorizați care să încetinească fluxul de mașini. „Cafenelele și locurile de recreere nu vor mai mânca precum ciupercile, pavimentul Parisului”. În orașul viitorului macadamul va fi doar al traficului.

Din diferitele modele în care s-a materializat această viziune, este important să analizăm în acest studiu normativul de proiectare al străzilor urbane din România. Acest normativ emulează un concept internațional de planificare denumit, în literatura de specialitate, *Street Hierarchy* (S.H.). Aici sunt prevăzute patru categorii de străzi conectate ierarhic: de folosință locală, colectoare, legătură, magistrale.^{6 7} Aplicarea acestui sistem într-o zonă neconstruită, pe un tabula rasa, creează un urbanism ordonat, ierarhizat, funcțional din punct de vedere al mobilității (fig. 6). Cu toate acestea ne îndoiim de eficiența normativului atunci când trebuie aplicat unui țesut istoric, organic. În cazul țesutului istoric relația dintre cele 4 categorii de străzi nu este una de descărcare fluidă a traficului de pe arterele cu cel mai înalt grad ierarhic către cele mai mici. Dimpotrivă, pare că structura minoră a orașului este anexată marilor artere de circulație cu rolul de parcare.

6 7

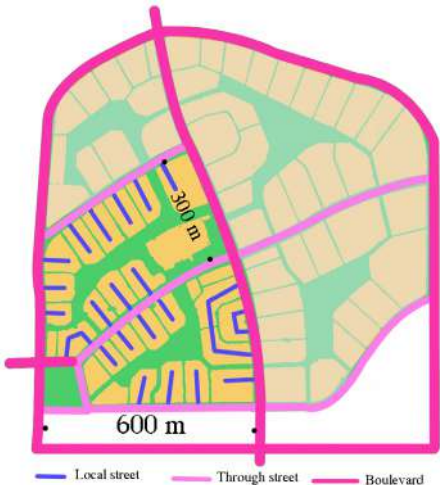
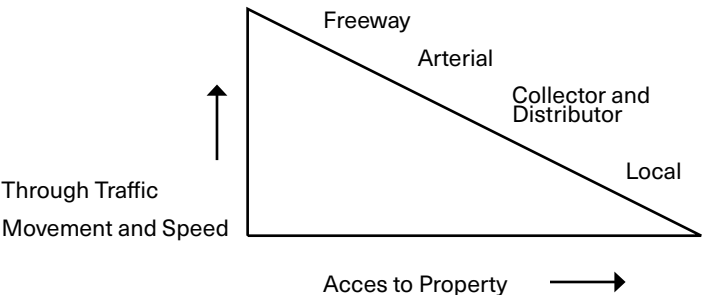
Legea nr. 37/1975 <https://lege5.ro/Gratuit/he2tanrz/legea-nr-37-1975-privind-sistematizarea-proiectarea-si-realizarea-arterelor-de-circulatie-in-localitatile-urbane-si-rurale> [22.06.2020]

NP 116-2005 Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi

În sistemul SH, străzile sunt ierarhizate doar din punct de vedere al fluidității traficului cu scopul de a obține viteze mai mari. Prin urmare minimizarea timpului de deplasare devine, practic, criteriul cel mai importat. Deoarece ar fi dificil să redăm în paginile acestui raport discuția legată de dematerializarea spațiului urban ne vom limita la mențiunea că strada ca vector matematic a uzurpat treptat strada ca loc și ca bun cultural și identitar.

F 6

Ierarhia străzilor de tranzit.
Sursă: Wikipedia.



8

Pope, Albert, *Ladders*, Princeton Architectural Press, New York, 2014, p. 9
[...] această conjuncție dintre spațiu și timp prin intermediul vitezei este și astăzi puternică datorită crizei pe care o induce formei urbane tradiționale. Prin evoluția ei, propoziția sugerează dizolvarea formei urbane în vectori temporali ai rețelei de transport sau de comunicații. Viteza unei mașini pe autorstradă sau a unei comunicări a uzurpat concepțiile teritoriale odinioară definite de formă. În acest sens, mediul urban e compus și recompus de fiecare individ, în fiecare zi, construit în jurul unor itinerarii virtuale mai mult decât în baza unui aranjament spațial fix. Orașul este ținut laolaltă nu de spațiu și formă ci de itinerariu [...].

„[...] this conjunction of space and time through the agency of speed remains powerful in its challenge to traditional urban form. *As it has evolved the proposition suggests the dissolution of urban form into temporal vectors of transportation and communication networks.* The speed of a vehicle on a freeway, of a broadcast transmission or of a digital communication has usurped the territorial domains once established by form. In this regard the urban environment is composed and recomposed by each individual every day, built around literal and virtual itineraries rather than in relation to a fixed arrangement of places. The city is tied together not by space and form but by itinerary[...]”⁸

Așa cum spuneam, dematerializarea de care vorbește Albert Pope în cartea sa *Ladders* a fost un fenomen al modernității fundamentat și implementat în Europa, prin studii, rapoarte și normative. Poate cel mai cunoscut dintre acestea este raportul Buchanan din 1963, care menționează următoarele:

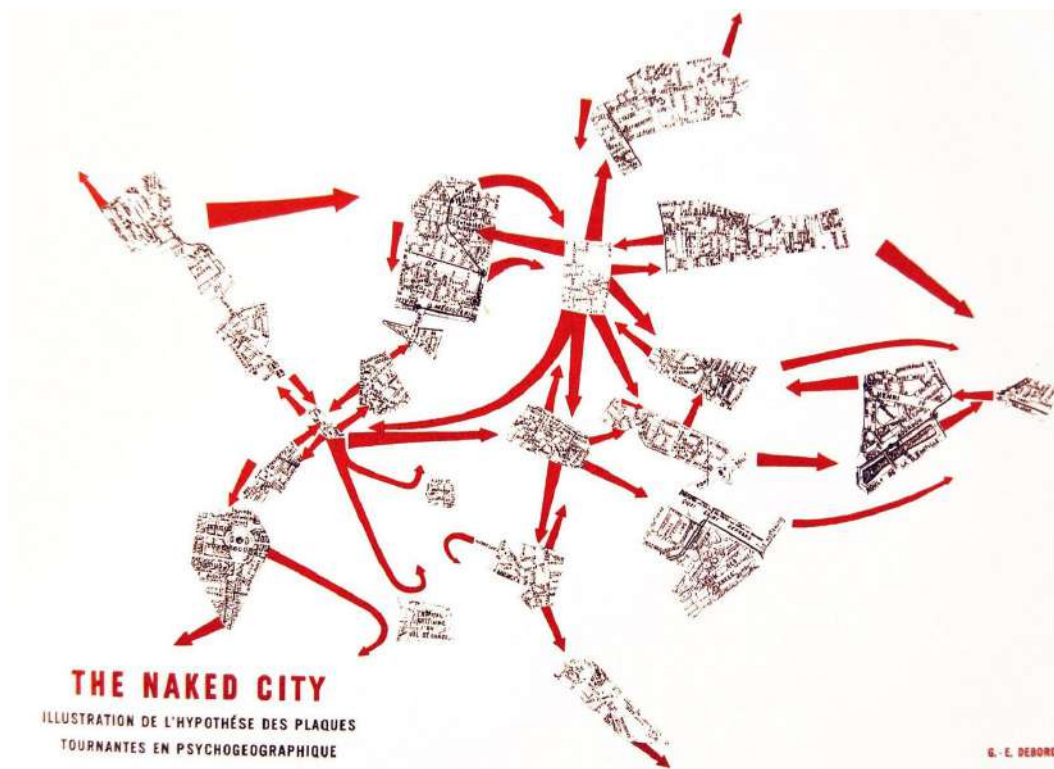
- (A) Drumul (nu strada) modernist are o singură funcțiune – flux de circulație.
- (B) Drumurile sunt proiectate în funcție de geometria cea mai avansată, iar construcțiile se detașează sau se reformulează desprinzându-se de drum. Singurele drumuri care mai sunt relaționate cu frontul construit sau cu clădirile sunt cele mai joase în ierarhie – colectoarele locale sau aleile de acces.
- (C) Se introduce SCHISMA PROFESIONALĂ – de drumuri se ocupă inginerul de drumuri (care configurează arterele d.p.d.v. matematic al fluxurilor și capacităților), de construcții se ocupă arhitectul și de spațiile libere dintre acestea se ocupă peisagistul.
- (D) Drumul nu mai este un spațiu ci un vector cu anumite capacități, fiind alcătuit din segmente și intersecții. Se schematizează formal la nivelul secțiunii profilului sau al planului intersecțiilor. Nu mai există studiu de percepție ci doar geometria vitezelor.
- (E) Drumul modernist generează o ierarhie – drumul principal oferă acces în periferie de unde, coborând în ierarhie, se merge către centru.
- (F) Strada intens traficată e complet desprinsă de spațiile urbane care sunt deservite de platforme pietonale.

Astfel, modelul clasic de stradă (*mixed use*, liberă, spațiu public) a fost eradicat treptat de spațiul de tranzit — un spațiu generic și specializat, care favorizează automobilul personal.

F 7

Guy Debord, The Naked City (1957)

Harta situaționistă a Parisului care arată experiența orașului contemporan



Calitatea de spațiu public a străzii este acum simulată într-o serie de „momente pietonale” coregrafiate și conectate prin infrastructură publică, nu neapărat prietenoasă cu omul.

Harta Parisului elaborată de Guy Debord (fig. 7) ilustrează perfect o situație urbană fără ieșire, în care principalele căi de conexiune, structura pe care se așază orașul, nu mai sunt alcătuite din străzi, nu mai sunt nici măcar fizice. Strada a fost înlocuită de un tensor abstract, prin urmare inaccesibil ca loc.

Pe de altă parte proiectarea străzilor are și un instrument teoretic preferat, cu implicații asupra felului în care este conceput spațiul stradal. Acesta se bazează pe elaborarea unei secțiuni urmată de extruziunea ei.

Această operațiune corespunde unei idei de spațiu în care fluxuri de obiecte, care se deplasează la viteze diferite, evoluează paralel sau se întrepătrund ocazional armonios (fig. 9). Pietoni, mașini, biciclete, electricitate, sau apă.

În realitate, acest model suferă de fragmentare extremă. Pe străzile din centrul Bucureștilor fluxurile se ciocnesc, se incomodează, se blochează și se întrerup. Pe toate străzile minore există negociere, teritorializare, cacofonie, dezordine, improvizație și metalimbaj (fig. 11-14). Modelul secțiunii idealizate, în care actorii stradali rămân izolați în fluxuri separate, nu a fost gândit să integreze interesele și energia socială pe care le găzduiește strada în acest moment.

Concedierea facilă a complexității problemei străzii (în special în rândul urbaniștilor) și insistența pe revenirea la „normalitatea” străzii moderniste duce la orbirea în legătură cu o posibilă soluție. Cum am putea să armonizăm conflictele ce iau naștere în spațiul străzii fără să negăm potențialul deja existent?

Putem crea un nou model de stradă pornind de la ce este bun în alcătuirea și folosirea haotică a străzilor din centrul orașului?

C 3 . 2

Modelul stradal curent și situația reală a străzii

Așa cum spuneam, o stradă „clasică” implică deplasarea pietonilor pe trotuar și a mașinilor pe carosabil. Parcarea se poate face doar în locurile special amenajate sau acolo unde există indicatoare care permit parcare la bordură. Fluxurile pietonale și auto sunt neîntrerupte iar strada este un spațiu în general folosit pentru mobilitate de toate felurile. În figura 9 este ilustrată această alcătuire idealizată, unde numărul mașinilor este semnificativ mai mic.

Spațiul străzii ideale este civilizat și încăpător. Dacă expresia „reveni la normal” folosită de multe ori în discursul public și profesional ar fi cu adevărat posibilă, sau ar avea o consistență reală, probabil s-ar reveni la ceva asemănător cu situația din figura 9. Dar este cu adevărat posibilă această configurație?

Alcătuirea străzii curente este mai aproape de cea a unui spațiu de depozitare – pe stradă sunt depozitate lucruri printre care navigația cotidiană se realizează cu dificultate. Unul din aceste lucruri este mașina personală despre care știm că petrece, în medie, 80% din timp parcată acasă, 14% parcată în alte locuri și 6% în mișcare ⁹.

Documentele care reglementează alcătuirea străzii nu sunt foarte cuprinzătoare. Legea utilizării domeniului public, codul rutier, normativele în vigoare legate de amenajarea și proiectarea străzii sunt formulate sumar și tehnicist, prin urmare nu țin cont de forțele culturale care acționează în acest spațiu.

9

Spaced Out. Perspectives on parking policy , www.racfoundation.org

[accesat 13.10.2020]

Statistica se referă la spațiul Britanic. O statistică similară, dar pentru SUA, a fost citată de Donald Schoup în cartea sa The High Cost of Free Parking.

Poate fi identificată, următoarea secvență de mutații ale modelului original descris în figura 9 care ne conduce către situația actuală exprimată în figura 10.

Modelul axonometric este bazat pe strada Pictor Theodor Aman iar situațiile care populează modelul sunt bazate pe situații reale, întâlnite frecvent, documentate în perioada 2018-2020, pe mai multe străzi din zona centrală.

- ① Număr foarte mare de mașini personale. Parcarea gratis la bordură este un cunoscut stimul al traficului în zona centrală.
- ② În lipsa unor reglementări clare șoferii decid singuri unde se poate parca.
- ③ Strada este în mod oficial transformată în sens unic.
- ④ Se parchează pe ambele laturi. Trotuarul drept este protejat de baluștri și rămâne relativ accesibil. Pe trotuarul din stânga se parchează cu două roți pe trotuar. Mașinile nu sunt parcate la linie. De multe ori, șoferii, parchează cât mai aproape de aliniament, lăsând sub un metru lățimea disponibilă pentru pietoni. Din acest șir de acțiuni rezultă un trotuar sacadat, necirculabil.
- ⑤ Toleranța autorităților pentru orice manieră de a parca, duce la adaptări extreme. Cel mai comun exemplu sunt mașinile curierilor parcate perpendicular pe aliniament, în dreptul porților de acces, blocând complet trotuarul și incomodând semnificativ carosabilul.
- ⑥ Carosabilul începe să fie utilizat la comun de mașini, pietoni, bicicliști, trotinete etc. Apare un shared-space tolerat (lucru deosebit de bun) dar nereglementat, ceea ce duce la teritorializare, conflict, climat nesigur pentru pietoni.

- 7) Diverse alte situații fragmentează și perturbă și mai mult fluxurile de circulație. Parte din bolarzi au fost demontați sau deteriorați pentru a permite un loc de parcare mai mare pentru un șantier care folosește trotuarul. Drept urmare, trotuarul din dreapta este și el întrerupt pentru o perioadă de minim 6 luni.
- 8) Acest lucru are un impact negativ asupra unui spațiu comercial de pe stradă. În condiții de aglomerație excesivă, micul panou informativ devine un obstacol.
- 9) Nu există corelare sau sincronizare la nivelul mobilării stradale sau a instalării de noi echipamente ce țin de domeniul public. Sistemul de iluminat public, semnele de circulație, utilitățile publice (i.e. cutii de distribuție și transformatoare) – toate au norme de amplasare și distanțe recomandate în interiorul propriului sistem. Dar cine face legătura între sisteme? (fig. 1)
- 10) Simple detalii de amenajare pot genera blocaje stradale, mai ales atunci când se coroborează cu situațiile detaliate la punctele anterioare. Stâlpișorilor, unitățile de aer condiționat, coșurile de gunoi și, ironic, rampele de acces în instituții ocupă, câteodată, spațiul prețios care le rămâne pietonilor.

Concluzie

Felul în care este folosită acum strada (parcare haotică) are la bază o formă de libertate și de improvizație.

Strada minoră este un spațiu modelat de acțiuni colective dar înclină excesiv în direcția automobilului personal.

Strada minora reprezintă un subiect de studiu ignorat în prezent, dar cu mare potențial de a deschide calea unor strategii mai ample de regenerare urbană.

Propunem următoarele două idei, înlănțuite, pentru a aborda problema străzii.

Al treilea spațiu

Am denumit „al treilea spațiu” zona care se cristalizează în jurul obiectelor staționare de pe stradă și care rămâne nefolosită de persoane sau vehicule în mișcare. Conturul acestui spațiu este redesenat zilnic prin acțiuni individuale, ale unor companii sau ale administrației. O parte din aceste acțiuni sunt zilnice (parcări, depozitarea deșeurilor sau altor obiecte etc.) altele sunt de durată (mobilier stradal, echipamente tehnice, semne de circulație, cabine de pază, toalete, organizări de șantier) și se desfășoară într-un climat de toleranță a autorităților, în special față de problema parcarilor.

Rezultatul acestor acțiuni va fi înțeles mai departe ca o schiță dezorganizată a tuturor nevoilor și intereselor care există în jurul spațiului străzii. O parte din ele sunt justificate iar altele trebuie reduse (parcarea). Ilustrarea acestui teritoriu vag caracterizat acum de lipsă de viziune, reglementări și educație va fi reluată în capitolul următor, la secțiunea *Al treilea spațiu*.

De la extruziune la mozaic

În acest studiu am susținut nevoia de a reveni la un model de stradă mai static și mai generalist, care poate prelua nevoile fiecărei categorii de actori stradali. Baza teoretică pentru această schimbare este trecerea de la conceptul fluxurilor paralele care evoluează în baza unui profil stradal, la conceptul de stradă ca mozaic de activități dezvoltat în plan. Mozaicul este aici o metaforă pentru o structură sau imagine în care fragmente din lumi diferite tind spre coerență și unitate fără să își piardă intenționalitatea (fig. 8).

Modelul străzii mozaic este diferit de strada de tranzit prin câteva principii fundamentale. Fluxurile de mișcare nu mai sunt forțe absolute și nu se urmărește creșterea vitezei de deplasare pe fiecare arteră în parte. Pe strada mozaic fluxul de circulație devine o forță slabă, care poate fi negociată și deformată. Din punct de vedere al mobilității auto strada mozaic este un loc al încetinirii (20km/h) și al distribuției uniforme. Din perspectiva străzii ca resursă publică acest model urmărește atingerea unui echilibru între nevoile utilizatorilor prin oferirea unui cadru de negociere.

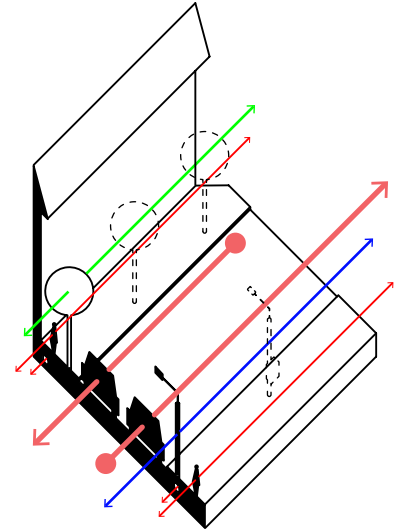
Vom folosi aceste 2 concepte mai întâi ca instrumente de analiză și le vom transforma apoi în instrumentele de design. Vom arăta cum putem transforma al treilea spațiu existent prin remedierea elementelor care există deja pe stradă. **Prin urmare: parcelarul stradal dezorganizat va fi transformat într-un parcelar organizat, pornind de la trasarea locurilor de parcare, utilizările curente vor fi filtrate, completate și introduse într-un meniu de intervenții. Parcelarul va furniza structura străzii mozaic iar meniul de intervenții conținutul.**

F 8

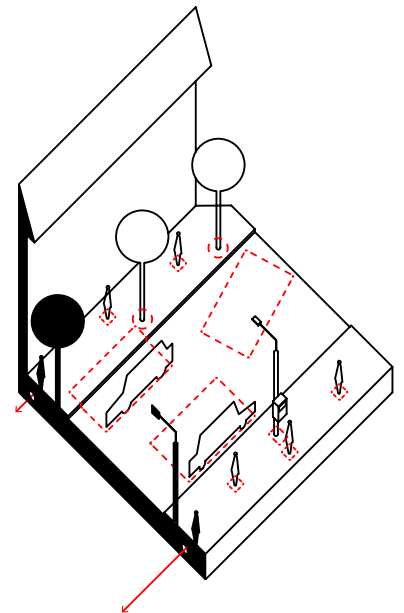
Braque, Om cu chitară, 1911



Strada de tranzit

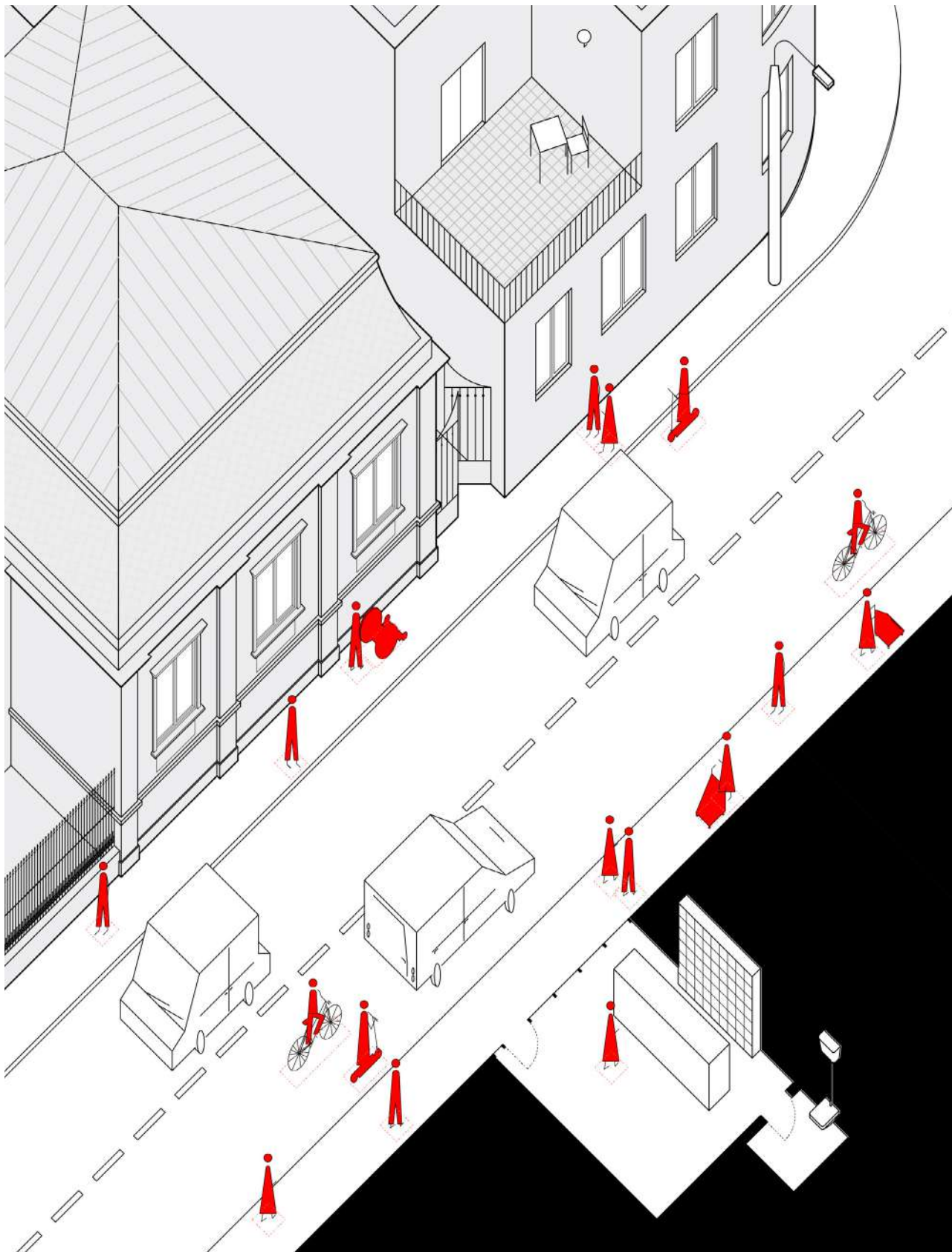


Strada mozaic



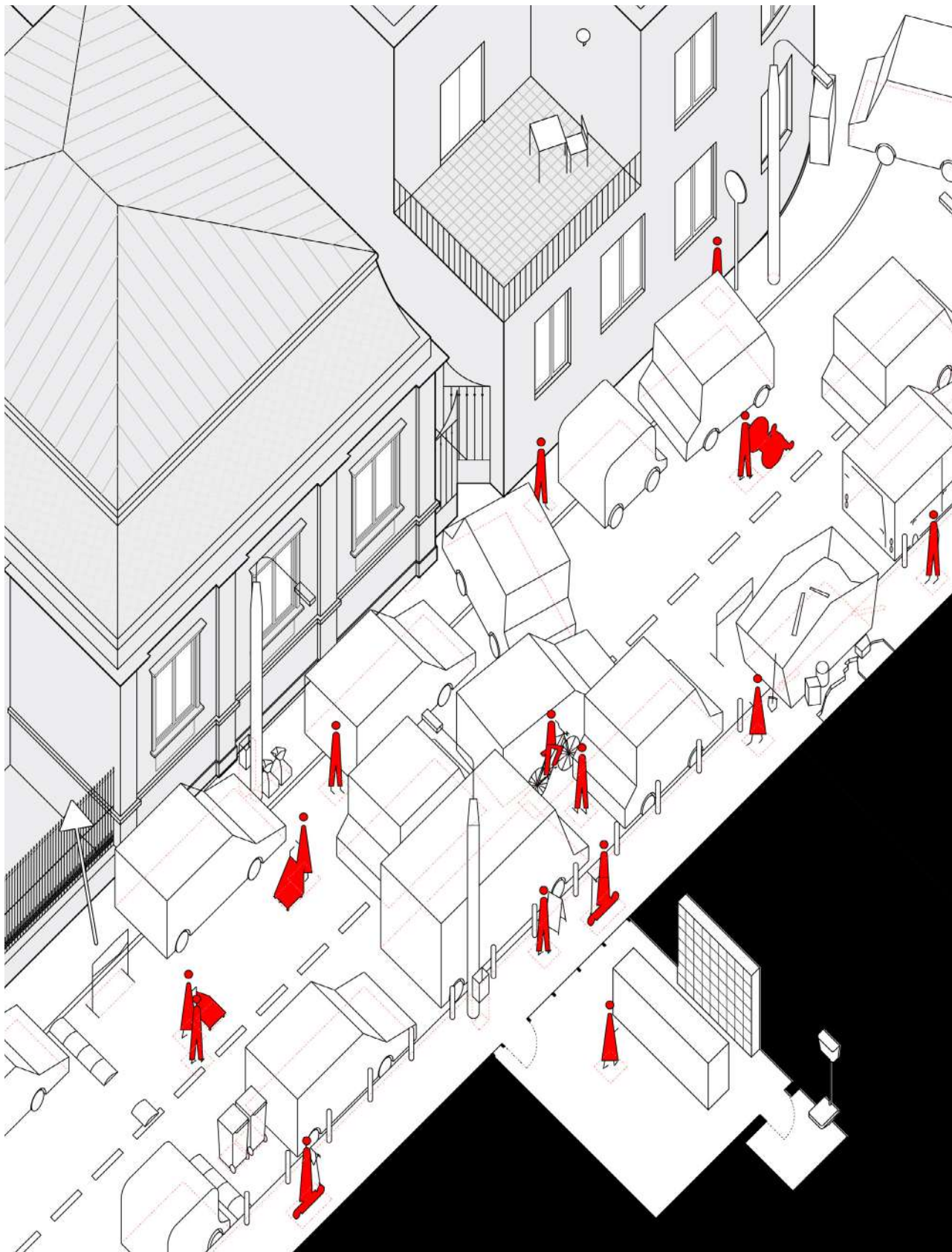
Model – strada „normală”

Schema ilustrează situația străzilor din centrul orașului, înainte de introducerea sensurilor unice ca măsură de fluidizare a traficului și în condiții ideale de trafic, adică foarte puține mașini.



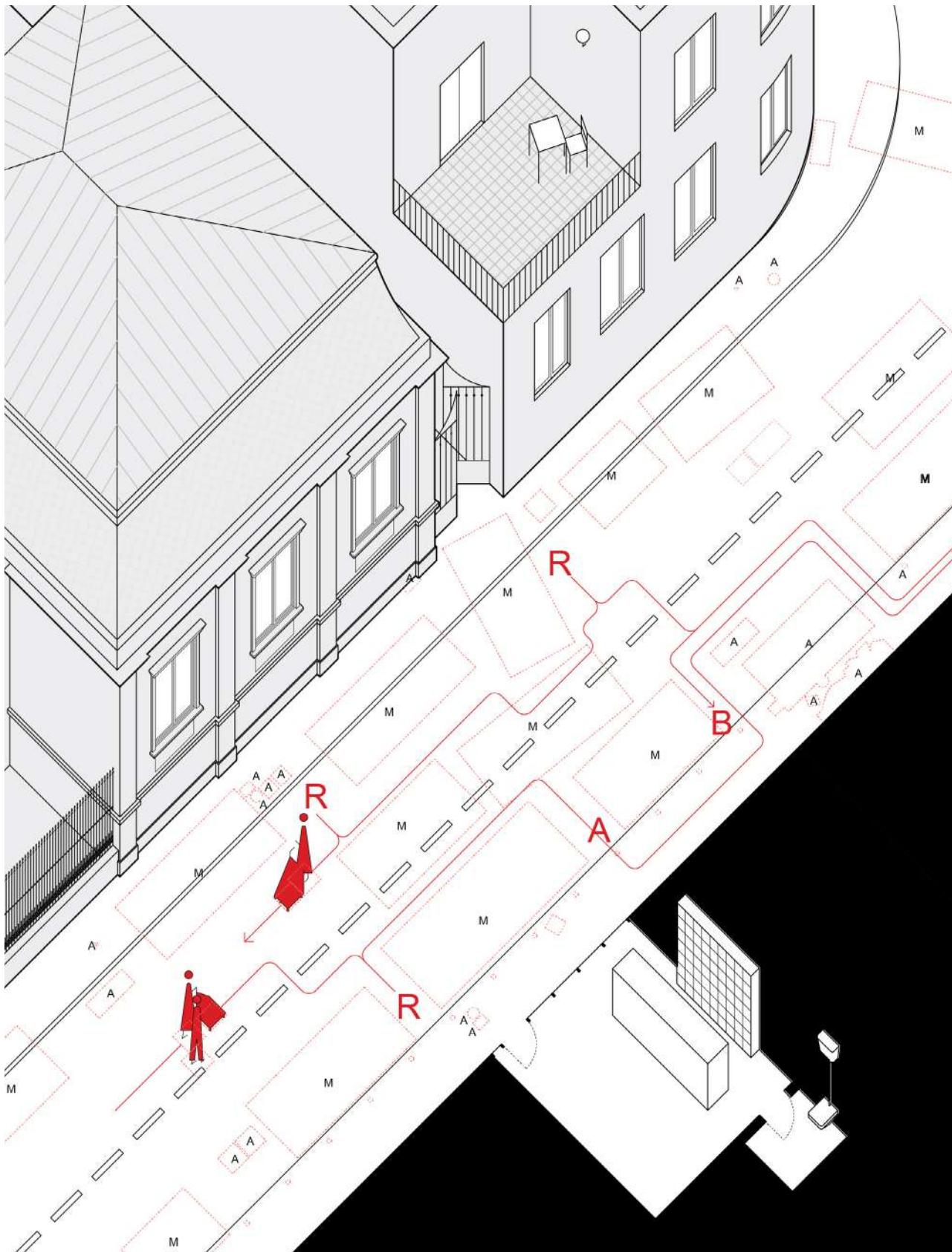
Model - realitatea unei străzi din București

Imaginea se bazează pe str. Pictor Theodor Aman, Sector 1.



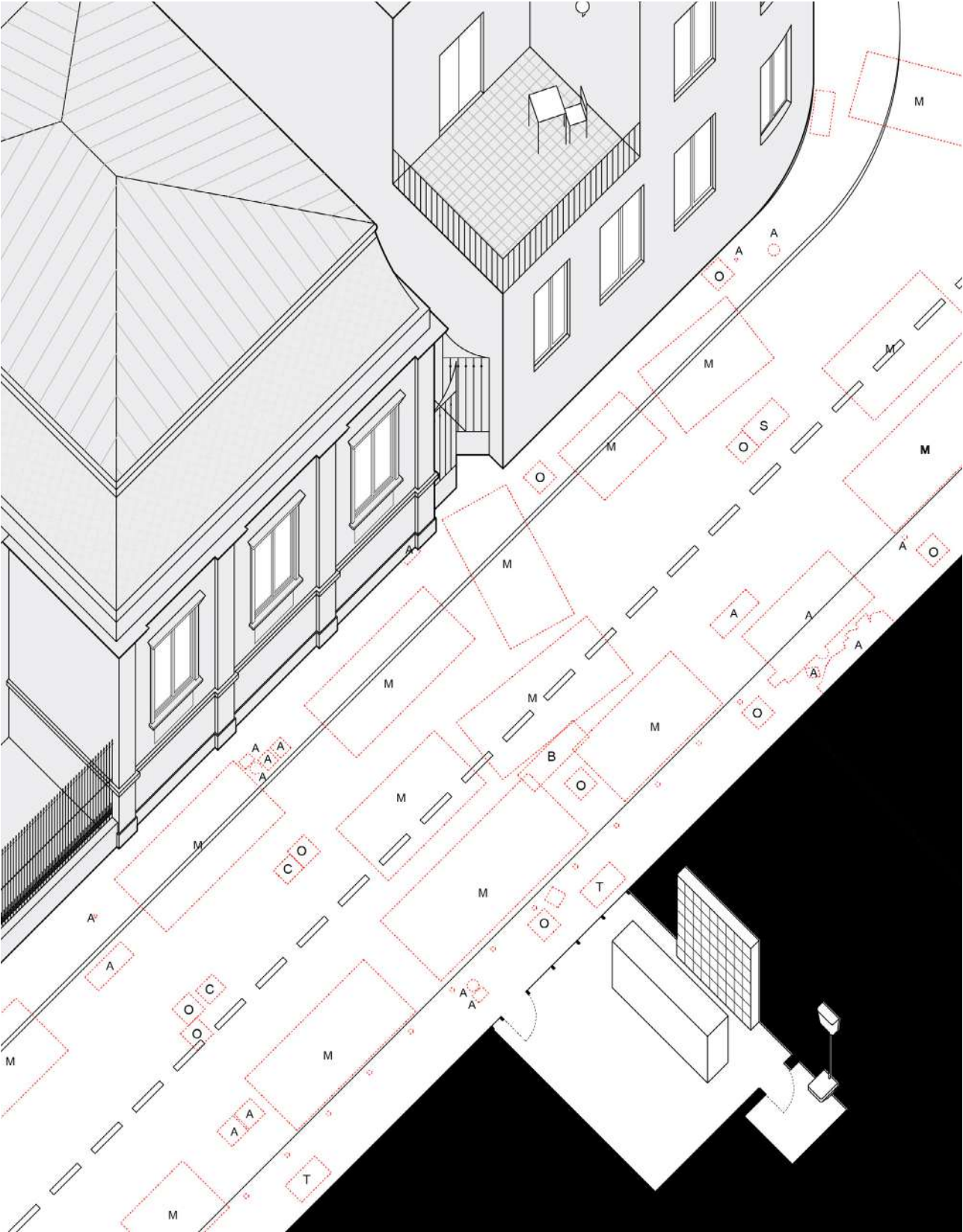
Model - experiența curentă a unei deplasări pietonale

R – refugiere din calea unei mașini, B-acces pe trotuar imposibil (deplasarea continuă pe carosabil),
A – strategie extremă. Accesul la trotuar e blocat, dar cuplul ridică în aer căruciorul pentru a trece de
bolard. Odată ajunși pe trotuar descoperă că pasajul este din nou întrerupt.



Rudimentele unui parcellar stradal.

Desenul ilustrează unitățile spațiale create de obiectele stradale. Imaginea creată este practic opusul unui profil în secțiune. Obiectele nu sunt în flux ci dimpotrivă, sunt statice, au materialitate și ocupă un loc precis în spațiu. Lipsește însă elementul care să le medieze organizarea.



F

13

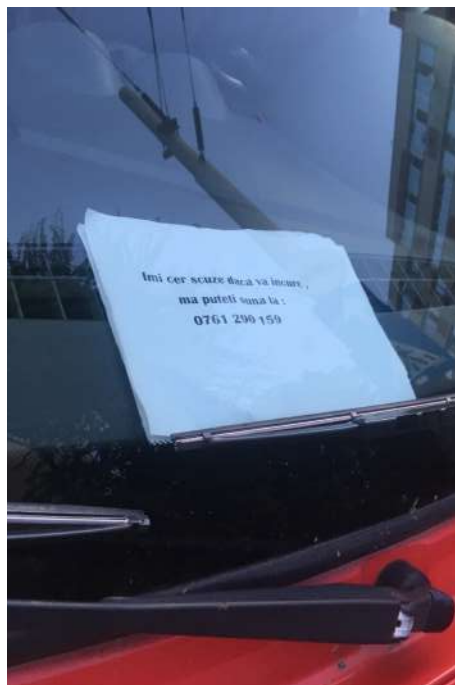
Metalimbaj stradal

- 1 Dispozitiv (ilegal) achiziționat din comerț cu aspect îngrijit, folosit de un cabinet de avocatură,
2/4 Mesaje scrise în care șoferii își cer scuze pentru deranj și lasă numărul de telefon,
3 Dispozitiv stradal (ilegal) neglijent, dar dificil de mutat, înfășurat cu bandă roșie care indică urgența

1



2



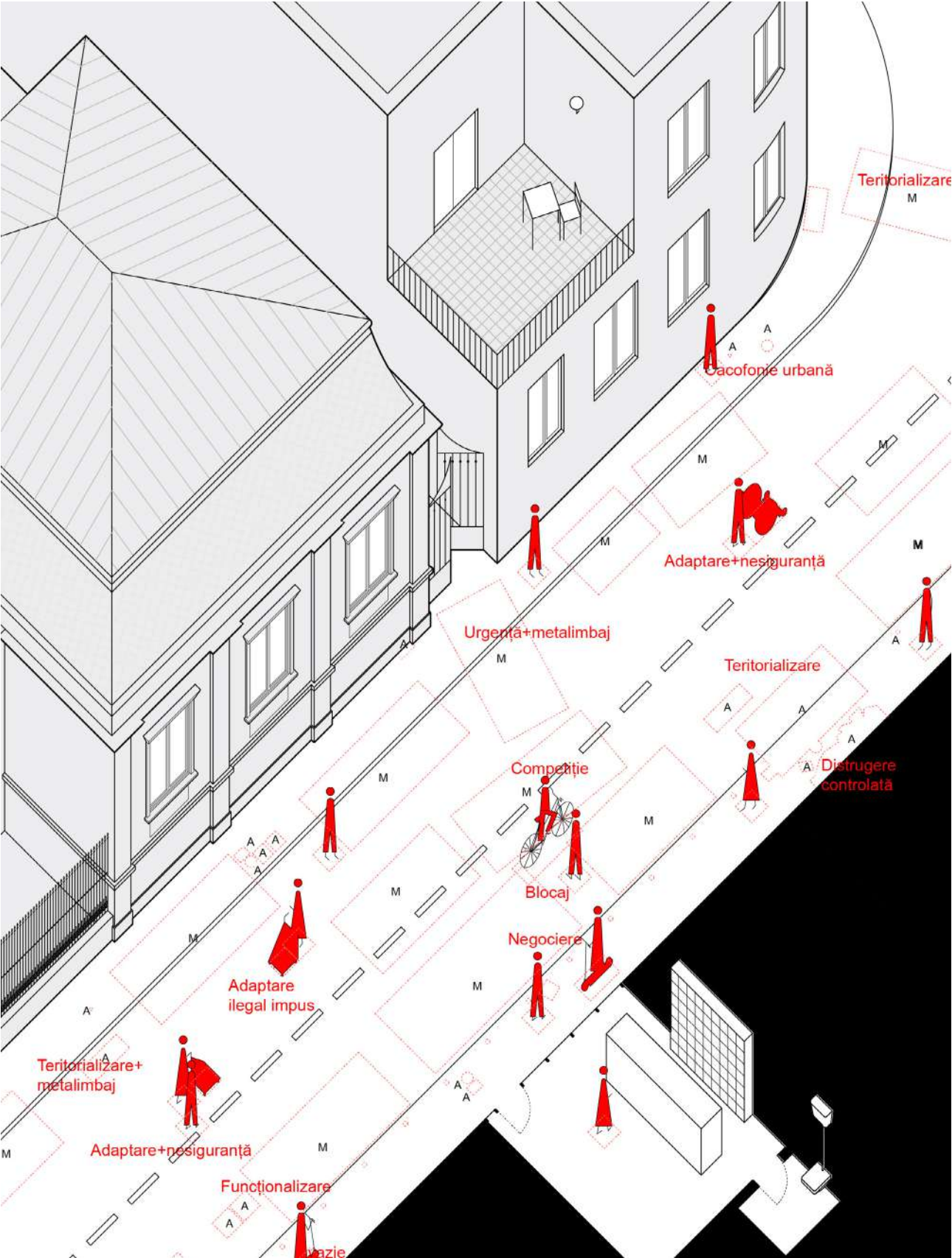
3

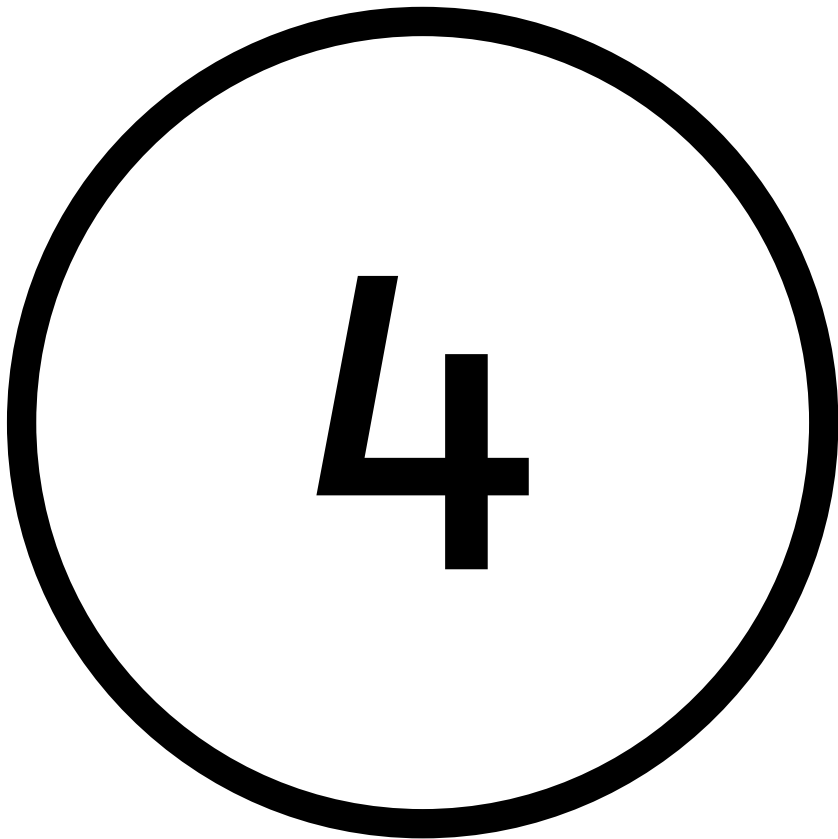
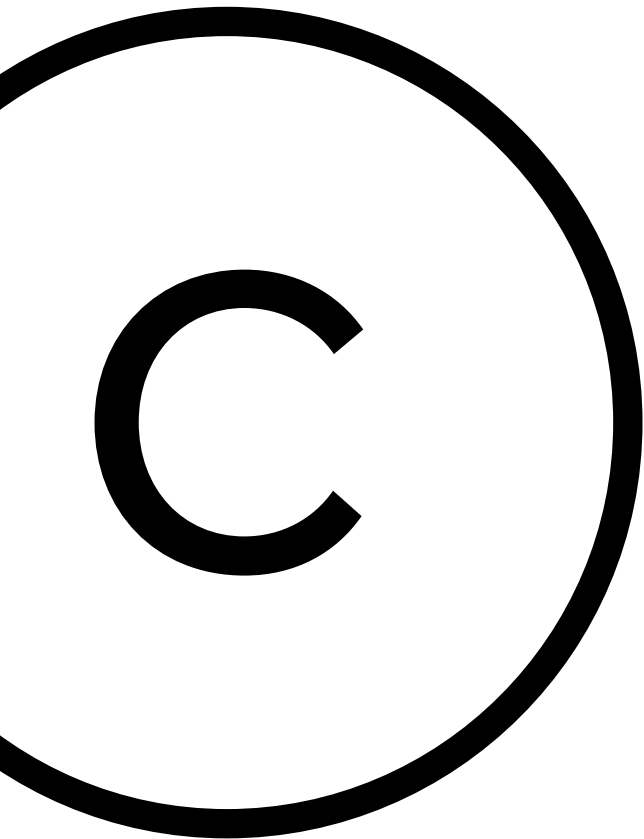


4



Model - practici curente în utilizarea străzii



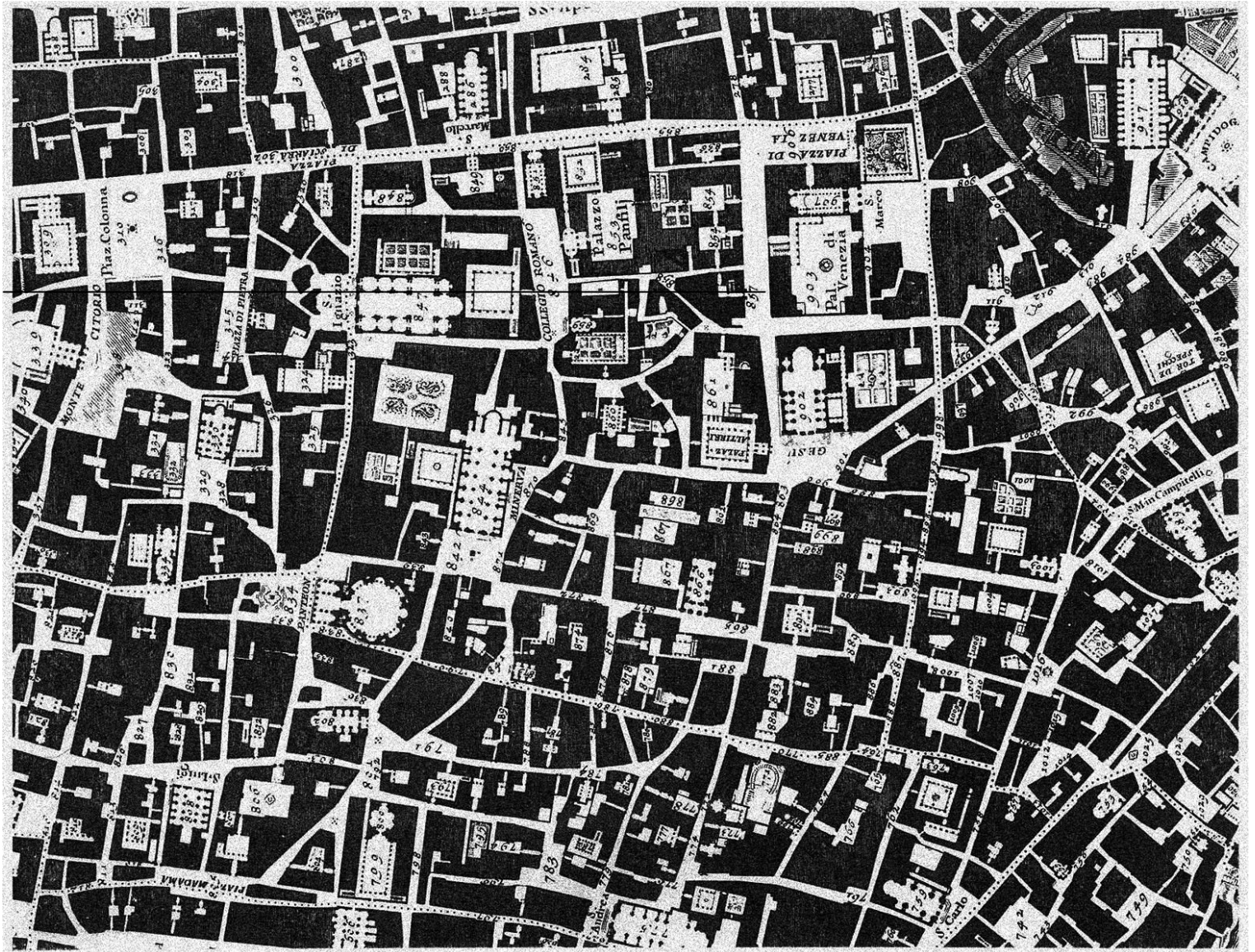


F

15

La Nuova Topografia di Roma

La Nuova Topografia di Roma (1748) este un plan al orașului Roma întocmit de Gianbattista Nolli (arhitect, topometrist) cu colaborarea tânărului Giovanni Battista Piranesi. Importanța planului în evoluția arhitecturii și urbanismului este (printre altele) cartografierea precisă a străzilor Romei și a spațiilor publice sau private dar accesibile publicului direct din stradă. Modalitatea de realizare a hărții este probabil primul exemplu de analiză urbană figure/ground în care spațiul public poate fi înțeles fie ca o excavație a privatului, fie ca ceea ce rămâne în afara privatului (G. Nolli a măsurat în mod special insulele, deci petele negre).



