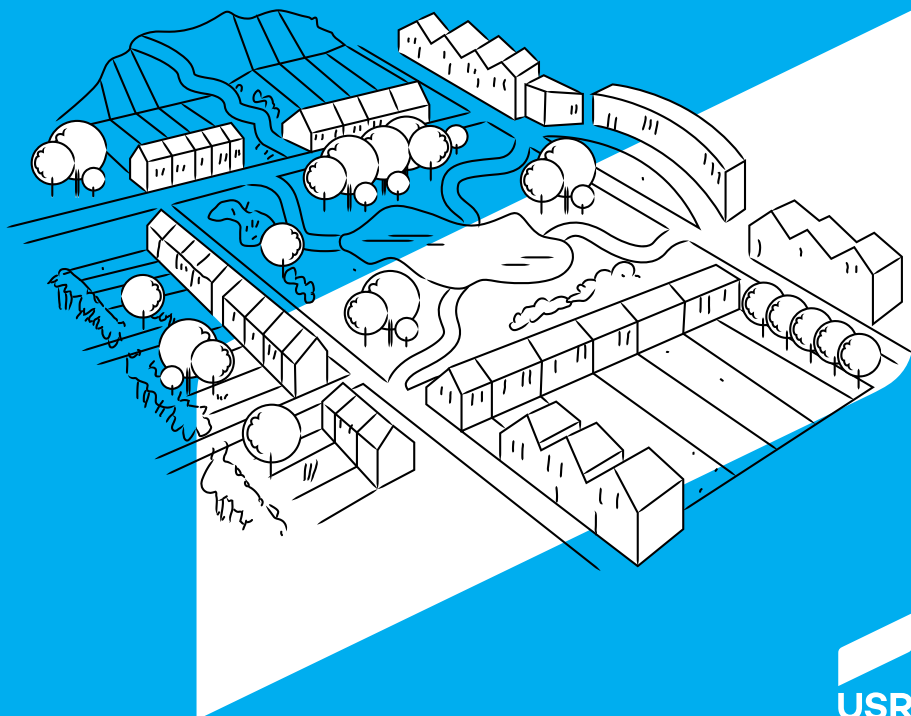


Urbanismul pe înțelesul tuturor



Urbanismul pe înțelesul tuturor

Concept și texte: Raluca Munteanu
Design grafic și DTP: Mona Petre
Ilustrații: Sînziana Macaveiu, Mona Petre
Fotografii: Raluca Munteanu, Andrei Mărgulescu

© USR București 2019



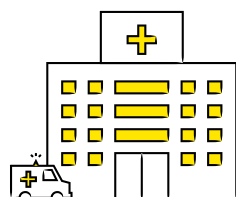
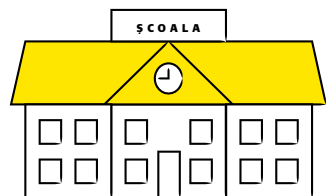
„Încerc prin acest scurt ghid să explic câteva concepte de bază și câteva principii elementare de urbanism.

Scopul este să ofer celor interesați un bagaj de cunoștințe pe care să le poată utiliza în viața de zi cu zi. Cei care vor citi acest ghid vor ști la ce se referă acronimele atât de des întâlnite în acest domeniu (POT, CUT, PUG, PUZ, PUD etc.), vor putea să înțeleagă mai ușor impactul unor proiecte imobiliare sau urbanistice și vor ști să-și apere mai bine drepturile și orașul în care trăiesc.

Urbanismul nu este doar pentru inițiați. Sau, ca să parafrzez o butadă celebră, urbanismul este mult prea important pentru a fi lăsat doar pe mâna primarilor. Așa că vă sfătuiesc să parcurgeți cu atenție paginile următoare, să vă informați despre orice proiect care vă afectează cartierul, să-l analizați cu ajutorul instrumentelor puse la dispoziție prin acest ghid și să vă cereți dreptul legal de a participa la deciziile care se iau în orașul vostru. Ei mizează pe faptul că oamenii nu au cunoștințe de urbanism. Arătați-le că se înșală!”

Roxana Wring
Președinte USR București
roxana.wring@usr.ro

Cuprins



Capitolul I. Orașul	6
Elemente de bază	8
a. Construcțiile	8
b. Terenul	10
c. Strada	15
d. Spațiul public	24
e. Spațiul verde	26
Elemente complexe	28
a. Cartierul	28
b. Țesutul urban	30
c. Infrastructura	32
d. Peisajul	34
Capitolul II. Planificarea urbană	36
Principii	36
Ce înseamnă interesul public	44
Ce înseamnă dezvoltarea urbană	44
Ce înseamnă oportunitatea	45
Rolul administrației	46
Despre planurile de urbanism	47
Bibliografie	50

Capitolul I. Orașul

Orașul este un loc amenajat și transformat de oameni pentru a locui în comunitate, care asigură siguranță, confort, sănătate. Este în permanentă transformare, negociere și adaptare la nevoile comunității.

Planificarea urbană, urbanismul, este în primul rând **despre oameni**. Este **o viziune despre viitor** în care comunitatea decide cum va arăta și va funcționa orașul: cum vor arăta străzile, clădirile, câți copaci noi vor fi plantați, ce fel de activități vor fi în oraș, câtă poluare se va crea / cum se va reduce poluarea, cum se deplasează oamenii în oraș sau din și către alte orașe/zona etc.



Ca să înțelegem orașul trebuie să începem cu părțile componente care îl alcătuiesc.