Plan Nolli

În analiza de mai jos am pornit de la un plan clasic de tip Nolli (fig. 15). În acest tip de analiză spațiul urban este interpretat prin prisma unei dihotomii între negru și alb, închis sau deschis, construit-neconstruit etc. În planul Nolli, orașul este analizat prin prisma dihotomiei public (alb) – privat (negru) ¹⁰.

Aceeași distincție, public/privat sau liber/ocupat este importantă și pentru a înțelege organizarea străzii în Bucureștii anului 2020. Contribuția noastră este adăugarea vehiculelor ca obiecte permanente și private, similar clădirilor, și o atenție deosebită la ilustrarea tuturor artefactelor stradale care modelează experiența unui pieton, șofer, biciclist.

În paginile următoare vom trece de la o primă imagine Nolli a Bucureștilor, unde poate fi observat efectul permanent al mașinii asupra spațiului public din centrul orașului, la o analiză cantitativă cu următoarele componente principale:

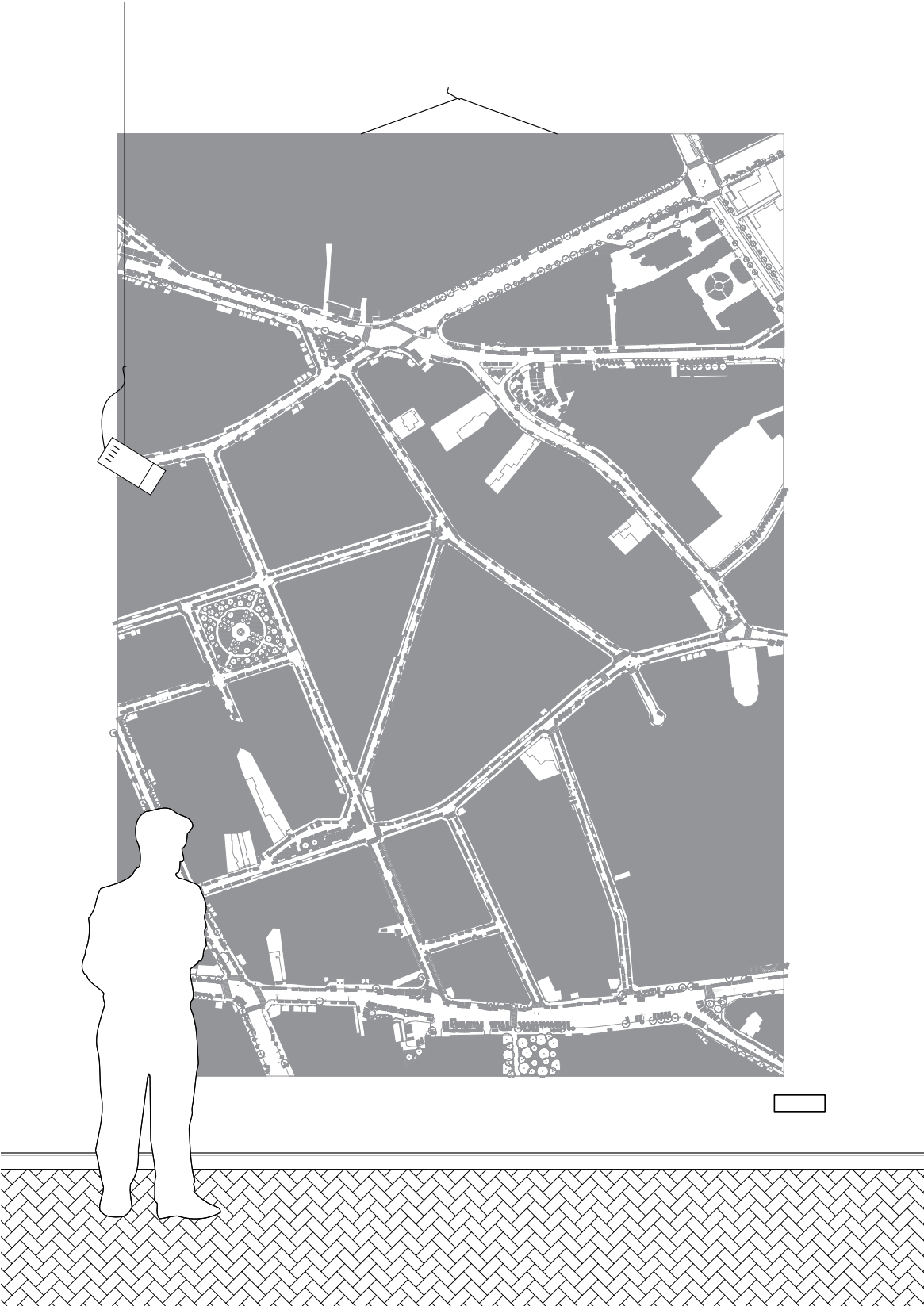
- analiză în plan a zonei de studiu și a gradului de congestie (Nolli)
- parări non-rezidenți – numărul de mașini parcate în zonă într-o zi de săptămână, la ora de solicitare maximă a parării (marți, ora 12:00)
- tipurile de parcare și structurarea lor în legal/ilegal, fiecare cu mai multe subcategorii
- parări riverani – numărul de mașini parcate sâmbătă ora 10.00
- descrierea analizei și cuantificarea în m² a spațiului al treilea

10

Analiza plin-gol este folosită în domeniul analizei urbane din România pentru a arăta raportul spațiul edificat – spațiul liber (care include infrastructura, dar și spațiile libere din interiorul loturilor private). Similar cu Nolli, analiza folosește un limbaj de tip figure/ground (alb-gol, negru-construit).

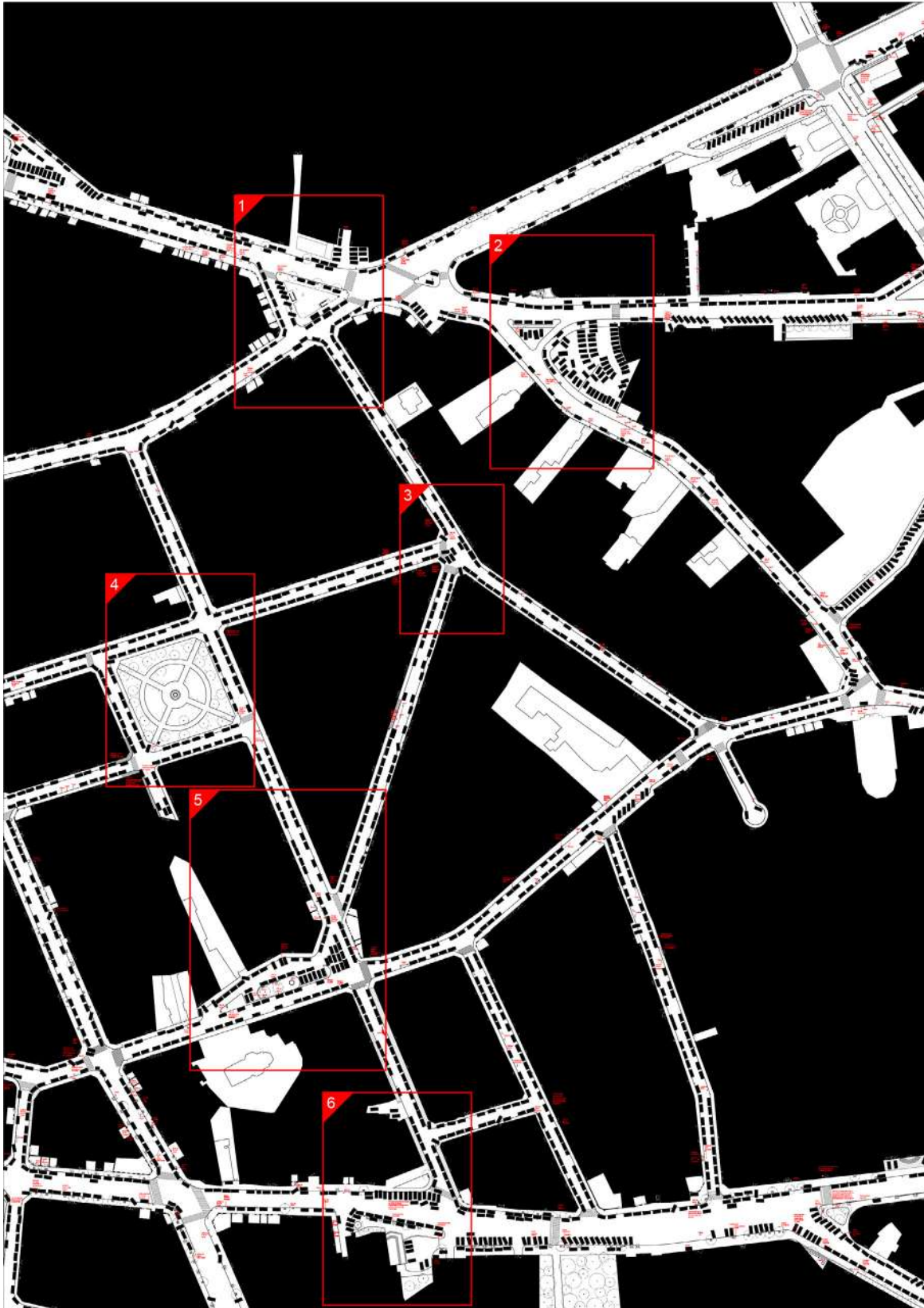
Schiță

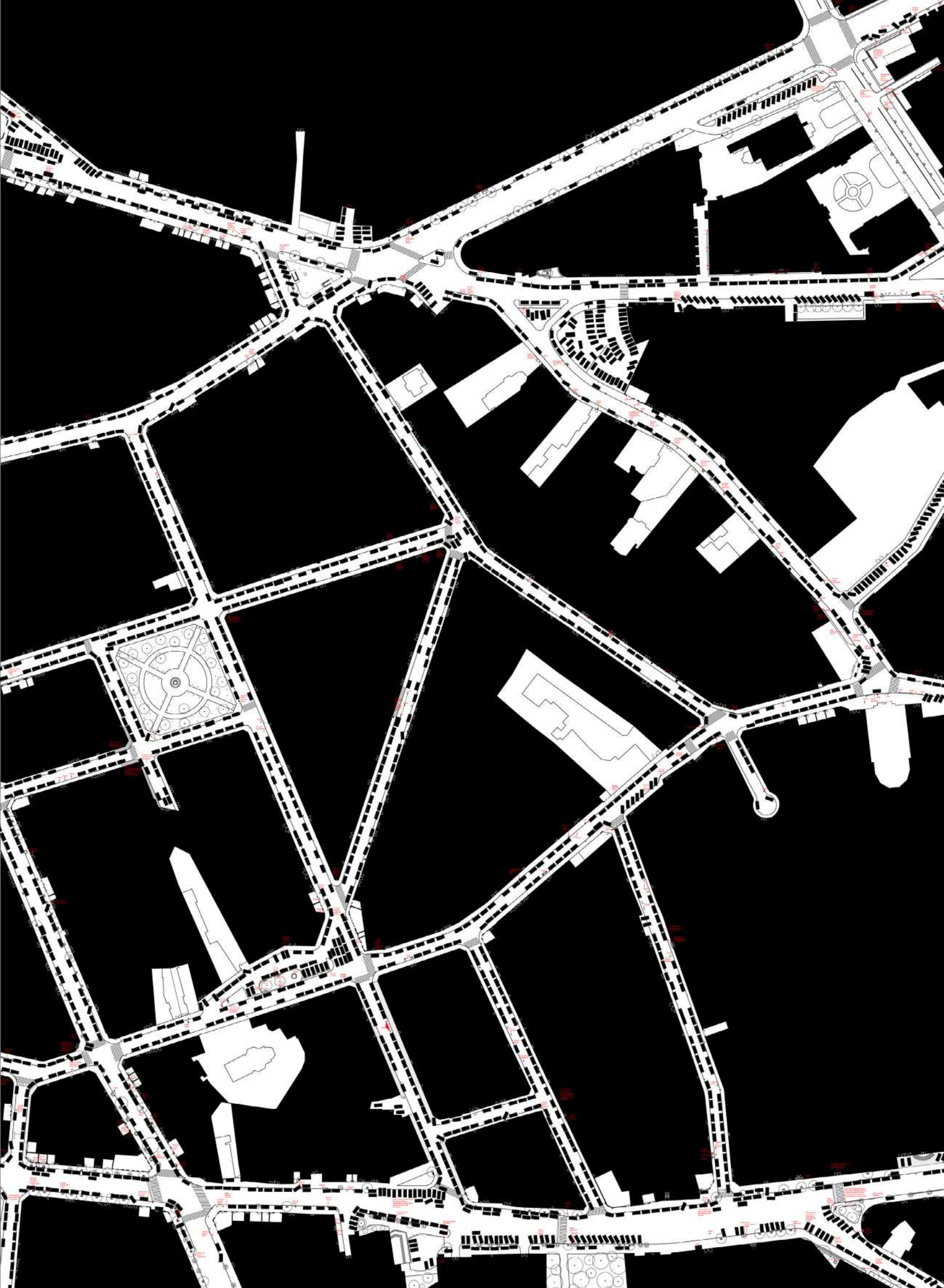
Dimensiunea de expunere a hărții Nolli (sugestie grafică a gradului de detaliu al hărții)



Plan Nolli

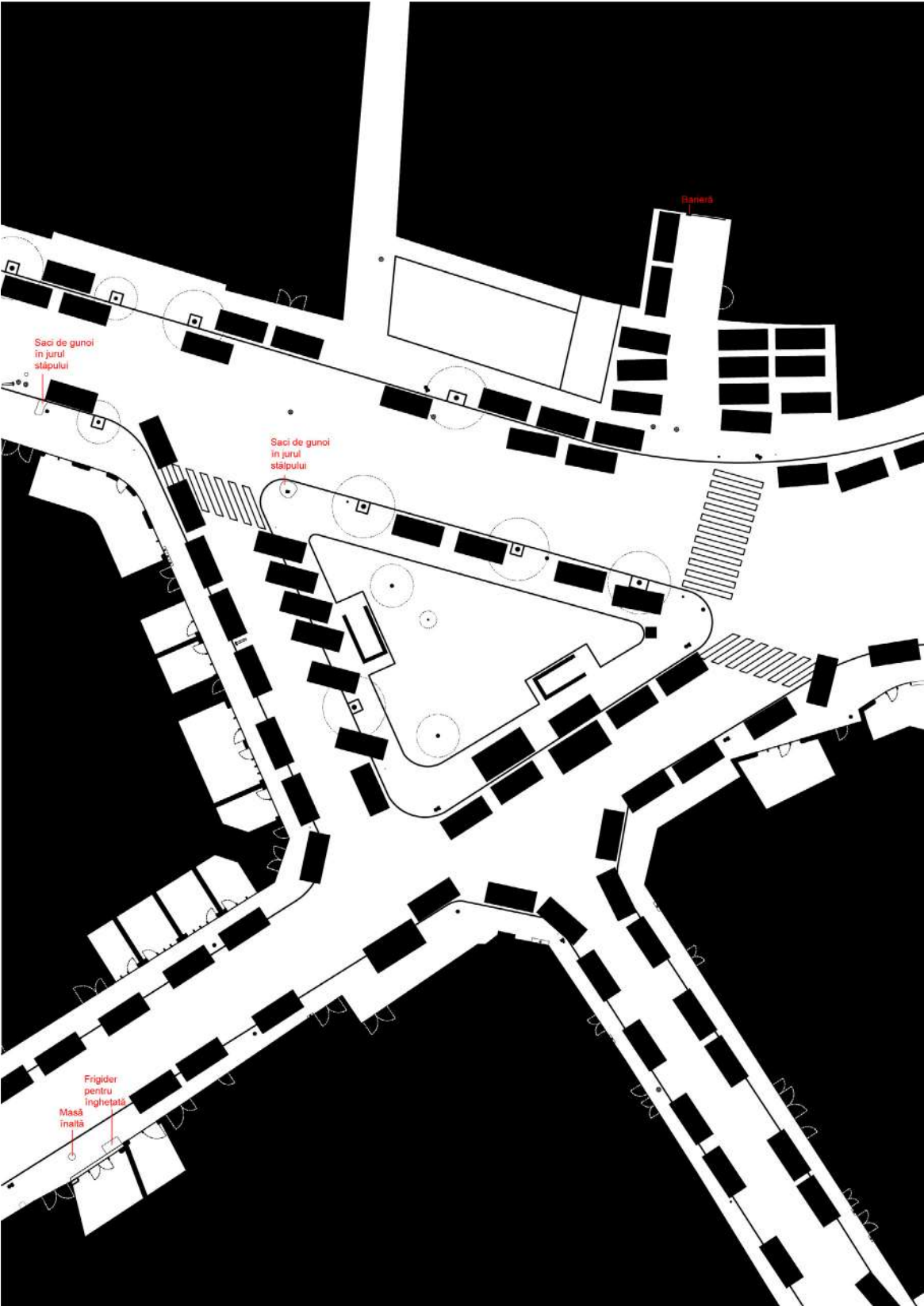
Plan Nolli al întregii zone de studiu, într-o zi a săptămânii, aproximativ ora 12.00





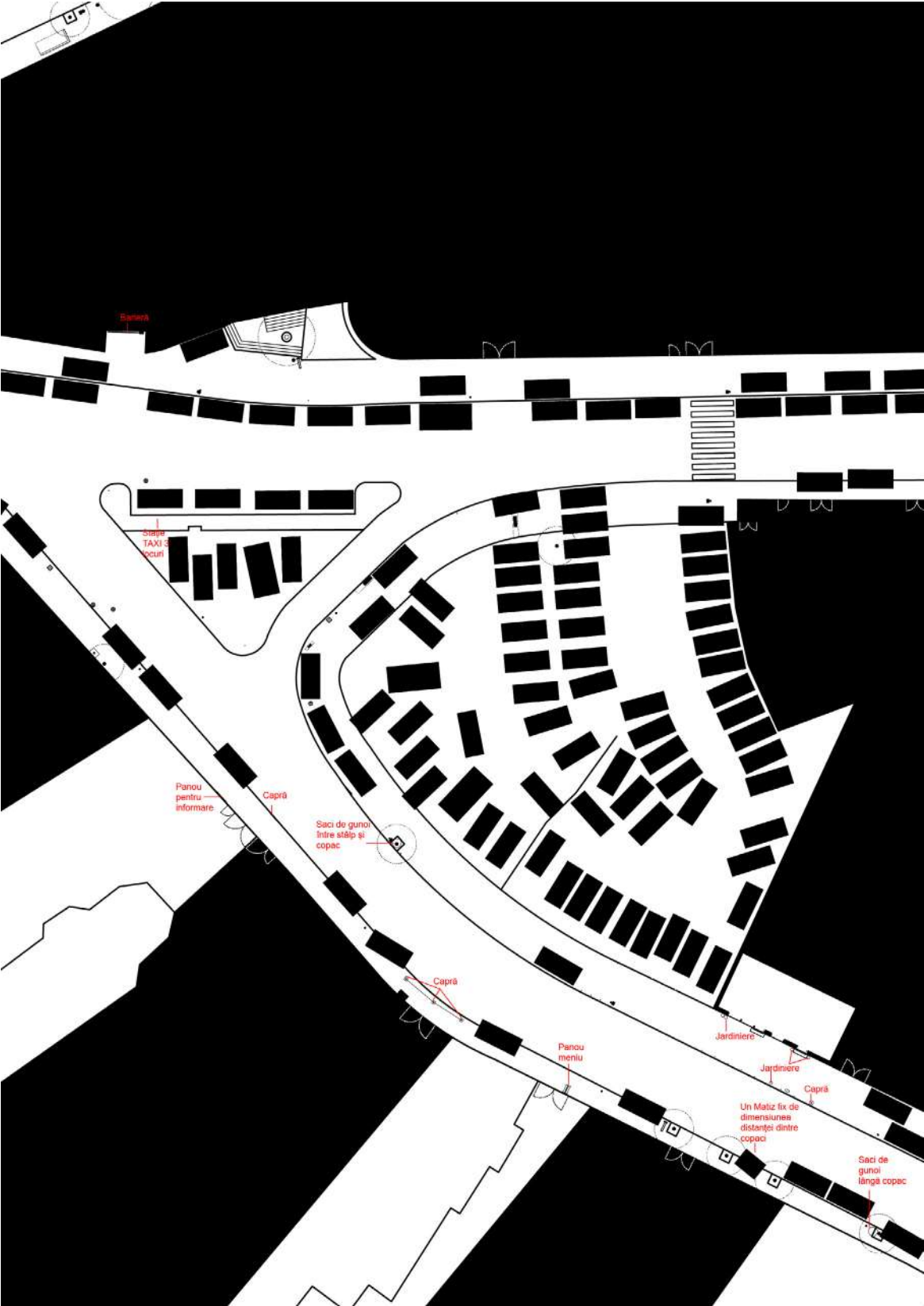
Detaliu 1

Intersecția Bld. Dacia, Calea Griviței, str. Mircea Vulcănescu.
Relație parcare – front comercial.



Detaliu 2

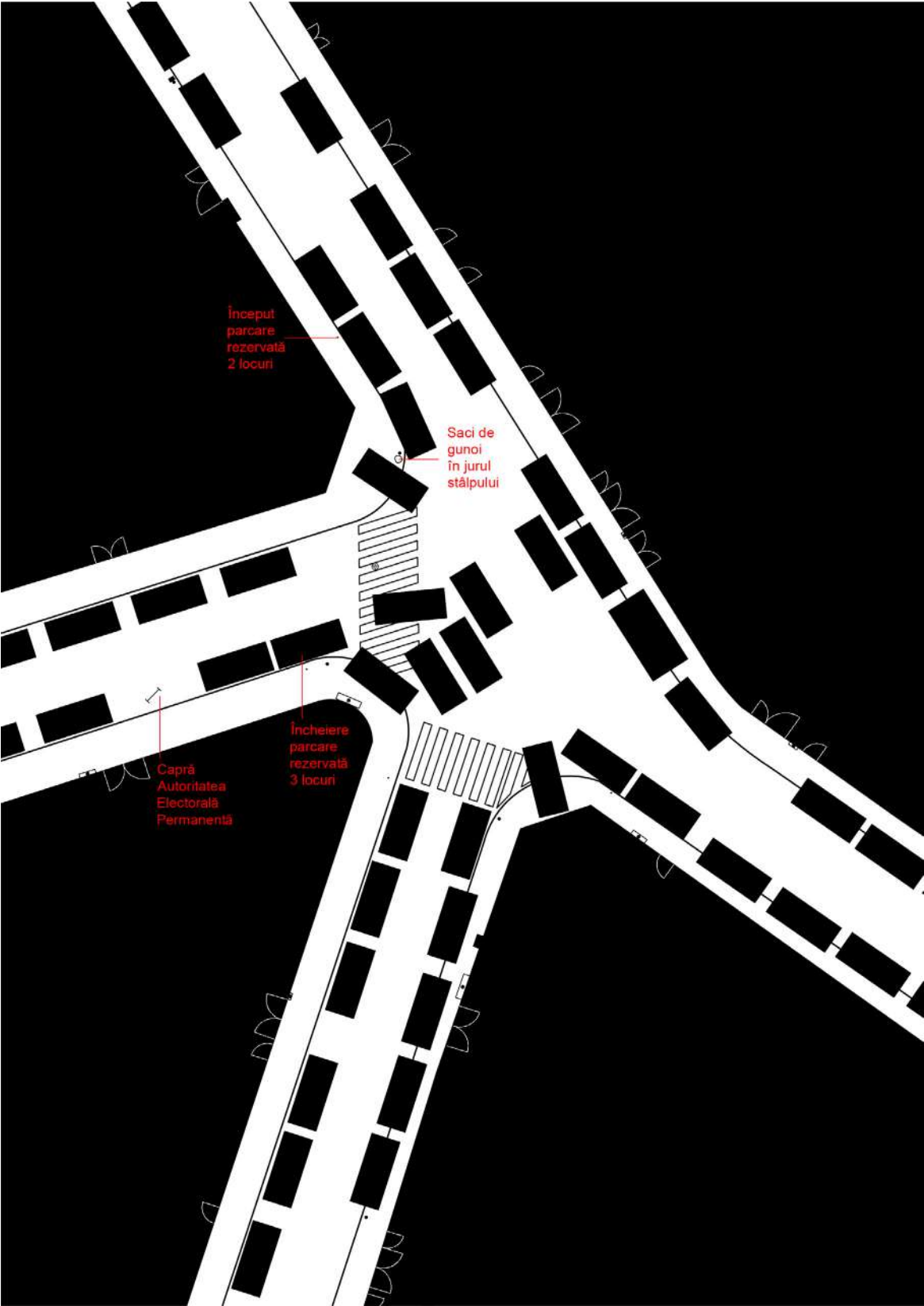
Intersecție Calea Griviței, str. Gen. C. Budișteanu.
Distrugerea unui spațiu verde, trotuare blocate și organizarea singurei parări private
din zona de studiu.



F 20

Detaliu 3

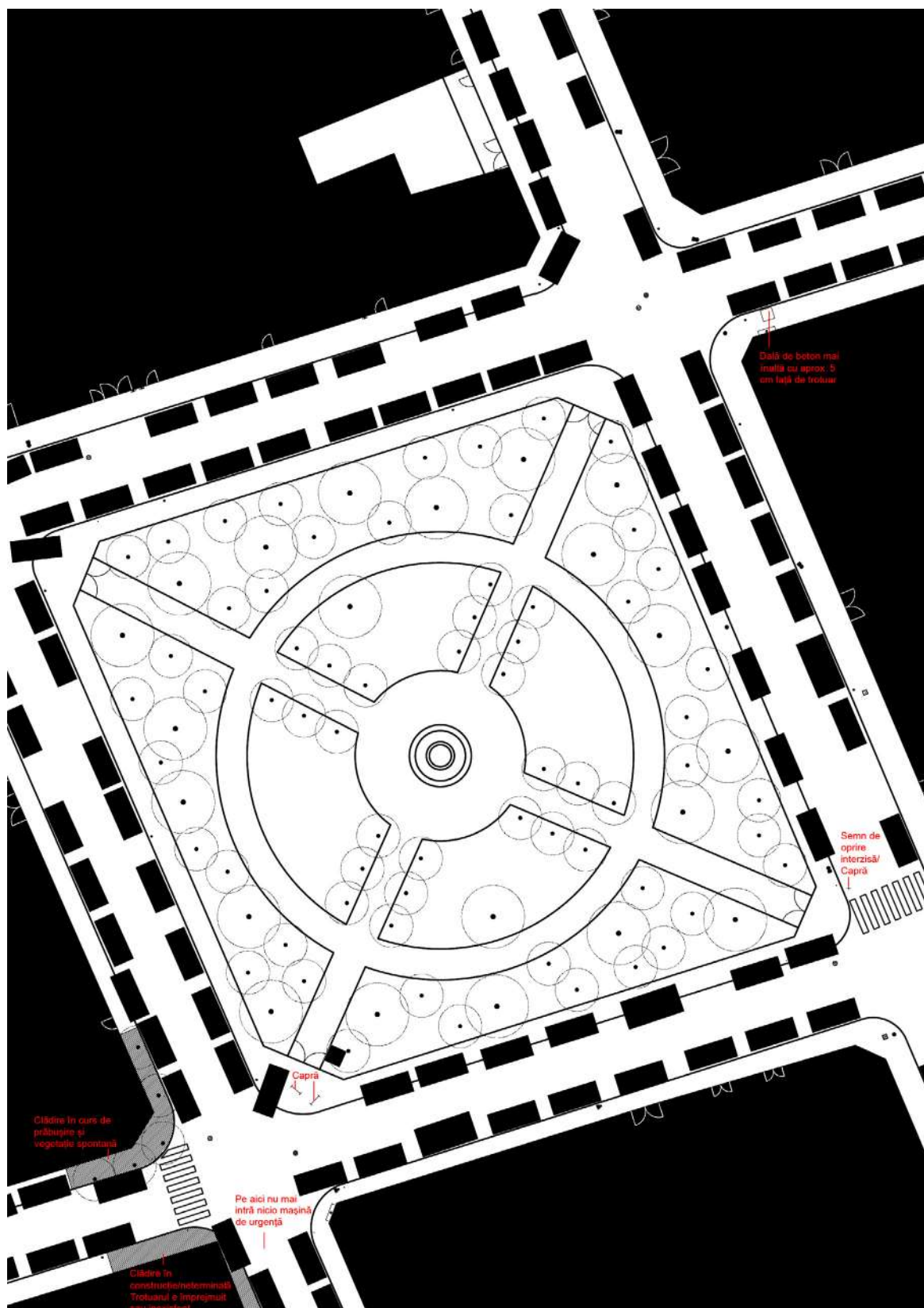
Intersecție străzile Pictor Th. Aman, Transilvania, Dona
Intersecție ocupată integral de mașini și carosabil folosit la comun de mașini, pietoni, bicicliști



Detaliu 4

Parcul este înconjurat de mașini iar anumite secțiuni de trotuar, din jurul lui, sunt anulate de parcuri.

Datorită barierei de mașini, parcul aproape că nu participă la peisajul stradal.



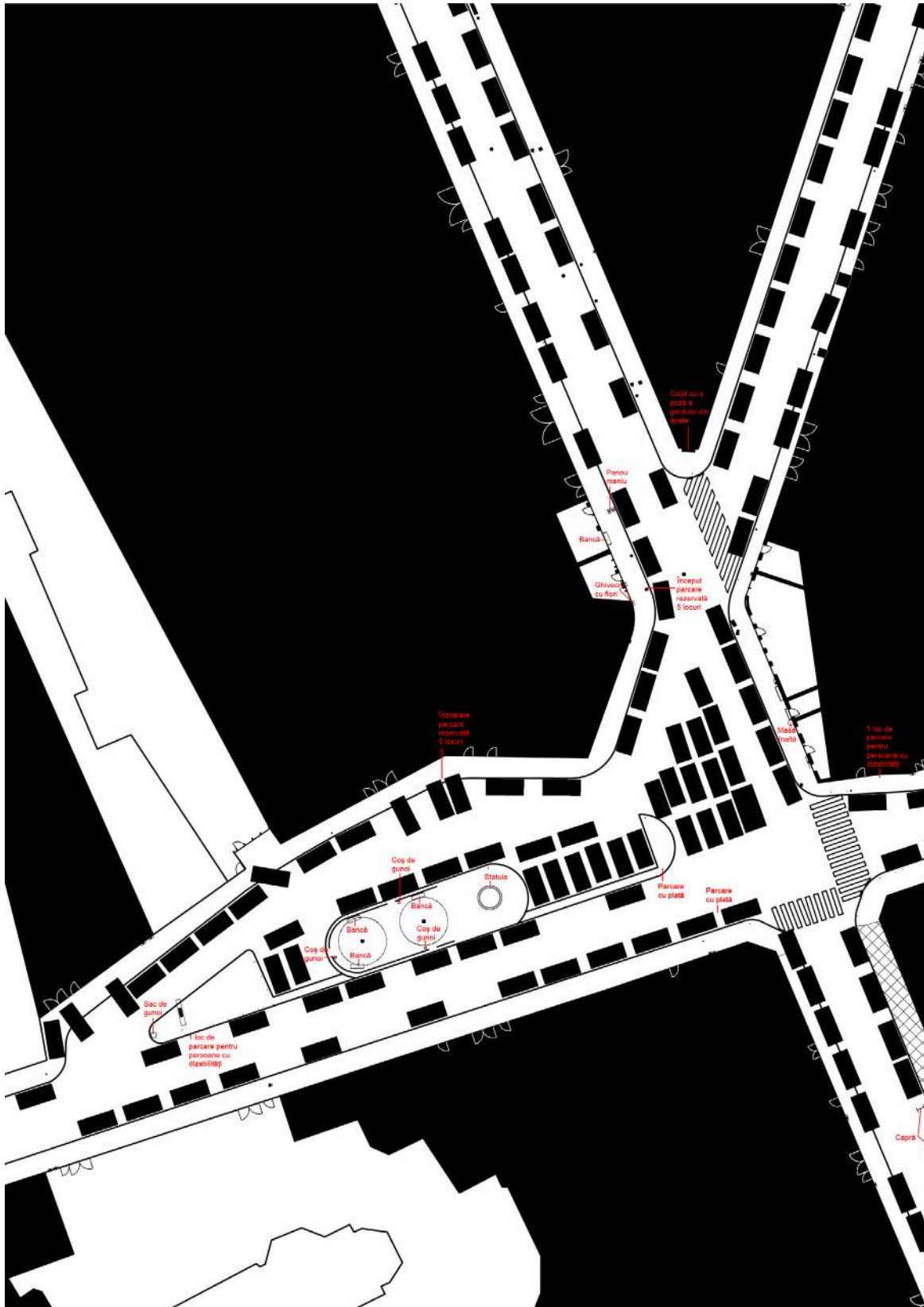
F

22

Detaliu 5

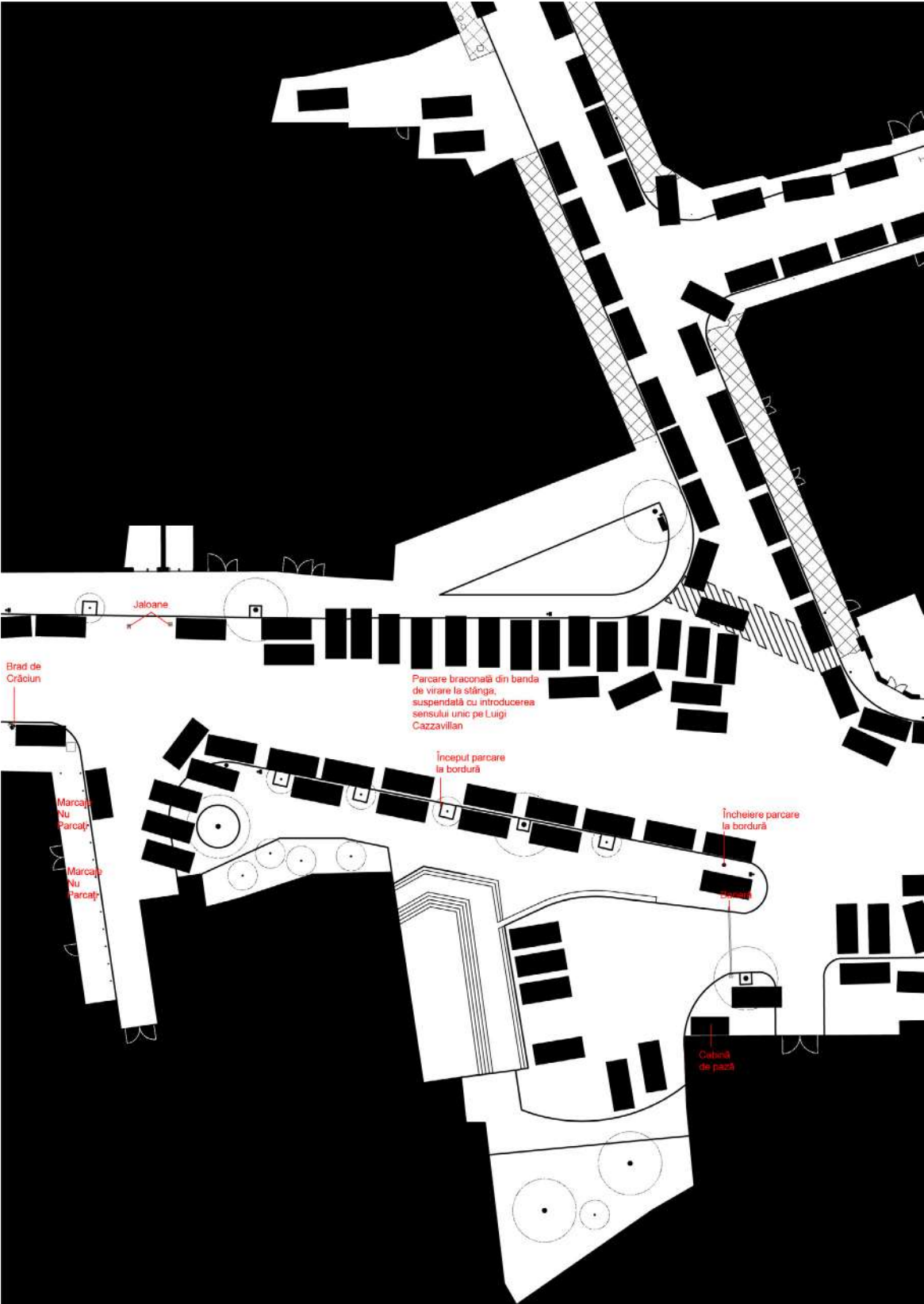
Intersecție str. Gen. M. Berthelot și str. Luigi Cazzavillan.

Umplerea cu parcări a spațiului nefolosit pentru tranzit.



Detaliu 6

Intersecție strada Știrbei cu str. Luigi Cazzavillan.
Ocuparea spațiului nefolosit pentru tranzit.



C 4 . 2

Parcarea între legal și ilegal

Principalul obiectiv al acestui capitol este determinarea numărului de mașini parcate într-o zi de săptămână la ora de maximă solicitare a parcarii (cca. 12:00) și identificarea principalelor categorii de parcare pe spațiul public și privat, din perspectiva legalității și reglementării.

Analiza este fundamentată pe prevederile Codului Rutier 2019 și R.A.O.U.G. 195/2002¹¹

În acest sens, am considerat legală doar imobilizarea mașinilor în locuri special amenajate și marcate corespunzător. Prin urmare, doar situația mașinilor *parcate*, conform terminologiei din Codul Rutier unde imobilizarea unui vehicul motorizat, pe spațiul public poate fi încadrată în una din trei categorii: oprire, staționare, parcare. În toate cele trei cazuri se menține regula de 1 m distanță minimă de la aliniament pentru a permite deplasarea pietonilor.

11

R.A.O.U.G. 195/2002, Cap 5, Art.
63,64, 65, Secțiune 8 Oprere, art. 141–
146, staționare, parcare

- oprire: mașina este oprită pe carosabil sau parțial pe trotuar timp de maxim 5 minute, în locuri unde nu este interzis în mod explicit.
- oprirea cu durată mai lungă de 5 minute se numește staționare și este de asemenea posibilă în locurile unde nu este interzis în mod explicit să oprești mașina
- parcare este oprirea mașinii pentru durate mai lungi de timp, în locuri special amenajate sau acolo unde există indicatoare de parcare.

Nu am făcut diferența între mașini oprite, staționate și parcate deoarece staționarea și oprirea sunt reguli, în prezent, abuzate, ale căror limite au devenit neclare.

O bună parte din mașini staționează pe durate mai mari de 3–4 ore, blochează frecvent trotuarul sau încalcă regula de 1 m liber pentru trecerea pietonilor. **Așa cum reiese din analizele care urmează (fig. 26, 27, 28) în zona studiată, aproape o treime din totalul staționărilor sunt abuzive: mașini parcate în intersecții, pe treceri de pietoni, pe mijlocul carosabilului, ocupând integral trotuare și forțând pietonii să iasă în stradă, chiar și pe arterele mari.** Definiția legală curență a opririi și staționării (practic oriunde nu se mențin distanțe minime, sunt interdicții, etc) pare să stea la baza situației actuale.

Toate aceste aspecte ne-au determinat să considerăm că singura modalitate de a reglementa parcare este indicarea clară, pe fiecare stradă, a locurilor unde aceasta este permisă și de a evalua situația existentă tot prin acest filtru al indicațiilor clare.

Am făcut, așadar, distincție între parcări abuzive – situații unde chiar și oprirea și staționarea ar fi interzise (fig. 27 intersecții, treceri de pietoni etc.) și parcări nereglementare (fig. 28) unde majoritatea mașinilor se încadrează la categoria oprire sau staționare.

Situație mașini parcate (legal/ilegal)

Roșu – abuziv, neregulamentar

Verde – regulamentar gratis, regulamentar ADP

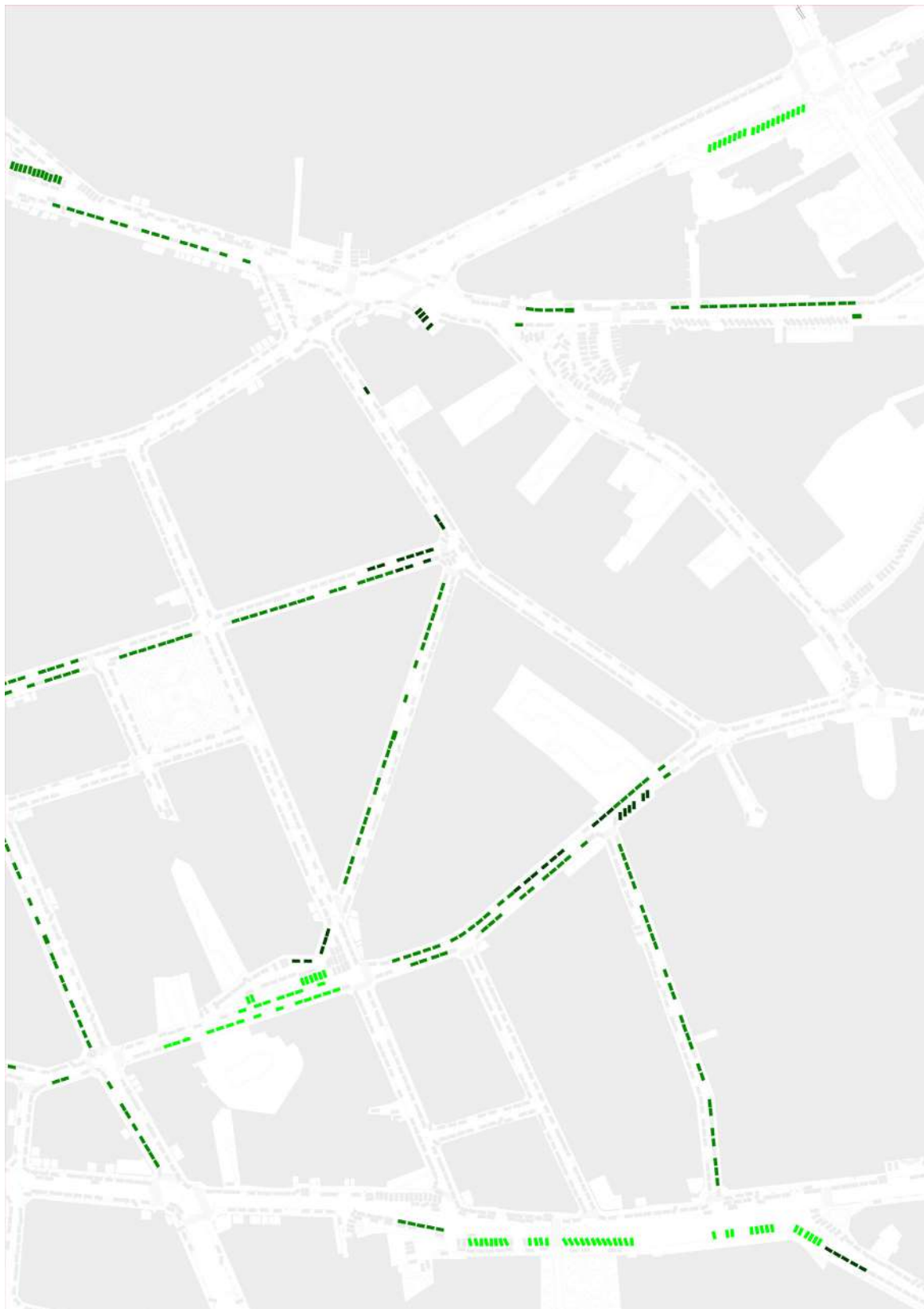
Albastru – privat nereglementat, privat cu plată



F 25

Număr de mașini parcate legal în spațiul public

242 de mașini parcate în zone cu marcaje sau indicatoare speciale sau cu abonamente ADP.



Număr de mașini parcate ilegal în spațiul public

1.192 de mașini parcate neregulamentar, în zone interzise sau chiar în poziții în care blochează fluxurile de circulație.



Număr de mașini parcate abuziv în spațiul public

545 mașini parcate în poziții abuzive, în care produc dificultăți semnificative de deplasare sau blochează fluxurile de circulație.



Număr de mașini parcate neregulamentară în spațiul public

647 mașini parcate ilegal, la bordură sau cu roțile pe trotuar, dar care nu produc dificultăți semnificative de mobilitate. Majoritatea acestor mașini ar putea fi încadrate la oprire sau staționare.



Număr de mașini parcate regulamentar, gratis

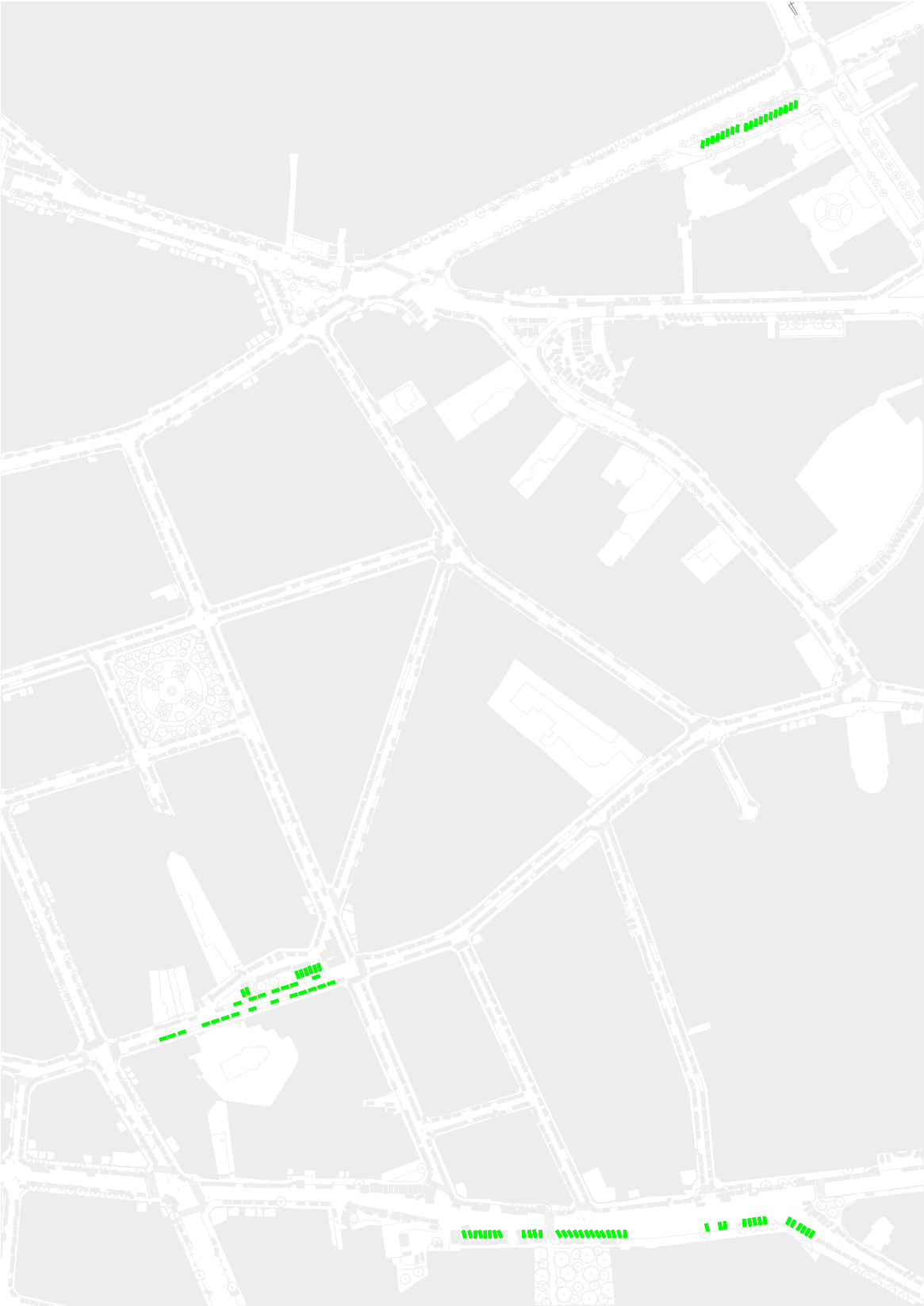
201 mașini parcate în zone cu marcaje speciale sau indicatoare de parcare.



F 30

Număr de mașini parcate regulamentar, cu plată

87 mașini parcate în parcări cu plată, amenajate pe domeniul public. Fiind singurele parcări cu plată din zonă, sunt, de obicei, subutilizate.



F 31

Număr de mașini parcate regulamentar cu abonament la ADP (instituții, persoane cu dizabilități)

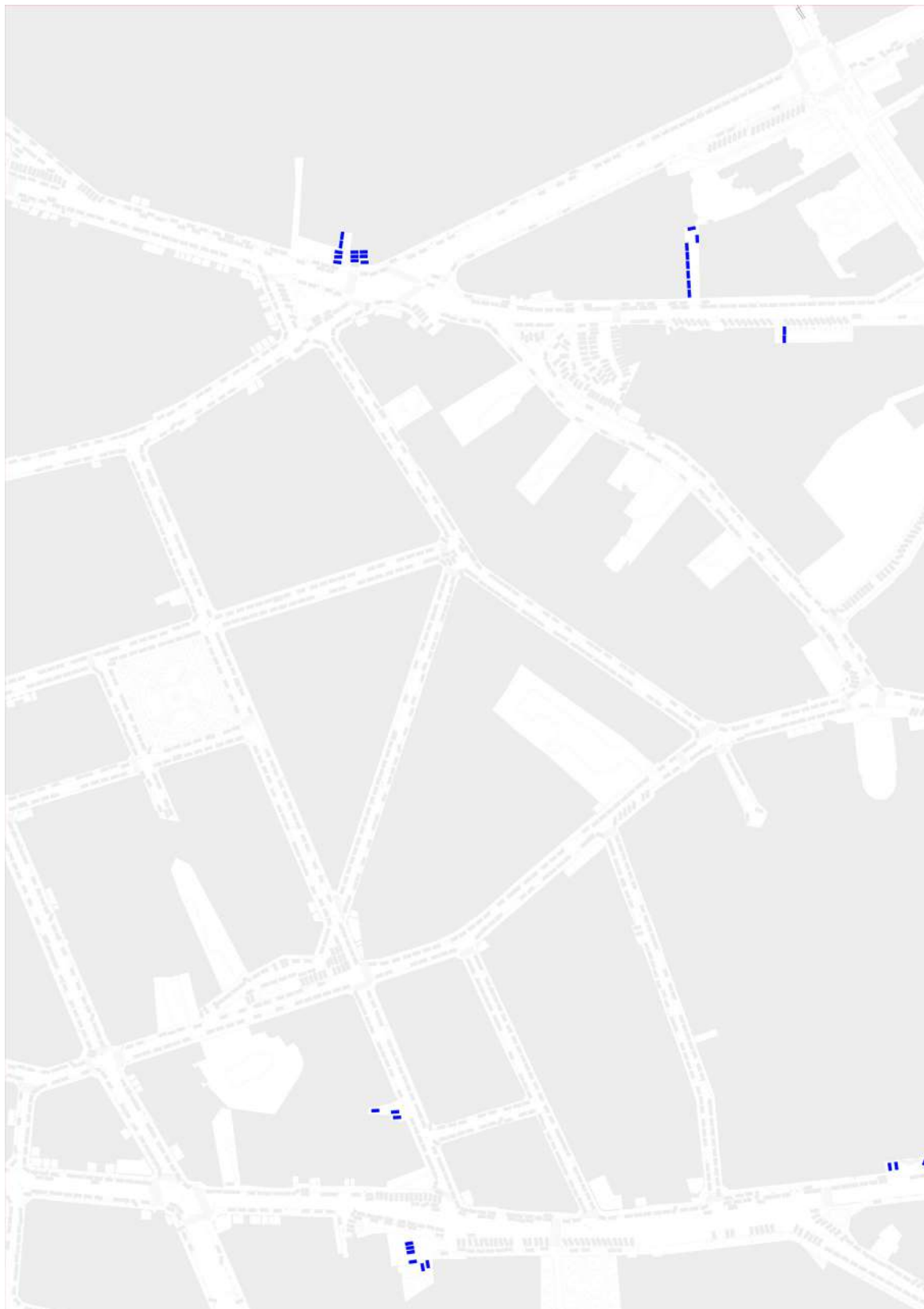
41 locuri de parcare administrate de Administrația Domeniului Public.



F 32

Număr de mașini parcate gratis pe teren privat, nereglementat

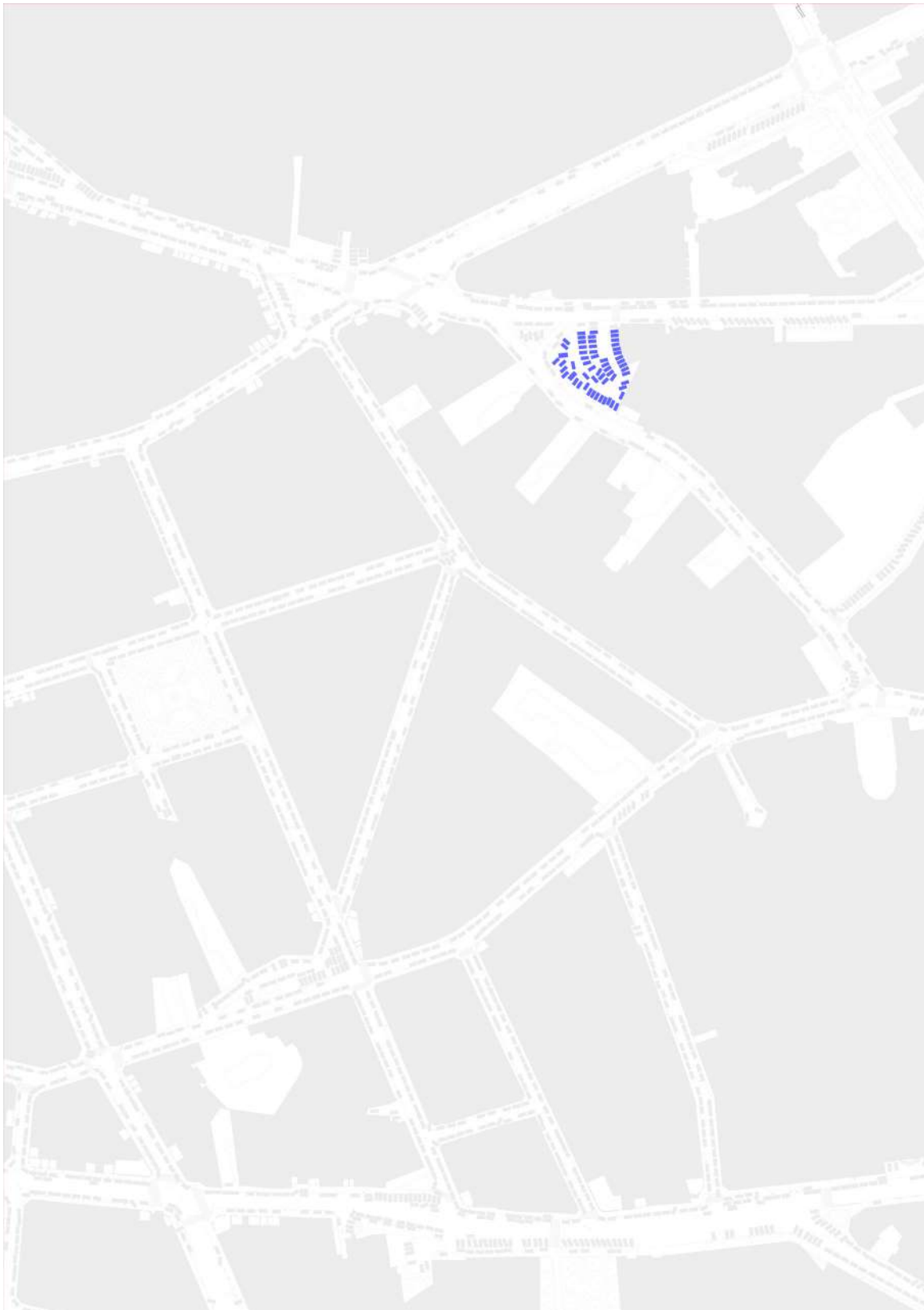
21 mașini parcate pe proprietăți private neîngrădite.



F 33

Număr de mașini parcate în parcare cu plată pe teren privat

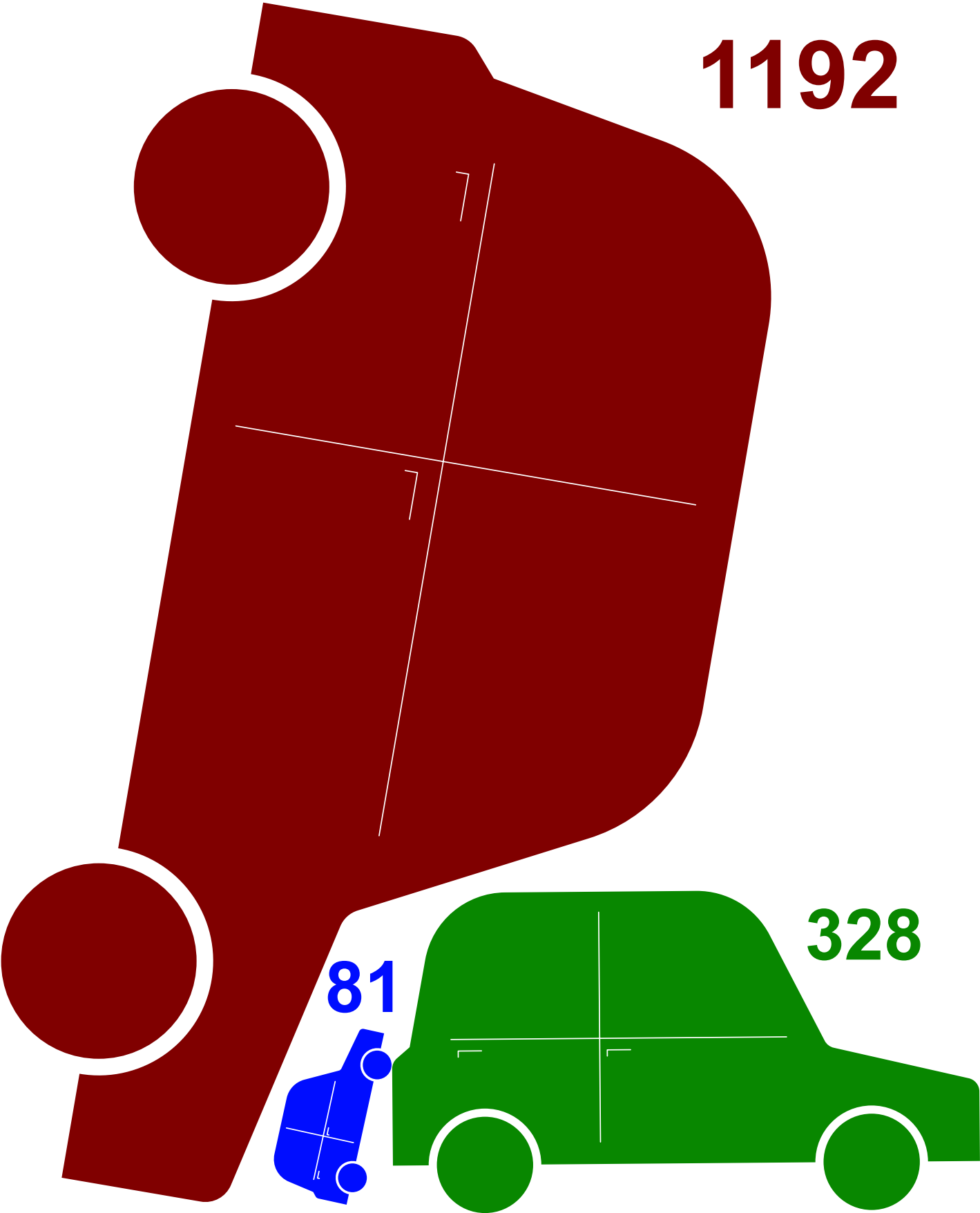
60 mașini parcate în parcări private, cu plată.



F 34

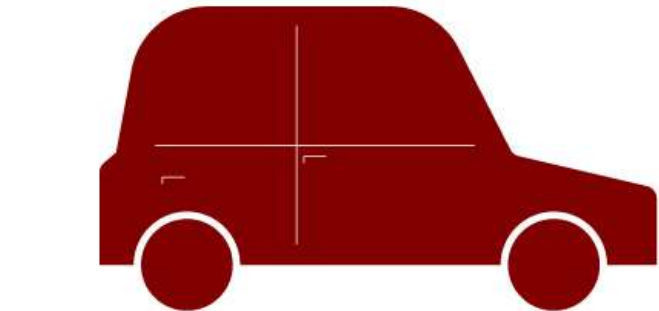
Diagramă comparativă

Roșu – ilegal pe domeniul public, verde – legal pe domeniul public, albastru – domeniul privat.

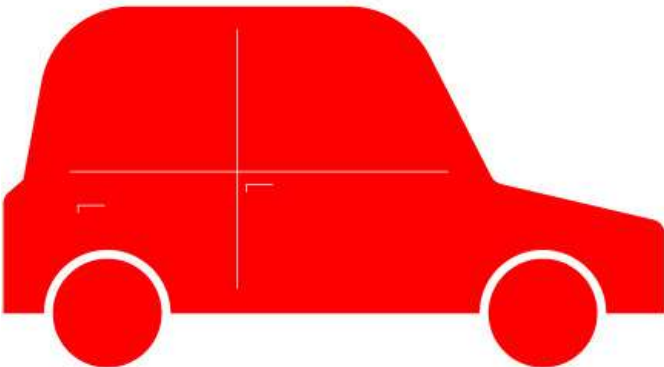


F 35

Diagramă comparativă – detalieri per categorie



545
Mașini parcate abuziv



647
Mașini parcate neregulamentar



41
Locuri gestionate de ADP



201
Mașini parcate legal, pe locuri fără plată

1601 (2 ha)
Mașini parcate pe spațiul public



86
Mașini parcate legal, pe locuri cu plată



21
Mașini parcate pe terenuri private, nereglementate



60
Mașini parcate în parcuri private, pe teren

Concluzii

- Din totalul de 1.601 mașini cca 80% sunt parcate ilegal și 20% legal. Prin urmare:
 - Există foarte multe mașini parcate ilegal abuziv (fig. 27)
 - O bună parte din parcarile acum ilegale (fig. 28) sunt necesare și poziționate adecvat. Cu toate acestea, din lipsa unor marcaje clare, mașinile parcate ocupă de multe ori trotuarul sau incomodează circulația, iar parcare este inefficientă – se pierd locuri.
- Din totalul de 1.601 mașini doar cca. 12% sunt parcate pe terenuri private. Acest aspect nu poate fi subliniat îndeajuns. Funcțiunea urbană a parcării, într-un oraș cu cca. 1 milion de mașini, este rezolvată pe domeniul public/în spațiul public și ocupă o bună parte din acesta. Parcarea gratuită este, în momentul de față, o formă de ajutor social cu o eficiență îndoielnică.
- Prezența mașinilor parcate ne arată cât de puțin spațiu este alocat acum mașinilor în mișcare și pietonilor și cât spațiu are, de fapt, rol staționar.

• Spațiul câștigat prin introducerea sensurilor unice (probabil cea mai de impact inițiativă legată de mobilitate din oraș) este în continuare alocat exclusiv mașinilor.

- *Shared space* la București. Acest spațiu potențial denumit aici „al treilea spațiu” (fig. 37-40) este actualmente haotic. De multe ori sugrumă sau incomodează fluxurile de mobilitate vitale, în special trotuarul. Din acest motiv, pe mai multe străzi, carosabilul este folosit la comun de mașini, pietoni și alte mijloace de mobilitate (fig. 69).
- Diversificarea felului în care este utilizat al treilea spațiu este baza reproiectării spațiului stradal.

C 4 . 3 . 2

Al treilea spațiu

Al treilea spațiu este rezultatul ambiguităților legale și administrative din București și cel mai bun loc de pornire într-un demers de reorganizare a străzii.

Orice stradă poate fi împărțită în spațiul destinat fluxurilor de circulație și cel destinat staționării. Acesta din urmă este destinat parcarilor sau altor utilizări dar, de obicei, are o limită clară, este reglementat și monitorizat constant. În București limitele funcției staționare sunt neclare. Zi de zi utilizatori privați trasează aceste limite prin feluri neașteptate și îndrăznețe de a parca sau prin alte întrebuințări - cabine de pază, toalete, echipamente de utilități publice, mobilier stradal. Chiar și coșurile de gunoi joacă un rol important în modelarea domeniului public. În ultimii ani amprenta creată de obiectele imobile din stradă s-a extins semnificativ.

Pe de altă parte, lipsa regulilor clare face din stradă un spațiu al libertății și improvizației în utilizare. Oamenii desfășoară un număr de acțiuni de co-creare a spațiului stradal, descrise schematic în figura 14:

- inventează modalități de apropiere și de comunicare
- devin teritoriali
- negociază
- intră în competiție
- fac acte de bravură/corectitudine
- folosesc elemente de metalimbaj stradal¹² (fig. 13,14)

12

Sintagma metalimbaj stradal este folosită aici pentru a desemna diferitele ritualuri de comunicare indirectă în stradă, prin mesaje scrise, obiceiuri (lăsarea nr. de telefon în parbriz) sau design de obiect (amplasarea de „capre” cu aspect sau dimensiuni diferite).

Vezi și fig. 13

Stada Pictor Theodor Aman. Comparație, cu și fără mașini parcate

Cele două imagini arată, prin comparație, amploarea unei străzi secundare. Prima imagine (sus) a fost realizată în timpul vizitei papale din anul 2019. În acel moment a fost interzisă parcare pe străzile din apropierea catedralei Sf. Iosif. A doua fotografie (jos) a fost făcută într-o zi a săptămânii în jurul orei 14.00. (sursa: autorii)



Parcarea excesivă pe domeniul public arată cât din spațiul stradal trebuie folosit pentru tranzit auto și cât este un spațiu vag care poate fi folosit flexibil, în scop pietonal sau de alt fel (fig. 36-41).

Aceste procese se desfășoară în legătură cu o structură plană – un fel de parcelar dezorganizat (fig. 12), deci o relaționare bazată pe ideea că fiecare entitate, mobilă sau staționară (mașină, om, biciclist) ocupă la un moment „T” o porțiune de stradă. În figura 12 strada este reprezentată ca un loc al potrivirii gabaritice, al negocierii și al întreruperilor. Forma spațiului al treilea suferă schimbări minore de la zi la zi și înaintază constant în teritoriul adjudecat mobilității.

Această interpretare a străzii, ca **parcelar dezorganizat** (fig. 12) constituie baza conceptuală a propunerii de reglementare. În paginile care urmează vom arăta cum poate fi organizat acest parcelar și, odată cu el, și spațiul al treilea.

Distribuția acestei transformări în etape este:

Pasul I – Termen scurt:

- parcelarul conceput ca un plin în care se poate excava,
- un teritoriu maleabil cu care se poate lucra pentru a echilibra ecuația mobilității urbane,

Pasul II – Termen mediu:

- parcelarul util pentru a începe, treptat, reducerea numărului de mașini care circulă în zona centrală, pentru a inventa și testa elemente de politici publice menite să sprijine micii comercianți și

Pasul III – Termen lung:

- parcelarul util pentru a adapta orașul la revoluția în mobilitate care se va declanșa odată cu transformarea automobilului personal și nuanțarea modalităților de deplasare în oraș (mașini electrice, mașini fără șofer, micromobilitate etc.)

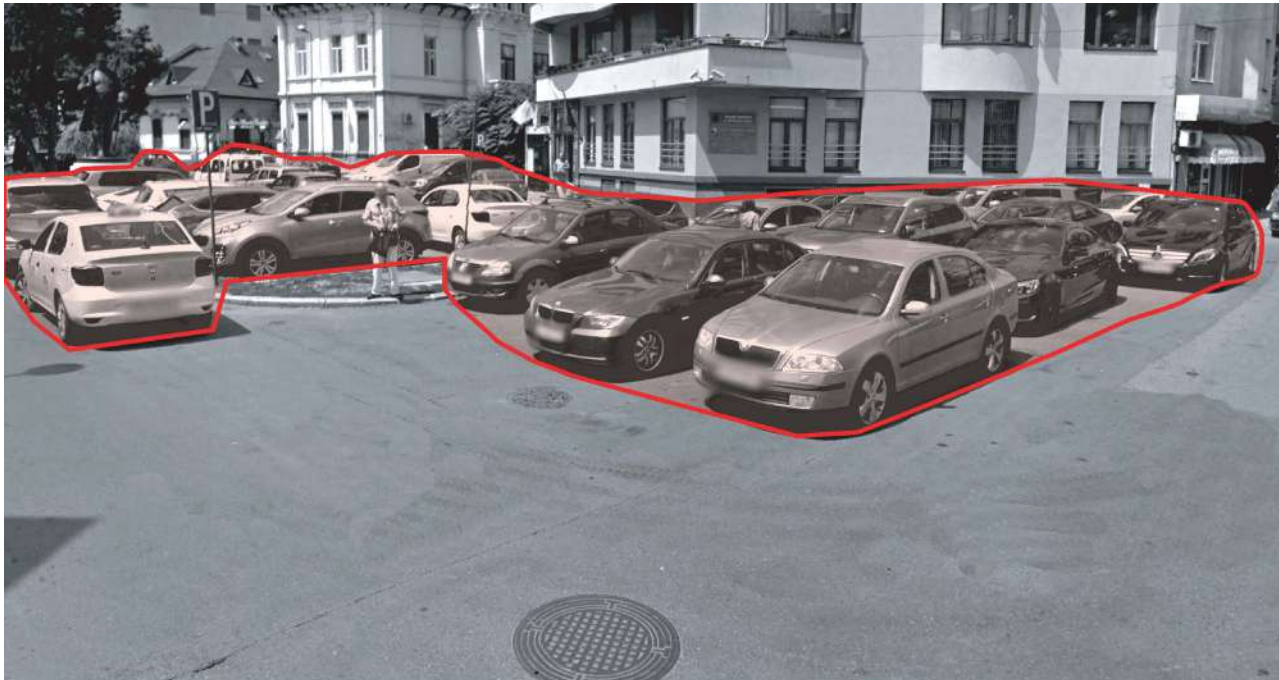
F

37

Stada G. Berthelot, nivelul străzii (sus), imagine satelitară (jos).

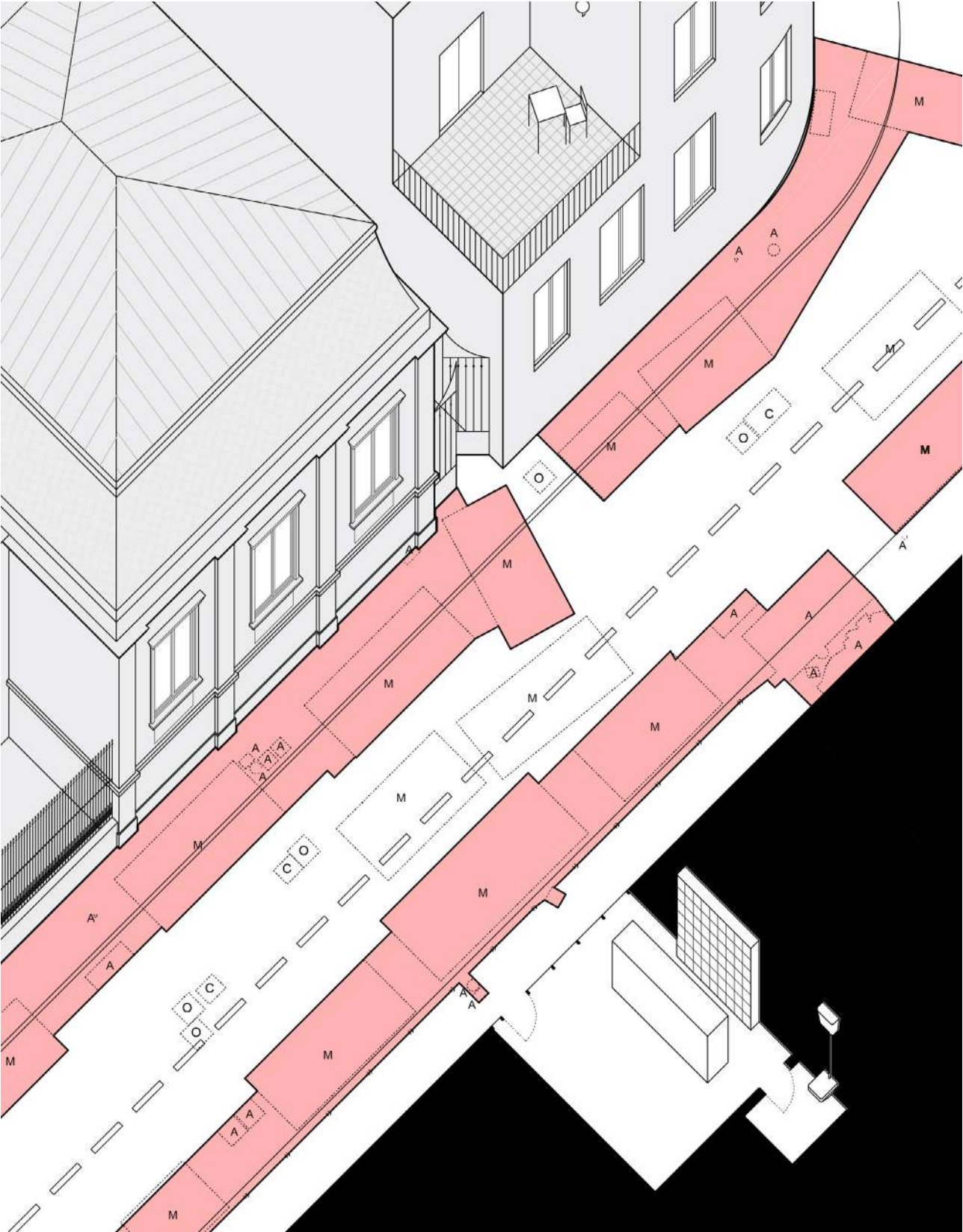
Al treilea spațiu (roșu).

În ambele imagini se observă cum parcare a ocupat aproape tot spațiul din intersecție. Aglomerarea din dreapta imaginii, unde mașinile se blochează una pe cealaltă, indică tabieturi bine stabilite de parcare, probabil în legătură cu Camera Notarilor Publici, care are sediul în această intersecție.



Model - Al treilea spațiu existent.

Culoarea roșie indică secțiunile de stradă inaccesibile pietonilor și mașinilor. Al treilea spațiu este ocupat cu mașini, dispozitive, containere, cabine de pază și alte întrebuințări private. Acest mod de a ocupa strada are potențialul de a deveni un fenomen pozitiv, este baza unei activități de co-creare a spațiului public.



Al treilea spațiu

Reprezentarea la nivelul întregii zone de studiu.



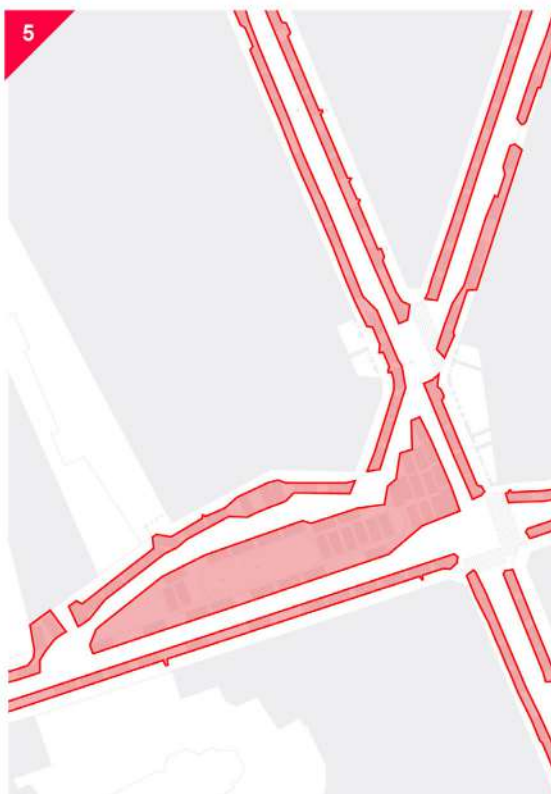
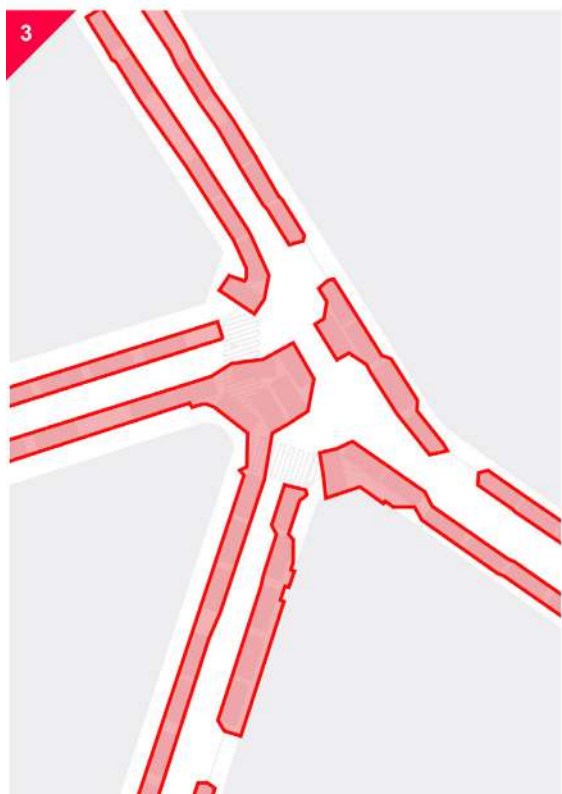
Detaliu de ocupare a domeniului public

2—intersecție Calea Griviței cu Gen. C. Budișteanu,

3—Str. Th. Aman cu Str. Transilvaniei și Str. Dona,

5—Str. L. Cazzavillan cu Str. Gen. H.M. Berthelot,

6—Str. Știrbei cu Str. L. Cazzavillan.



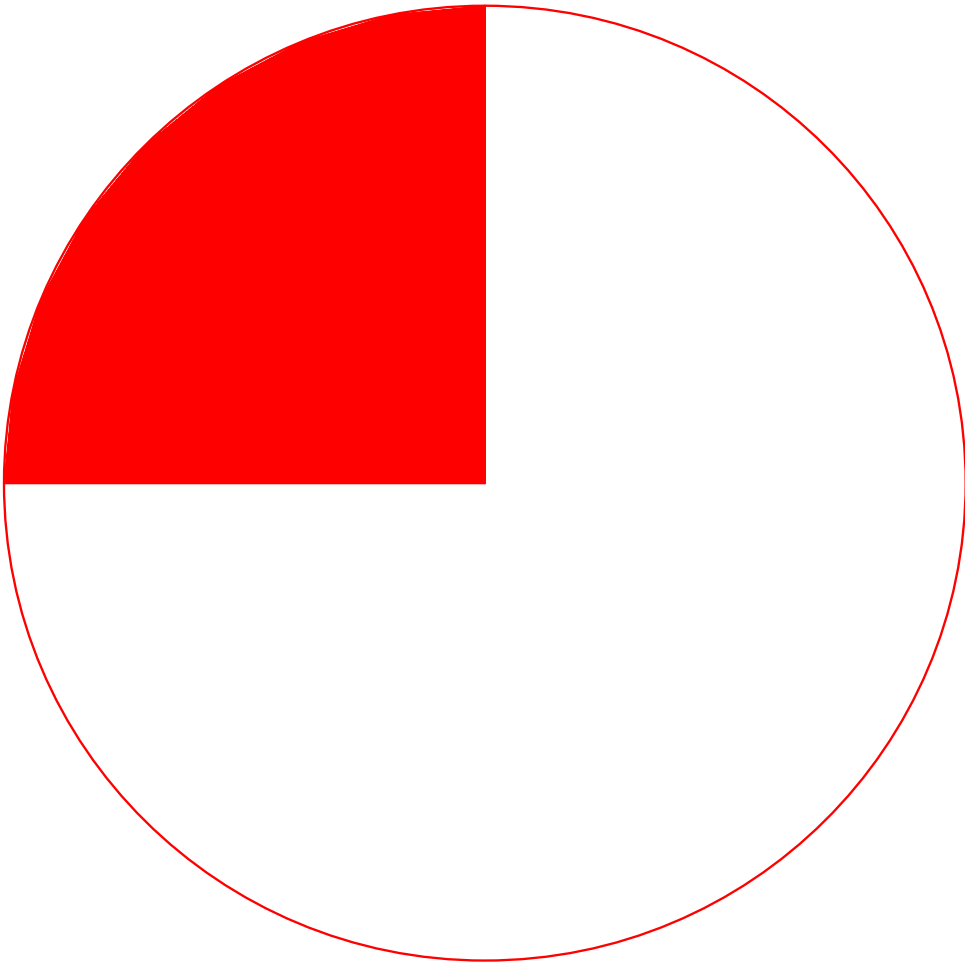
F 41

Raport

Spațiu public neocupat (alb), al treilea spațiu (roșu).

82.609 m² – spațiu public

19.646 m² – al treilea spațiu

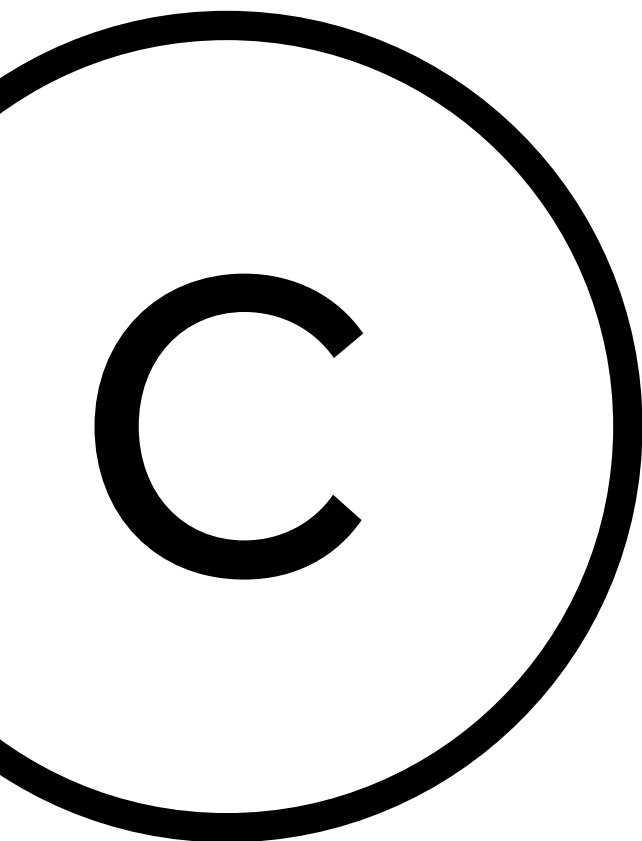


62.963 m² – pietonal+carosabil

**Alt
tree
lead
spa
tive**

Al treilea spațiu – Direcții strategice pentru planificare și politici publice

95



5 . 1

Parcelar stradal (sistem de zonificare a spațiului străzii)

5 . 2

Meniu de intervenții

5 . 3

Instrument de evaluare – proiectare (benchmarking)

Un oraș accesibil este un oraș accesibil la pas. Așa cum am menționat anterior, secțiunea de propuneri se întemeiază pe modalitățile în care al treilea spațiu (ocupat acum preponderent de mașini, cabine de pază și alte obiecte private) poate fi adaptat și nuanțat pentru a echilibra balanța utilizărilor urbane și pentru a deschide din nou posibilitatea cetățenilor de a se deplasa în mediul urban, indiferent de venituri, preferințe sau abilități de mobilitate.