Elemente de bază:

- a. Construcțiile
- b. Terenul sau lotul
- c. Strada
- d. Spațiul public
- e. Spațiul verde

Elemente complexe:

- a. Cartierul
- b. Țesutul urban
- c. Infrastructura
- d. Peisajul



1. Vedere aeriană cu centrul Bucureștiului.
2. Strada D. I. Mendeleev, București.
3. Piața Obor, București.

Elemente de bază

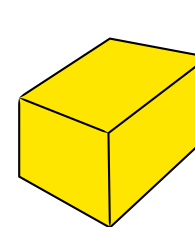
a. Construcțiile

Construcțiile variază ca formă, volum, așezare pe teren etc. Principala discuție în planurile de urbanism este despre volumul clădirii nou propuse: e prea „mare”, „umbrește vecinii” etc.

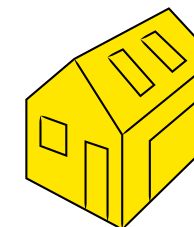
Clădirile sunt din perioade diferite și sunt principalul element care definește caracterul unui oraș, care păstrează istoria orașului și a comunității, ba chiar a regiunii, țării etc. Acesta este cazul clădirilor reprezentative precum Palatul Regal, Ateneul Român din București sau catedrala Notre Dame din Paris.



Într-un plan de urbanism, sunt importante următoarele caracteristici: **volumul, funcțiunea și așezarea pe teren**. Cu toate acestea, un plan de urbanism poate reglementa foarte precis și aspectul unei clădiri, enumerând concret caracteristicile estetice pe care noile clădiri trebuie să le respecte.



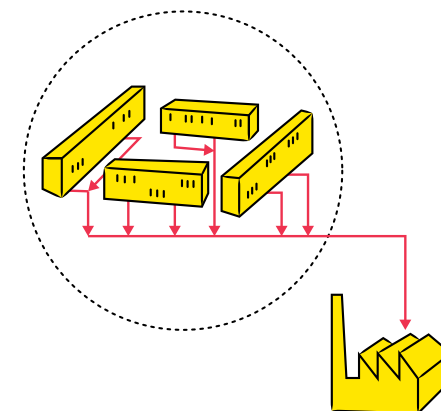
Volum simplu



Volum cu acoperiș cu pantă fixă, cu fațade cu proporție plin-gol stabilită

Activitățile pe care le adăpostesc clădirile sunt foarte importante pentru viața orașului. Contează cum se învecinează diferite funcțiuni, densitatea lor, deoarece pot genera calitate sau, dimpotrivă, disconfort pentru locuitori. Funcțiunile se pot schimba în timp. Un plan de urbanism stabilește grupări de funcțiuni compatibile pentru zone din oraș, stabilind și incompatibilitățile. De exemplu, într-o zonă de locuințe nu se recomandă activități poluante sau generatoare de zgomot.

În anii '50-'90, se practica o separare totală a funcțiilor, care s-a dovedit greșită și nesustenabilă pentru oraș. S-au creat „cartiere dormitor” (zone doar de locuințe), platforme industriale (zone cu activitate exclusivă în timpul zilei), ceea ce a creat fluxuri importante de deplasare a populației. În prezent, se recomandă un mixt de funcțiuni compatibile.



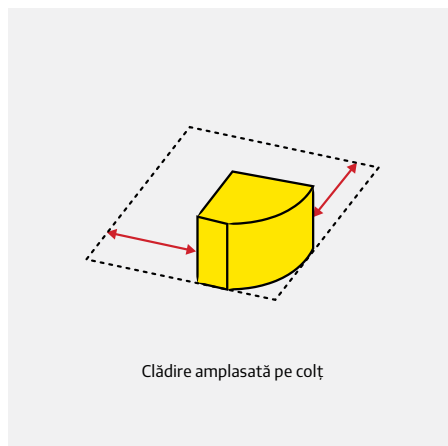
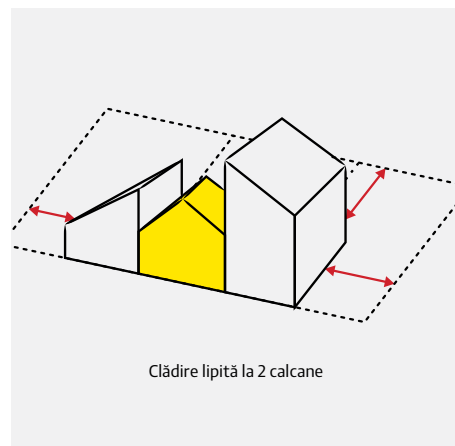
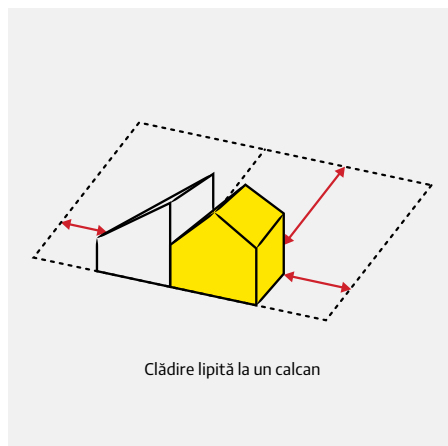
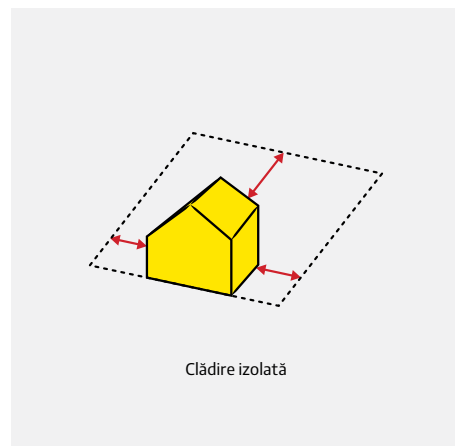
Pagina alăturată:

1. Palatul Regal, București.
2. Ateneul Român, București.

Fluxuri între cartierele dormitor și platformele industriale

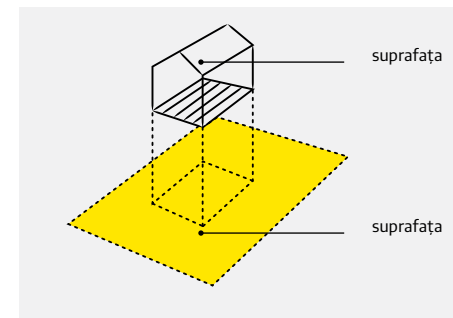
b. Terenul

Terenurile (sau loturile) pe care construim au dimensiuni, orientări și poziții diverse în cadrul orașului. Natura solului și denivelările sunt alte caracteristici importante pentru construcții. Planificarea urbană stabilește **cât**, **cum** și **ce** se poate construi pe un teren în funcție de dimensiunea lotului, poziția în cadrul orașului și vecinătățile terenului.

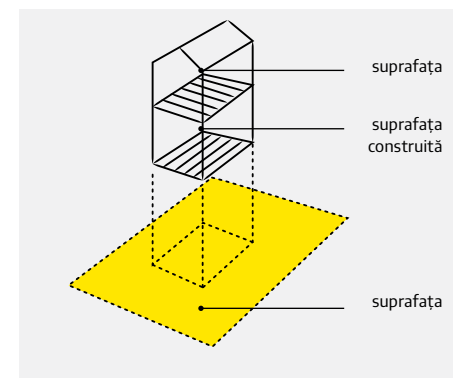


Limitele cantitative (**cât**) sunt stabilite prin următorii indicatori: procentul de ocupare a terenului (P.O.T.), coeficientul de utilizare a terenului (C.U.T.) și înălțimea maximă. Cu ajutorul lor se determină volumul maxim în care o construcție se poate încadra.

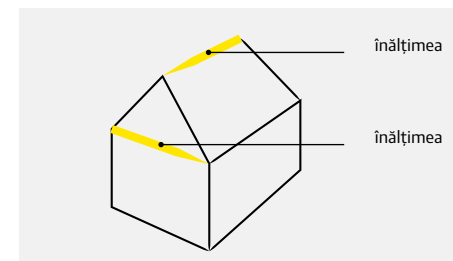
Procentul de ocupare a terenului (P.O.T.) reprezintă ce procent din teren poate ocupa amprenta casei (proiecția clădirii pe teren).



Coeficientul de ocupare a terenului (C.U.T.) reprezintă suprafața tuturor nivelurilor raportată la suprafața terenului. Legea exclude suprafețele subterane din suprafața totală, doar dacă au funcțiuni tehnice sau parcaje. Acest coeficient, corelat cu P.O.T.-ul, determină numărul de niveluri ale clădirii.



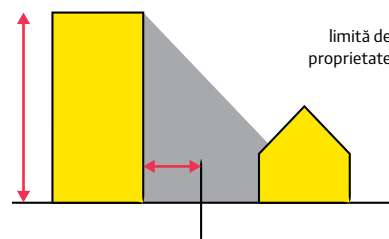
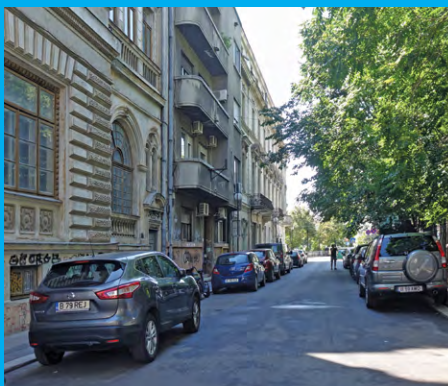
Înălțimea maximă stabilește exact volumul, deoarece înălțimea nivelurilor poate fi diferită, dar și forma acoperișului. În cazul acoperișurilor în pantă se discută de înălțimea la cornișă.



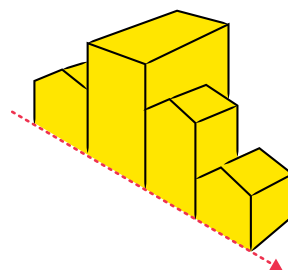
Exemplu: Pe un teren de 500m², regulamentul de urbanism stabilește un P.O.T. de 60%, un C.U.T. de 1,8 și înălțimea maximă 11 m. Asta înseamnă că se poate construi o clădire cu 300m² amprentă la sol (60% din suprafața terenului) și 900m² suprafață totală, adică 3 niveluri (=parter+2 etaje).

Cum construim pe teren este de asemenea foarte important. Așezarea clădirilor față de stradă și față de vecini este stabilită de planificarea urbană. Distanța față de vecini (retragere este termenul utilizat în planificarea urbană) stabilește un echilibru între vecinătăți, protejând dreptul la lumină naturală, la intimitate al tuturor.

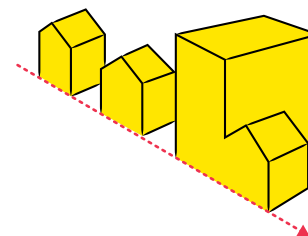
Amplasarea clădirilor în relație cu strada (în limbajul de specialitate se cheamă aliniament stradal) determină caracterul străzii.