În acest capitol vom conceptualiza și prezenta un instrument integrat de proiectare-dezvoltare-gestiune al rețelei de străzi minore. Următoarele trei puncte, *parcelarul stradal*, *meniul de intervenție* și *instrumentul de benchmarking*, vor detalia componentele acestui instrument și relația dintre ele. La final, va fi ilustrat rezultatul anticipat atât din punct de vedere cantitativ (număr de locuri de parcare obținute în zonă față de număr de mașini parcate acum), dar și calitativ (propuneri de rezolvări și amenajări pentru principalele spații publice din zona de studiu).

Merită menționat de la început următoarele aspecte:

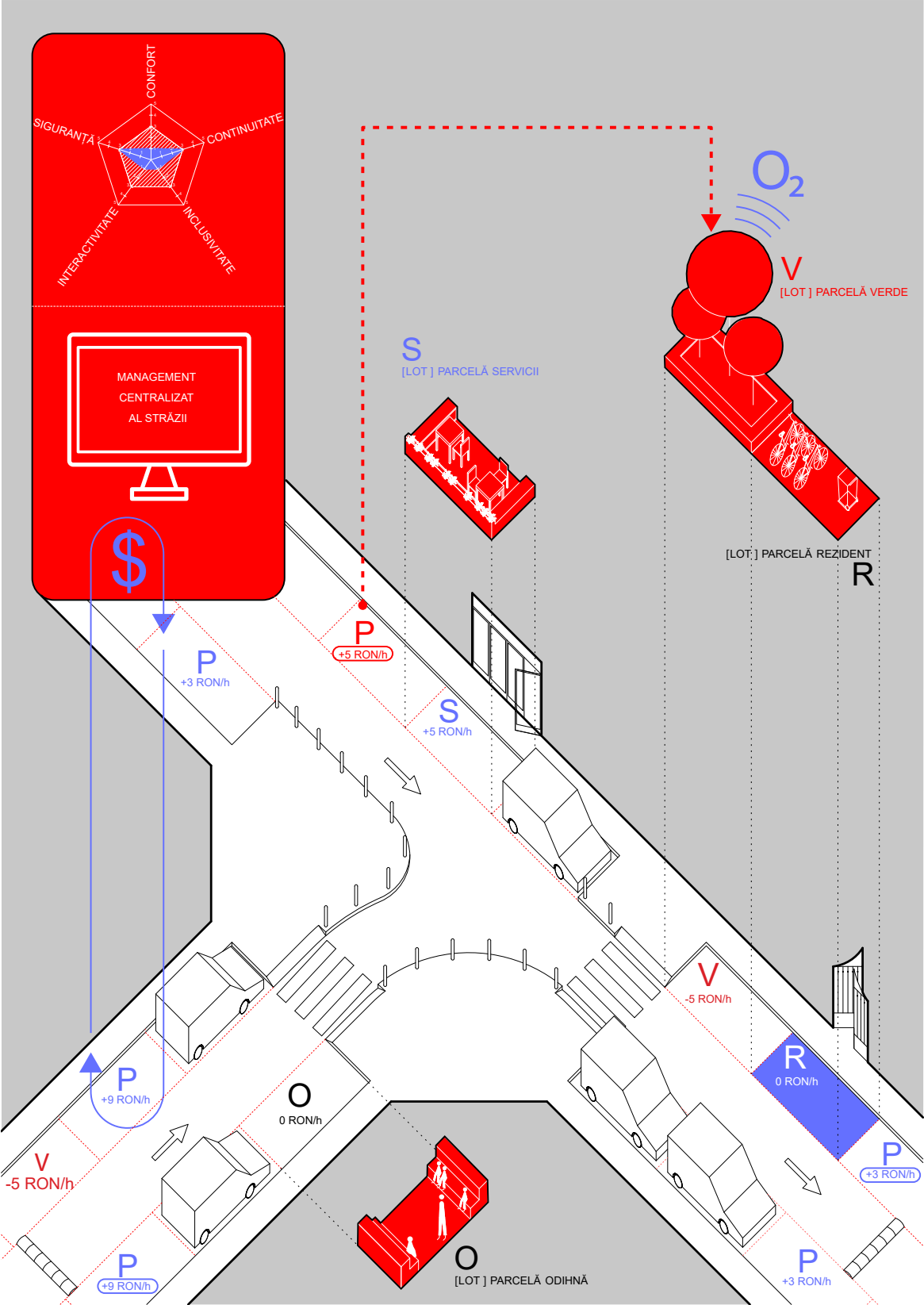
Parcelarul stradal este gândit să funcționeze în relație cu un sistem de monitorizare. Puterea acestui instrument stă în posibilitatea de a observa anumite efecte în utilizarea în timp real și mai ales de a face modificări de regulament și prețuri la parcare pentru a încuraja sau descuraja anumite practici urbane.

Introducerea unui parcelar stradal ordonat, ca proiect, nu are un scop în sine sau o finalitate bine determinată. Dimpotrivă, este o unealtă de planificare al cărei potențial trebuie descoperit prin utilizare și adaptare permanentă.

Bineînțeles, parcelarul stradal are și o miză formală. Strada reorganizată după aceste principii va avea o anumită imagine. Această imagine nu trebuie, din punctul nostru de vedere, să se distanțeze de spiritul amalgamat și dezordonat al Bucureștilor, la fel cum nici folosirea străzii nu trebuie să devină un exercițiu de disciplină. Ideal, parcelarul stradal va fi o unealtă care ne va ajuta să păstrăm ceea ce deja există dar într-o formă mai echilibrată, în care drepturile tuturor cetățenilor vor fi respectate.

Al treilea spațiu

Diagramă a relației dintre parcellarul stradal (jos), meniul de intervenții (dr. sus) și instrumentul digital de evaluare și gestiune (st. sus). Diagrama ilustrează funcționarea parcellarului stradal atunci când este cuplat la un sistem de monitorizare.



Parcelar stradal (Sistem de zonificare a spațiului străzii)

În capitolul anterior am menționat structura plană a străzii minore, ocupată de o serie de obiecte mobile și staționare, a căror proiecție în plan formează un parcelar dezorganizat. Această observație ne-a deschis calea de investigare spre menținerea aspectelor pozitive ale parcelarului spontan și reorganizarea lui după reguli clare:

- **remodelarea profilului stradal** pornește de la a oferi tuturor participanților la trafic suprafața minimă bunei desfășurări a mobilității în confort și siguranță: trotuarele au minim 1,2 m lățime (recomandat 1,5), carosabilul este restrâns la benzile funcționale în condițiile de ocupanță actuale – minim 3 m lățime (recomandat 3,5 cf. normativ). Suprafața stradală rămasă este materia de parcelar pe care o avem la dispoziție pentru recalibrare: fie dispusă simetric, de-a lungul unui ax central (fig. 43), fie dispusă pe o singură parte, în dreptul unui trotuar activ în funcțiune (fig. 44)
- **formarea unor zone de vizibilitate**, libere de orice fel de amenajare sau ocupare spațială, în dreptul traversărilor pietonale, intersecțiilor și colțurilor de stradă (fig. 46-48). Aceste zone sunt elemente fixe.
- **marcarea parcelelor asociate unei rezidențe**: spații libere în dreptul porților de acces carosabil pe proprietăți private, care să permită în extremis staționarea propriului vehicul (fig. 46-48). Aceste parcele sunt fixe, orice modificare la nivelul accesului sau construcției se va reflecta la nivelul parcelei.
- **trasarea de parcele tipice**, de lungimea unui loc de parcare, care reglementează astfel, într-o primă etapă, staționarea automobilelor la bordură (fig. 46-48), iar în etape ulterioare pretându-se la folosiri alternative (v. *menu de intervenții*). Aceste parcele sunt elemente modificabile (se pot unifica, transforma funcțional).

- **trasarea de parcele atipice**, de lungimi mai mici decât cea a unui loc de parcare, care însă să permită organizarea mobilierului obstacolant departe de interferențe cu mobilitatea și accesibilitatea publicului: pubele, cabine de paznici, depozitare materiale de construcții/edilitare, și altele (fig. 46-48). Aceste parcele sunt elemente modificabile (se pot unifica, transforma funcțional).

Am aplicat și testat aceste reguli în zona de studiu (fig. 51): ne-am propus un exercițiu exhaustiv, precis – am procedat empiric, prin vizite de teren și coroborare de date din hărți, planimetrii, fotografii aeriene. Au rezultat rezolvări tipice—*intersecții* (fig. 52) și *lungimi de stradă* (fig. 53), precum și zone atipice geometric, funcțional, patrimonial, pe care le propunem spre rezolvare prin *concurs* (fig. 55–61).

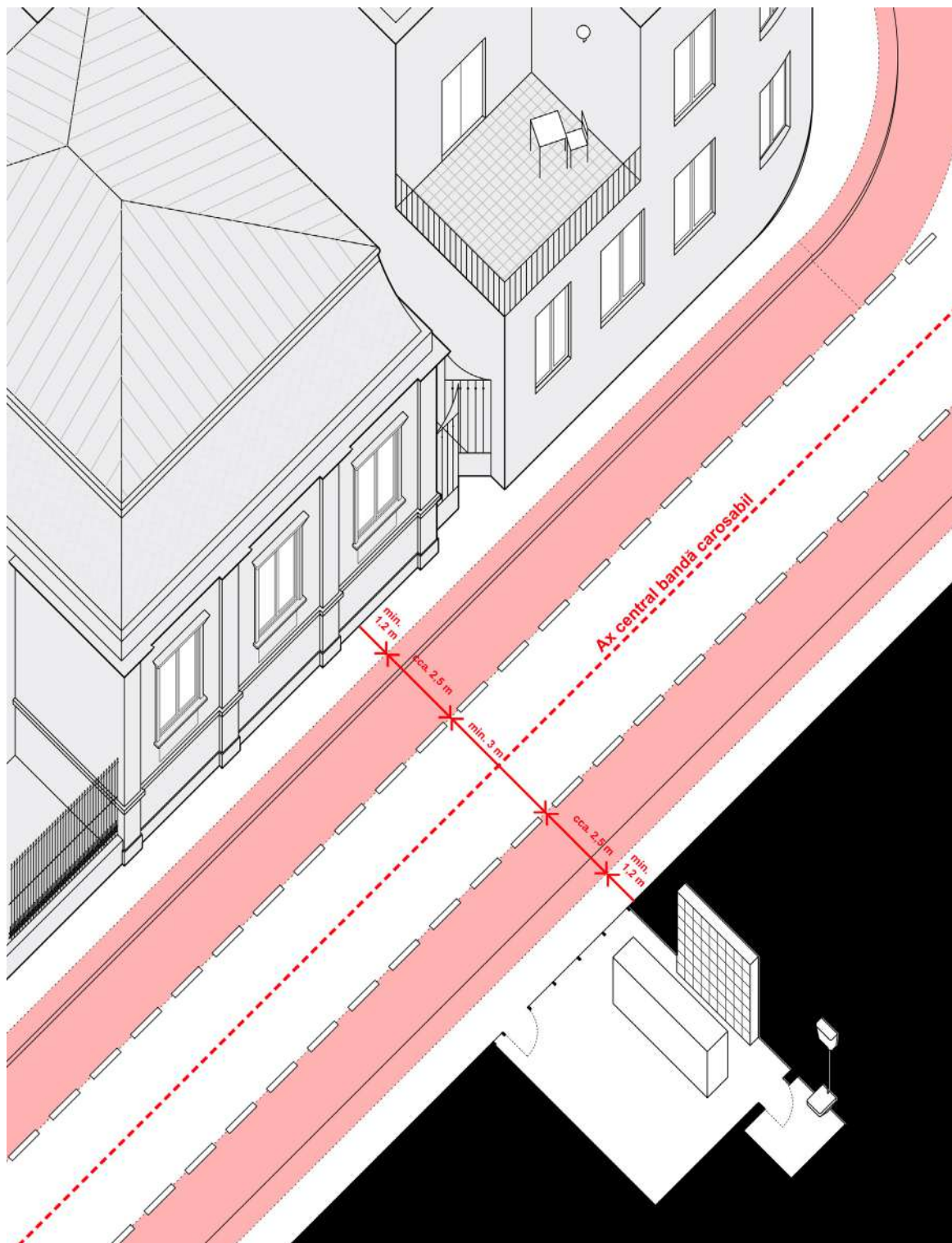
Trasarea parcelarului urmată de implementarea unei aplicații de contorizare și monitorizare a parcelelor configurate (fig. 49) oferă baza de gestionare și negociere pentru următorul pas – meniul de intervenții:

- câte spații de parcare sunt disponibile într-un anumit areal,
- cum se pot taxa și aloca diferiților utilizatori,
- proximitatea parcelelor față de funcțiuni specifice,
- posibilitatea de transformare a lor în extensii ale spațiului pietonal,
- care este balanța de cerere și ofertă între parcare—spațiu public.

Principii de formalizare pentru al treilea spațiu și introducerea parcelarului stradal. Scenariul 1.

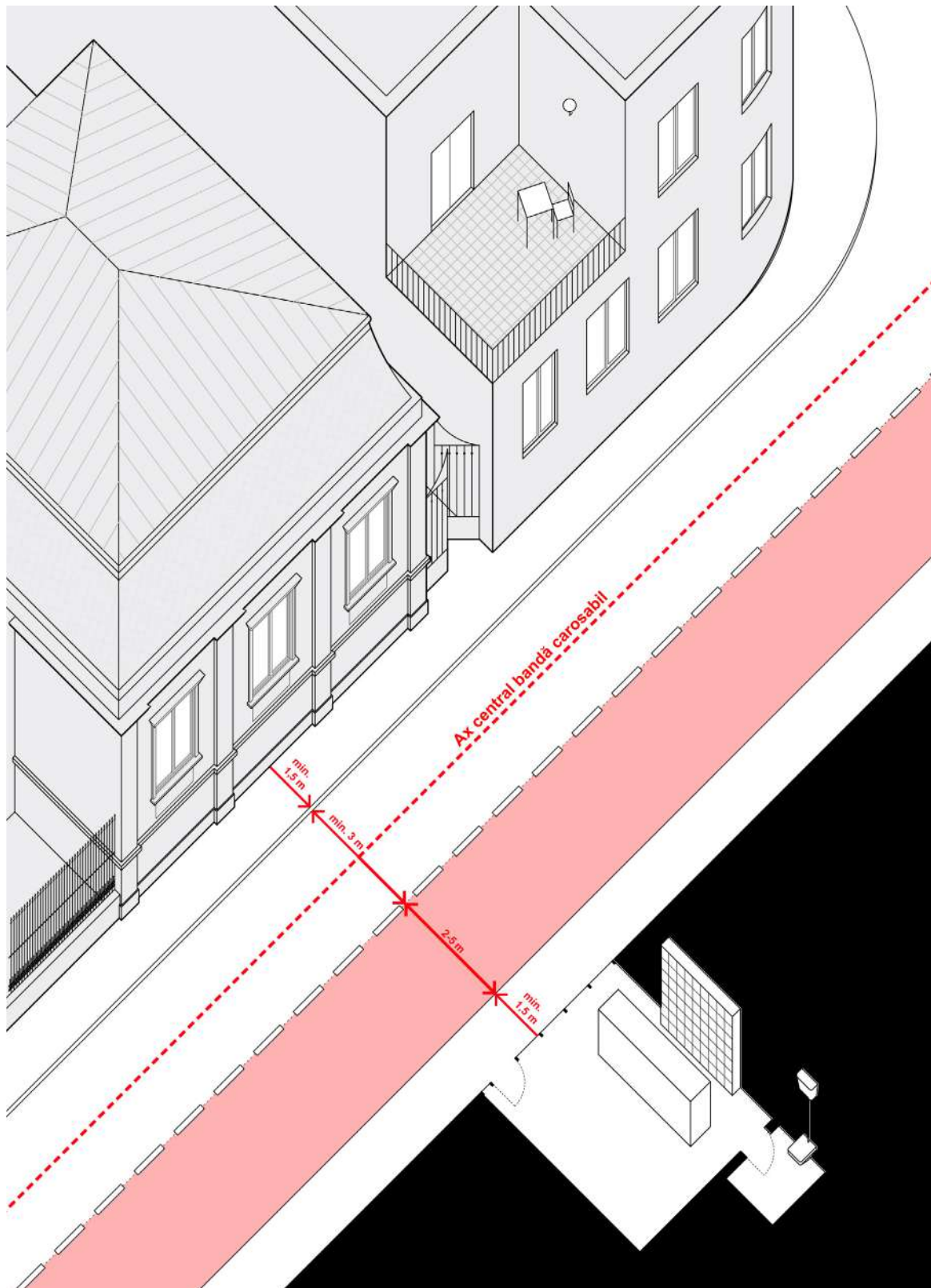
Trasarea câte unei benzi de parcele pe fiecare parte a carosabilului. Procedeu de trasare implică asigurarea unor distanțe de trecere pe lângă aliniament de min. 1.2 m (recomandat 1.5m) și asigurarea unei benzi de trafic pe mijlocul drumului, cu lățimea minimă de 3 m (recomandat 3.5m).

Lățimea parcelelor este, așadar, spațiul care rămâne după asigurarea celor două distanțe de trecere. În această situație benzile au lățimea între 2–2.5 m.



Principii de formalizare pentru al treilea spațiu și introducerea parcelarului stradal. Scenariul 2.

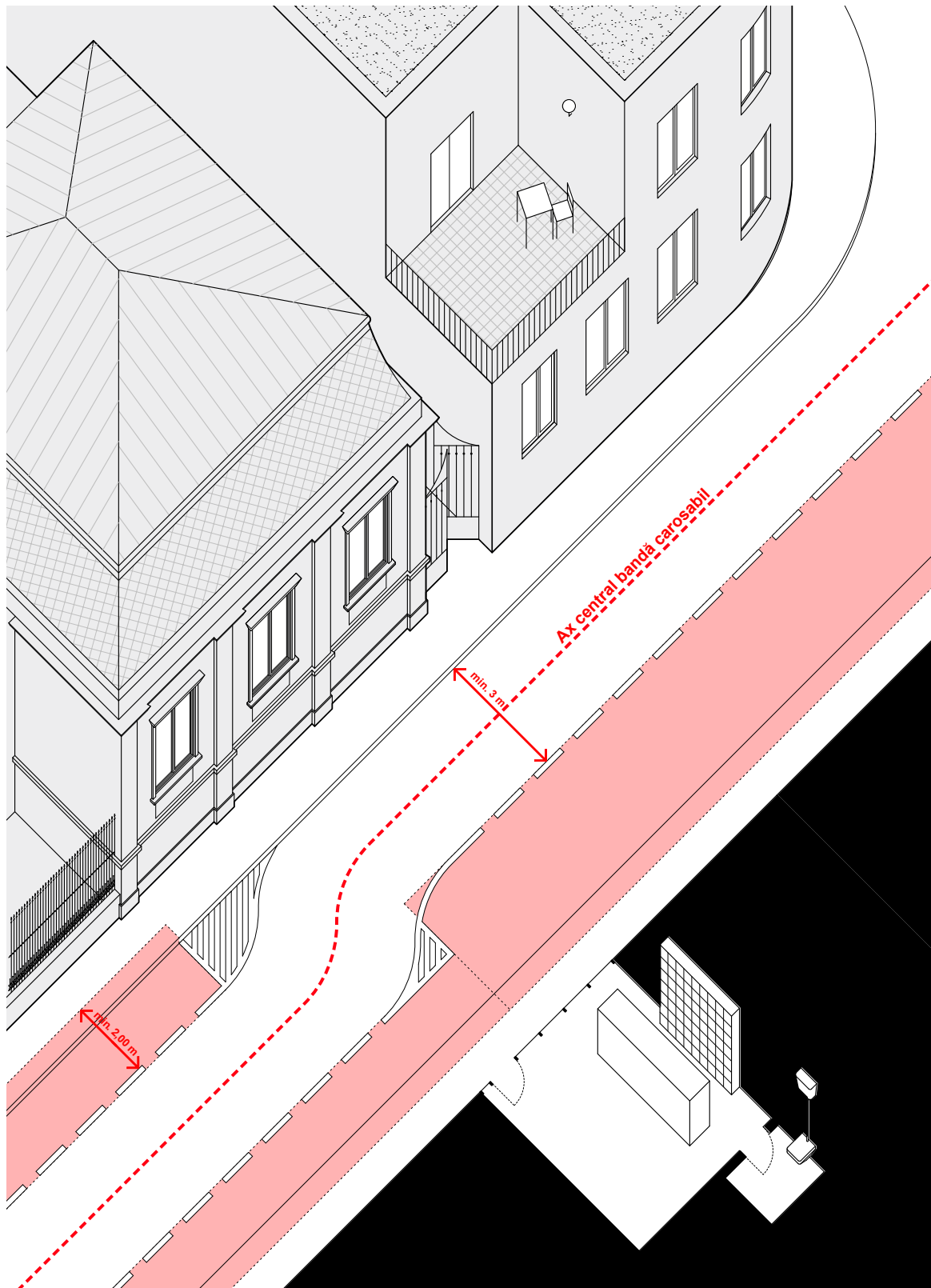
Trasarea unei singure benzi de parcele. În această situație, parcelarul are lățimea între 3–5 m, în funcție de profilul străzii. Lățimea mai amplă face posibil un număr mai mare de funcțiuni stradale, dar se obține un număr mai mic de loturi/locuri de parcare. Acest tip de parcelar poate fi folosit la străzi cu rol mai important în rețea (i.e. Theodor Aman) sau cu parteruri comerciale.



PARCELAR STRADAL MIXT

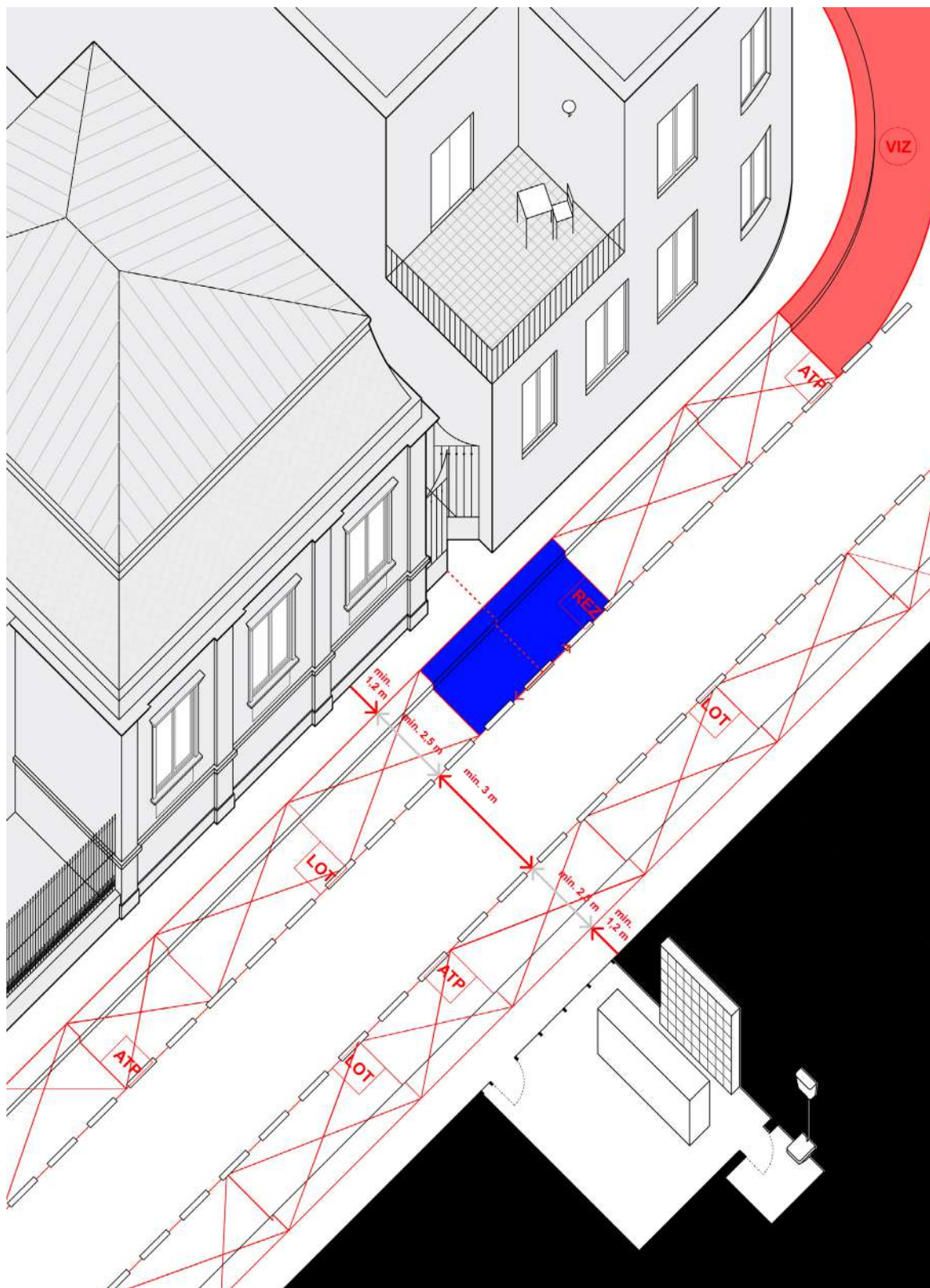
Este posibilă folosirea ambelor tipuri de parcelar pe aceeași stradă. Acest tip de parcelar are două avantaje semnificative:

1. Strada devine mai versatilă și lotizarea stradală mai bine adaptată străzii.
2. Trecerea de la un parcelar la altul implică o șicană în fluxul de circulație – deci un dispozitiv de încetinire și atenționare mai eficient decât cele clasice.



Posibilități de modelare a parcellarului stradal

Împărțirea spațiului al treilea în parcele pornește de la următoarele elementele fixe: zonele de vizibilitate (VIZ) și parcelele asociate unei rezidențe (REZ), și este continuată cu spații de lungimea unui loc de parcare (LOT). Inevitabil, apar și o serie de spații atipice (ATP).

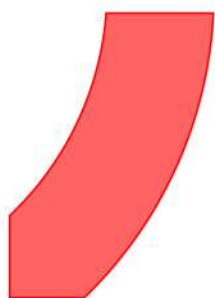


F

47

Descrierea celor trei 4 principii de bază pentru realizarea parcelarului stradal

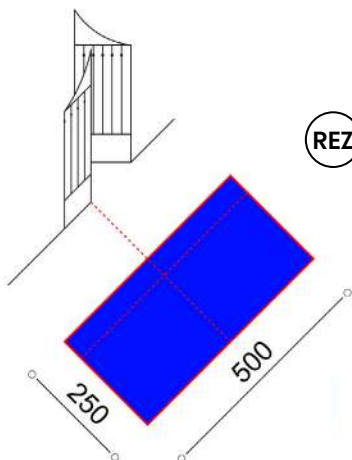
Colțuri libere pentru vizibilitate. În fața fiecărui acces auto se amplasează o parcelă care poate fi folosită de riverani. În urma procesului de parcelare rezultă majoritar loturi pe care se poate și parca (tipice) dar și loturi care permit anumite funcțiuni dar nu și parcare (atipice)



VIZ

viz—Zonă de vizibilitate

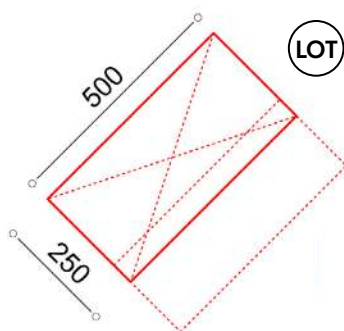
Ocuparea colțurilor intersecțiilor este interzisă. Ocuparea lor cu mașini în ziua de astăzi produce probleme semnificative de funcționare – blochează trecerile de pietoni și reduc vizibilitatea mașinilor



REZ

REZ—Parcelă asociată unui riveran

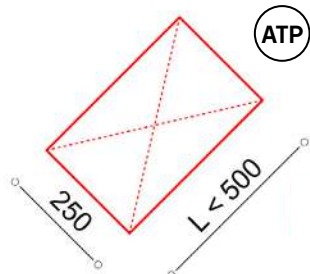
Fiecare poartă de acces auto într-o incintă are în față marcat un loc de parcare, care poate fi folosit doar de rezidenții din acel imobil. Această propunere se bazează pe o practică curentă.



LOT

LOT—Parcelă tipică

Majoritatea parcelelor permit parcare laterală, deci au lungimea de 5 m. Această distanță a devenit unitatea de măsură a parcelarului. Adâncimea parcelei este dată de profilul fiecărei străzi, dar variază între 2 și 5 m. Adâncimea cea mai comună este de 2,5 m



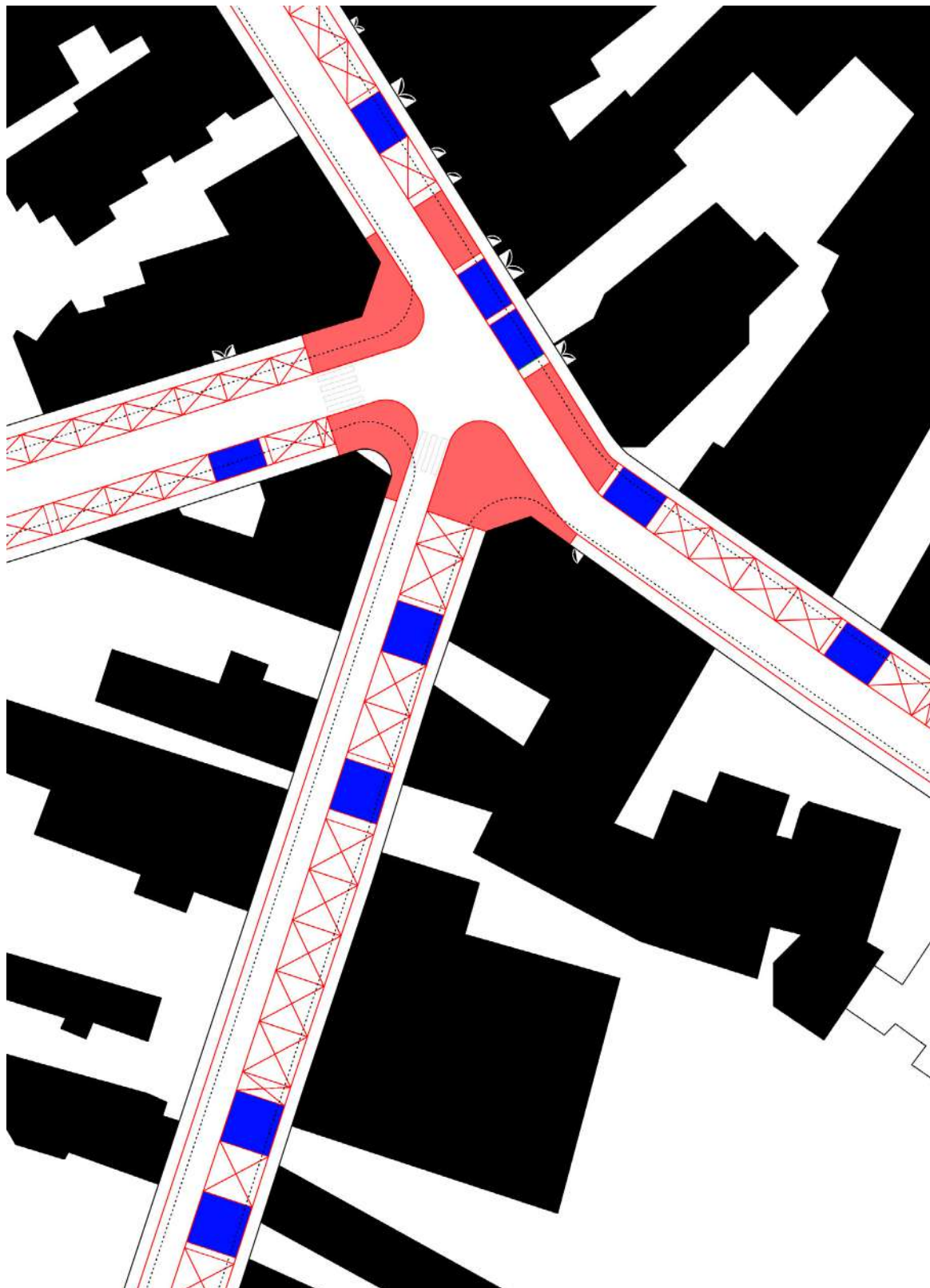
ATP

ATP—Parcelă atipică

Loturile atipice rezultă în urma aplicării primelor trei reguli. Acestea au dimensiunea sub 5 m lungime, deci permit doar parcare de biciclete, motociclete etc. Loturile atipice sunt potrivite pentru vegetație, depozitarea tomberoanelor sau alte funcții descrise în meniul de intervenții.

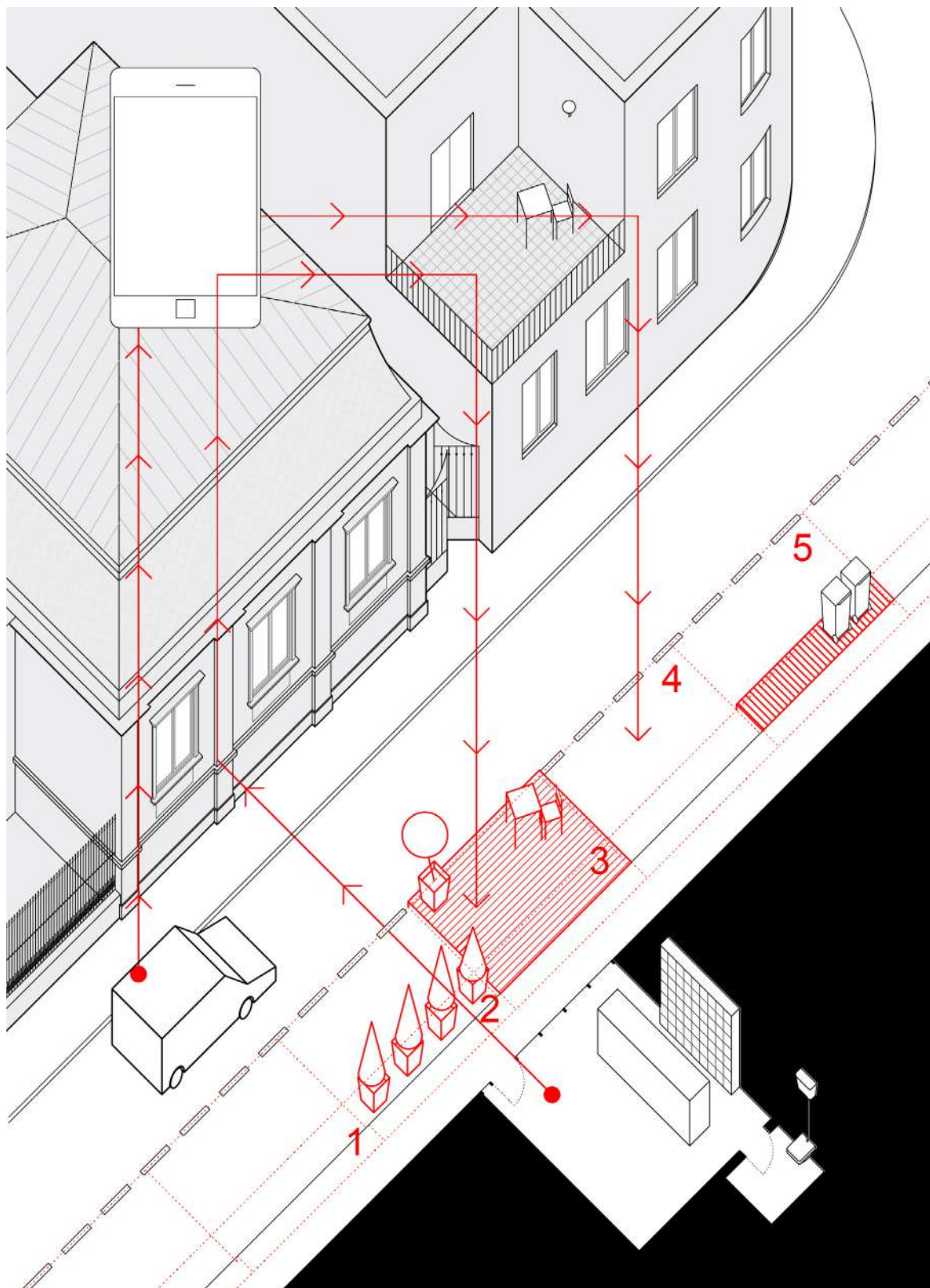
Exemplu

Aplicarea regulilor de parcelare în teren.

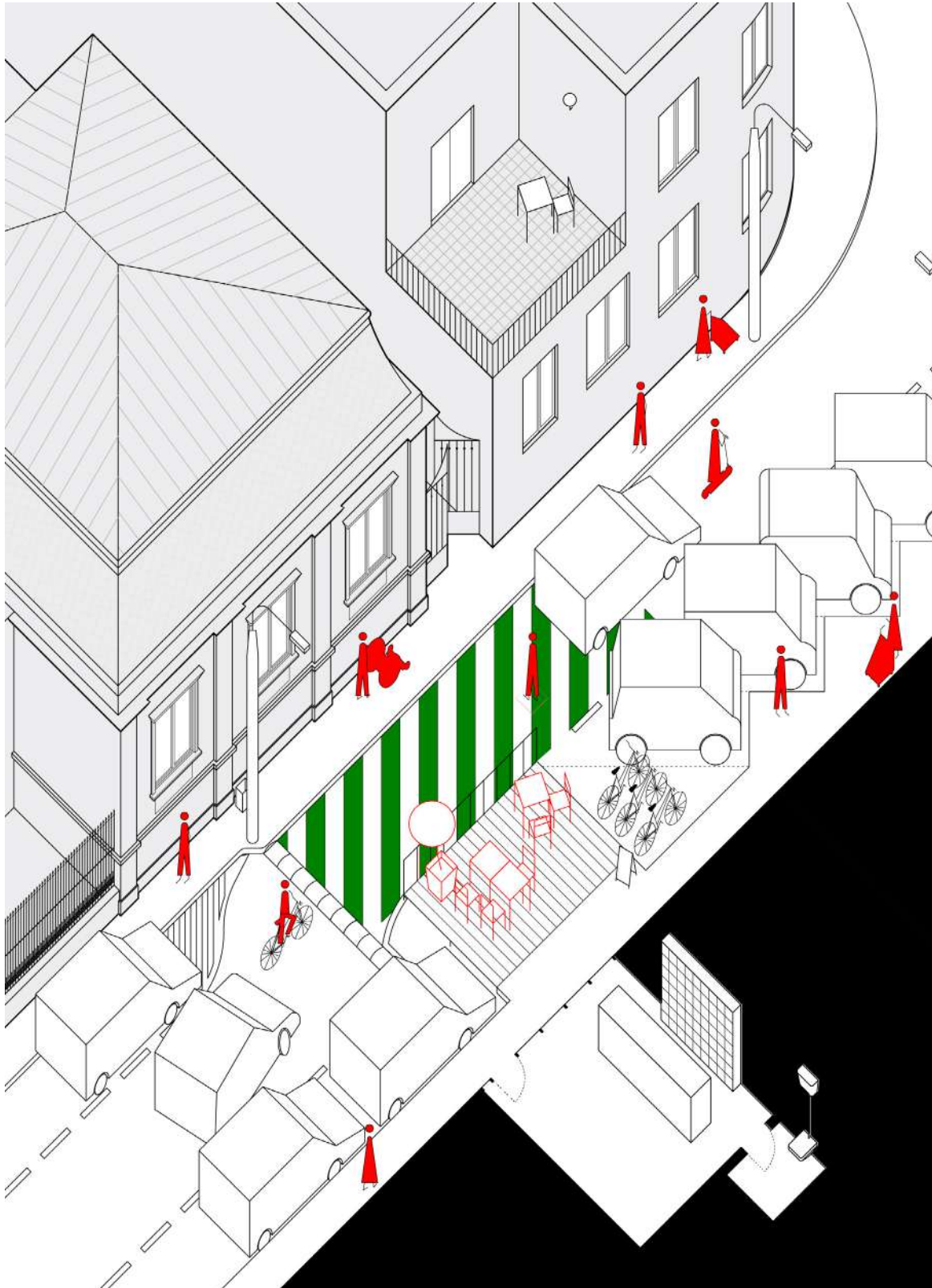


Conectarea parcarului stradal la un instrument digital de gestiune

Accesarea loturilor din parcar pentru parcare, închiriere pentru uz comercial sau alte funcțiuni poate fi făcută printr-o aplicație mobilă. Fiecare lot va fi monitorizat și utilizatorii vor ști în permanență ce loturi sunt disponibile și la ce preț.



Modelul conține două tipuri de parcelar. Fluxul auto este negociat (1) cu celelalte funcțiuni și utilizatori de pe stradă. Trotuarul a fost extins pe o porțiune de stradă pentru a crea un mic respiro (2), public, în fața unei afaceri locale (3). Zona din dreptul parklet-ului este o zonă shared space (4) în care pietonii au prioritate. Există două tipuri de parcări – normale (5) și exclusiv pentru automobile electrice de mici dimensiuni (6), pentru a încuraja trecerea la mașini electrice.



Introducerea parcelarului stradal la nivelul întregii zone de studiu.

p – ex. detalii rezolvări în lungul străzii,

i – ex. detalii rezolvări intersecții,

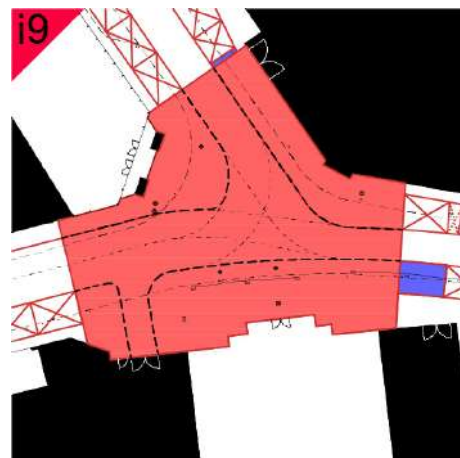
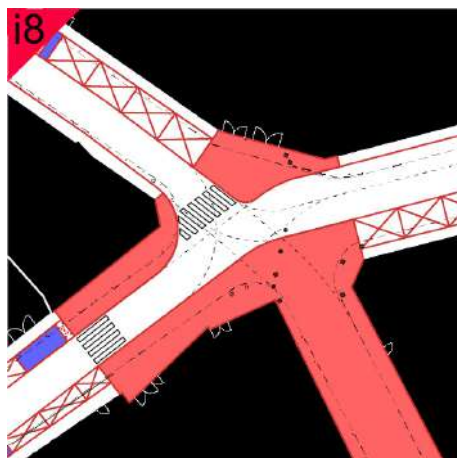
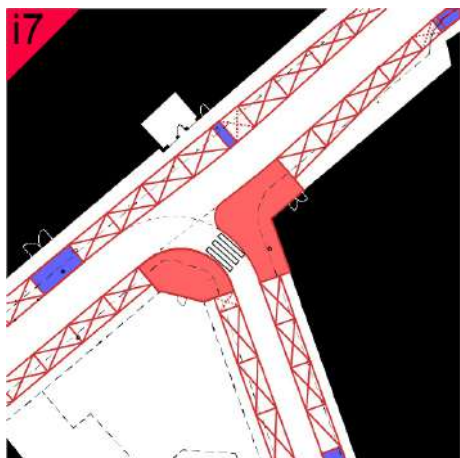
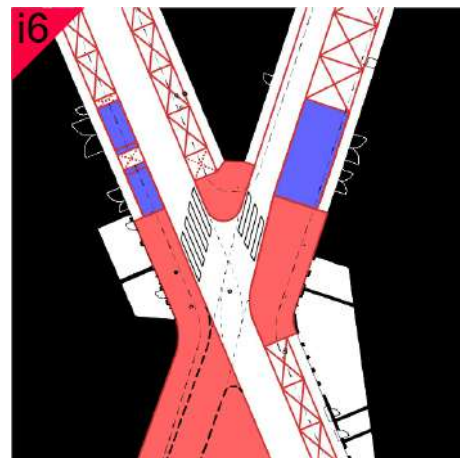
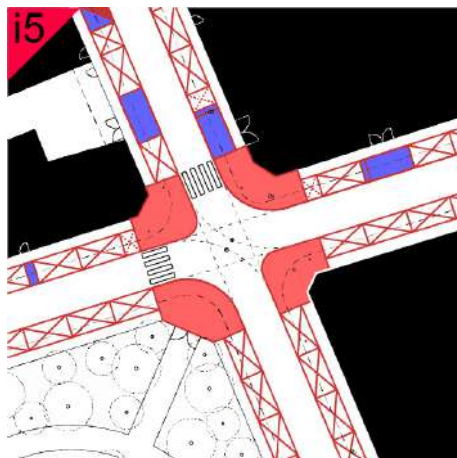
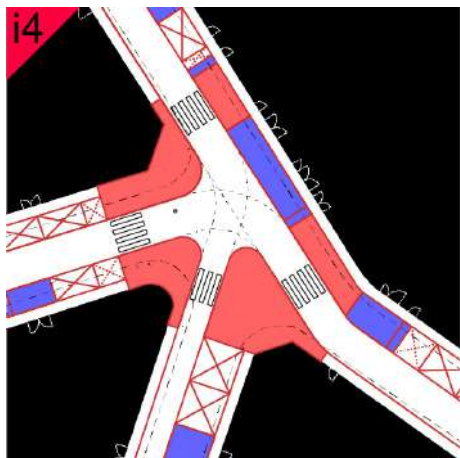
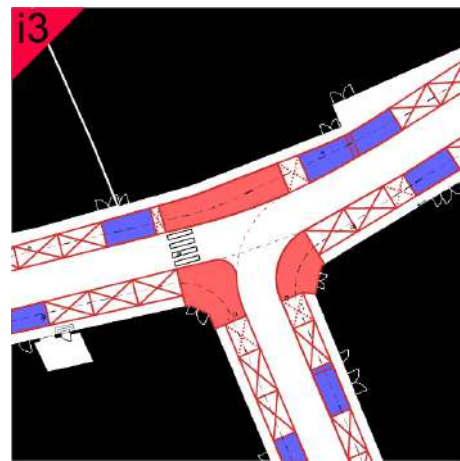
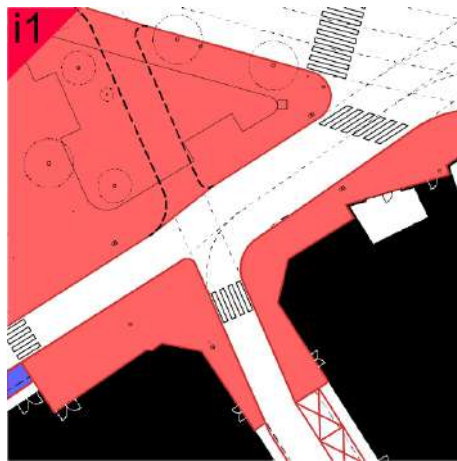
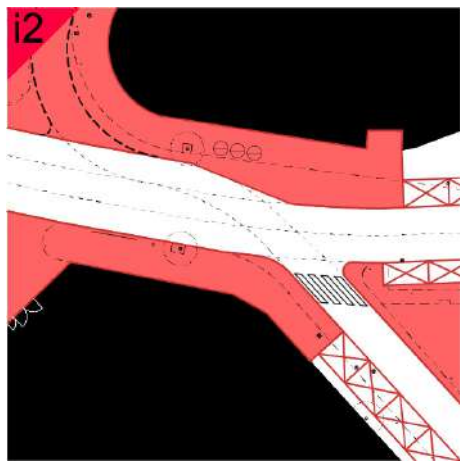
c – zone propuse pentru concursuri de arhitectură





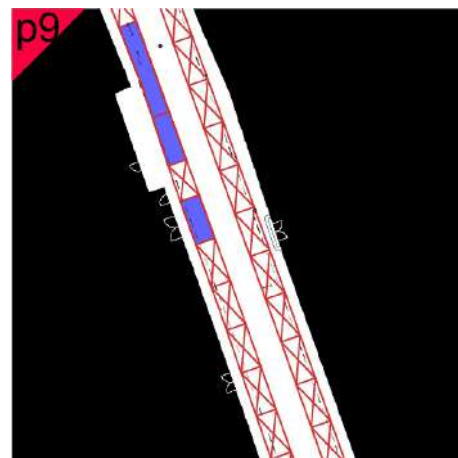
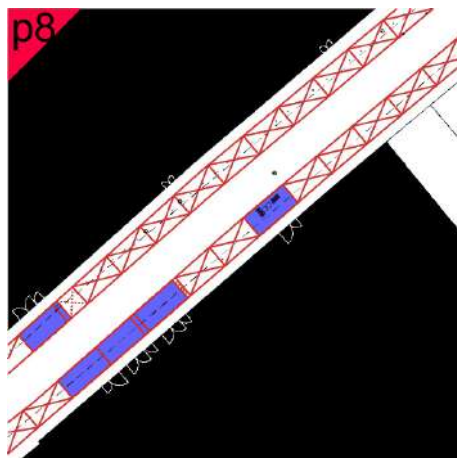
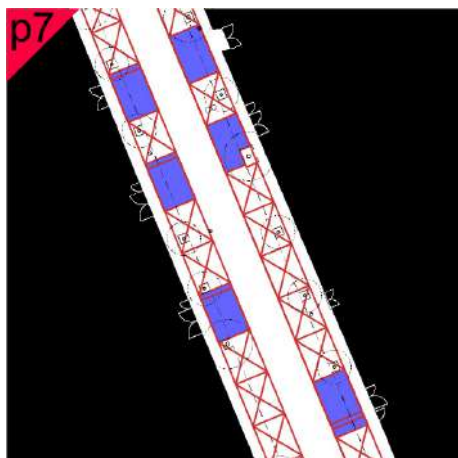
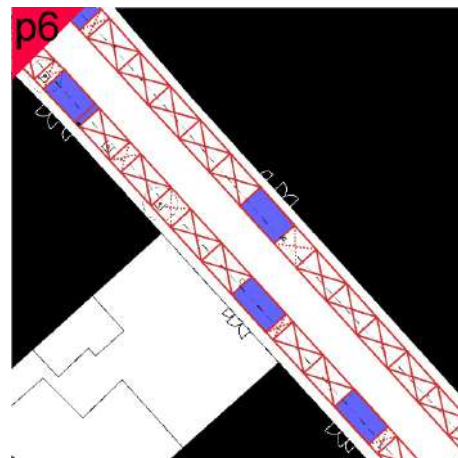
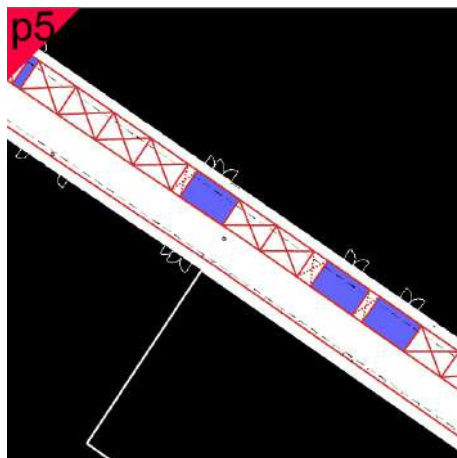
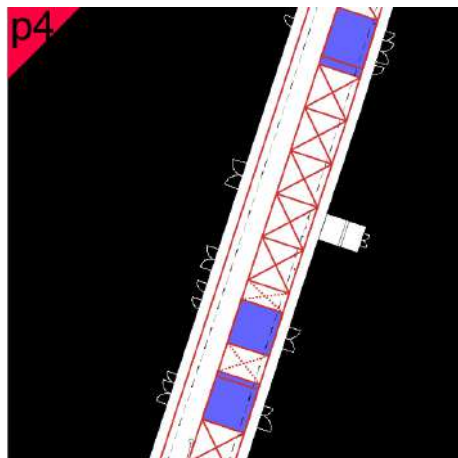
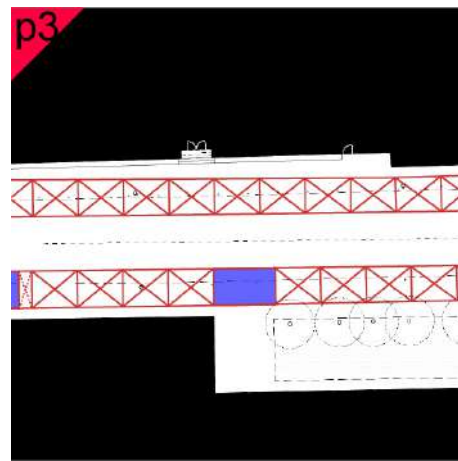
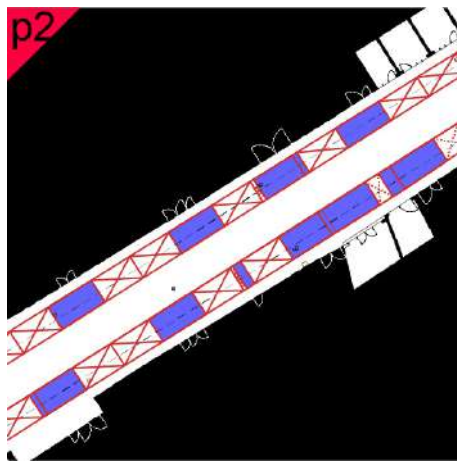
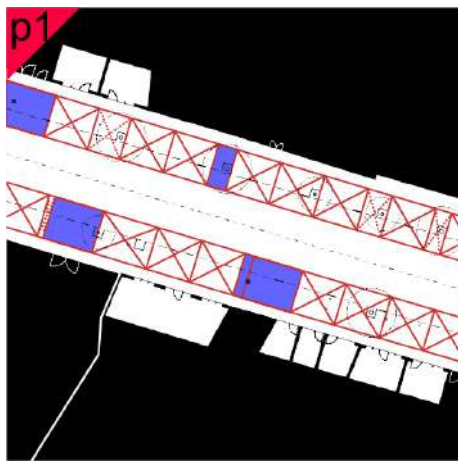
Detalii parcelar stradal — exemple de rezolvări ale intersecțiilor

Spațiul de vizibilitate poate fi prelungit înglobând și spațiul carosabil, ce se transformă astfel în shared space, ridicat la nivelul trotuarelor pentru a facilita și prioritiza deplasarea pietonilor și pe cea nemotorizată.



Detalii parcelar stradal – exemple de rezolvări în lungul străzii

Se pot observa mai multe modalități de amplasare a parcelarului stradal, cu diferite adâncimi. Parcelele albastre sunt parcele destinate riveranilor, amplasate în fața acceselor auto pe proprietăți private. În P1 se poate observa relația dintre parterul comercial și un parcelar cu adâncimea de 5 m.

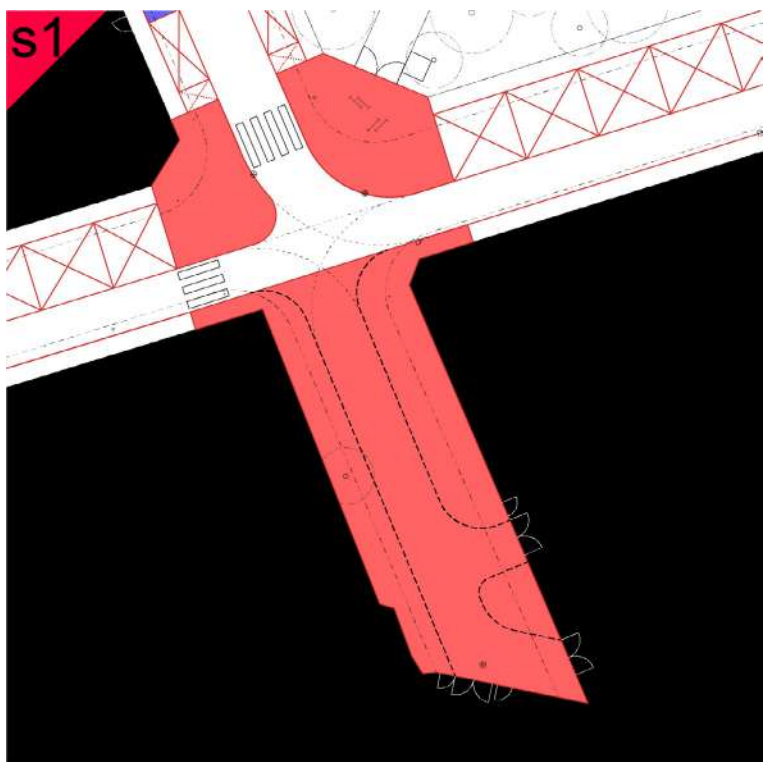
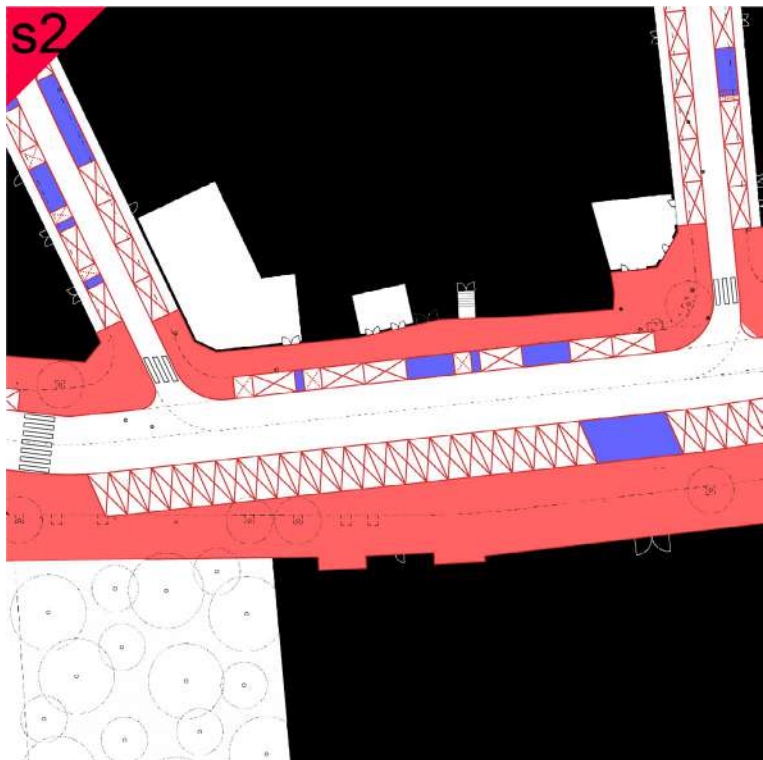


F

54

Detaliu fundătură și intersecție majoră – două situații mai puțin comune în cadrul parcelarului

În cazul fundăturii se propune transformarea ei într-un shared space ridicat complet la nivelul trotuarului, cu acces auto doar pentru riverani. În cazul secțiunii de pe Bld. Știrbei sunt importante formalizarea reducerii circulației la cele 2 benzi active în prezent, extinderea trotuarelor și implicit a parcelarului pe secțiunile ocupate de mașini parcate pe primele benzi de circulație.



Concursuri

Aplicând regula parcelarului pe întreaga zonă de studiu, menținând libere spațiile din dreptul porților de acces carosabil și colțurile intersecțiilor, pentru înlesnirea siguranței pietonilor, s-au evidențiat anumite spații cu geometrie atipică. Suprapunând aceste spații (intersecții, largo-uri, pastile de siguranță) cu cele ce au un rol important în zonă, fie prin încărcătura simbolică, patrimoniu sau intensitate în utilizare, am obținut o serie de 7 ipostaze pentru care considerăm necesară organizarea de concursuri de design urban.

Respectarea parcelarului este baza structurală a temei, participanții având însă libertate totală la propunerea, etapizată sau nu, de remodelare, mobilare și funcționalizare a sistemului de folosire a spațiului public format de trotuare și carosabil, în strânsă legătură contextuală cu *plinta urbană*¹³ și valoarea arhitecturală, identitară sau patrimonială a ansamblului pe care îl traversează.

În cele ce urmează, prezentăm detaliat zonele alese pentru concurs, cu caracteristicile lor specifice și întrebările principiale ce reies din fiecare temă. Cu hașură roșie sunt marcate zonele principale de intervenție, aria de studiu permițând însă extinderea argumentată a acestora. Cu albastru sunt marcate spațiile *neocupabile* care permit accesul pe proprietățile private. Pentru pregătirea concursurilor se vor verifica dimensiunile precise ale siturilor, cu cote relevate în teren.

13

Plinta urbană este zona de racord a spațiului construit limitrof (parterele, eventual grădinile paravan din fața construcțiilor) la componentele pietonale ale străzii (trotuare, scuaruri, piețe), o mediere între spațiul privat și cel public. Contactul informațional și de scară este definitoriu pentru gradul de interacțiune, și implicit de atractivitate, pe care spațiul public îl capătă din partea plinte: vitrine, spații protejate de intemperii, ferestre locuite, zone luminate, locuri de stat.

F

55

Date de temă:

Intersecția Căii Griviței cu străzile Mircea Vulcănescu și Th. Aman, simplificată semnificativ prin introducerea sensurilor unice, este în schimb asaltată de parcuri nereglementate, nerezidențiale, ce ocupă benzile de circulație, trotuarele și spațiile verzi. Scuarul rezultat prin eliminarea tramvaiului este îngrijit de locatari, cele două toalete publice subterane rămânând însă în abandon. Pe lângă mașini, trotuarele acumulează stâlpi, contoare de gaz, transformatoare electrice și de telecomunicații, toalete ecologice, pubele, necoordonate ca plasament și ocupanță. Pietonii sunt forțați să se deplaseze pe carosabil, iar serviciile comerciale de la parter să renunțe la vizibilitatea vitrinelor.

Cerințe:

Reconfigurarea profilelor celor trei străzi, prioritizând pietonii, traficul nemotorizat, detalierea și mobilarea lor adecvată și incluzivă, în strânsă legătură cu funcțiunile publice ale parterelor din jur. Se va considera posibilitatea ilustrată de alipire etapizată a scuarului la clădirea adiacentă.

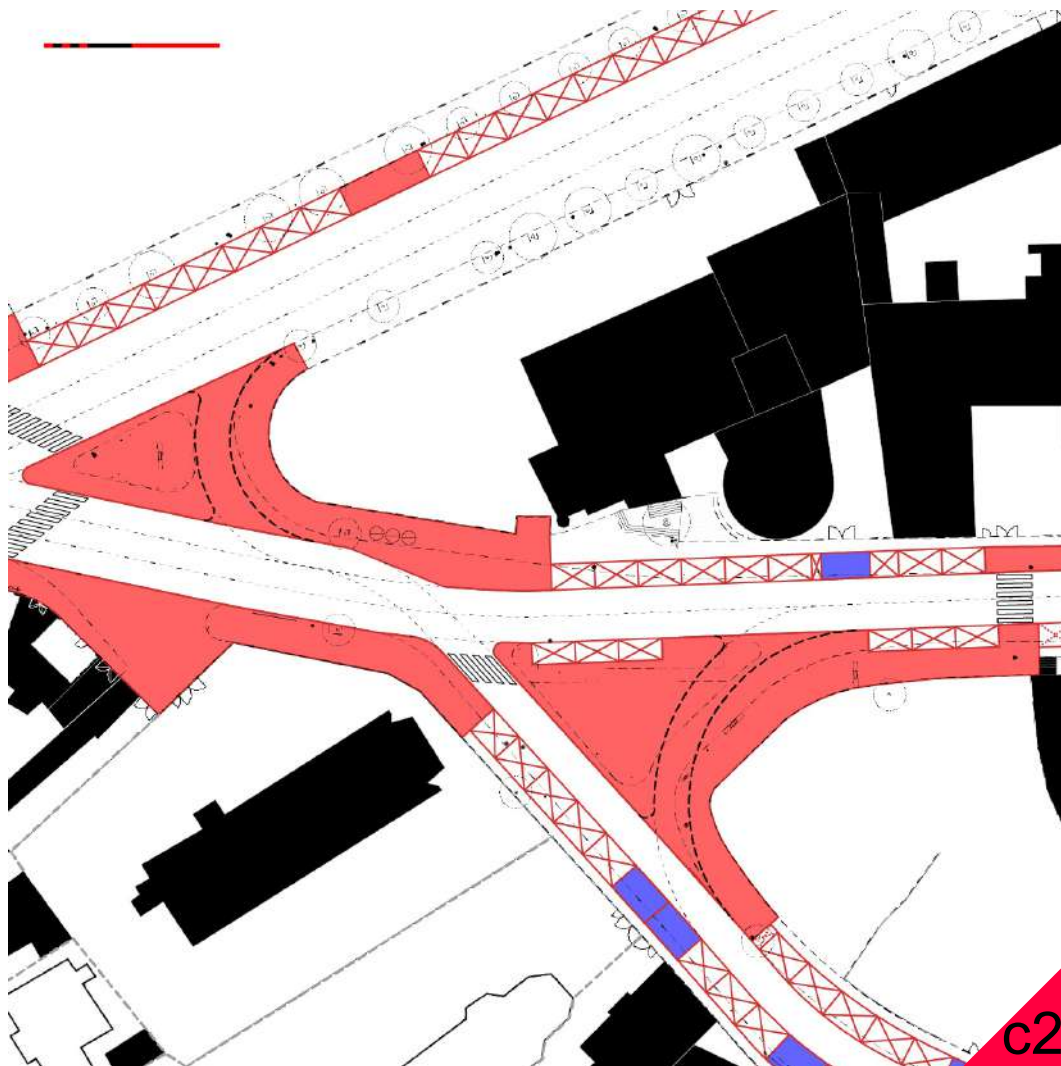


Date de temă:

Jumătatea estică a intersecției anterioare, dintre Bulevardul Dacia, Calea Griviței și Strada General Budișteanu pune probleme similare de spații carosabile și pietonale ocupate abuziv de autoturisme. Este foarte crescut riscul de accidente prin blocarea frecventă a trecerilor de pietoni, lipsa traversării înspre stația de autobuz de pe Strada Budișteanu, al cărei trotuar este permanent impracticabil din cauza mașinilor parcate. Parcările private din zonă – spitalul, Institutul de Matematică, terenul viran preiau mare parte din autoturisme, dar contribuie astfel nu doar la sporirea traficului, ci și la riscurile de accidente întrucât accesele mașinilor în curți și terenuri private nu sunt reglementate și semnalizate corect.

Cerințe:

Reconfigurarea profilelor celor trei străzi prioritizând pietonii, traficul nemotorizat, mobilarea lor adecvată și incluzivă, cu facilitarea conexiunilor pietonale între zonele de interes public. Se va considera posibilitatea ilustrată de alipire etapizată a pastilelor la trotuarele adiacente.



F

57

Date de temă:

Intersecția străzilor General Berthelot și Budișteanu are ca punct de atracție Catedrala Sf. Iosif. Lipsită de o piațetă pietonală, Catedrala își protejează în prezent spațiul trotuarului cu capre improvizate. Pe perioada stării de urgență slujbele s-au oficiat în aer liber în curtea din spatele clădirii, cu un contact vizual minim față de oraș. Vizavi de Catedrală se află campusul Universității Naționale de Arte, secțiile foto-video, teoria și istoria artei. Intersecția este una dificilă în ciuda dimensiunilor: porțiunea de Berthelot, cu parcuri nereglementate pe ambele trotuare, are sens dublu pe tronsonul prezent, iar catedrala, universitatea, liceul și școlile din zona imediat apropiată determină un tranzit pietonal foarte intens.

Cerințe:

Reconfigurarea profilului intersecției în sistem de *shared space* prioritizând pietonii și traficul nemotorizat, facilitarea accesului conectând punctele de interes, și amenajarea parvisului Catedralei, punând în valoare calitățile arhitecturale existente prin mobilare adecvată și incluzivă.



F

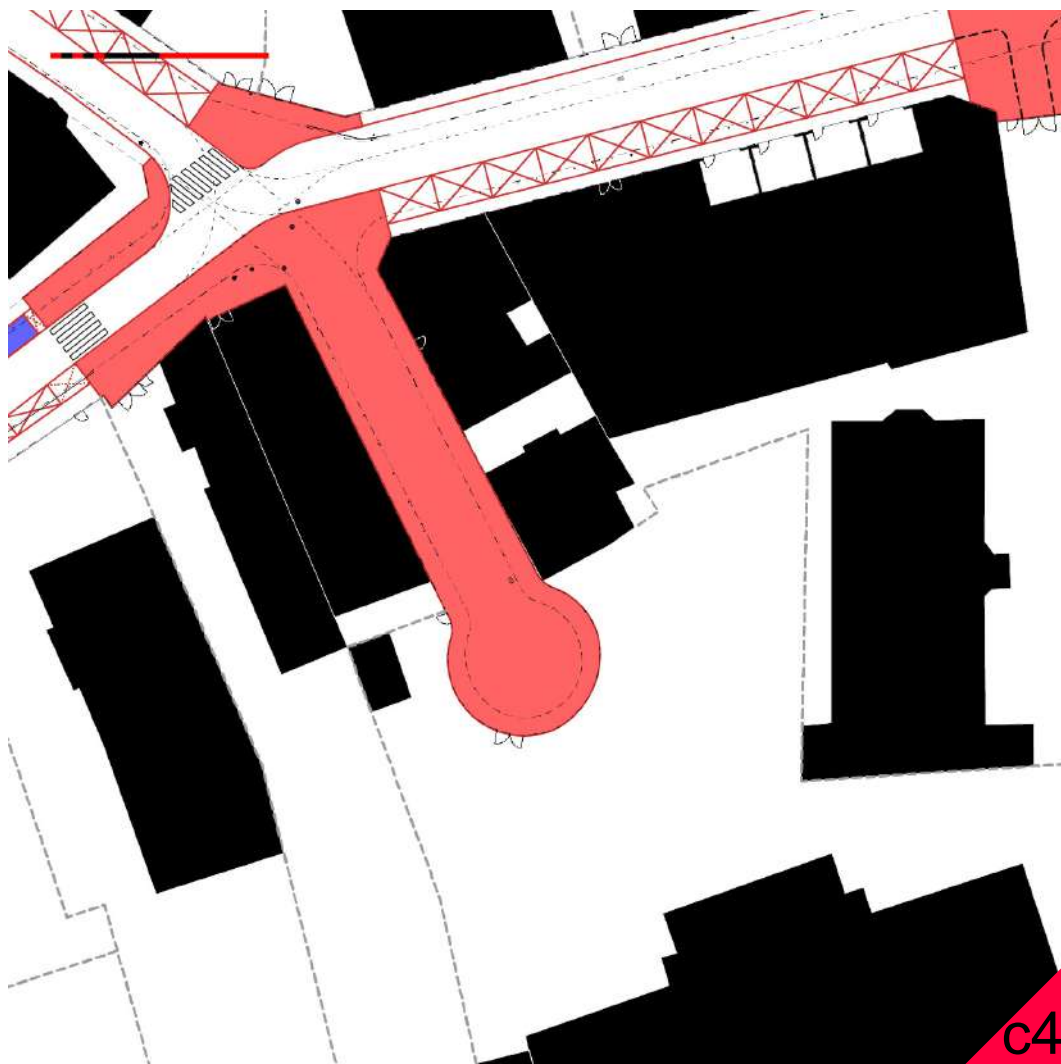
58

Date de temă:

Intrarea Sf. Sava – fundătură în ușoară pantă ce deservește Colegiul Național Sf. Sava. Ea reprezintă accesul principal al elevilor, profesorilor și al oficialităților. Piațeta rotundă din capătul ei, formal neoclasică precum construcția liceului, și-a pierdut calitatea de spațiu public din cauza parcărilor riveranilor. Trotuarele înguste sunt folosite, de asemenea, pentru parări, iluminatul public și mobilierul urban lipsesc. Pe partea opusă a străzii Berthelot față de Intrare se află accesul spre Școala Gimnazială Specială nr 10, colț protejat de carosabil printr-un gard. Dimensiunea trotuarului, obturat în plus de transformatoare electrice, nu permite însă concomitent staționarea, așteptarea și deplasarea elevilor și a însoțitorilor.

Cerințe:

Reconfigurarea profilului Intrării și a accesului Școlii Speciale prioritizând pietonii, traficul nemotorizat, punând în valoare calitățile arhitecturale existente ale ansamblului prin mobilarea sa adecvată și incluzivă.



F

59

Date de temă:

Intersecția străzilor General Berthelot cu Luigi Cazavillan este amenajată cu un largo înverzit. Odată cu introducerea sensurilor unice, zona de virare din carosabil și parte din benzile de mers au fost transformate, reglementat și nu, în parări. Spațiul verde este astfel înconjurat de mașini, îngrădit, cu o mobilară și iluminare neadecvate, inconfortabile. În 2018 s-a montat și inaugurat statuia Generalului, pierdută însă printre autoturismele staționate. Strada Berthelot are puternic caracter și potențial pietonal – zona rezidențială de scară mică se îmbină cu instituții administrative, educative, culturale și de servicii comerciale, cu o creștere semnificativă a antreprenoriatului creativ local.

Cerințe:

Reconfigurarea profilului stradal considerând ilustrarea dată, incluzând spațiul verde și zona de parări, amenajarea sa prioritizând pietonii, traficul nemotorizat, punând în valoare calitățile arhitecturale existente ale ansamblului prin mobilară adecvată și incluzivă, în strânsă corelație cu funcțiunile publice ale parterelor din jur.



F

60

Date de temă:

Scuarul din dreptul intersecției străzilor Luigi Cazzavillan cu Știrbei Vodă a fost proiectat în directă legătură cu colonada de la parter a blocului adiacent: spațiu public, pietonal și funcțional extins. Odată cu introducerea sensurilor unice și interzicerea virării la stânga, zona de bracare din dreptul scuarului s-a transformat în insulă de parcuri nereglementate, făcând imposibil accesul pietonilor la trotuar. Scuarul este neîntreținut, colonada închisă temporar și reorientată spre spațiul interior.

Cerințe:

Reconfigurarea profilului scuarului, incluzând zona de bracare ce și-a pierdut utilitatea, prioritizând pietonii, traficul nemotorizat, punând în valoare calitățile arhitecturale existente ale ansamblului prin mobilarea sa adecvată și incluzivă. Se va ține cont de relația cu vizaviul: accesul spre Grădina Cișmigiu, Palatul Kretzulescu, clădirea Carpați, remodelând trotuarele și profilele străzii coerent, împreună.



F

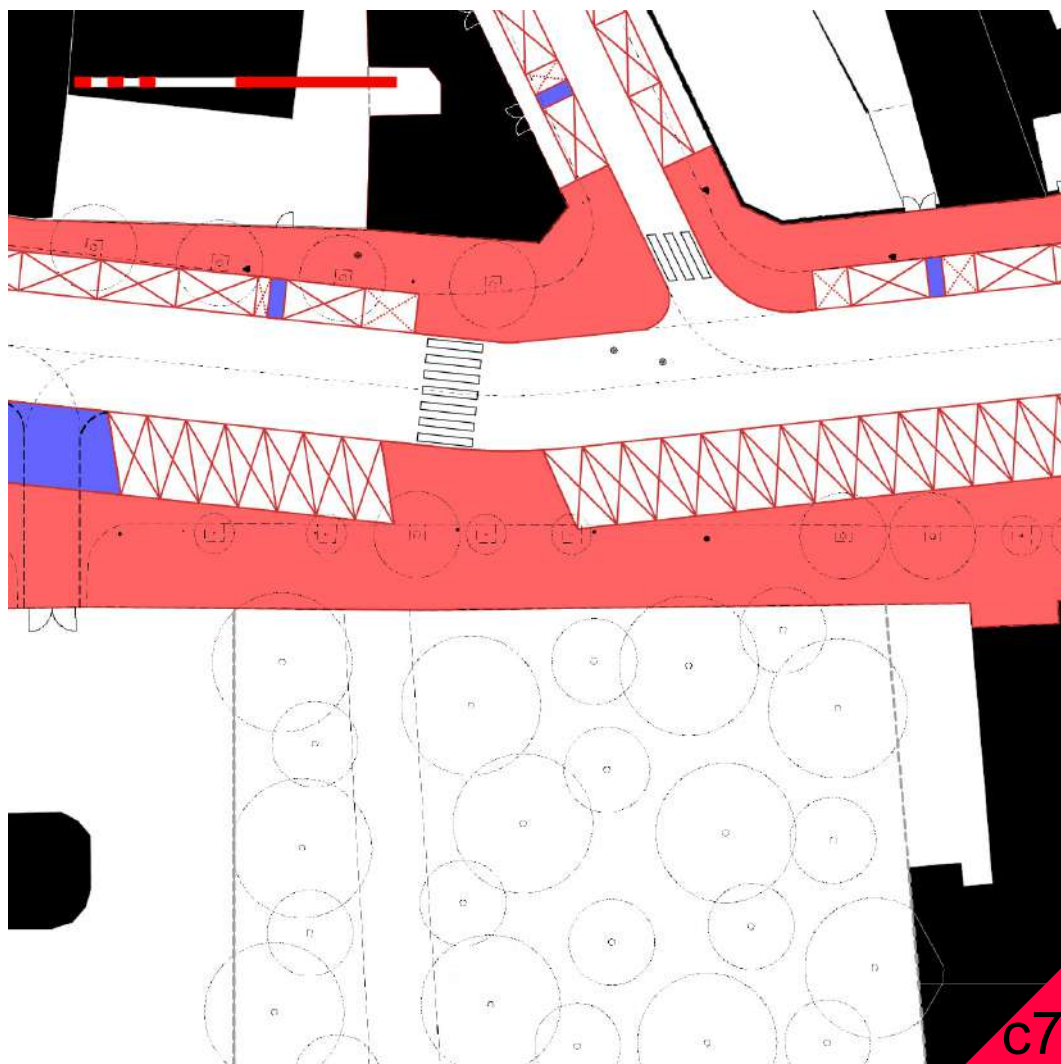
61

Date de temă:

Intrarea în Parcul Cișmigiu de pe latura Știrbei Vodă este obturată la nivelul trotuarului de parcare reglementate la bordură, chioșcuri și stații STB. Zona de traversare semaforizată, în corespondența intrării, oferă vizibilitate precară asupra poziției pietonilor. Lipsesc mijloace de informare turistică, spații de staționat, parcuri sau stații de închiriat biciclete, iluminat public adecvat zonei cu crescut interes pietonal și valoare patrimonială.

Cerințe:

Reconfigurarea profilelor trotuarelor pentru maximizarea siguranței, accesibilizării și confortului pietonilor, amenajarea de parcuri pentru mobilitate nemotorizată, punerea coerentă în valoare a calităților patrimoniale ale grădinii istorice prin mobilarea adecvată și incluzivă a spațiilor pietonale adiacente intrării.



F 62

Bilanț parcele pentru parcare/parcele atipice

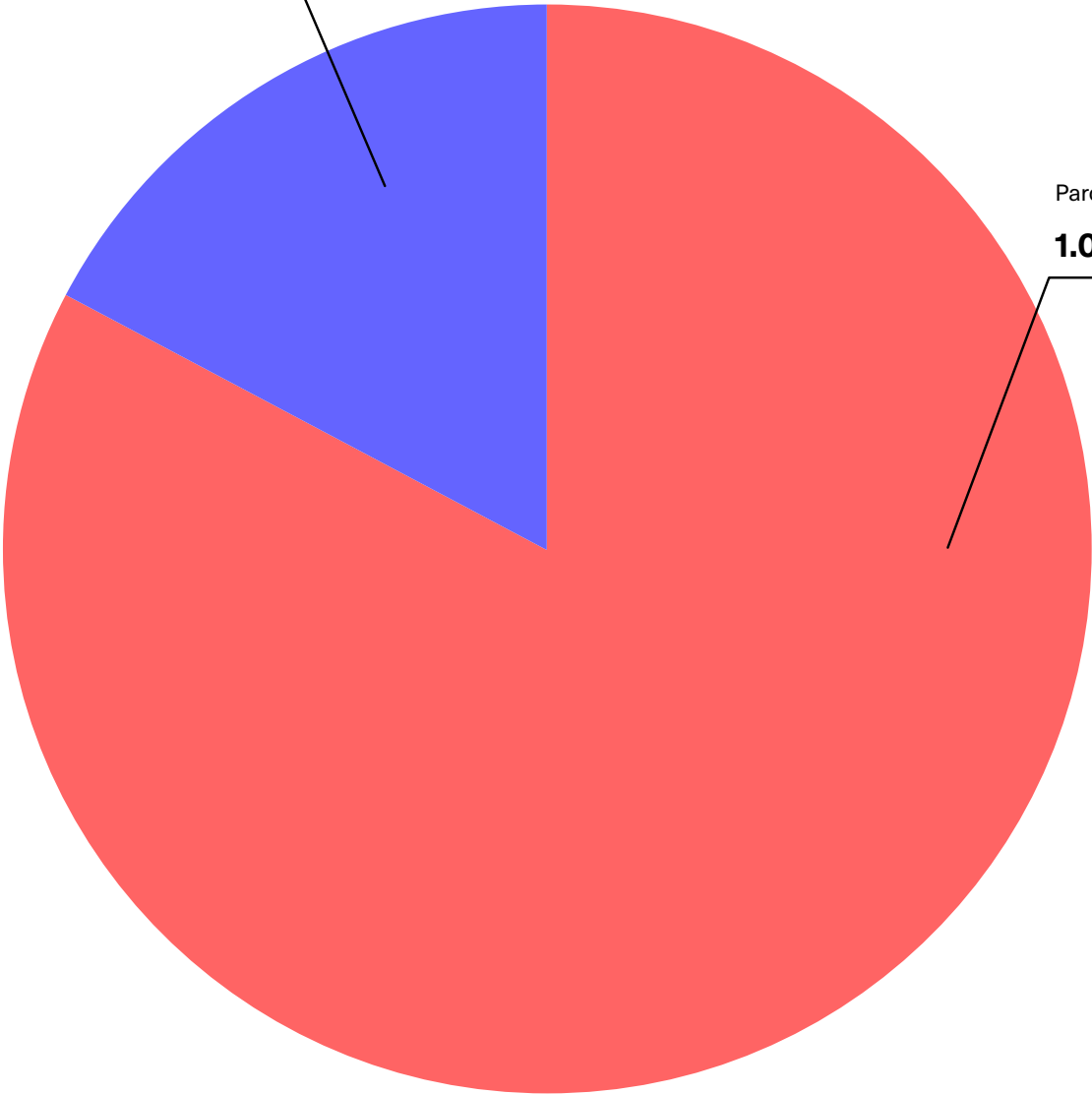
Reorganizarea spațiului stradal din zona de studiu, conform regulilor parcelarului, oferă, cu o minimă marjă de eroare, aproape **70%** din spațiile de parcare ocupate în prezent în mod nereglementat și chiar abuziv. Mai important, obținem spații libere, *neocupabile*, care garantează accesuri carosabile neobstrucționate spre proprietățile private, colțuri de stradă extinse pentru siguranța și vizibilitatea pietonilor, zone parcelate apte să primească funcțiuni de infrastructură urbană rezidențială ce blochează uzual trotuarele: depozitare pubele, cabine paznici, parcări biciclete, panouri informative, cișmele publice, sau să răspundă nevoilor sociale – spații de stat, de socializare, și culturale – artă contemporană în spațiul public.

Parcele atipice, pe care nu se poate parca

230

Parcele pe care se poate parca

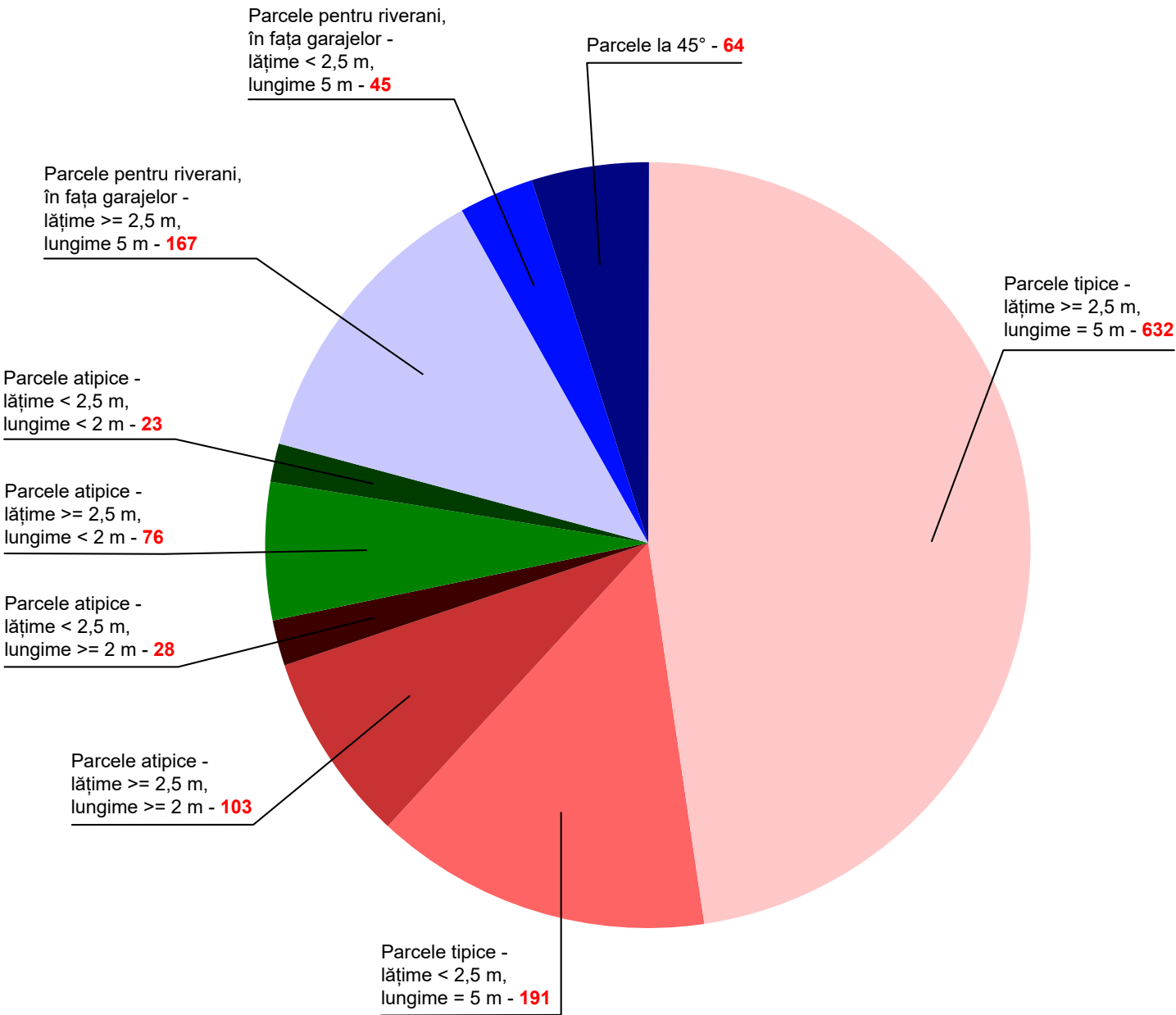
1.099



F 63

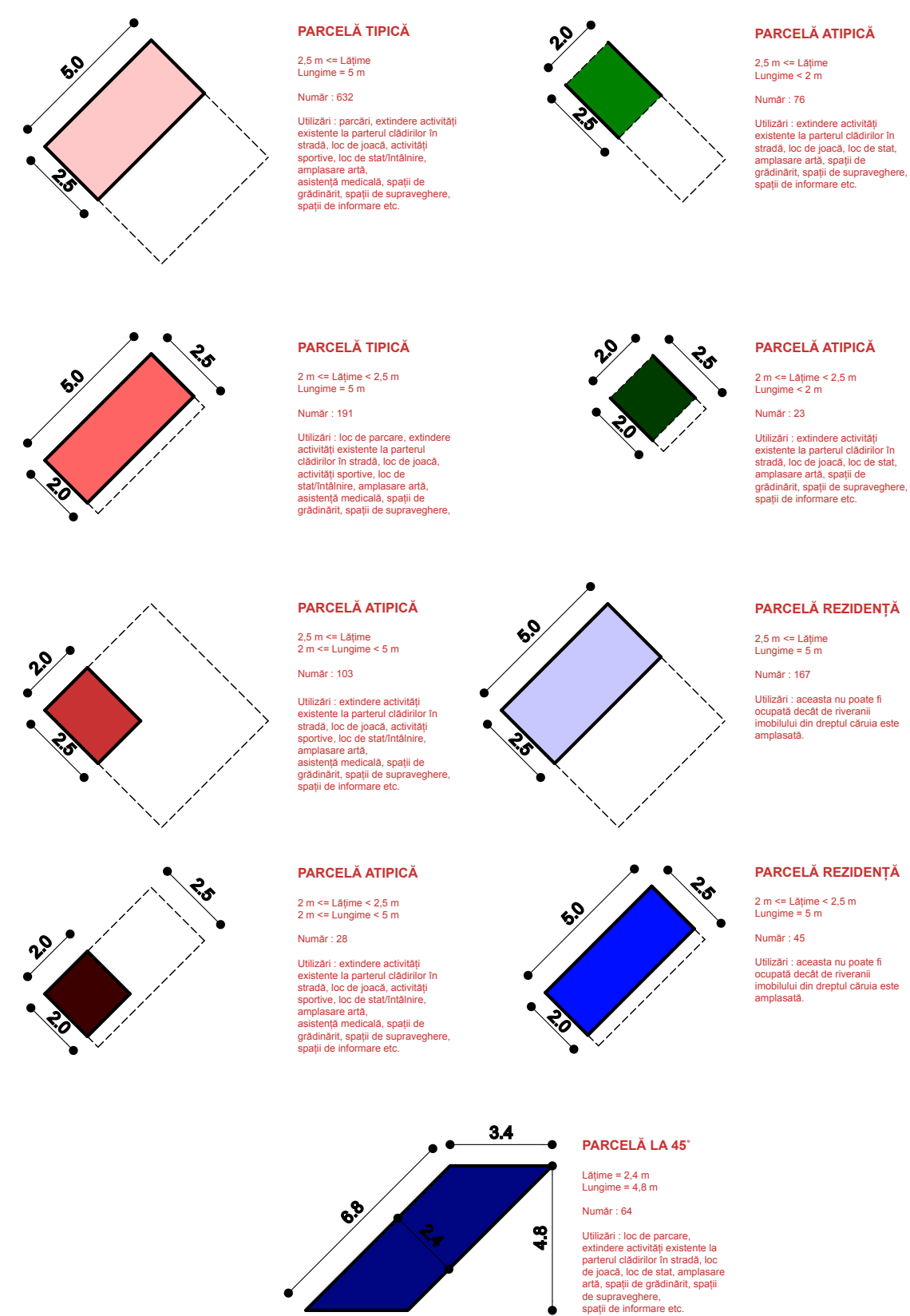
Bilanț tipologii de parcele

Număr de parcele per tip.