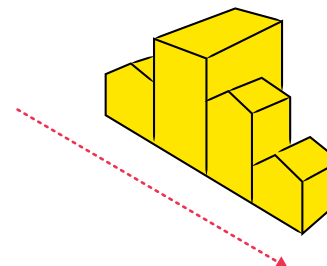
Umbră între vecini
în funcție de distanță și înălțime



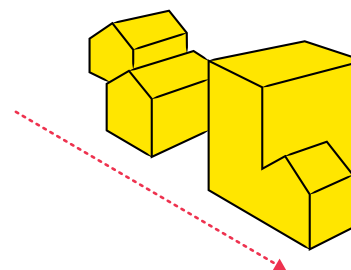
Așezare pe limita de proprietate
cu front continuu



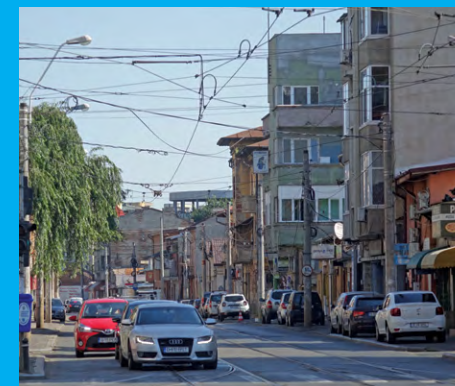
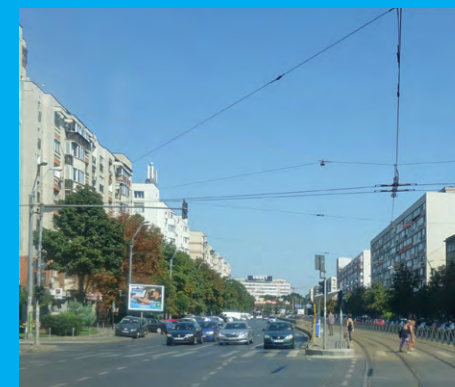
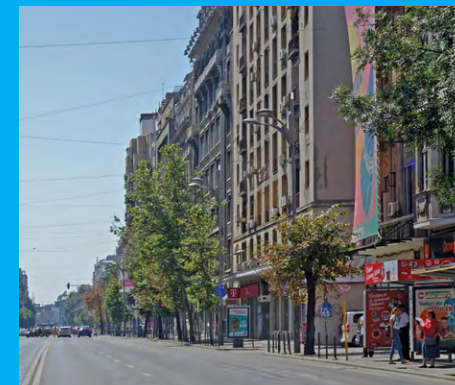
Așezare pe limită de proprietate
cu front discontinuu



Așezare retrasă de la limita de proprietate
cu front continuu

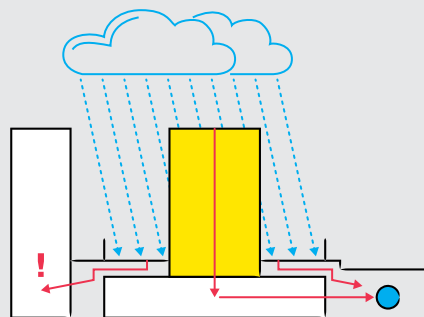


Așezare retrasă de la limita de proprietate
cu front discontinuu

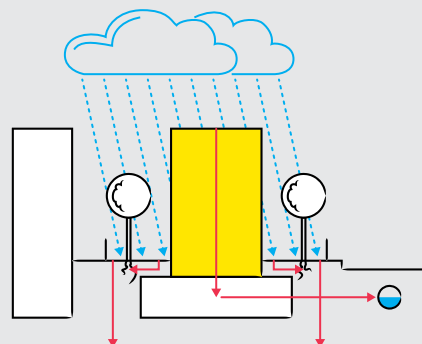


Un plan de urbanism stabilește și modul de folosire a terenului, atât funcțiunea clădirii, cât și modul de organizare a terenului neocupat de clădire (acces și parări auto, spațiu verde, zonă pentru depozitare deșeuri menajere etc.).

Amenajările din jurul clădirilor sunt vitale pentru calitatea investiției și confortul folosirii acesteia. A reduce amenajările doar la locurile de parcare este neprofesionist și denotă lipsă de viziune și lipsă de respect pentru oameni. A folosi terenul neconstruit pentru gararea mașinilor exclude utilizarea acestuia de către oameni. În fața nevoilor acute de a reduce poluarea și impactul asupra mediului, terenurile urbane trebuie folosite pentru a crește suprafețele plantate și a diversifica activitățile umane.



În cazul în care se construiește subsol continuu, apa de ploaie încarcă canalizarea publică și afectează terenurile învecinate



Cu mai mult de 40% teren neconstruit apa se infiltrează în teren și folosește la creșterea vegetației și a copacilor

Atenție: este greșită interpretarea foarte freventă că spațiile verzi amenajate peste subsoluri folosite ca parcaje auto sunt considerate spații verzi! Spațiile plantate trebuie să aibă condiții decente pentru creșterea arborilor și a vegetației.

c. Strada

Străzile formează rețeaua care leagă terenurile și clădirile și asigură funcționarea orașului.

Zonele istorice ale orașelor, în mare parte, sunt cu străzi apărute în mod organic, sinuoase și cu lățimi diferite.



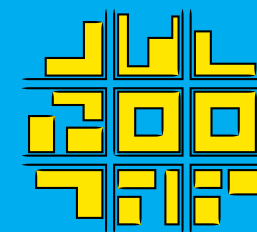
Străzi cu trasee sinuoase

În timp au fost făcute corecții care au încercat să uniformizeze lățimile și să facă parcursul mai comod (ex. Calea Victoriei). Unele intervenții urbane au creat străzi noi, drepte sau au lărgit străzi existente: bulevardul Elisabeta-Carol, bulevardul Nicolae Bălcescu-Magheru, bulevardul Victoria Socialismului (rebotezat Unirii), străzile Berzei-Buzești.