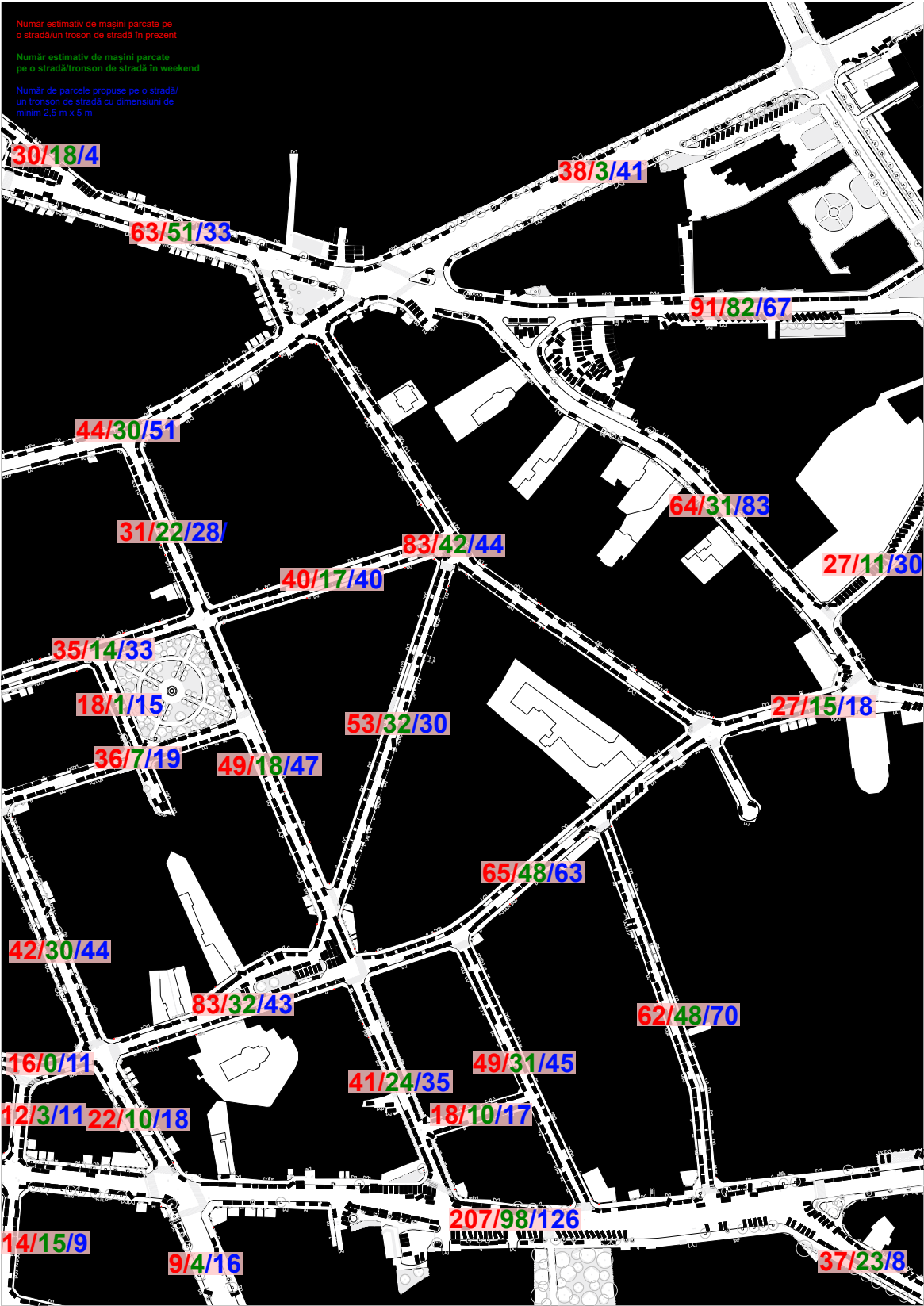
Tipologii de parcele

Calitățile tipologice ale fiecărui tip de parcelă.



Comparație număr de locuri de parcare înainte și după introducerea parcarului

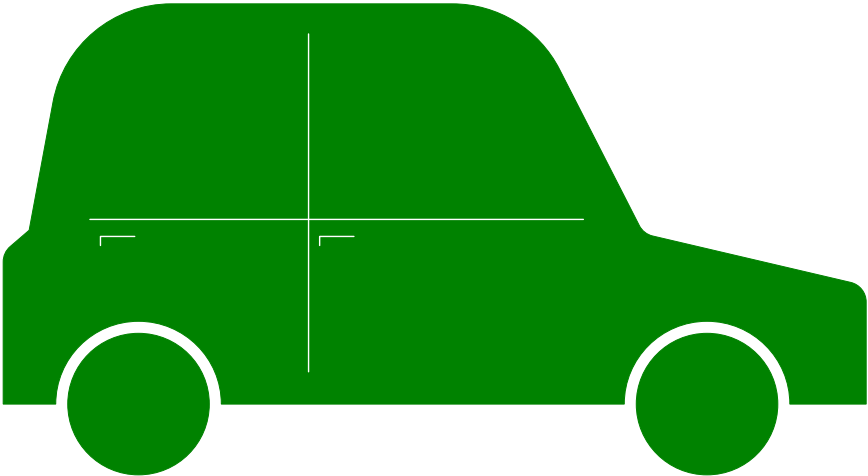
Număr de mașini parcate înainte de introducerea parcarului stradal - roșu, număr de mașini ale riveranilor - verde (numărătoare realizată sâmbătă la ora 12.00), numări de locuri de parcare pe fiecare stradă după introducerea parcarului (albastru)



F 66

Capacitatea de parcare regulamentară

Diagrama ilustrează capacitatea de parcare regulamentară obținută prin reorganizarea celui de-al treilea spațiu. Adăugând ca soluție de urgență folosirea terenurilor lăsate în abandon/loturi virane ca spații alternative de parcare – se obțin cu 9,2% mai multe locuri decât sunt ocupate în prezent. Aceasta nu este însă o soluție pe care să o promovăm: mai multe locuri de parcare disponibile generează mai multă cerere. Reducerea treptată a posibilității de parcare și folosirea spațiilor eliberate în alte scopuri, conform meniului de intervenție, vor duce în timp la modificarea pozitivă a performanței străzii minore (instrumentul de benchmarking).



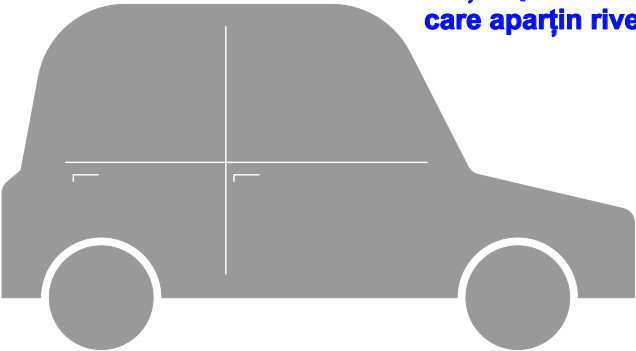
887 (1,1 ha)

Mașini parcate regulamentar
pe stradă



212 (0,2 ha)

Mașini parcate regulamentar
care aparțin riveranilor

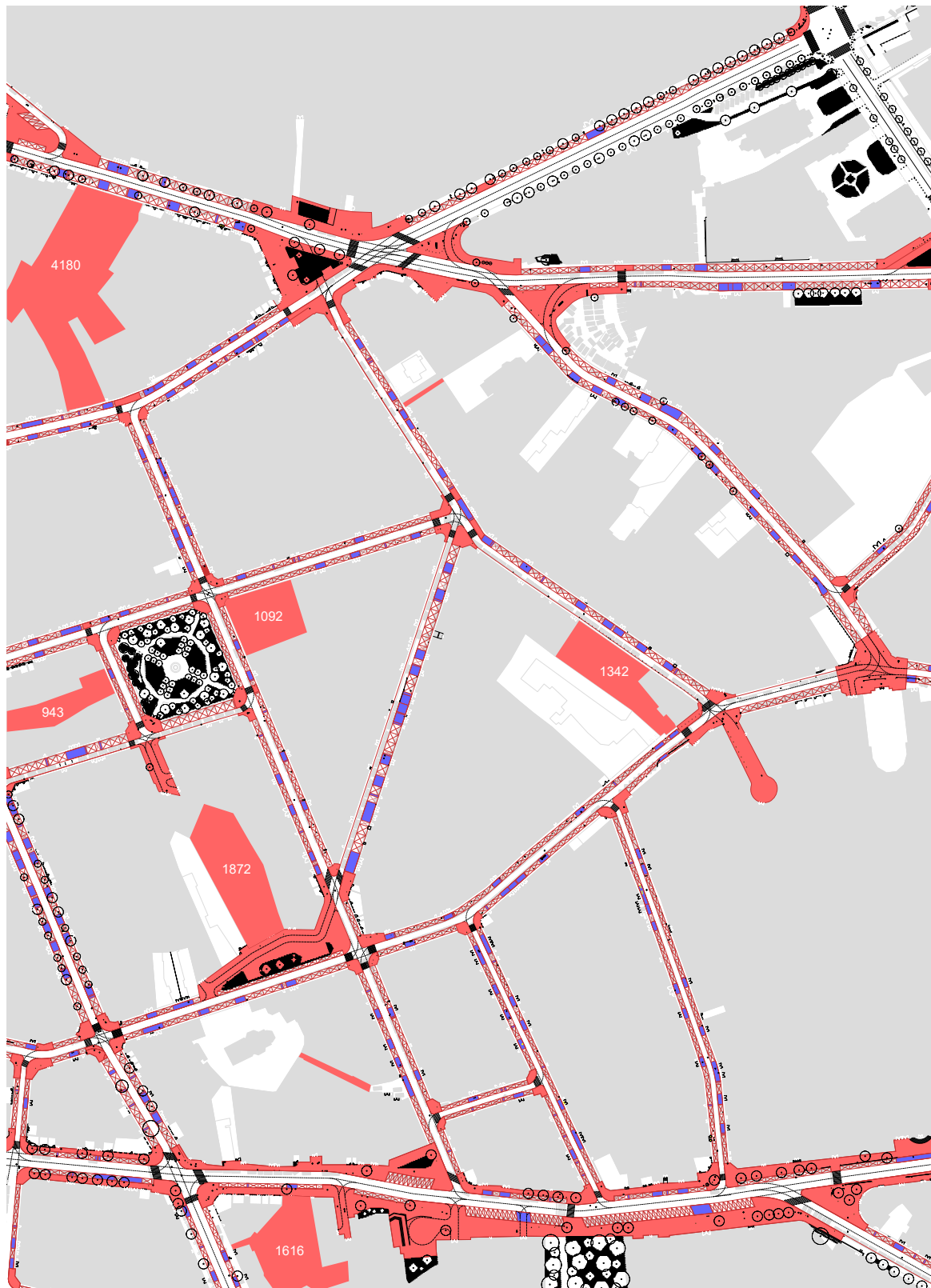


650 (0,8 ha)

Nr. maxim de mașini care pot
fi parcate pe terenurile private neutilizate

Inventarierea rezervelor de teren unde pot fi organizate parcări private

Suprafața totală, aproximată, de terenuri private este 11.045 m². Pe această suprafață pot fi organizate cca. 650 locuri de parcare dacă va fi nevoie. Dar, în același timp, pot fi organizate un număr de funcțiuni urbane cum sunt cele prezentate mai jos. Aceste loturi pot deveni subiectul unor parteneriate public-privat, în care proprietarii sunt încurajați sau chiar obligați să includă lotul în viața orașului.



Loturile private neutilizate din interiorul țesutului urban pot găzdui o varietate de funcțiuni temporare care să le mențină integrate în viața orașului, contribuind, ca elemente de valoare și valențe negociabile, la rețeaua de spații deschise publicului. Acoperirea unui deficit de spații de parcare ar putea fi o primă soluție de urgență, în timp adaptându-se spre funcțiuni cu beneficii mai apropiate spațiului public pietonal.

Redefinirea acestor situri, fie prin inițiative private, fie cu sprijinul și implicarea directă a autorităților, trebuie să se facă însă în manieră complet reversibilă.

Integrarea prin evenimente temporare

Lounge-ul Romanian Design Week + Glo, 2018, a fost amenajat ca spațiu de relaxare și concerte în aer liber, pe terenul viran aflat între străzile Ion Câmpineanu și Matei Millo, adiacent Hotelului Novotel. (img. stg. Romanian Design Week, img dr. Maria Duda)



Integrarea prin servicii comerciale de tip Pop Up/Box Park

Pop Up Bucharest, 2013/4, pe terenul Șelari 4, a testat piața de retail comercial în Centrul Istoric înainte de construcția magazinului H&M (img. stg. PopUp Bucharest, img.dr. Maria Duda)



Mercato Comunale, 2018. Primul Mercato a fost instalat ulterior lounge-ului RDW 2018, în același spațiu, ca funcțiune de tranziție înainte de începerea șantierului pentru un ansamblu de birouri. În 2019, un nou amplasament a devenit gazdă pentru showroom-uri de design, zona de piață agroalimentară bio și spațiile de alimentație publică: terenul viran central de pe strada Polizu 28–36. (img. Mercato Comunale)



Integrarea prin acțiuni comunitare/grădini comunitare

Grădina de vară Favorit. Împreună în Drumul Taberei, 2015, a fost un eveniment organizat în cadrul Anualei de Arhitectură București, Construind Comunitatea. Inițiat ca aplicație practică a proiectului de atelier în cadrul Facultății de Arhitectură a Universității Spiru Haret, organizat împreună cu Grupul de Inițiativă Civică Favorit, CeRe, în parteneriat cu Odaia Creativă și Centrul Cultural European al Sectorului 6, festivalul de cartier s-a desfășurat, timp de trei zile, pe spațiul verde rezidual din jurul cinematografului Favorit: cinema în aer liber, ateliere educative pentru copii, pavilioane de dezbateri publice și consultări ale comunității. (img. Maria Duda)



Programul Main Verte, Paris – început în 2003 în parteneriat cu Primăria, oferă spre grădinărit comunitar o rețea de spații neutilizate din proprietatea administrației publice: terenuri neconstruite, demolate, zone tampon al infrastructurii scoase din uz. (img. stg. Emily Dilling, img dr. Rahel Hegnauer)



Integrarea prin activități sportive, de joacă

Terenul de baschet Pigalle Duperré, aflat între două clădiri de apartamente pe locul unei foste parări, a devenit în foarte scurt timp reper sportiv și artistic. Colaborarea cu Nike îi aduce o nouă grafică și cromatică în fiecare an, prelungindu-i astfel funcțiunea. Inaugurat în 2017. (img. Alex Penfornis)



C 5 . 2

Meniu de intervenții

Meniul de intervenții se aplică asupra parcelarului sub forma unor elemente predefinite, catalogate într-o matrice. Parcelele tipice și atipice, în strânsă corelație cu contextul lor social, economic, identitar, pot primi o multitudine de funcțiuni și regrupări datorită modularității lor.

Dacă parcare este prima ofertă a parcelarului stradal, în timp, cu ajutorul monitorizării și gestiunii digitale, se pot negocia și opera modificări de utilizare în beneficiul *performanței străzii* (v. capitolul 5.3):

A Temporare:

- piețe volante, *foodtrucks* și zone de servire alimentație (pp. 141–142).
- *parklet* (fig. 73-75): extensii ale teraselor restaurantelor și cafenelelor, spații de socializare și lucru în aer liber, plajă urbană

B Mobilări de termen lung în:

- spații de joacă, sport, service biciclete, grădărit urban (pp. 141–142).

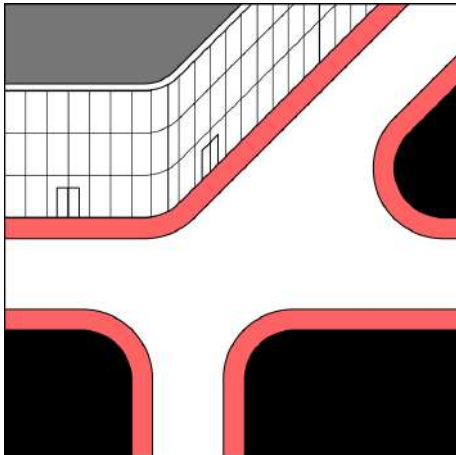
În funcție de evenimente, contexte de criză sanitară sau de alt fel, pe parcelar pot veni funcțiuni suplimentare: amplasare artă în spațiu public (fig. 72, 73), chioșcuri electorale, pavilioane de prim ajutor în caz de caniculă.

La nivelul întregii străzi parcelate, incluzând zonele de contact cu scuaruri, piațete, largo-uri, intrări, fundături și intersecții, meniul de intervenții se scalează și avansează corespunzător: de la *parcelare* spre *recuperarea trotuarului* (pag. 132, fig. 68), *shared space* (fig. 69), *pie-tonalizări temporare* (fig. 70).

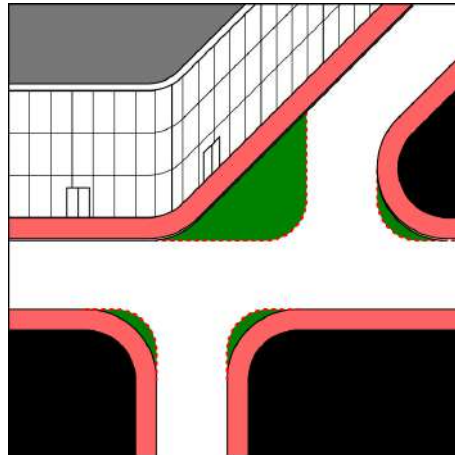
Monitorizarea și evaluarea efectelor intervențiilor asupra parcellarului și spațiului străzii se vor putea face cu ajutorul celei de-a treia componente a strategiei noastre, *instrumentul de benchmarking*.

Principii de extindere a trotuarelor pe zona carosabilă

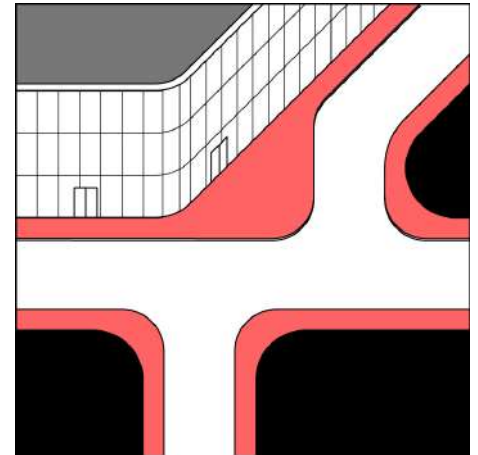
Diagrame ce ilustrează principiile extinderii zonelor de vizibilitate (*sidewalk reclamation*) în corespondență cu trecerile de pietoni, intersecțiile, accesele principale în clădiri.



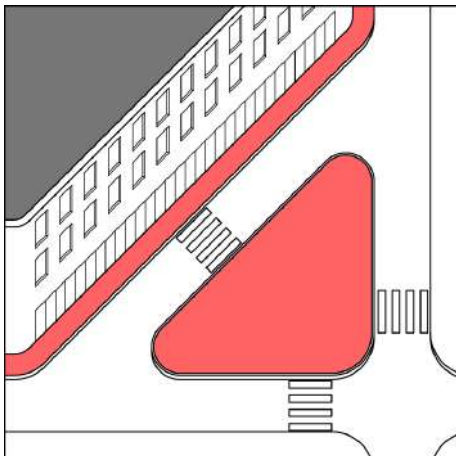
Situație existentă caracterizată de raze de girajie exagerat de mari.



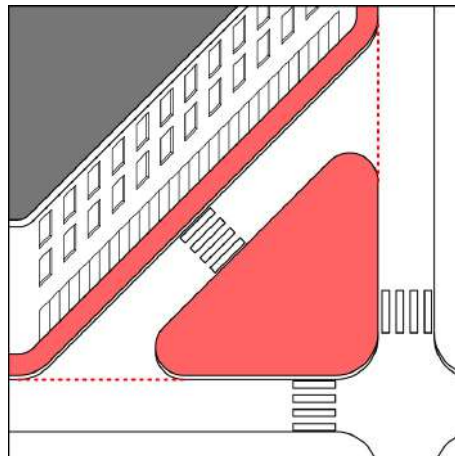
Suprafață nefolosită pentru circulație auto, de obicei ocupată de mașini parcate care blochează vizibilitatea.



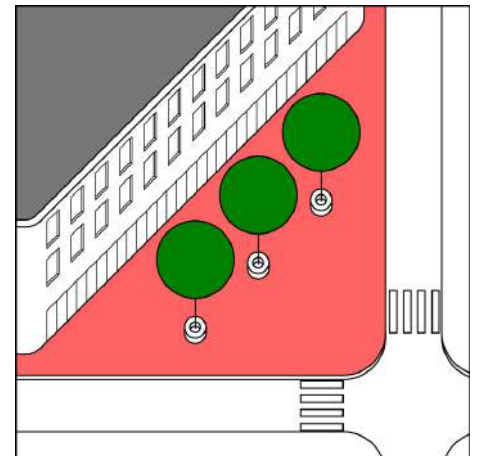
Extinderea trotuarului creează un spațiu pietonal generos în fața intrării în clădire.



Situație existentă în care spațiul pietonal e fragmentat într-un trotuar de mici dimensiuni și o insulă în mijloc de intersecție.



Breteaua de circulație este inutilă în contextul unui centru aglomerat și poate fi eliminată fără nicio consecință asupra traficului.



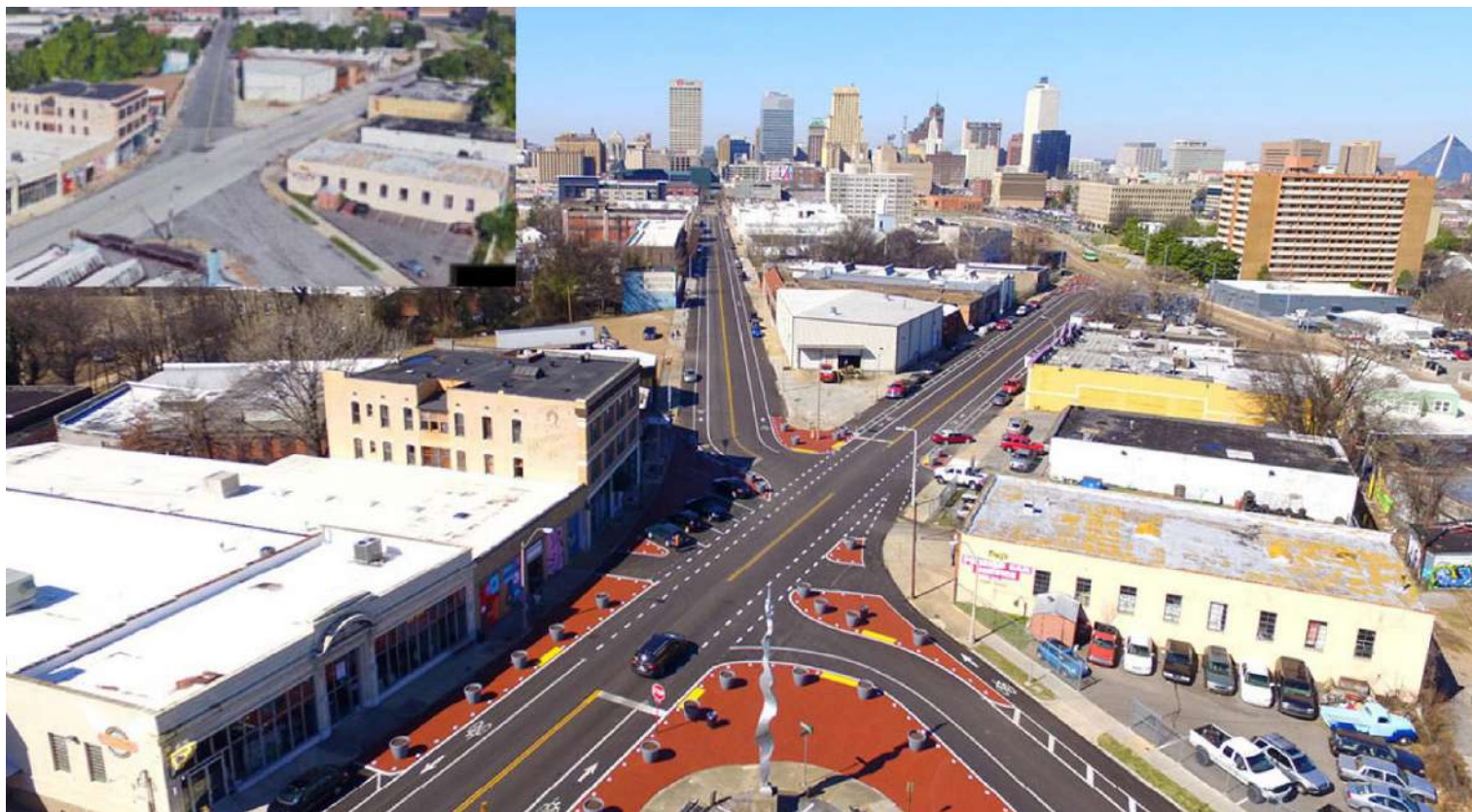
După eliminarea bretelei apare o zonă pietonală de mari dimensiuni, de tipul unei piațete publice, umbrită de copaci. Potențialul acestui tip de intervenție este uriaș și este detaliat în figurile 86–88.

F

6B

Exemple de extindere a trotuarului pe zone carosabile nefolosite (sidewalk reclamation)

New Jersey, SUA (sus) și Memphis, SUA (jos).



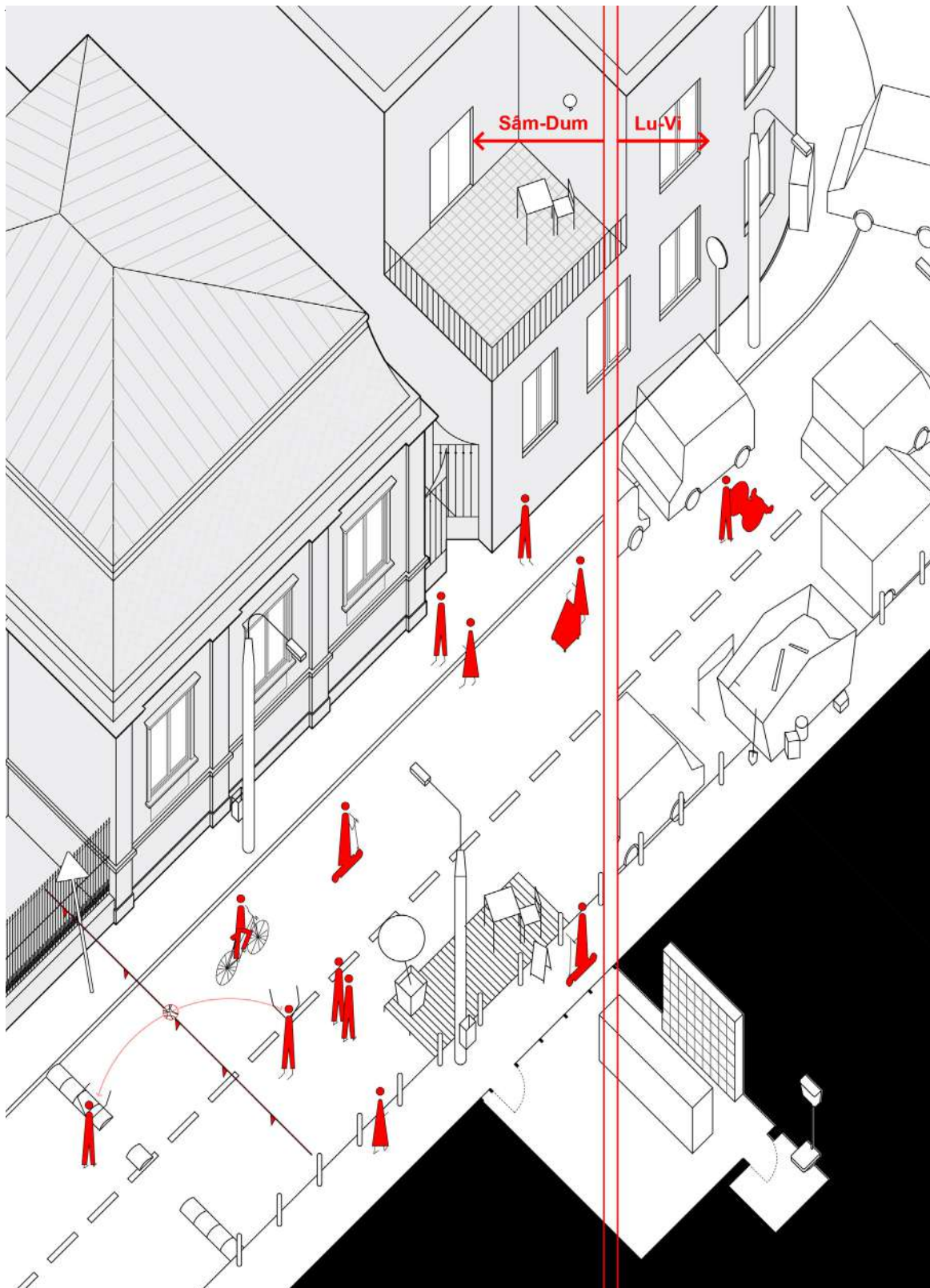
Harta shared space pe zona de studiu

Pe străzile marcate cu roșu deplasarea pietonilor se face pe carosabil, ceea ce creează natural premisele pentru transformarea străzilor respective în regim *shared space*.



Introducerea utilizării diferențiate pe momente ale zilei sau săptămânii

În perioada aprilie-august 2020 s-a derulat în București un proiect experimental de pietonizare a mai multor străzi din zona centrală. Străzile au fost închise către circulație vehiculară în fiecare weekend. Treptat locuitorii orașului au învățat cum să se folosească de această resursă și străzile blocate de mașini au devenit o resursă pentru joacă, promenadă și comerț. Experimentul a fost realizat de ARCEN



F

71

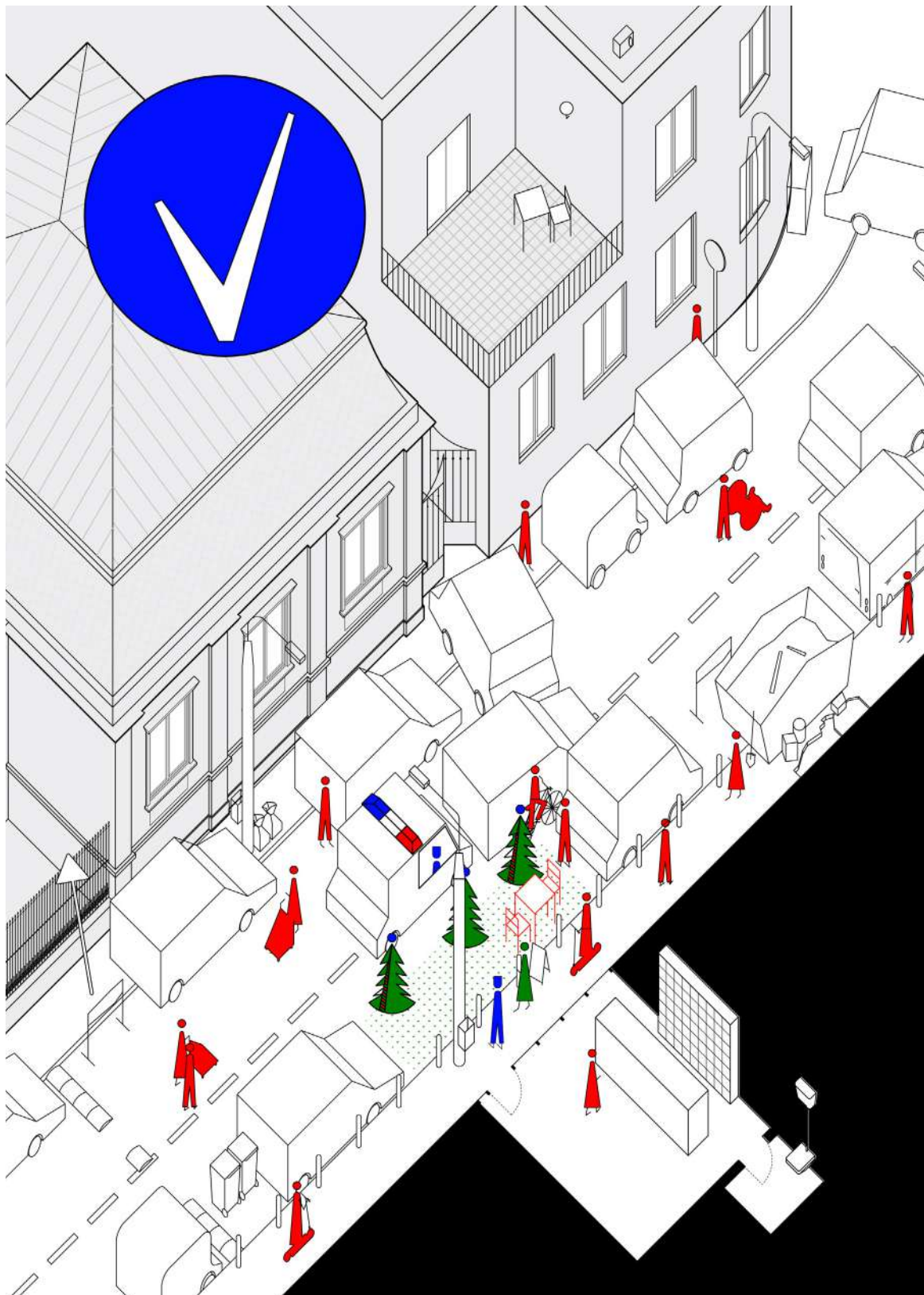
**Reglementarea străzilor minore ca spații
de tranzit cu viteză redusă și drepturi egale
de utilizare a carosabilului pentru pietoni,
biciclete, autovehicule**



F

72

Încurajarea intervențiilor private, neoficiale dar care vizează binele public sau amplasarea unor instalații de artă stradală pe spațiul public.



Parklet – excavarea spațiului al treilea existent

Acest tip de intervenție are deja o istorie bogată și s-a dovedit o unealtă foarte eficientă în demararea unor procese de regenerare stradală.



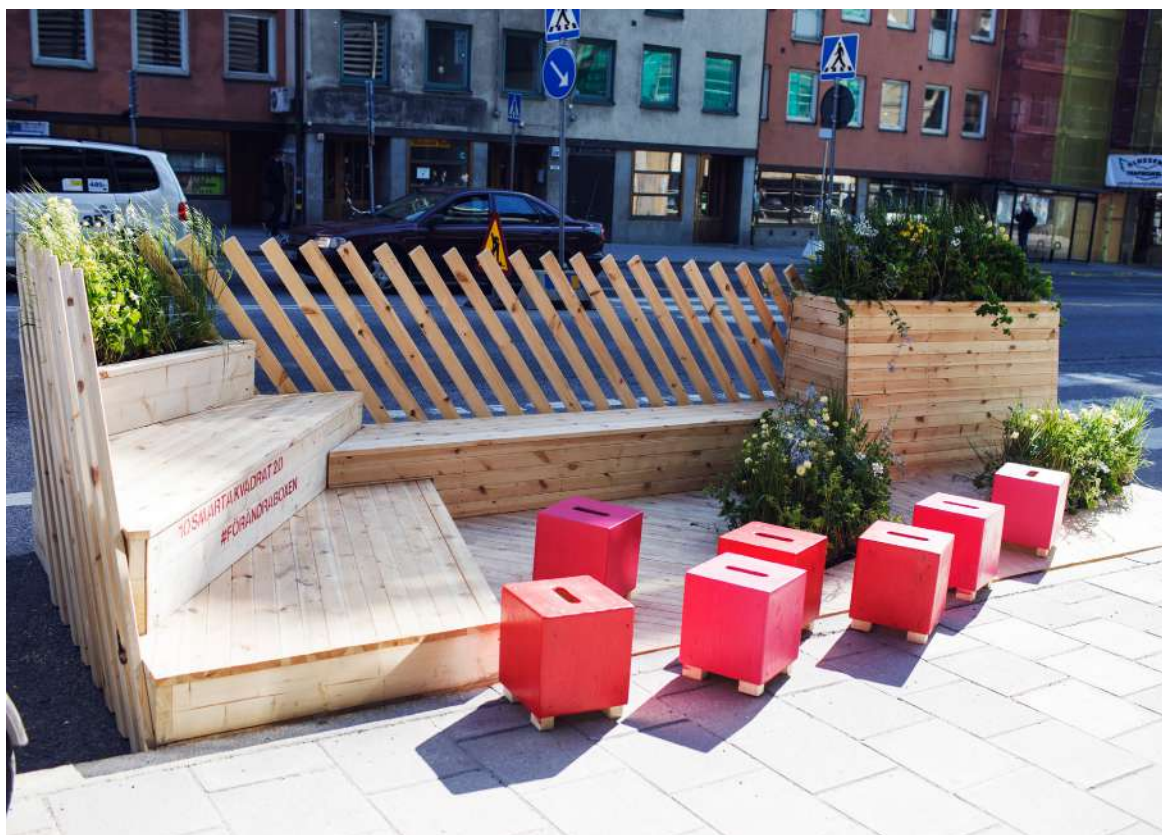
Parklet

Sezonier, Philadelphia, USA.

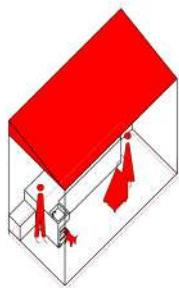


Parklet

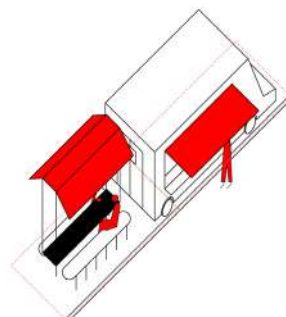
Charlotte USA (sus), Stockholm, Suedia (jos).



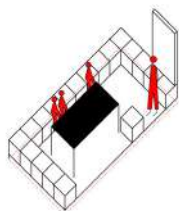
Sugestii de *parklet* sau galerie de funcțiuni care pot fi inserate în loturile parcularului stradal. De la stânga la dreapta, în ordine descendentă: piață volantă, foodtruck și spațiu de servire, spații pentru educație non-formală/lucru, spații pentru discuții comunitare/socializare, spațiu relaxare/plajă urbană, spațiu relaxare cu podium de protecție față de carosabil și parcuri învecinate.



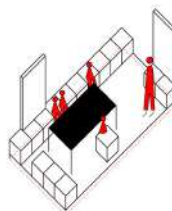
Piață volantă



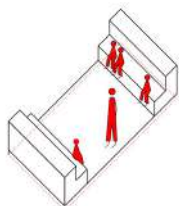
Foodtruck cu spațiu de servire



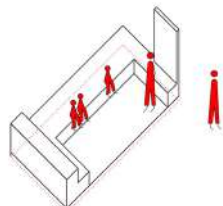
Spațiu pentru educație non-formală/lucru I
Obiectul este făcut din module și poate fi adaptat în funcție de numărul de participanți



Spațiu pentru educație non-formală/lucru II



Spațiu pentru relaxare, întâlniri de cartier, socializare I



Spațiu pentru relaxare, întâlniri de cartier, socializare II

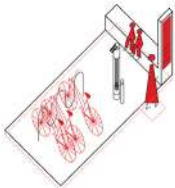


Plajă urbană

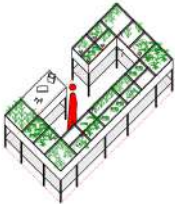


Spațiu de relaxare cu podium și parapet de protecție către stradă

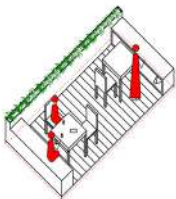
Galerie de funcțiuni care pot fi inserate în loturile parcularului stradal. De la stânga la dreapta, în ordine descendentă: spațiu de parcare și self service biciclete cu stație de informare și pedibus, grădinărit urban, terasă a unui restaurant/cafenea, spațiu de joacă, spațiu de sport, parcare reglementată, parcare rezervată livrări/taxi/autoturisme de urgență.



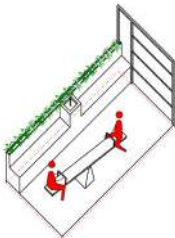
Stație de biciclete și
pedi-bus. Sistemul de
pedi-bus înseamnă
un loc de întâlnire a
elevilor cu profesorul
lor sau unul dintre
părinți, care îi
conduce pe jos până
la școală.