Hala Matache înainte de demolare, București, 2012

Pentru zonele noi de extindere a orașului se folosesc străzile perpendiculare („în șah”), deoarece rezultă o folosire cât mai eficientă a terenului.

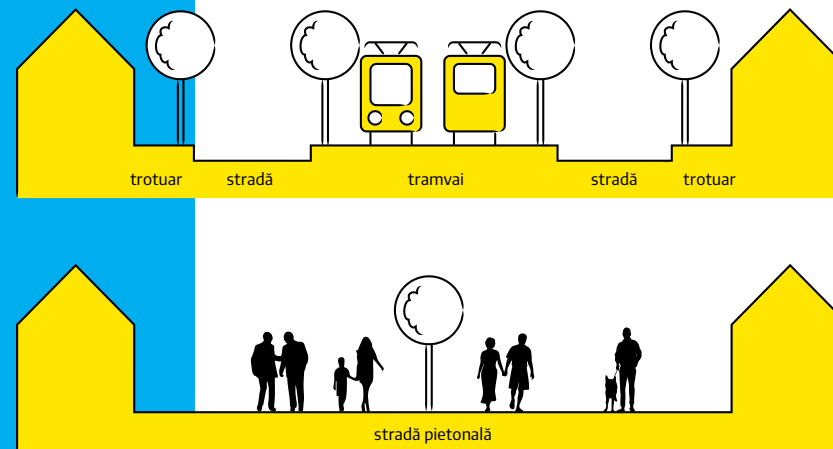
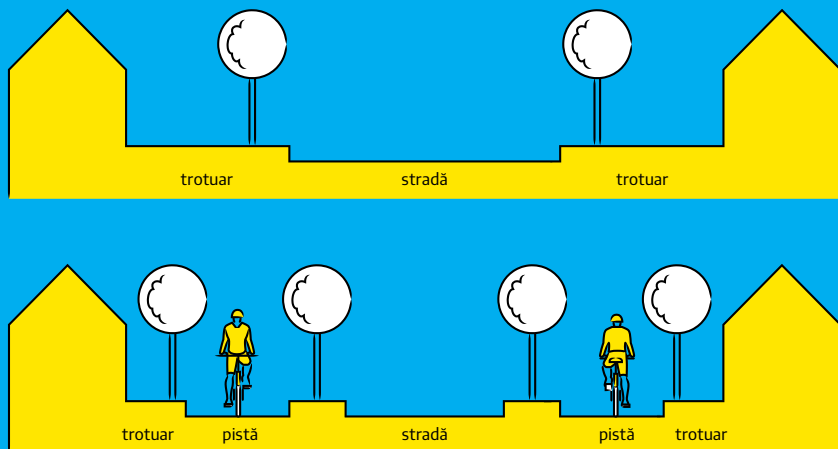


Străzi „în șah”

Prin planificare urbană se stabilesc **profilul** și **traseul** străzilor. În cazul străzilor existente, proiectul de urbanism poate stabili o modificare a anumitor aspecte ale străzii în funcție de viziunea de dezvoltare pe care planificarea o stabilește.

Lărgirea străzilor este o practică de mult depășită, conceptul de „oraș al mașinilor” fiind înlocuit de „oraș pentru oameni”. Bulevardele late și drepte au fost în cursul istoriei, expresia unei puteri politice autoritare, gândite să poată circula tancurile, să poată organiza parade militare, care să intimideze și să afișeze puterea. Locurile pe care le apreciem ca turiști sunt, nu întâmplător, cartierele cu străzi istorice înguste și sinuoase.

Profilul străzii reprezintă spațiul dintre clădirile de pe laturile opuse. El este ilustrat în planșele de urbanism prin secțiuni transversale. Lățimea străzii este împărțită în zonele diferite de mobilitate: trotuarele pentru pietoni, pistele de bicicletă (eventual), benzile de carosabil (care includ și benzile speciale pentru transport public—tramvai, autobuz, troleibuz), zonele de staționare și parcare a autovehicule. În mod necesar străzile trebuie să includă și spații destinate vegetației—aliniamente de copaci, zone cu vegetație joasă (iarbă, flori, tufe).



Un aspect important, din păcate ignorant în practica curentă, este acela al acceselor și staționărilor pentru intervenții de urgență (mașină de pompieri, salvare, poliție).

USR a propus un proiect de hotărâre privind implementarea obligativității alinimentelor de arbori ale străzilor nou construite în raza administrativ—teritorială a municipiului București, prin care devine obligatorie plantarea de copaci pe marginea tuturor străzilor ce urmează a fi construite în Capitală.

Orice stradă nouă din București, fie că este în interiorul unui cartier rezidențial, fie că este o stradă făcută de Primărie, trebuie să aibă aliniament de arbori. Măsura este oportună pentru reducerea efectelor schimbărilor climatice (reducerea riscului de inundații, reducerea temperaturilor stradale, reducerea poluării, protecția biodiversității).

Profilul unei străzi este direct legat de caracterul străzii, de exemplu stradă comercială, stradă rezidențială etc. În general, străzile comerciale au nevoie de trotuare largi, adesea pot fi integral pietonale, și au facilități de transport public. Străzile rezidențiale sunt mai liniștite, cu amenajări pentru reducerea vitezei și treceri de pietoni.



Stradă comercială din Oslo, Norvegia.

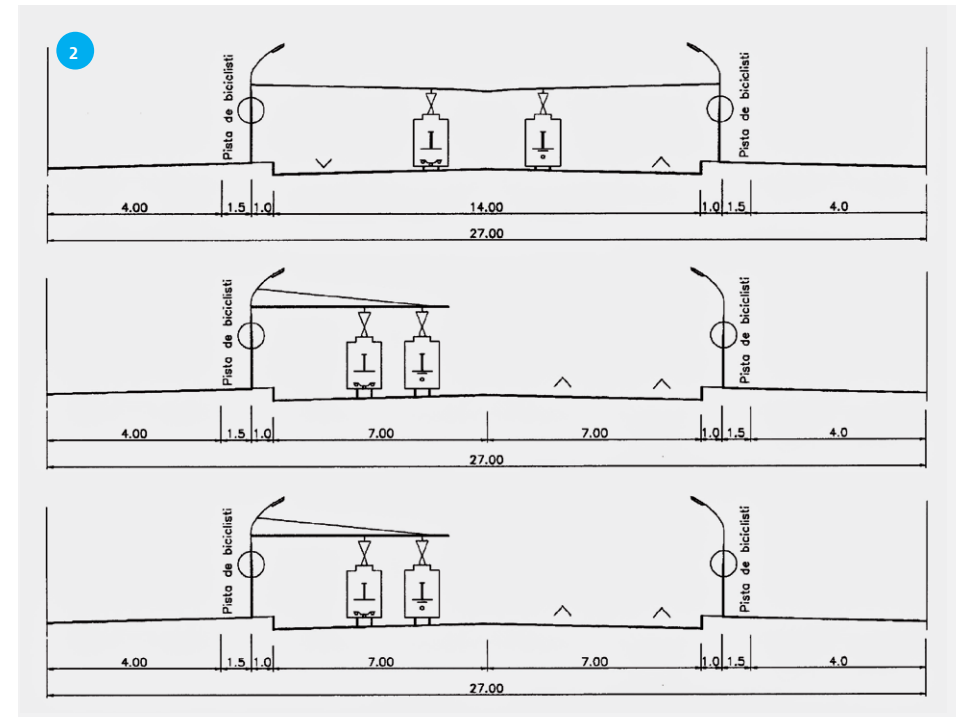
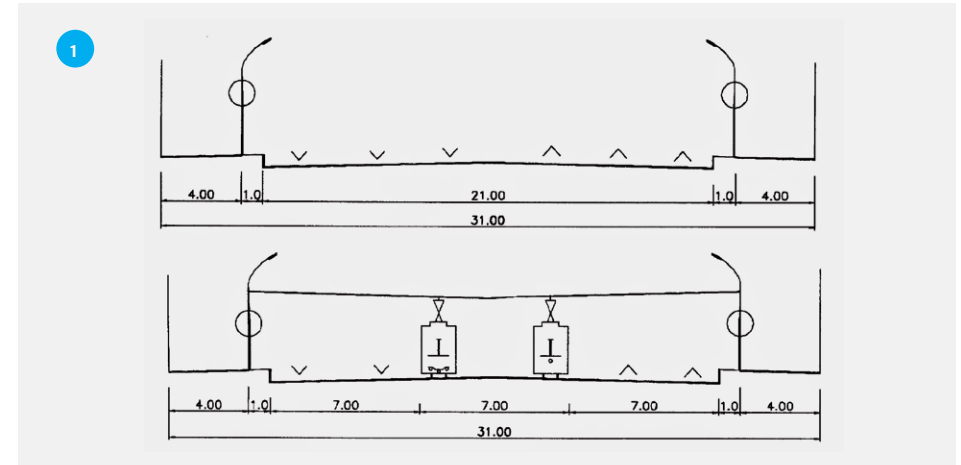


Stradă rezidențială, București.

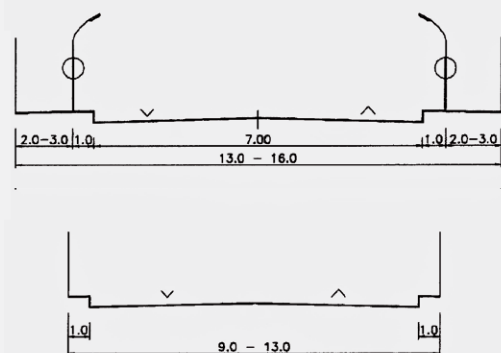
Conform normativelor în vigoare, în planificarea curentă se folosesc categorii de străzi, diferențiate în funcție de numărul benzilor de circulație: străzi de categoria I—magistrale (cu minim 6 benzi de circulație), străzi de categoria a II-a—de legătură (cu 4 benzi de circulație), străzi de categoria a III-a—colectoare (cu 2 benzi de circulație), străzi de categoria a IV-a—de folosință locală (asigură accesul la locuințe și servicii curente sau ocazionale din zonele cu trafic foarte redus). Din păcate, acest mod de a proiecta străzile folosind exclusiv lățimea și fluxurile auto sunt anacronice și depășite.

Pagina alăturată:

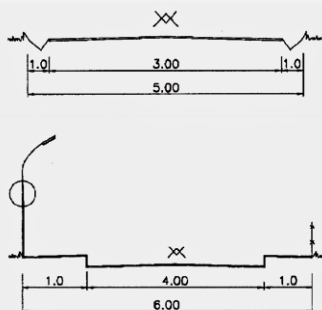
Extrase din normele
tehnice privind
proiectarea străzilor:
1. străzi de cat. I;
2. străzi de cat. a II-a.