Grădinărit urban



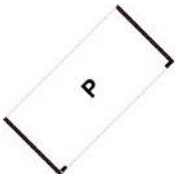
Terasa unui
restaurant/cafenea



Spațiu de joacă având
cișmea integrată



Spațiu de joacă



Parcare reglementată



Loc de parcare
rezervat pentru taxi și
livrări

C 5 3

Instrument de evaluare – proiectare (benchmarking)

F 76

Diagramă de prezentare a instrumentului de evaluare a străzilor (benchmarking)

STRADA +

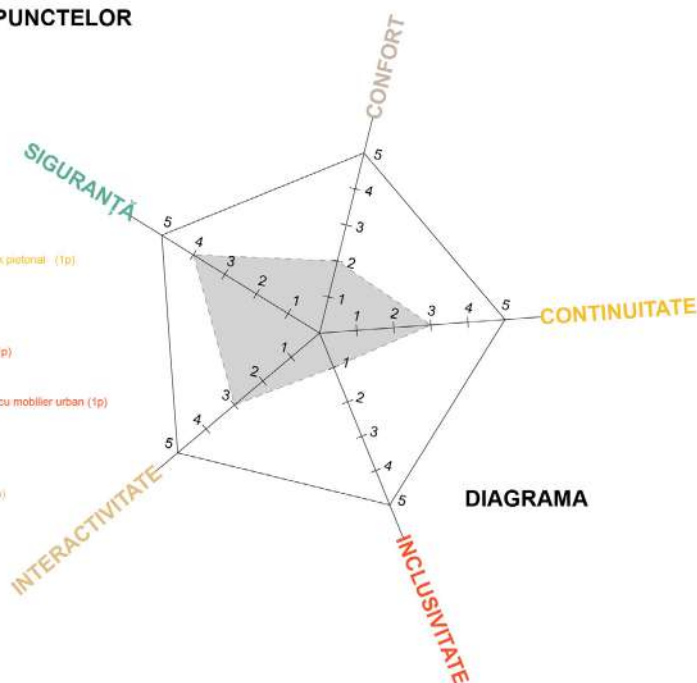
Instrument de evaluare a performanței străzilor minore și de testare a soluțiilor de design propuse

PALIERE DE ANALIZĂ ȘI EVALUARE

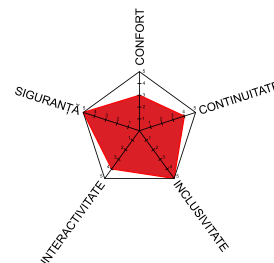
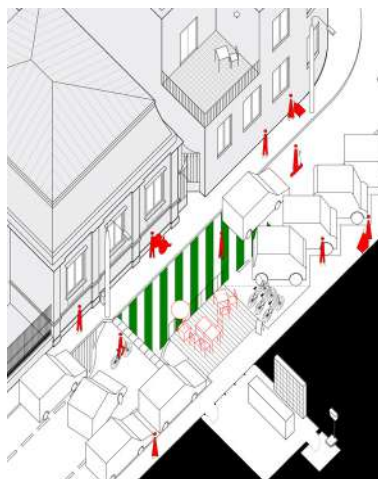
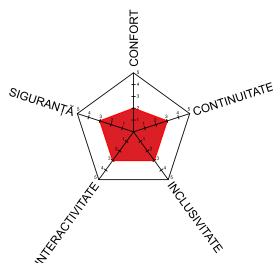
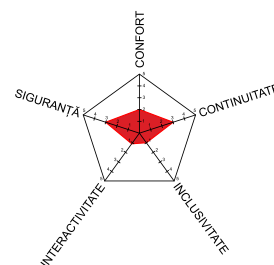
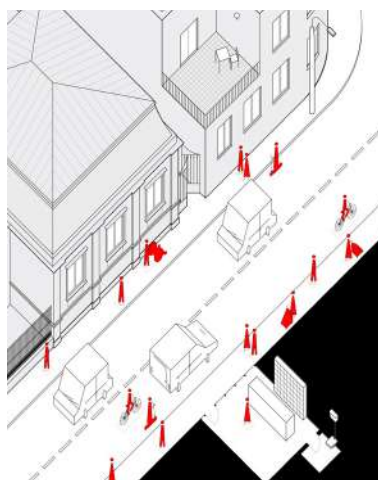
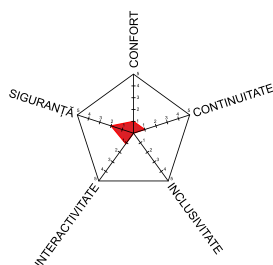
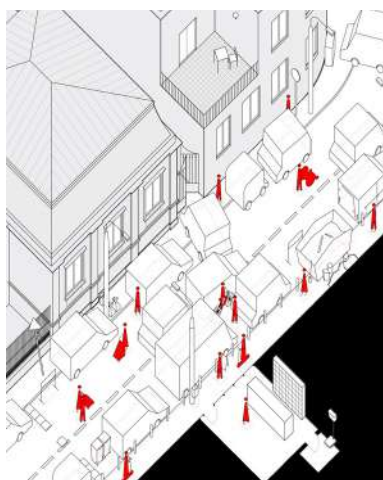


MODALITATE DE ACORDARE A PUNTELOR

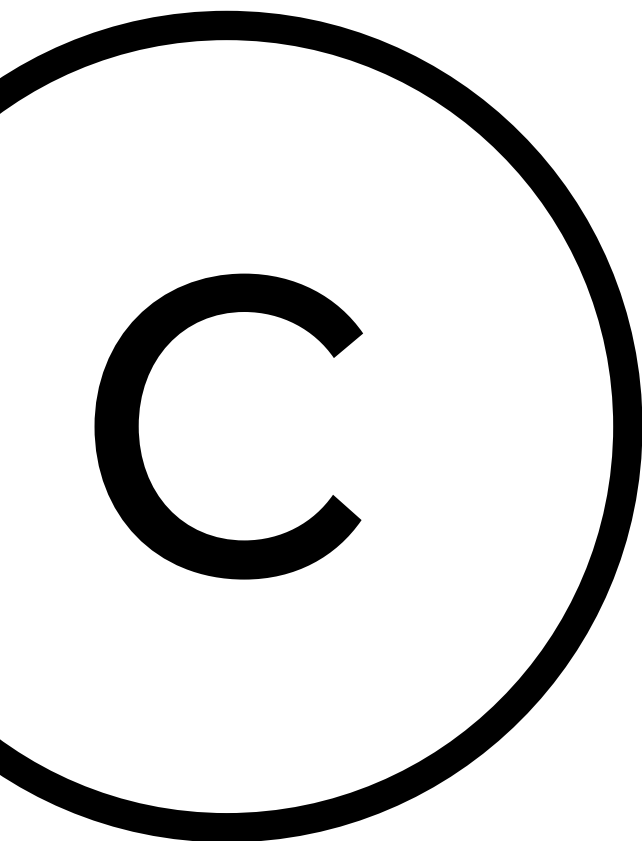
- 1 CONFORT** (scor 5 puncte)
 - vegetație înaltă (1p)
 - vegetație sănătoasă și bine întreținută (1p)
 - vegetație distribuită uniform (1p)
 - zgomot ambiental sub 45dB (1p)
 - poluare atmosferică în limite acceptabile (1p)
- 2 CONTINUITATE** (scor 5 puncte)
 - trotuare și piste de biciclete fără întreruperi (1p)
 - trotuare cu lărmă liberă de circulație peste 1m (1p)
 - trotuare fără denivelări (1p)
 - obstacole semnificate care lasă liber cel puțin 1m pt flux pietonal (1p)
 - traversări suficiente pentru pietoni și biciclete (1p)
- 3 INCLUSIVITATE** (scor 5 puncte)
 - benzi de ghidaj pentru nevăzători (1p)
 - racordări borduri pentru cărucioare și scaune cu rotile (1p)
 - semnale acustice pentru nevăzători (1p)
 - locuri de odihnă pt vârstnici (1p)
 - viteza este redusă sub 30km/h și trotuarul este protejat cu mobilier urban (1p)
- 4 INTERACTIVITATE** (scor 5 puncte)
 - mici magazine de cartier și servicii locale (1p)
 - restaurant, baruri, cofetarie (1p)
 - locuri pentru practicarea sport de echipă sau individual (1p)
 - locuri de odihnă / socializare (1p)
 - obiective culturale, plăcuțe informative (1p)
- 5 SIGURANȚĂ** (scor 5 puncte)
 - vegetație înaltă (1p)
 - vegetație este sănătoasă și bine întreținută (1p)
 - vegetație este distribuită uniform (1p)
 - zgomotul ambiental este sub 45dB (1p)
 - poluarea atmosferică în limite acceptabile (1p)



Modificările morfologice și funcționale ale străzii sunt contorizabile prin instrumentul propus de noi: se pot previziona consecințele acțiunilor propuse spre implementare și astfel negocia variantele optime pentru caracterul contextual al fiecărei străzi în parte, precum și pentru situațiile specifice de intersecție și tranziție spre străzile adiacente.



Reluăm spre ilustrare exemplele prezentate anterior, de data aceasta analizate conform criteriilor instrumentale – strada tipică, strada normală, strada parklet, strada echilibrată, și observăm diferențele și accentele de scor pe cele cinci componente.



6 . 1

Termen scurt a-la-long sau excavarea celui de-al treilea spațiu

6 . 2

Termen scurt sau inițierea reglementărilor caracteristice parcelarului stradal și consolidarea politicilor și proiectelor introduse în prima etapă

6 . 3

Termen mediu sau reglementarea celui de-al treilea spațiu

6 . 4

Termen lung sau extinderea celui de-al treilea spațiu

Etapizarea unui proiect cuprinde, în mod obișnuit 3 faze:

scurtă, medie, lungă.

În cazul de față propunem introducerea unei etape speciale caracterizată de proiecte ușor de realizat, cu costuri mici, dar cu vizibilitate mare în spațiul public. Această etapă este practic o dezvoltare a conceptului de easy wins de la începutul oricărui proces de implementare a unui proiect complex. Scopul ei este de a pune proiectul în mișcare, de a crea capital de încredere în proiect, de a câștiga încrederea publicului și popularitatea politicienilor care trebuie să promoveze schimbările propuse. Propunerea noastră este ca această etapă să fie activă pe toată durata proiectului și să lege, ca un fir narativ, toate celelalte etape. Am denumit această etapă „termen scurt a-la-long”.

Prin urmare propunem următoarea etapizare:

- Etapa 0 – termen scurt a-la-long – 0–2 ani
- Etapa 1 – termen scurt – 2–4 ani
- Etapa 3 – termen mediu – 4–8 ani
- Etapa 4 – termen lung – + 8 ani (2050)

În fiecare din aceste etape numărul curent de locuri de parcare (1.601) va scădea datorită eliminării treptate a parcărilor abuzive. Pe de altă parte este important de reținut că în fiecare etapă vor fi create noi locuri de parcare prin următoarele mecanisme:

- Recuperarea unor zone de parcare sau redistribuirea mașinilor
- Eficientizarea felului în care se parchează la bordură prin design-ul parcellarului stradal
- Înființarea de parcări la sol, pe terenuri private, nefolosite
- Posibilitatea realizării unor parcări multietajate

Evoluția numărului de locuri de parcare din zonă este deci firul roșu care leagă cele 4 etape. Prin urmare în fiecare etapă vor fi prezentate două componente:

(A) Numărul de locuri de parcare eliminate

(B) Intervenții caracteristice

(C) 6 . 1

Termen scurt a-la-long sau excavarea celui de-al treilea spațiu

(A) În această etapă vor fi eliminate 146 locuri de parcare abuzive în zonele cele mai afectate de acest fenomen, marile intersecții (fig 77).

(B) Așa cum am menționat anterior, un punct esențial în proiectul de regenerare al rețelei minore de străzi este accentul pe micro-proiecte, rapid de implementat și cu bugete mici. Acest tip de intervenții se bazează pe o bună cunoaștere a diferitelor idiosincrazii stradale, cu aplicare pe detaliu.

Proiectele de micro-intervenții mai sunt cunoscute și ca proiecte de acupunctură urbană sau urbanism tactic. Una dintre cele mai cunoscute definiții ale urbanismului tactic este:

*A deliberate, phased approach to instigating change;
An offering of local ideas for local planning challenges;
Short-term commitment and realistic expectations;
Low-risks, with possibly a high reward;*

*The development of social capital between citizens, and the building of organizational capacity between public/private institutions, non-profit/NGOs, and their constituents.*⁵⁹

Importanța micro-intervențiilor în planificare este următoarea:

- Rezolvare rapidă a unor probleme stringente și punctuale
- Comunicarea și educarea opiniei publice, direct în stradă
- Prototiparea unor noi modele de colaborare între diferite grupuri profesionale, administrație și mediul privat
- Colectarea de date și testarea unor principii de design – stabilirea unui feedback-loop în procesul de planificare

Etapă de micro-proiecte sau *easy-wins* este, în general, considerată o etapă de scurtă durată cu rol în câștigarea încrederii opiniei publice. Pentru următoarea perioadă de planificare strategică propunem ca instrumentul micro-intervenției și etapa de *easy-wins* din cadrul proiectului de management să fie considerate elemente principale ale proiectului de planificare.

Pentru a putea realiza cu adevărat acest obiectiv este necesară cuplarea ideii de micro-intervenție cu cea de scară de ansamblu. Acest lucru nu poate fi făcut în mod tradițional, ierarhic ci este necesară

59

Lydon, Mike, Dan Bartman, Ronald Woudstra and Aurash Khawarзад, *Tactical Urbanism: Short-term action Long-term change (Vol. 1)*, New York City: The Street Plans Collaborative, 2011

Inițiative care au ca scop instigarea la schimbare a mediului urban/Ideii locale pentru provocări urbanistice locale/Intervenții de scurtă durată, care presupun angajamente personale de scurtă durată și așteptări realiste/Riscuri mici cu posibilitatea unui efect semnificativ/Formarea unui capital social între cetățeni și dezvoltarea capacității de organizare între instituții publice, private, ONG-uri și constituenții lor.

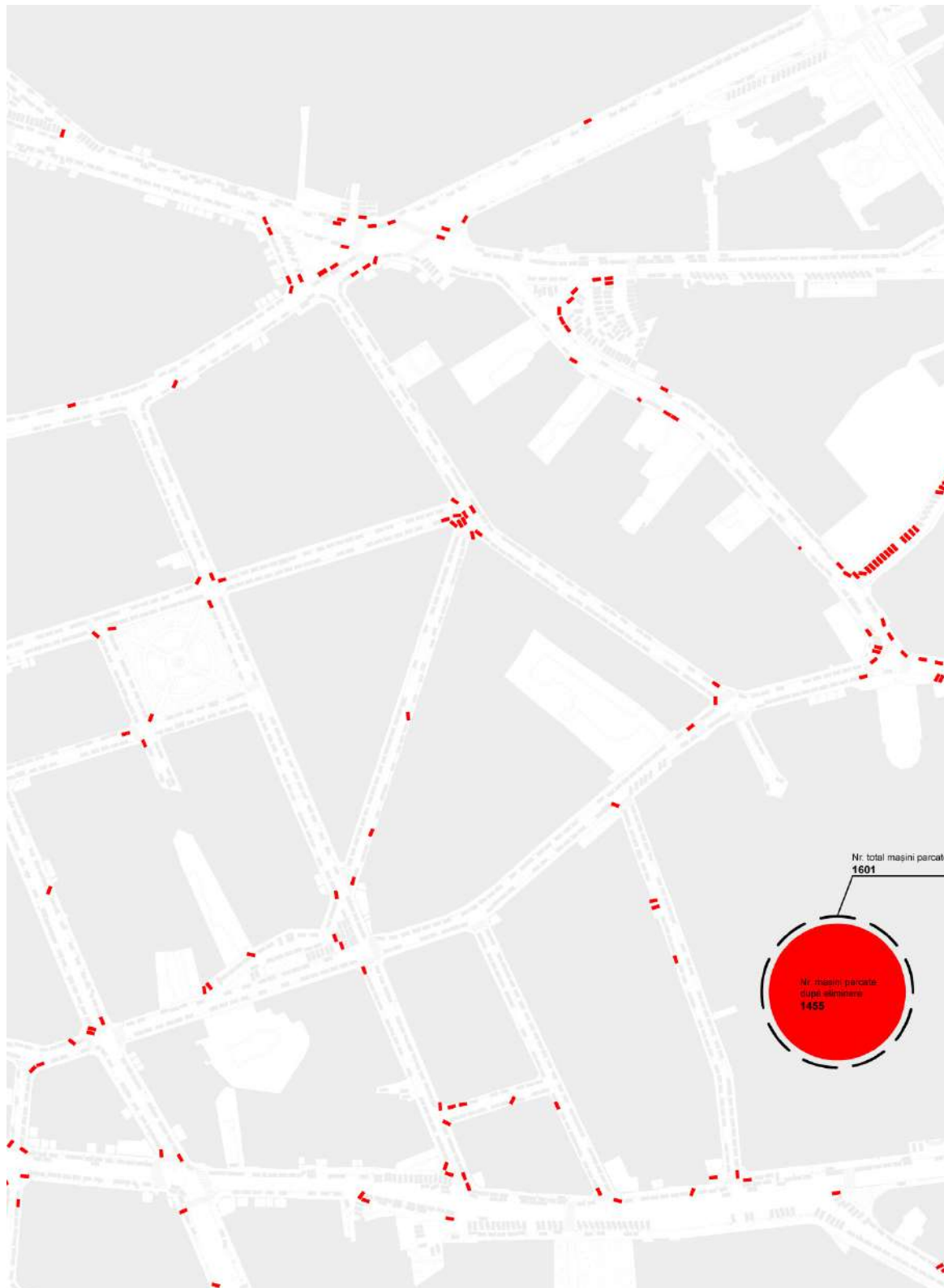
introducerea unei metodologii de înlănțuire orizontală a micro-intervențiilor. Această înlănțuire orizontală va crea premisele unui plan rețea, în locul unui plan piramidal. Cel mai important aspect al acestui plan rețea este nevoia de dezvoltare a unei instituții de sine stătătoare, care să includă membri ai administrației, ai mediului profesional, ai mediului privat și ai societății civile, organizată teritorial și cu mecanisme de decizie democratică.

Direcții strategice de intervenție:

- ① Definirea și legalizarea posibilității de a închiria spațiul carosabil folosit în prezent ca parcare, cu scop comercial sau de uz personal (v. 6.2 Meniu de intervenții)
- ② Introducerea unui instrument legal pentru orar diferențiat al mobilității pe străzile minore: mobilitate auto în timpul săptămânii/pietonăl în zilele sâmbătă și duminică. (v. 5.2 Meniu de intervenții fig. 70)
- ③ Înființarea unui instrument bugetar exclusiv pentru proiecte de artă care au ca scop conștientizarea problemelor legate de funcționarea spațiului public.

Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – eliminarea parcarilor abuzive

În această etapă, se propune eliminarea strict a mașinilor care, prin felul în care sunt parcate, blochează circulația pentru pietoni sau trafic auto, în puncte cheie ale deplasării, creând astfel risc de accidente sau incomodând semnificativ mobilitatea la nivel de ansamblu. Tot aici vor fi eliminate și parcările ilegale pe locuri rezervate pentru persoane cu handicap.



Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – propuneri de parklet și încurajarea comerțului stradal.

Planșa prezintă numărul maxim de parklets adiacente comerțului stradal și universităților.



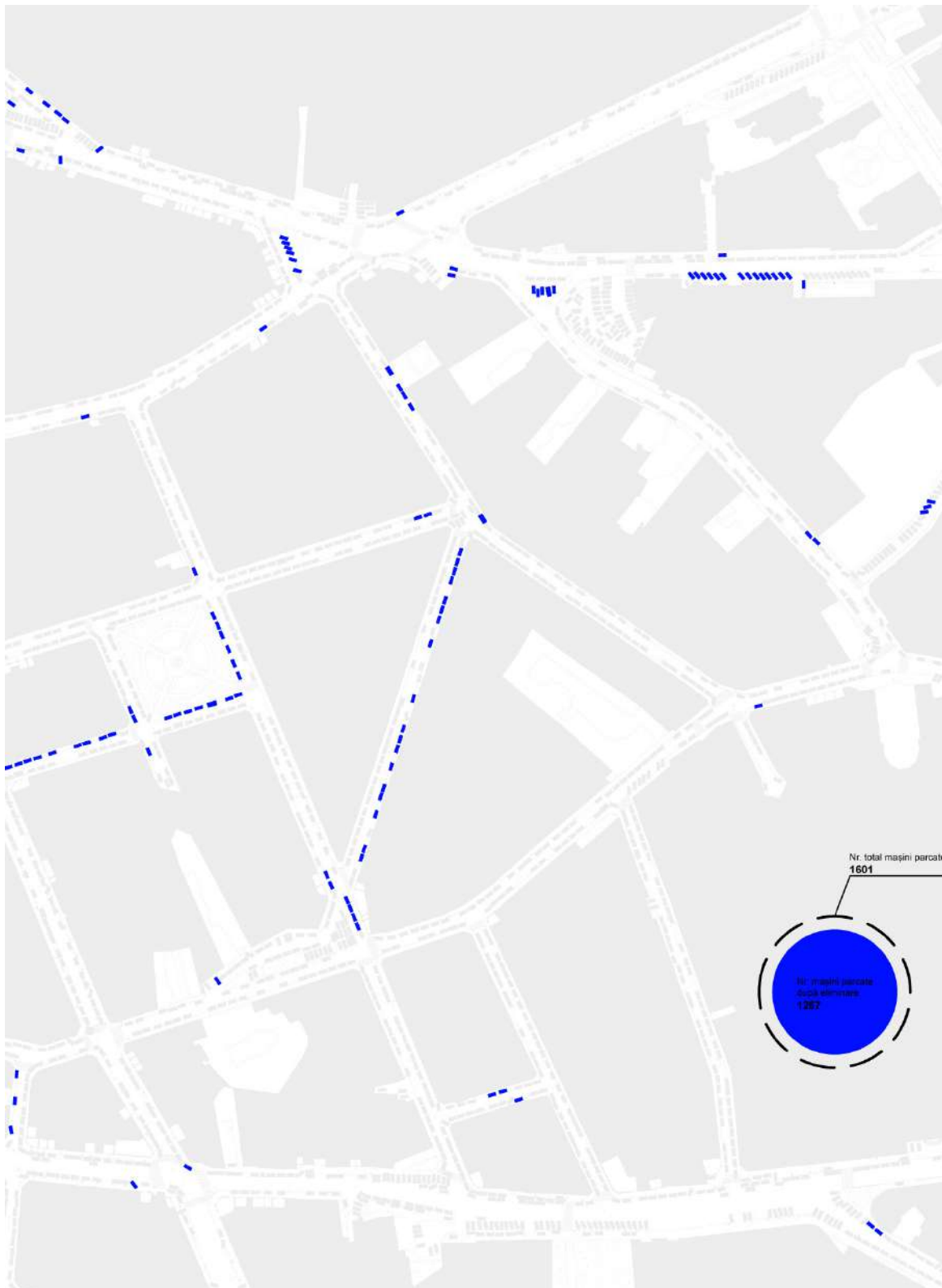
Termen scurt sau inițierea reglementărilor caracteristice parcelarului stradal și consolidarea politicilor și proiectelor introduse în prima etapă

Din moment ce majoritatea intervențiilor propriu-zise pe termen scurt sunt concentrate în etapa 0, etapa 0–2 ani (termen scurt) devine pregătitoare pentru implementarea proiectului de parcelar stradal. În acest sens, vor fi desfășurate următoarele acțiuni:

- Numărul de mașini va fi redus cu 188 locuri, în special vor fi descongestionate locurile unde trotuarele sunt sistematic și complet acaparate de parcare (fig. 77)
- Într-o a doua etapă vor fi eliberate toate colțurile și spațiile unde trebuie extins trotuarul. Acest lucru va însemna o scădere de încă 159 locuri de parcare. (fig. 79)
- După această ultimă rundă de eliminări zona va fi pregătită pentru introducerea proiectului de parcelar urban.
- Vor fi consolidate și extinse proiectele de scurtă durată începute în prima etapă.
- Pregătirea și implementarea cadrului legal necesar. Un aspect important este dezvoltarea unui cadru legal care permite aplicarea de amenzi contravenționale sau penale pentru nerespectarea regulilor de parcare în zonă și înăsprirea sancțiunilor pentru nerespectarea legii.
- Începerea trasării parcelarului stradal
- Dezvoltarea și implementarea sistemului digital de gestiune și a aplicației pentru șoferi și riverani și testarea funcționalității întregului sistem.

Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – recuperarea trotuarelor blocate

Mai multe trotuare din zona centrală sunt blocate în mod „tradițional”. Blocarea lor nu afectează în mod absolut vital deplasările dar incomodează trecerea și forțează pietonii să folosească carosabilul, punându-i astfel în ilegalitate.



Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare

Lărgiri ale trotuarelor, recuperarea spațiilor verzi, reactivarea unor zone de piațetă, implementarea parțială a noului regulament de parcelar stradal. Regulamentul de parcelare stradală va fi mai întâi testat pe câteva străzi și doar apoi extins la nivelul întregii zone.



Termen mediu sau reglementarea celui de-al treilea spațiu

Pe termen mediu este importantă sprijinirea strategiilor de prioritizare a mobilității incluzive, asigurarea accesibilității în spațiul public, ridicarea gradului de pietonalizare a străzilor, construirea unei relații între administrație, profesioniști și cetățeni, sprijin instituțional pentru implicarea decizională a comunității locale, sprijinul afacerilor locale și stabilirea unei relații cu mediul dezvoltatorilor imobiliari.

Prin urmare, principalul obiectiv pe termen mediu este dezvoltarea și rafinarea unui instrument integrat de proiectare-și-gestiune. O serie de politici și proiecte ce vor fi implementate prin acest instrument pot fi deja indicate, dar obiectivul principal rămâne crearea unei unelte administrative flexibile, deschisă către orice soluții sau idei. Acest instrument a fost denumit aici al treilea spațiu și a fost descris în detaliu în capitolul precedent.

Ca instrumente de lucru proiectul vizează două obiective majore:

- 1 Trasarea și reglementarea întregului spațiu stradal cu potențial de utilizare pentru parcuri sau alte întrebuințări (reglementarea celui de-al treilea spațiu). Scopul acestei acțiuni este crearea unui parcelar între zona minimă pentru deplasări pietonale (1.2 m de la aliniament) și zona minimă pentru deplasări vehiculare. Acest parcelar va fi monitorizat și administrat în timp real și va avea ca funcțiune principală parcare, dar „loturile” vor putea fi închiriate și pentru alte scopuri. Parcelarul va fi conectat la un sistem de administrare electronică și va permite acțiuni precum adaptarea dinamică a prețurilor de parcare, modificarea dinamică a raportului auto/pieton și încurajarea comerțului și afacerilor locale care depind de o relație bună cu spațiul străzii (fig. 49).

- ② Odată activat, parcularul stradal permite începerea unui proces de reducere a numărului de locuri de parcare în zona centrală și implicit descurajarea traficului în centru. Acest proces trebuie desfășurat în paralel cu dezvoltarea transportului în comun și mai ales ca un mijloc de a sprijini, stimula cetățenii să folosească transportul în comun. Acest obiectiv poate fi atins prin creșteri treptate și diferențiale ale prețului parcării pe stradă.

Prețul și oferta de abonamente pentru parcare pe stradă trebuie făcute în corelare atentă cu legislația pentru noi dezvoltări imobiliare – solicitările de standarde minime de locuri de parcare fiind un cunoscut instrument de încurajare sau descurajare a construcțiilor, în special rezidențiale.

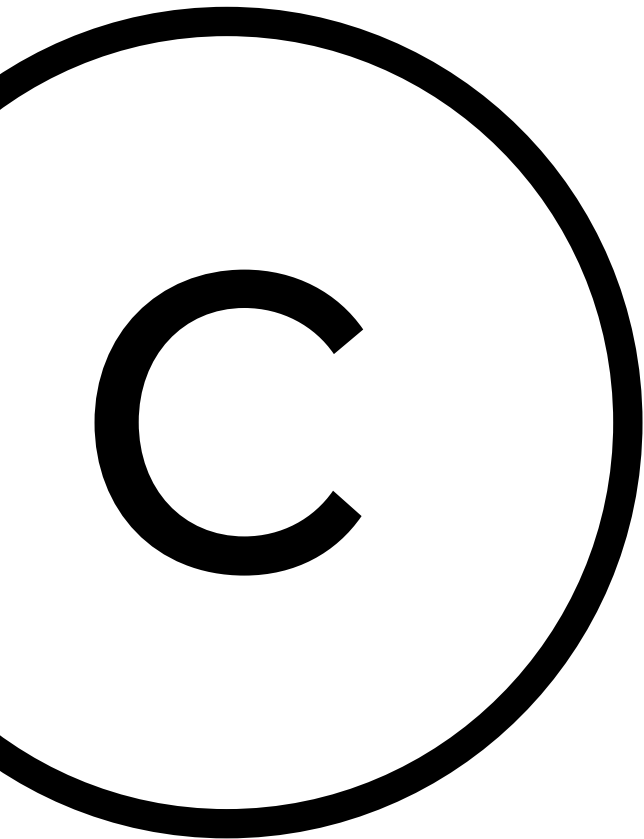
C 6 . 4

Termen lung sau extinderea celui de-al treilea spațiu

Proiectul străzii se referă mai degrabă la o îmbinare între etapa termen scurt dezvoltată *a-la-long* și obiective pe termen mediu. Etapa de termen lung poate viza un întreg ciclu de planificare, deci anul 2050. Acest orizont este mult mai departe de orizontul în care acest proiect poate propune obiective și acțiuni clare.

Cu toate acestea, pe termen lung este de așteptat ca instrumentul integrat de planificare-și-gestiune să își găsească utilitatea în medierea schimbărilor majore ce vor avea loc în domeniul mobilității urbane:

- Schimbarea radicală a ideii de automobil personal, popularizarea automobilului electric și a mașinilor fără șofer
- Diversificarea și fragmentarea mijloacelor de transport urban (se vede deja importanța micro-mobilității)
- Dezvoltarea și implementarea de proiecte și politici în direcția crizei climatice și de sănătate publică



În acest capitol am analizat în detaliu unul dintre cele mai complexe și diverse puncte din zona de studiu: intersecția Bld. Dacia, Str. Mircea Vulcănescu, Calea Griviței. Amestecul de funcțiuni, spații și situații face din această intersecție un areal cu potențial nevalorificat din punct de vedere social sau public: aici se găsesc Universitatea de Arte, DIICOT, Institutul de Matematică, Spitalul clinic de nefrologie, Academia Română. Spațiul este traversat de trei axe majore cu transport public, la care se conectează mai multe străzi minore. La un nivel mai local, zona este un pol comercial cu consumabile pentru pictură, sculptură și bricolaj, dar și mai multe chioșcuri, comerț alimentar de mici dimensiuni, cofetărie și cantină, toate comasate în câteva fronturi stradale, ale căror trotuare sunt bineînțelese blocate de mașini.

Funcțiunile și scara urbană se întrepătrund cu localul și domesticul din acest loc. De-a lungul timpului, locuitorii de pe străzile din zonă au încercat prin diverse mijloace să îmbunătățească situația, prin mici intervenții în spațiul public. Principalul punct de interes a fost restrânsul scuar de la intersecția străzilor Calea Griviței și Mircea Vulcănescu, unde au existat mai multe acțiuni la firul ierbii, fie pentru eliberarea trotuarelor, fie pentru recondiționarea spațiului verde, în prezent neîngrijit.

În următoarele pagini am realizat o analiză a acestui spațiu, a problemelor generate de forma străzilor și de parcare haotică. Analiza este urmată de o propunere de amenajare în care am aplicat majoritatea principiilor de organizare și design prezentate până în acest punct:

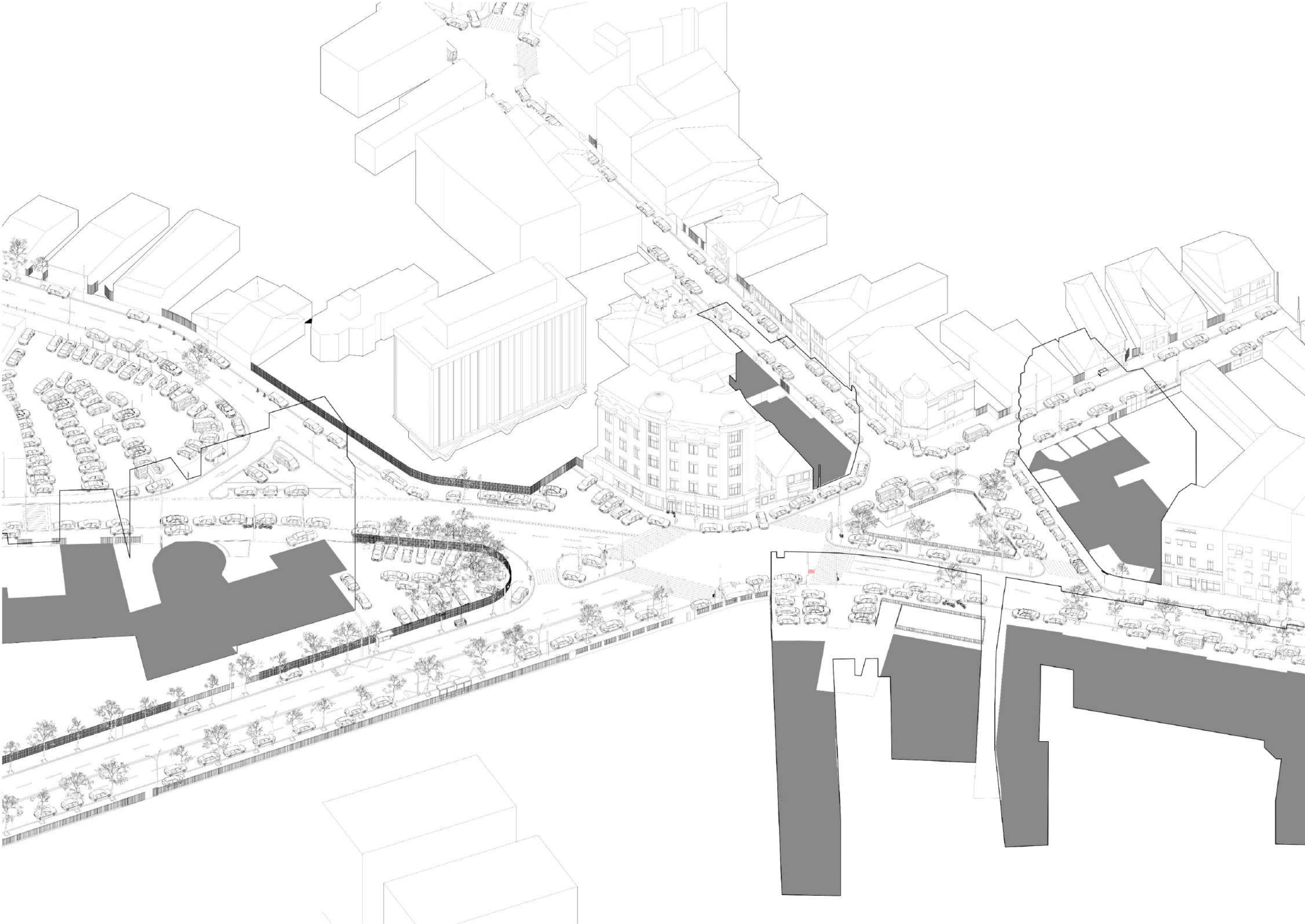
- ① Încurajarea și susținerea inițiativelor existente ca punct de plecare în amenajarea spațiului.
- ② Folosirea strategiei parklet pentru susținerea comerțului local și extinderea spațiului public.

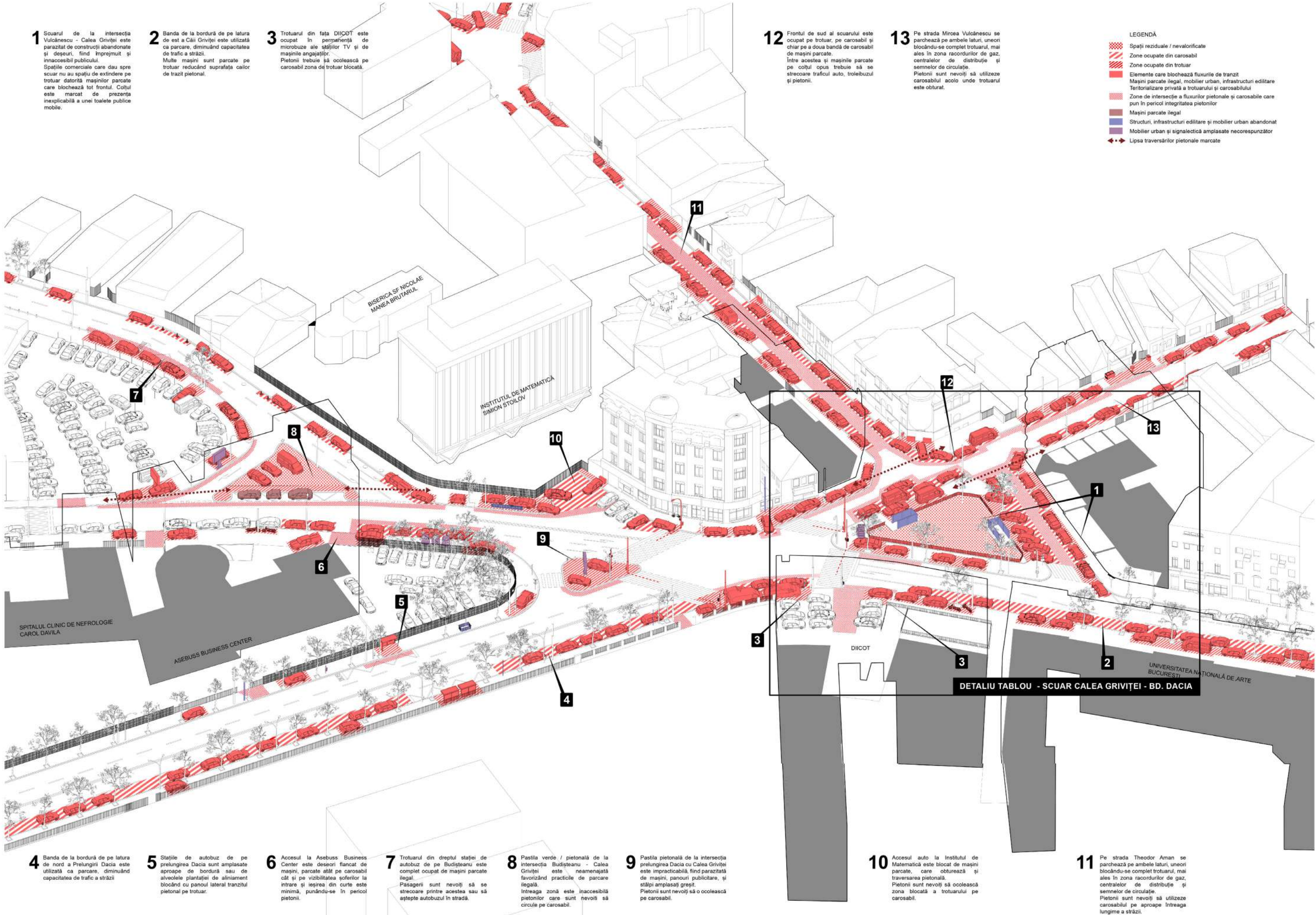
- ③ Încurajarea artei urbane ca modalitate de comunicare și educație în legătură cu principalele probleme ale zonei.
- ④ Extinderea trotuarelor prin recuperarea spațiului stradal nefolosit.
- ⑤ Protejarea colțurilor intersecțiilor.
- ⑥ Transformarea bretelelor secundare de circulație în spațiu pietonal și unificarea fronturilor comerciale cu pastilele pietonale.
- ⑦ Popularea spațiului public cu funcțiuni volante care se pot grefa pe structura de parcelar.

Rezultatul final este reconversia unei zone aproape inaccesibile din punct de vedere public, într-o piațetă urbană utilă pentru toți actorii urbani concentrați în zonă, unde nivelul metropolitan se îmbină cu cel local, sprijinind dezvoltarea afacerilor stradale și a comerțului de mici dimensiuni, atât de utile unei vieți de stradă efervescente.

Zonă proiect pilot – intersecție Bld. Dacia, str. Mircea Vulcănescu, Calea Griviței.

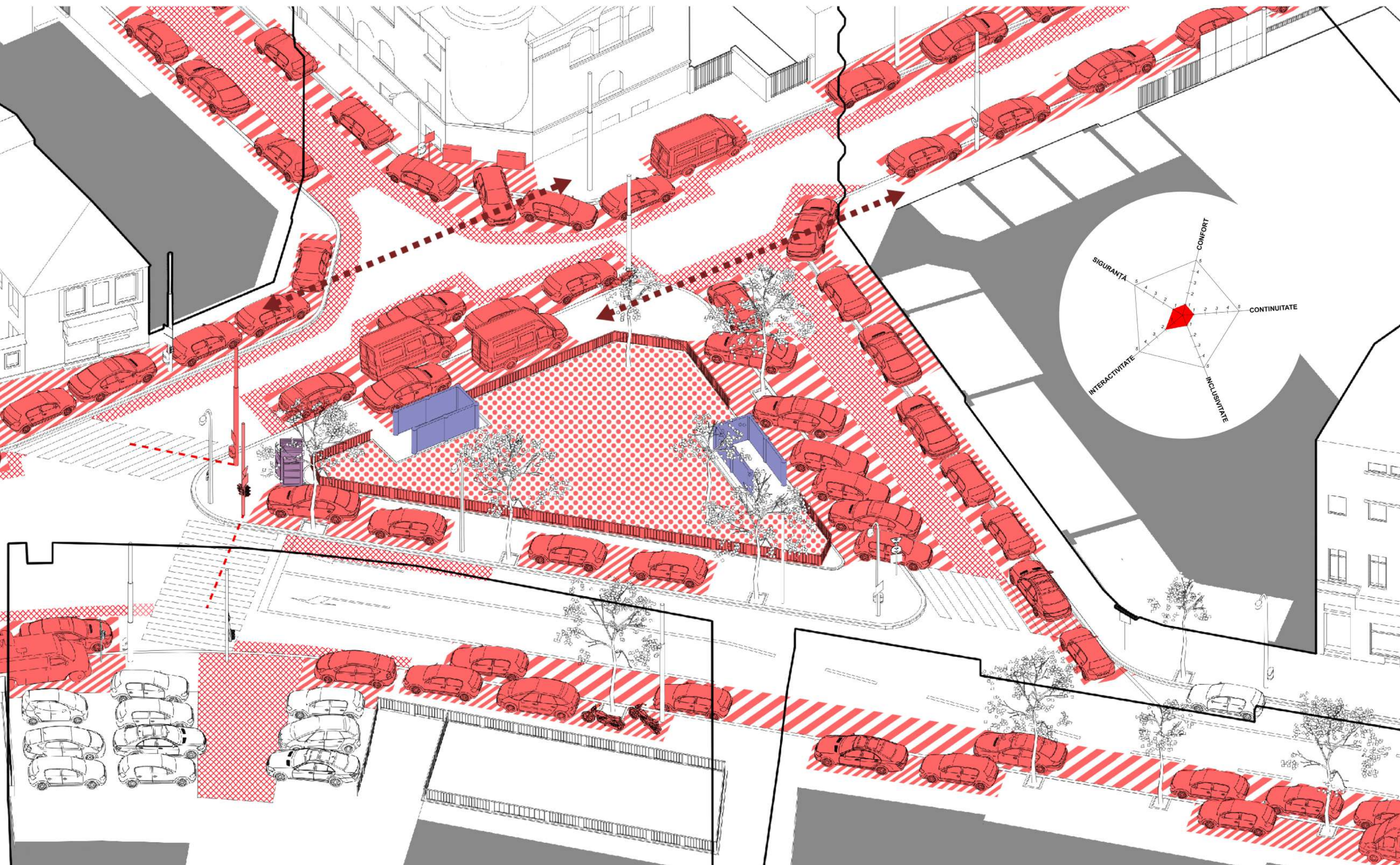
Redesenarea situației reale. Numărul și poziția mașinilor din desen se bazează pe observarea atentă a intersecției, timp de un an, în perioada 2018–2019.