3



4



Extrase din normele tehnice privind proiectarea străzilor:

3. străzi de cat. a III-a;

4. străzi de cat. a IV-a.

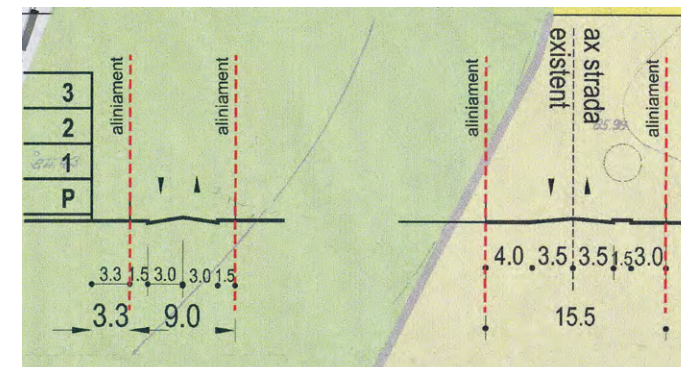
Majoritatea profilelor de străzi propuse în PUZ-urile curente folosesc dimensiuni minime (7 m zona carosabilă și trotuare stânga dreapta de 1 m sau 1,5 m, fără aliniamente de copaci, fără piste de biciclete, fără zone de staționare). Prezența copacilor de aliniament este o necesitate, mai ales din punct de vedere al climei, dar și estetic și pentru confortul cetățenilor.



1. Stradă umbrită de copaci, București.

2. Stradă fără copaci, București.

Observație: Parcărilor așezate perpendicular sau oblic pe trotuar, intercalate cu resturile de copaci din aliniamentele de copaci sunt o soluție greșită și inconfortabilă: locurile sunt subdimensionate, adesea pun copacii în pericol, incomodează traficul, pentru că se iese cu spatele din locul de parcare, fără vizibilitate corespunzătoare. De obicei, prima bandă este impracticabilă, pentru că autovehiculele ocupă jumătate din bandă și stânenesc banda de transport public.



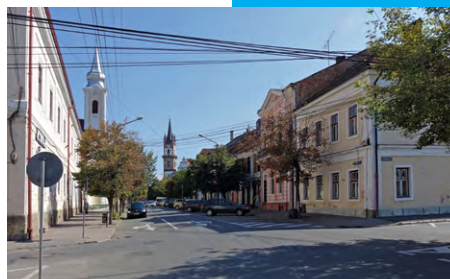
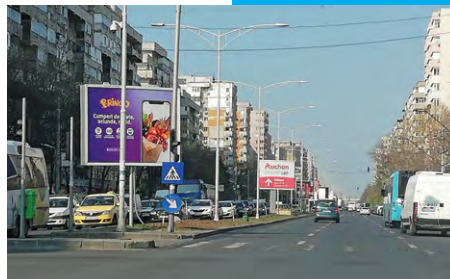
Extras dintr-un proiect de urbanism zonal supus aprobării Primăriei Municipiului București.

Traseul străzii este desfășurarea în lung pe care o percepem din mișcare. În proiectele actuale de urbanism, strada este înțeleasă strict din punct de vedere funcțional ca deplasarea necesară între 2 puncte. Traseul însă poate fi mai mult decât atât, având influență importantă asupra calității vieții și asupra psihicului uman:

- Străzile drepte prea lungi au un caracter monoton.
- Străzile fără elemente de interes sunt evitate de pietoni și devin spații potențiale pentru vandalism și infracțiuni.
- Străzile șerpuite au nevoie de repere pentru a ajuta la orientare.

Pentru organizarea traseului se apelează la elemente de compoziție urbană, precum **ritmul**, **reperele**, **capul de perspectivă** etc.

- În cazul străzilor monotone, **ritmul** ajută la îmbunătățirea percepției. Cu copacii de aliniament se realizează cel mai simplu un ritm al străzii.
- În cazul traseelor foarte lungi, este nevoie de **elemente de reper** care să marcheze zonele diferite ale traseului. Aceste repere pot fi zone largite, clădiri mai înalte, zone cu vegetație mai rară sau mai deasă etc.
- În lungul străzilor drepte este important ce se vede în capătul ei—**capătul de perspectivă**. Dacă acest punct nu este gândit sau este insesizabil, se



accentuează monotonia străzii. Controlul perspectivelor în lungul străzilor importante este din păcate ignorant de urbanismul curent, mai ales din cauza faptului că analizele și propunerile se fac pe zone extreme de mici și lipsește viziunea de ansamblu și integrarea planurilor în context.



Urbanismul brutal al anilor '80 a distrus multe din imaginile și reperele urbane istorice ale orașului, creând altele noi, din păcate de proastă calitate și marcate mai curând de țesut destructurat (similar cu rănille nevindecate sau cu cicatrice urâte).



În cazul străzilor șerpuite, de obicei apărute organic, este bine ca punctele de inflexiune să fie sprijinite de un volum construit adaptat pentru a marca inflexiunea. În București, în primele regulamente locale de urbanism apărute în secolul al XIX-lea, exista prevederea ca toate clădirile de colț să aibă colțul rotunjit și acoperiș tip cupolă.

Pagina alăturată:

1. Stradă cu caracter monoton, Bd. Iuliu Maniu, București;
2. Stradă fără elemente de interes, str. Izvor, București;
3. Exemplu de stradă cu ritm, Londra;
4. Stradă cu cap de perspectivă, Bistrița.

d. Spațiul public

Spațiul public este locul comun în care toți cetățenii au acces, necondiționat și egal. Din momentul în care ieșim de pe ușa blocului / poarta curții și până intrăm în clădirea în care lucrăm sau în magazine, tot traseul nostru se desfășoară în spațiu public—strada, trotuarul, piața, parcul etc. pe care le străbatem, fie pe jos, fie cu mașina, fie cu transportul public. Interioarele clădirilor care adăpostesc instituții publice sunt și ele considerate spațiu public.