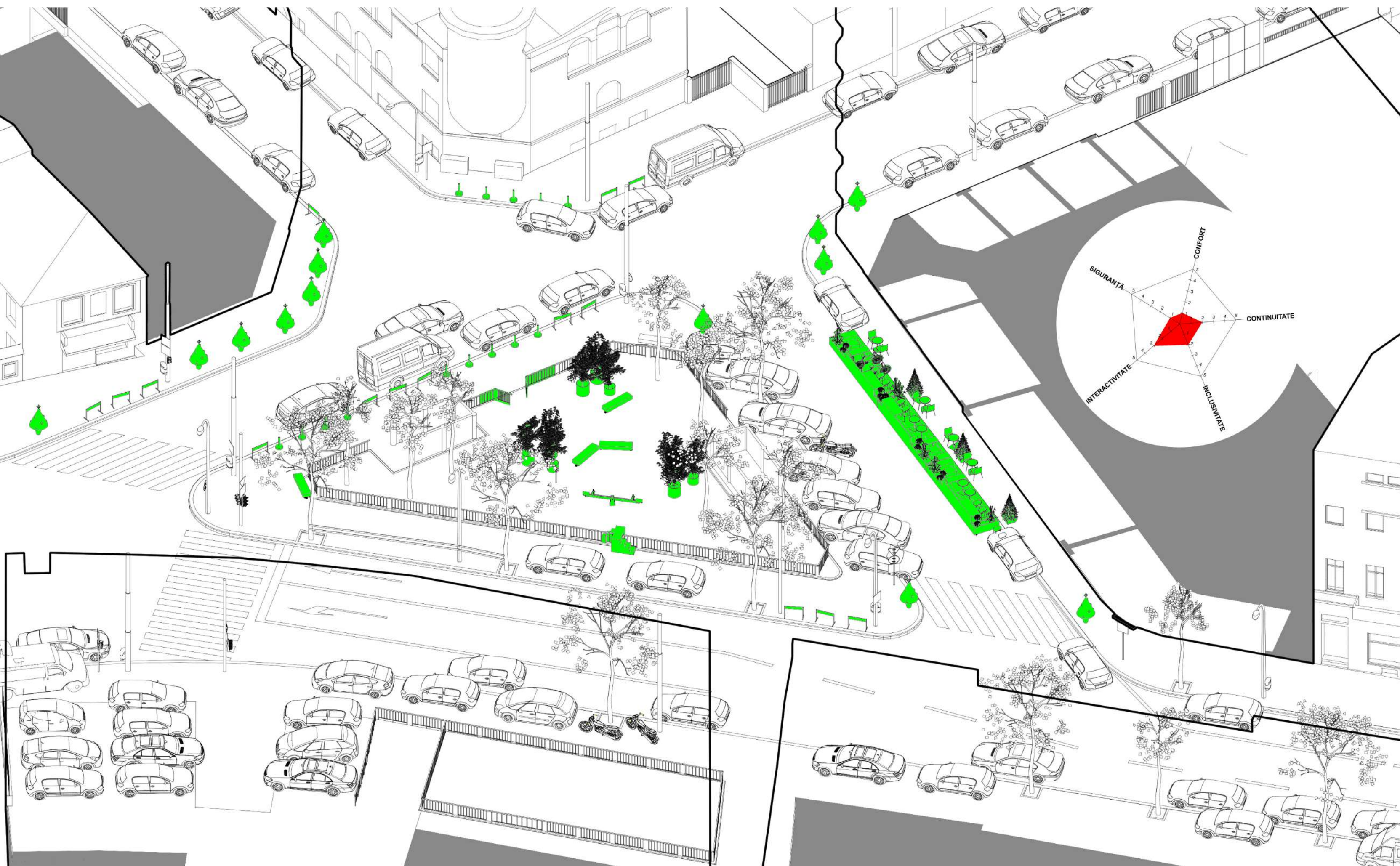


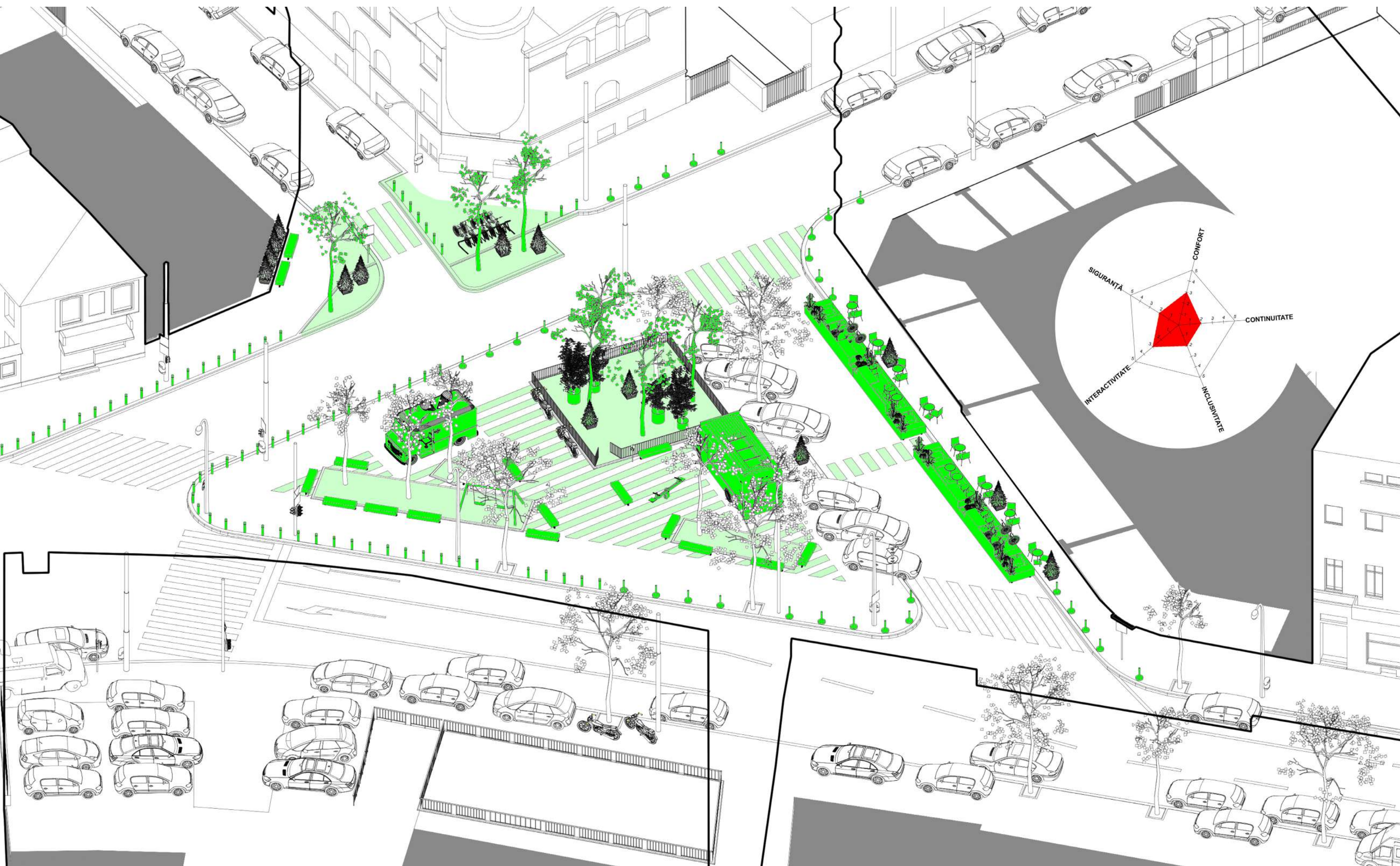


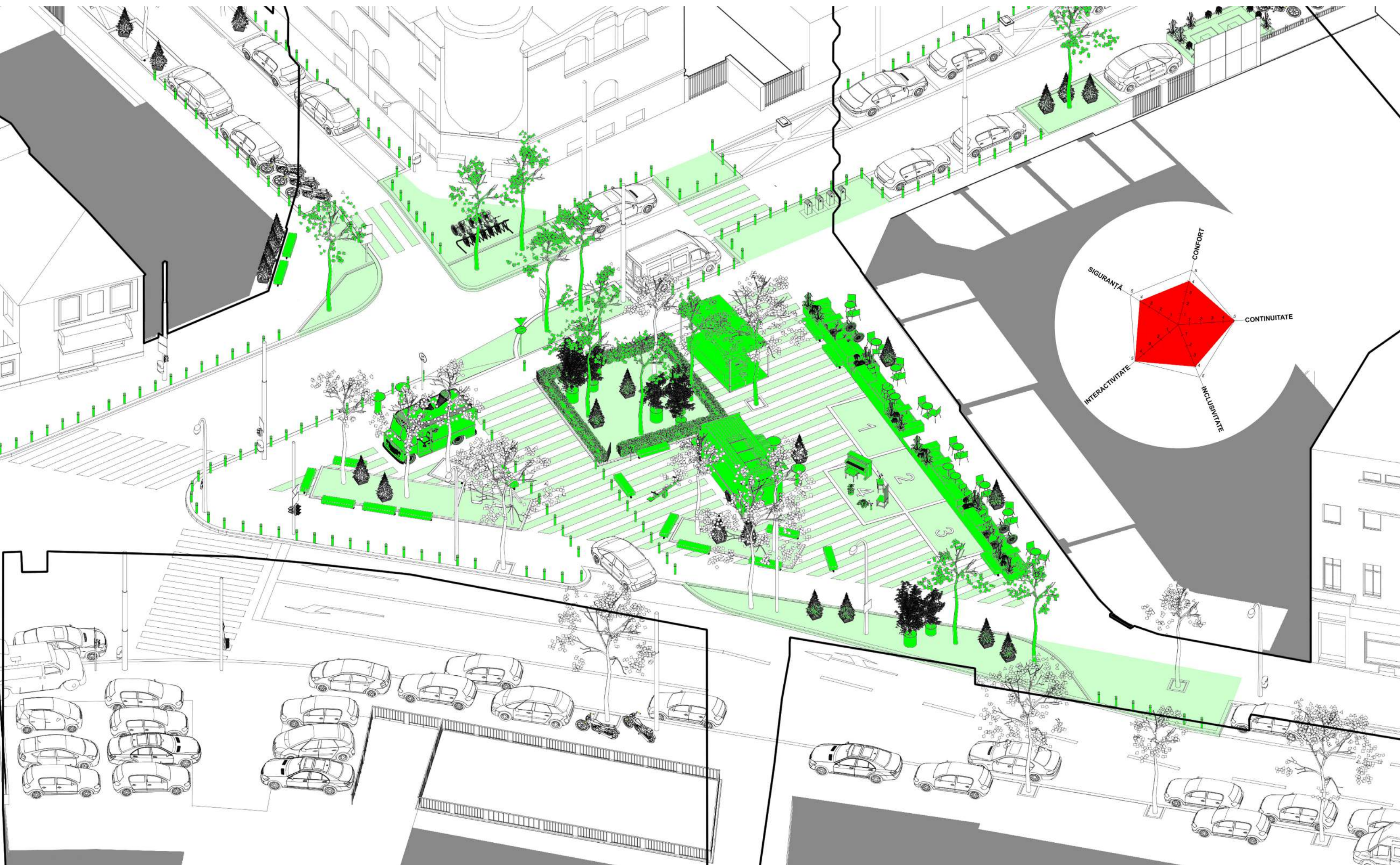
Propunere de amenajare

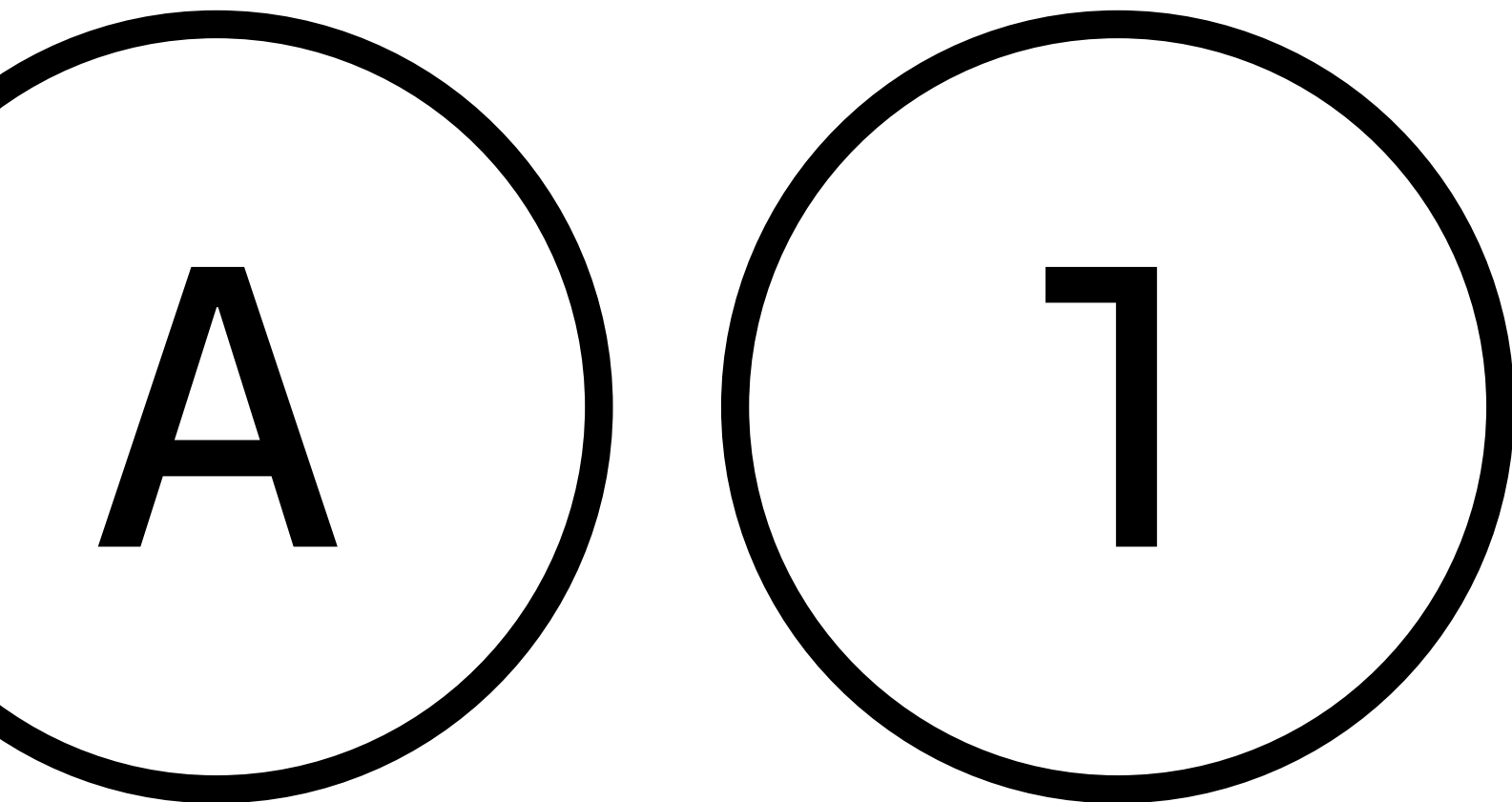
Identificare probleme și evaluarea zonei cu ajutorul instrumentului de benchmarking











① . ①

Perspectivă legislativă

① . ②

Administrativ – suprapunerea responsabilităților administrative la nivel de detaliu

① . ③

Proiectare – alte proiecte sau acțiuni cu efect asupra zonei de studiu

A 1 . 1

Perspectivă legislativă

ORDIN nr. 49 din 27.01.1998 (1998)

Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane. Ordinul conține prevederi pentru alcătuirea pofilelor transversale ale drumurilor, dimensiuni minime pentru proiectarea trotuarelor sau benzilor de circulație corelate cu cele trei tipuri de străzi magistrale, de legătură, colectoare, de folosință locală.

Anexă la HCGM 66/2006 (2008)

Regulament privind asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru lucrările de construcții și amenajări autorizate pe teritoriul Municipiului București. Regulamentul conține prevederi mai detaliate și norme pentru:

- Asigurarea numărului minim de locuri de parcare pentru noi construcții în Municipiul București
- Proiectarea prospectelor arterelor de circulații pentru o bună funcționare a infrastructurii stradale.

NP 27/1997 Normativ pentru proiectarea parcarilor (1997)

Normativul descrie normele minime/recomandabile pentru proiectarea parcarilor

R.A.O.U.G. 195/2002 (2006)

Regulamentul de aplicare a ordonanței de urgență 195/2002

Documentul conține prevederi legate de condițiile în care un autovehicul poate fi oprit, staționat sau parcat pe domeniul public (secțiunea 8, Opre, parcare, staționare)

HCGM 4/2008 (2008)

Documentul conține Strategia de parcare elaborată de SC INOCSA SA în colaborare cu casa de avocatură Țucă, Zbârcea și asociații și face referire la întocmirea unui Plan de acțiune în vederea implementării strategiei, cât și a unui cadru legal pentru gestionarea sistemului de parcare.

Prevederile Strategiei se referă la următoarele capitole importante:

- Analiza parcajelor pe stradă și în afara străzii
- Împărțirea pe categorii a zonelor pentru parcare
- Măsuri propuse pentru stabilirea tarifului
- Soluții pentru implementarea și folosirea terenurilor
- Aspecte privind implicarea sectorului privat

Noul cod rutier 2020 (2020)

Definește circumstanțele în care un vehicul poate opri, staționa, parca.

A 1 . 2

Administrativ - suprapunerea responsabilităților administrative la nivel de detaliu

Pentru a înțelege guvernanta străzii, am luat spre analiză un segment generic de stradă minoră, centrală, modelat liber pe exemplul Străzii Theodor Aman din interiorul zonei alese spre studiu, incluzând toate elementele sale recurente și organismul administrativ responsabil cu proiectarea, mentenanța și execuția lor. (fig. 87)

Spațiu carosabil	Administrația Străzilor (PMB)
Parcări trasate	Administrația Străzilor (PMB), Primării de sector pentru parcări rezidențiale
Trotuar	avizat de ADP (sector), Direcția Străzi, Pasaje, Poduri (PMB)
Bordură	avizat de ADP (sector), Direcția Străzi, Pasaje, Poduri (PMB)
Marcaj orizontal	avizat de ADP, Biroul Drumuri, semnalizare Rutieră (sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Marcaj vertical	avizat de ADP, Biroul Drumuri, semnalizare Rutieră (sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Limitatoare viteză	avizat de ADP (sector), AS (PMB), AMRSP(PMB)
Stâlp de iluminat	aparțin de patru entități diferite – Compania Municipală de Iluminat Public București, Telekom, STB, PMB
Iluminat public stradal	alimentat de E-Muntenia Distribuție
Stâlp linii transport public	aparțin de STB, alimentat de E-Muntenia Distribuție
Colectare ape pluviale	administrat de Apa Nova, concesiune de la PMB până în 2025
Canal de vizitare	administrat de Apa Nova, concesiune de la PMB până în 2025
Canal subteran pentru rețele de comunicații electronice	proiectat, construit, administrat și exploatat de NetCity
Bolarzi	mobilier stradal, avizat de ADP (sector), AS (PMB)
Coșuri de gunoi	mobilier stradal, aparțin de ADP, respectiv REBU/ operator salubritate
Panou afișaj publicitar	avizat de ADP (sector), Administrația Străzilor (PMB)
Cutie transformator electric	E-Muntenia Distribuție, avizat de ADP (sector), AS (PMB)
Cutie distribuție telefonie	Telekom, avizat de ADP (sector), AS (PMB)
Contoar de gaz	Distrigaz, acordul proprietarului, aviz MC (zone protejate)

Țevi de gaz	Distrigaz, aviz ISU, aviz MC (zone protejate), proiect firme instalații abilitate
Bănci	mobiliu stradal, avizat de ADP (sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Stații de transport public	STB, PMB
Pubele colectare selectivă	REBU/operator salubritate, PS
Parcare	ADP (sector), AMRSP (PMB)
Suport biciclete	mobiliu stradal, avizat de ADP (sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Arbori de aliniament	ADP (sector), ALPAB (PMB)
Jardinieri	mobiliu stradal, avizat de ADP (sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)

Acestor elemente care constituie infrastructura străzii, li se adaugă o gamă întreagă de obiecte sau acțiuni particulare, ce se grează spațialității existente prelungind abuziv spațiul privat în spațiul străzii: capre (incluzând aici tot vocabularul ce ține de blocarea sau rezervarea unui spațiu de parcare), panouri informative mobile, depozitare ilicită a gunoiului menajer/pubelelor personale, aparate de aer condiționat și scurgerile care depășesc limita proprietății, depozități de trotinete sau biciclete, parcuri nereglementate, de termen lung sau scurt, terase.

Peste acest concis vocabular de suprapuneri și delegări de responsabilități infrastructurale, adăugăm un filtru suplimentar: străzile cu transport public sunt sub autoritatea decizională și administrativă a PMB, iar celelalte sunt, în funcție de împărțirea geografică, sub autoritatea primăriilor de sector. Un grad suplimentar de dificultate în negociere apare astfel la limitele dintre jurisdicții inter-sectoriale și sectorial-municipale: continuitatea coerentă a actualizărilor, proiectelor, implementărilor și mentenanței, precum și adaptarea limitelor la contextul interstițial adiacent lor.

Distribuția responsabilităților pentru amenajarea și administrarea străzii

Administrație de sector PMB



- Panou de distribuție rețea Telekom/
Transformator E-Distribuție Muntenia
- E-Distribuție Muntenia, Compania Municipală de Iluminat Public
- Stâlp Telekom
- Direcția de trafic – Administrația străzilor
- Direcția de trafic – ADP Biroul de Drumuri
și semnalizare rutieră
- Privat nereglementat – saci de gunoi, panouri de
publicitate, europubele, capre, scurgeri aer condiționat,
organizare de șantier, cabine poartă etc.
- REBU/Compania de salubritate

- ADP (de sector) – mobilier urban
- Administrația Municipală de Reglementare a Serviciilor
Publice (AMRSP) – mobilier urban
- Apa Nova
- Compania Municipală de iluminat public
- Furnizor servicii publice pentru lucrări stradale avizate ADP,
operat prin administrația străzilor
- Echipamente publice achiziționate pentru lucrări de
întreținere și reparare ADP/AMRSP
- Net City – canal de telecomunicații/cabluri aeriene
care urmează să fie relocate în subteran

A 1 . 3

Proiectare—alte proiecte sau acțiuni cu efect asupra zonei de studiu

Atât PIDU (2011) cât și PMUD (2016) au o bază analitică puternică, formată din studii de trafic, accesibilitate, flux pe cele trei componente – transport public, transport personal, bicicliști, remarcând agresivitatea cu care strada, în general, este ocupată de parcări ilicite.

Strada este tratată în ambele studii ca instrument de trafic, ce capatează mișcarea, urmând catalogările clasice în funcție de importanța fluxului pe care îl conduce și arealul deservit. **Strada funcționează ca spațiu public doar în momentul în care fluxul pietonal este majoritar față de restul componentelor**, iar acest lucru **este condiționat** de introducerea de noi elemente: parcări reglementate, de dimensiuni mici și medii în zona centrală (PIDU), respectiv *park'n'ride* pe inelul median, și parcări de stradă reglementate (PMUD).

PIDU propune specific transformarea a 23 de străzi centrale existente în prioritar pietonale și ciclabile, pentru a crea un traseu buclă ce leagă atractorii de la nord și sud de Dâmbovița. *Se propune configurarea unei rețele integrate de circulație pietonală și pentru biciclete într-o zonă largă a centrului, care să reprezinte nu numai oportunități de circulație, ci și spații publice de calitate.* (fig. 88)

Propunerea se înscrie într-un efort de a crea spații reprezentative sau centralități, dar nu abordează structura minoră a orașului, respectiv străzile pe care se desfășoară viața de zi cu zi.

Întrebările ce reies de aici sunt: alegerea străzilor pe baza datelor de trafic și permeabilitate este suficientă, sau este necesară coborârea în sit pentru a analiza în detaliu, profesioniști și comunitate, fiecare stradă

în parte? Gestionarea ulterioară a traseului buclă va depinde de jurisdicția de sectoare, de administrația municipală sau va avea un coordonator separat? Cum se va racorda la rețeaua și contextul adiacent?

PMUD indică soluții teoretice pentru reorganizarea străzilor păstrând dimensiunile existente, dedicând parcare la bordură pe baza aceluiași reglementări, valabile pentru toate parcarile de stradă din București, pe diferite categorii – rezidenți, vizitatori, urgențe, livrări, utilizatori cu dizabilități¹⁴. Se notează diferențierea între *parcarile la locul de destinație și parcarile rezidențiale: prima este mai potrivită pentru politici restrictive de parcare, inclusiv mecanisme de taxare, în timp ce aceste aspecte devin problematice în cazul parcarilor rezidențiale*. Intenția are la bază eficientizarea utilizării spațiului rutier și diminuarea riscului de accidente.

Se oferă o grilă de taxare posibilă, cu incrementare a prețului pe măsură ce autoturismul este staționat pentru o durată mai lungă – o metodă de descurajare, până la restricționare: 1E/60 min, 1,75E/90 min, 2,75E/120 min, 4E/150 min. În prezent, pentru cele aproximativ 8.000 de locuri de parcare gestionate de Administrația Străzilor în București, s-a introdus o zonificare de taxare¹⁵ ce depășește grila prezentată mai sus. Nu avem date care să confirme previzionarea PMUD de descurajare a 15% dintre utilizatorii de transport personal odată introduse aceste tarife, întrucât disponibilitatea de parcare gratuită și nepenalizată pe domeniul și spațiul public al orașului este în continuare prezentă.

14

Anexa B3 – Transport rutier –
utilizarea eficientă a spațiului rutier.
Sistemul de gestionare a parcarilor
pe stradă în centrul orașului prezintă
ca obiectiv operațional reducerea
parcarilor pe stradă cu durată de
peste 3 ore cu 50%, creșterea
veniturilor din parcare cu 60% și
creșterea veniturilor din gestionarea
parcarilor cu 300%

15

[https://www.tpark.ro/blog/
parchezi-in-bucuresti-vezi-care-
sunt-zonele-in-care-se-aplica-noile-
tarife-majorate/](https://www.tpark.ro/blog/parchezi-in-bucuresti-vezi-care-sunt-zonele-in-care-se-aplica-noile-tarife-majorate/)

Pentru a testa cele patru tipuri de parcare propusă – parcare pe stradă, parcarile municipale, parcarile private pentru funcțiuni rezidențiale și/sau de afaceri și parcarile private deschise publicului general, se recomandă

un proiect pilot în centrul orașului, care să demonstreze instrumentul de politică și mijloc de dezvoltare a acceptării publice și politice a recomandărilor pentru toți cei trei utilizatori – rezidenți, vizitatori și navetiști.

Bugetul previzionat pentru implementarea sistemului de gestionare a parcarilor din centrul orașului, cuprins în inelul liniei de metrou M1, este de 1 milion de Euro.

Recomandările PMUD cuprind și *conferirea unui caracter real de bulevard marilor artere cu pondere crescută de spațiu alocată utilizatorilor nemotorizați, amenajărilor peisagistice și o ameliorată accesibilitate la TP.* (Anexa D6, buget estimat 10 milioane €). Totodată se menționează lipsurile majore de echipare a străzilor pentru accesibilitate generală (racorduri, marcaje extrudate, panouri informative, treceri sonorizate). Bugetul estimat pentru accesibilizarea străzilor centrale se limitează însă la 3 milioane de Euro. În plus, se menționează ca soluție la diminuarea poluării generate de trafic, introducerea vehiculelor electrice de livrare și utilitare, și a stațiilor de încărcare acumulatori – buget 500.000 €.¹⁶

Studiile de stradă sunt păstrate însă în linia teoreticului fără o metodologie de investigare și aplicare; PMUD se concentrează pe rețeaua de

16

B4. Transport rutier – Utilizarea eficientă a spațiului rutier.
Introducerea vehiculelor electrice de livrare și utilitare

metrou, tramvai rapid și autobuz rapid, diminuând importanța spațiului urban public: investițiile pentru refacerea și reconfigurarea străzilor în trasee cu prioritate pietonală și nemotorizată se limitează la 141 milioane de Euro.

Referințele legate de posibila transformare a străzilor în spații cu caracter prioritar pietonal și promotor al deplasărilor nemotorizate sunt colectate și ilustrate în două hărți: propunerile pentru Străzi și areale favorabile pentru pietoni/deplasări nemotorizate București 2020, și București 2030¹⁷. Remarcăm, suprapunând peste harta actuală a sensurilor unice¹⁸ implementate, că acestea din urmă ar fi un catalizator pentru reconfigurarea parcărilor, transformarea spațiului carosabil în *shared space*, extins la aproape întreaga arie centrală nord, și pietonizarea unor zone centrale cu atractori bine definiți deja (binomul parcurilor Icoanei – Ioanid, Palatul Regal – Sala Palatului, centrele istorice separate de Bulevardul Brătianu, Calea Victoriei prelungită ca traseu pietonal până la Parcul Carol). (fig. 88)

În 2017, se înființează autodeclaratul **Cartier Creativ**: umbrelă instituțională ce reunește antreprenoriatul tânăr din domeniile artelor performative, grafice, cinematografiei, arhitecturii, publicității, designului, magazine, show-room-uri, cafenele de specialitate, mici restaurante, universități. Inițiat de The Insitute¹⁹, Cartierul Creativ se concentrează între Calea Griviței și Bulevardul Dacia la nord, Buzești Berzei la vest, regina Elisabeta la sud și Calea Victoriei la est. (fig. 88). Din 2018 are ziar dedicat și evenimente organizate de punere în contact a diverselor zone și interese comune de dezvoltare a afacerilor locale, iar din 2019 se organizează festivalul Creative Quarter Design Festival. Printre referințele consultate în faza de documentare a Cartierului Creativ se numără Downtown Bucharest²⁰ – proiect din 2013 ce propunea revalorizarea zonei centrale a Bucureștiului prin amenajarea coerentă a vitrinelor de pe traseul Piața Romană – Grădina Icoanei – Piața Universității – Grădina Cișmigiu, cu elemente realizate de designerii locali.

17

Însoțite de *Raportul de Urbanism și Mobilitate*, autori conf. dr. arh. Mihaela Hermina Negulescu, prep. urb. Reinhold Staedler, capitolul 14.3. anexa 3.

18

În 2010 Search Corporation a realizat *Studiu privind identificarea și analiza posibilităților de introducere a sensurilor unice de circulație, a benzilor de rulare dedicate transportului public și de realizare de parcaje supraetajate în apropierea arterelor majore, pentru îmbunătățirea condițiilor de deplasare în zona centrală a municipiului București*, cit. PMUD pag 127 – din care s-au implementat parțial, până în prezent, străzi de importanță minoră.

19

<https://institute.ro/despre-noi>
[16.06.2020]

F 8B

PIDU (stânga), PMUD (centru), Cartierul Creativ
(dreapta)



Cartierul Creativ poate fi considerat un instrument integrat de planificare și dezvoltare. Avantajul instrumentului este flexibilitatea lui – de la an la an se fac schimbări și îmbunătățiri într-un proces de tranziție care tinde spre ideea unui mediu urban armonios, de scară mică și bazat pe o viață de stradă bogată. Un aspect important al acestui proiect este folosirea comunicării ca instrument de design urban. Cartierul Creativ nu este un set de politici sau reguli, ci un sistem deschis la care se poate adera. Existența acestei platforme de comunicare în zonă este un avantaj major pentru orice inițiativă de transformare, mai ales a spațiului public.

Suprapunând propunerile de trasee și spații publice îmbunătățite din PIDU, traseele prioritar pietonale, zonele de *shared space* și cele prioritar pietonale și ale deplasărilor nemotorizate din PMUD pentru București 2030, conturul Cartierului Creativ, și situația sensurilor unice implementate, Figura 88, cu detaliu în Figura 89, observăm următoarele:

- Partea de nord-vest a centrului orașului prezintă o configurație optimă pentru o amplă zonă de *shared space*, traversată de străzi cu prioritate pietonală, și, mai ales, are o dinamică de atractori morfologici (parcurile Cișmigiu, Cazzavillan, Atheneului Român, Piața Revoluției – George Enescu) și funcționali (membrii Cartierului Creativ) cu potențial de creștere, valorificare și interconectare.

20

Downtown Bucharest, proiect inițiat de DC Communication și Molecule F, „În viziunea noastră, Downtown Bucharest este un proiect de zonificare și un motor de dezvoltare economică și socială a părții centrale delimitată de cele două mari piețe, Romană și Universitate, și de cele mai stilate grădini din centrul capitalei, Grădina Icoanei și Cișmigiu. Downtown poate deveni un brand al orașului, un spațiu reper pentru locuitori și, totodată, un traseu care să-i îndrume pe turiști să descopere oferta de shopping, cultura, arta, servicii de calitate din această parte din centrul Bucureștiului”

<https://www.molecule-f.com/blog/blog/s-a-lansat-downtown-bucharest/>

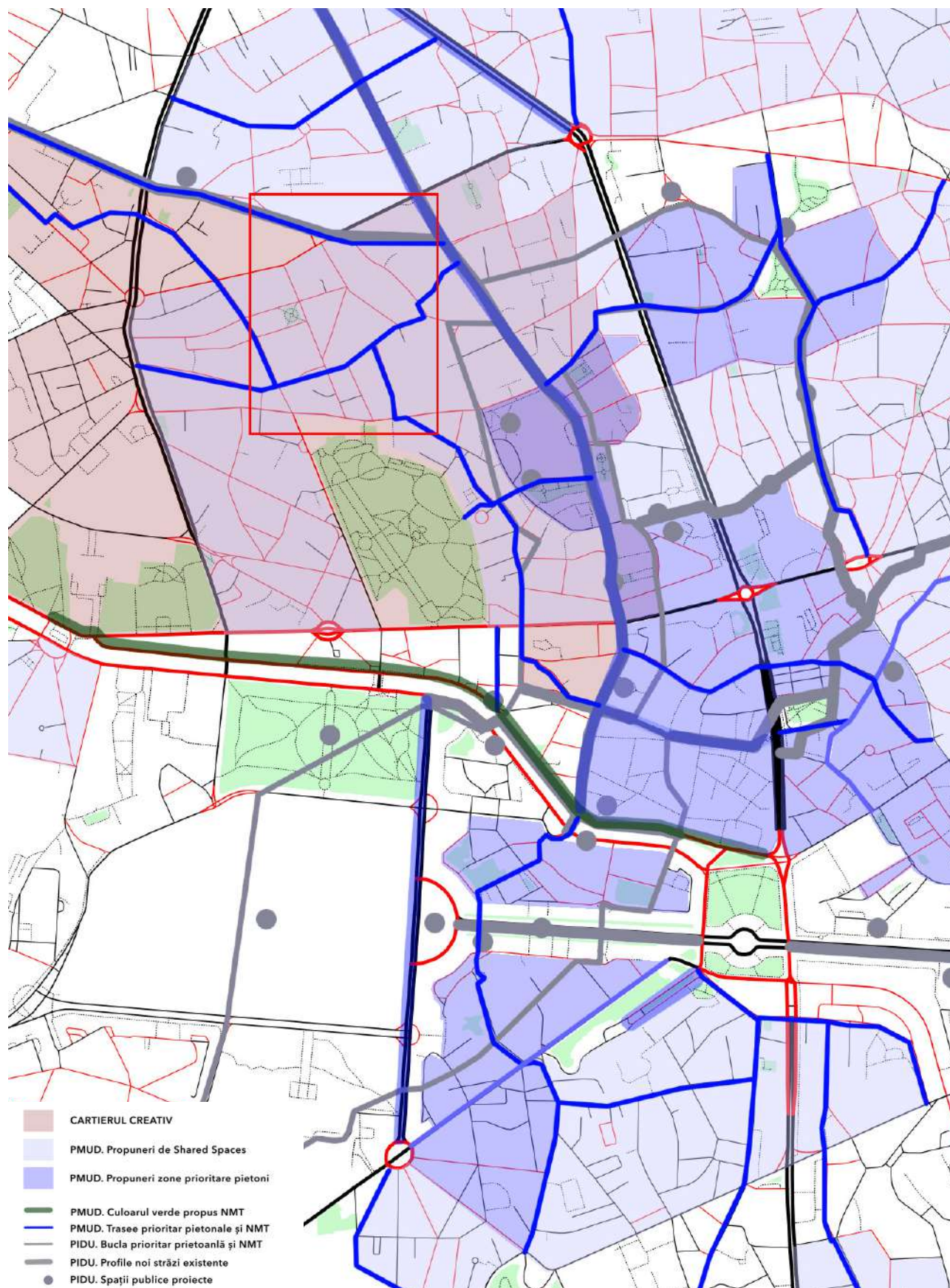
- În prezent, polarizarea către Calea Victoriei este evidentă: proiectul PMUD, care ar fi integrat Buzești Berzei în bucla turistică și lucrativă prin linia centrală de transport public rapid, revitalizarea arealului Gării de Nord ca poartă de intrare în centrul orașului, situația suspendată a Halei Matache, nu au fost dezvoltate aplicat. Acupunctura realizată până în prezent prin introducerea The Mark, Mercato Comunale, polul sanitar Sanador și inițiativele individuale ale Cartierului Creativ creează premisele unui nou Central Business District, însă, pe cont propriu și lipsită de un instrument dedicat creării unei rețele de spații stradale publice, evoluția în acest sens va necesita timp mai îndelungat și un grad de atractivitate redus la destinația funcțională.
- Excepție făcând Cartierul Creativ, dintre proiectele propuse de PIDU și PMUD s-a realizat reconfigurarea profilului Căii Victoriei, care a primit spații mai ample pentru tranzit pietonal și pistă omologată pentru bicicliști.

Printre cele mai puțin conștientizate transformări urbane ale Bucureștiului sunt însă schimbările succesive ale străzilor minore cu sens dublu în străzi cu sens unic.

Implementarea sensului unic a avut ca efect posibilitatea, parțial reglementată și rapid adoptată comportamental, parcurii la bordură, reducerea vitezei de trafic auto, dar și ocuparea abuzivă cu mașini staționate a spațiilor de siguranță prevăzute anterior pentru virajele la stânga și desființate prin noile direcții de parcurgere.

- În condițiile contextului crizei ecologice, economice și, mai nou, sanitare, Uniunea Europeană a demarat în 2019 strategia pentru o economie sustenabilă și incluzivă, European Green Deal. Principiile acesteia vor trebui incluse pentru transformarea orașului într-un mediu și suport mai puțin dependent de autoturisme pe bază de carburanți fosili, în care mașinile, străzile, stațiile, parcarile vor căpăta valențe tehnologice, urbane, sociale, culturale și economice diferite. Care ne sunt astfel posibilele resurse spațiale prezente?

Sinteza planurilor și proiectelor propuse în apropierea zonei de studiu



Plan Nolli al zonei de studiu cu indicarea sensurilor unice

Implementarea treptată de sensuri unice în zona centrală, pe aproape toate străzile, a fost una din cele mai mari transformări urbane la nivel de spațiu public din oraș, dar care a trecut complet neobservată în dezbaterile publice despre spațiul public.



		Pagina
1	Distribuția responsabilităților pentru amenajarea și administrarea străzii	18
2	Shared space avant la lettre, București Piața George Enescu 1941, fotografie Willy Pragher	29
3	Rețeaua străzilor minore în zona de studiu (1)	34
4	Rețeaua străzilor minore în zona de studiu (2)	35
5	Imagine din satelit a zonei de studiu	36
6	Ierarhia străzilor de tranzit	40
7	Guy Debord, The Naked City (1957)	43
8	Georges Braque, Om cu chitară, 1911	50
9	Model – strada „normală”	51
10	Model – Realitatea unei străzi din București	52
11	Model - experiența curentă a unei deplasări pietonale	53
12	Rudimentele unui parcelar stradal	54
13	Metalimbaj stradal	55
14	Model – practici curente în utilizarea străzii	56
15	Nuova Topografia di Roma, Giovanni Battista Nolli, 1748 – detaliu	58

		Pagina
16	Schiță – dimensiunea de expunere a hărții Nolli (sugestie grafică a gradului de detaliu a hărții)	60
17	Plan Nolli al întregii zone de studiu	61
18	Figură 25 Detaliu 1 – Intersecția Bld. Dacia, Calea Griviței, Str. Mircea Vulcănescu	63
19	Detaliu 2 – Intersecție Calea Griviței, Str. Gen. C. Budișteanu	64
20	Detaliu 3 – Intersecție străzile Pictor Th. Aman, Transilvania, Dona	65
21	Detaliu 4 – Parcul Cazzavillan	66
22	Detaliu 5 – Intersecție Str. Gen. M. Berthelot și Str. Luigi Cazzavilan – umplerea cu parcări a spațiului nefolosit pentru tranzit	67
23	Detaliu 5 – Intersecție Str. Stirbei cu Str. L. Cazzavillan – ocuparea spațiului nefolosit pentru tranzit	68
24	Situație mașini parcate (legal/ilegal)	71
25	Număr de mașini parcate legal în spațiul public	72
26	Număr de mașini parcate ilegal în spațiul public	73
27	Număr de mașini parcate abuziv în spațiul public	74
28	Număr de mașini parcate neregulamentară în spațiul public	75
29	Număr de mașini parcate regulamentară, gratis	76
30	Număr de mașini parcate regulamentară, cu plată	77

		Pagina
31	Număr de mașini parcate regulamentar cu abonament la ADP (instituții, persoane cu dizabilități, ...)	78
32	Număr de mașini parcate gratis pe teren privat nereglementat	79
33	Număr de mașini parcate în parcare cu plată pe teren privat	80
34	Diagramă comparativă I (ilegal, legal, privat)	81
35	Diagramă comparativă II	82
36	Stada Pictor Theodor Aman. Comparatie, cu și fără mașini parcate	86
37	Stada G. Berthelot, nivelul străzii (sus), imagine satelitară (jos). Al treilea spațiu (roșu)	89
38	Model. Al treilea spațiu existent	90
39	Al treilea spațiu – reprezentarea la nivelul întregii zone de studiu.	91
40	Detaliu de ocupare a domeniului public. Intersecția Căii Griviței cu Str. Gen. C. Budișteanu, Str. Th. Aman cu Str. Transilvaniei și Str. Dona, Str. L. Cazzavillan cu Str. Gen. H.M. Berthelot, Str. Știrbei cu Str. L. Cazzavillan	92
41	Raport spațiu public neocupat (alb), al treilea spațiu (roșu)	93
42	Al treilea spațiu – diagramă a relației dintre parcelarul stradal (jos), meniul de intervenții (dr. sus) și instrumentul digital de evaluare și gestiune (st. sus)	98
43	Principii de formalizare pentru al treilea spațiu și introducerea parcelarului stradal	101
44	Principii de formalizare pentru al treilea spațiu și introducerea parcelarului stradal	102
45	Principii de formalizare pentru al treilea spațiu și introducerea parcelarului stradal	103

		Pagina
46	Posibilități de modelare a parcellarului stradal, pornind de la elemente fixe	104
47	Descrierea celor trei 4 principii de bază pentru realizarea parcellarului stradal	105
48	Exemplu – aplicarea regulilor de parcelare în teren.	106
49	Conectarea parcellarului stradal la un instrument digital de gestiune	107
50	Model conceptual al unei situații echilibrate a străzii	108
51	Introducerea parcellarului stradal la nivelul întregii zone de studiu	109
52	Detalii parcellar stradal – exemple de rezolvări ale intersecțiilor	111
53	Detalii parcellar stradal – exemple de rezolvări în lungul străzii	112
54	Detaliu fundătură și intersecție majoră	113
55	Propunere concurs	115
56	Propunere concurs	116
57	Propunere concurs	117
58	Propunere concurs	118
59	Propunere concurs	119
60	Propunere concurs	120

		Pagina
61	Propunere concurs	121
62	Reorganizarea spațiului stradal din zona de studiu, conform regulilor parcelarului	122
63	Număr de parcele per tip	123
64	Calitățile tipologice ale fiecărui tip de parcelă	124
65	Număr de locuri de parcare înainte și după introducerea parcelarului	125
66	Capacitatea de parcare regulamentară obținută prin reorganizarea celui de-al treilea spațiu	126
67	Inventarierea rezervelor de teren unde pot fi organizate parcuri private	127
68	Exemple de extindere a trotuarului pe zone carosabile nefolosite	133
69	Hartă shared space pe zona de studiu	135
70	Introducerea utilizării diferențiate a străzii pe momente ale zilei sau săptămânii	136
71	Reglementarea străzilor minore ca spații de tranzit cu viteză redusă	137
72	Încurajarea intervențiilor private, neoficiale dar care vizează binele public	138
73	Parklet – excavarea spațiului al treilea existent	139
74	Parklet, Philadelphia, USA	140
75	Parklet, Charlotte USA, parklet Stockholm, Suedia	141

	Pagina
76	Diagramă de prezentare a instrumentului de evaluare a străzilor (benchmarking)
77	Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – eliminarea parcărilor abuzive
78	Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – propuneri de parklet și încurajarea comerțului stradal
79	Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – recuperarea trotuarelor blocate
80	Etapizarea scăderii numărului de locuri de parcare – lărgiri ale trotuarelor, recuperarea spațiilor verzi, reactivarea unor zone de piațetă, implementarea parțială a noului regulament de parcelar stradal
81	Prezentare zonă proiect pilot
82	Zonă pilot – disfuncții în utilizarea spațiului public
83	Propunere de amenajare – identificare probleme și evaluarea zonei cu ajutorul instrumentului de benchmarking
84	Tablou detaliu – Intervenție pe termen scurt a-la-long
85	Tablou detaliu – Intervenție pe termen scurt
86	Tablou detaliu – Propunere pe termen mediu
87	Distribuția responsabilităților pentru amenajarea și administrarea străzii
88	PIDU (stânga), PMUD (centru), Cartierul Crativ (dreapta)
89	Sinteza planurilor și proiectelor propuse în apropierea zonei de studiu
90	Plan Nolli al zonei de studiu cu indicarea sensurilor unice

București. Structura Minoră.

Autori

Arh. Irina Belenyi

Arh. Maria Duda

Urb. Caterina Roșca

Arh. Alexandru Belenyi

Arh. Urb. Matei Bogoescu

Design editorial

Radu Manelici

Andrei Grosu

Vorsatz

Florin Pantilimon

Streets of Bucharest