Modul în care este amenajat și folosit spațiul public exprimă de fapt calitatea și caracterul societății.

În prezent, în București și în alte orașe spațiul public este un „rău necesar”, locul de deplasare grăbită între punctele de activitate curentă ale cetățenilor. Ocazional el este folosit pentru manifestarea puterii—evenimente „pseudo-culturale” și de distracție organizate de primării—cel mai adesea desconsiderând caracterul architectural și urbanistic al locului folosit: zona este îngrădită și închisă, ignorând forma și caracterul ei. (Exemplu: târgurile din Piața Universității București, unde statuile sunt mai curând obstacole în amenajarea târgurilor, decât elemente care dau caracterul pieței.)



Amplasarea în spațiul public a chioșcurilor se face prin închirierea locului, dar în detrimentul majorității căreia îi este refuzat dreptul de a utiliza acel loc. Folosirea excesivă a spațiului public pentru plasarea de chioșcuri, panouri publicitare și alte obiecte „temporare” demonstrează lipsă de respect și discriminare față de cetățeni. Panourile publicitare, inclusiv cele aeriene sau agățate pe fațade sunt parte din spațiul public și conturează imaginea urbană. În exces (cum e cazul Bucureștiului) și haotic amplasate, acestea degradează peisajul urban, ascund clădirile și elementele de arhitectură și influențează negative psihicul uman.

USR a propus un Proiect de hotărâre privind înființarea Comisiei de Imagine Urbană pe lângă Direcția de Urbanism a Primăriei Municipiului București. Proiectul a urmărit să contribuie la crearea unei imagini urbane coerente și preservarea valorilor arhitecturale și estetice ale zonei centrale a Municipiului București.

Starea fațadelor este deplorabilă în tot orașul, în special în zonele construite protejate, care în multe cazuri sunt marcate de degradare fizică, alterare prin intervenții nepotrivite și dezvoltare imobiliară necontrolată. Un factor care a dus la actuala situație de criză a imaginii urbane a Bucureștiului o reprezintă interpretarea eronată a Legii 50/1991 prin care se exceptează de la autorizare modificări care aduc atingere formei arhitecturale și peisajului cultural: reabilitări termice, închidere de balcoane și de goluri pe fațadă, amenajări exterioare, mobilier urban.

Spre deosebire de alte primării—Cluj, Baia Mare, Oradea, Timișoara—, care au înființat comisii de estetică urbană, Municipiul București nu are o structură dedicată preservării și îmbunătățirii imaginii peisajului urban.

USR a propus un Regulamentul Local pentru Autorizarea, Construirea și Amplasarea mijloacelor de publicitate pe teritoriul Municipiului București.

Proiectul de hotărâre se referă la aprobarea Regulamentului Local pentru Autorizarea, Construirea și Amplasarea mijloacelor de publicitate pe teritoriul Municipiului București. USR București a organizat dezbaterile „București, dincolo de mesh și banner”, în cadrul căreia au fost propuse 10 măsuri în acest domeniu pe care Primăria să le aibă în vedere, măsuri ce se regăsesc în proiectul de hotărâre depus în CGMB.

Pagina alăturată:

1. Spațiu public neglijat, zona Ferentari, București.
2. Spațiu public ocupat cu chioșcuri și publicitate, zona Magheru, București.

e. Spațiul verde

Spațiul verde este o categorie de spațiu public care cuprinde zonele plantate: parcurile, aliniamentele de copaci, zonele de dimensiuni reduse cu vegetație, cursurile de apă, lacurile, zonele destinate activităților sportive.

Nevoia de natură este o nevoie primară a oamenilor, necesară pentru sănătatea fizică și mentală.

Cantitatea și calitatea spațiilor verzi influențează direct viața într-un oraș. Dimensiunea, modul de amenajare și caracterul spațiilor verzi sunt parte din planificarea urbană. Tendința curentă este de a permite îndesirea construcțiilor în spațiile verzi, dar și schimbarea acestora în spații destinate „dezvoltării”, adică construirii.

Un spațiu verde eficient pentru oraș este cel în care vegetația este predominantă, este îngrijită și sprijinită să se dezvolte armonios, cu cât mai puține construcții și zone cu sol impermeabil (betonate, asfaltate...). Aleile de circulație e bine să fie din materiale permeabile la apă, care să asigure infiltrarea apei de ploaie în sol, pentru a permite dezvoltarea naturală a vegetației.

De asemenea, îngrădirea spațiilor verzi și limitarea accesului cetățenilor doar pe aleile pavate este o practică defecuoasă.



O bună administrație încurajează interacțiunea cu natura, iar printr-o planificare urbană inteligentă găsește soluții de integrare a spațiilor verzi în spațiul public și deschiderea accesului liber al cetățenilor. Spațiile verzi sunt instrumente de diminuare a efectelor schimbărilor climatice (în special a fenomenelor meteo extreme), dacă sunt bine proiectate și întreținute. Studiile arată că este nevoie de 40% suprafețe plantate cu copaci în oraș pentru a controla supraîncălzirea și a face față fenomenelor meteorologice extreme.



Deasupra:

Stradă cu spațiu verde central, Lisabona, Portugalia.

Pagina alăturată:

1. Stradă cu copaci înfloriți, Darmstadt, Germania.
2. Stradă cu vegetație bogată, Iași.

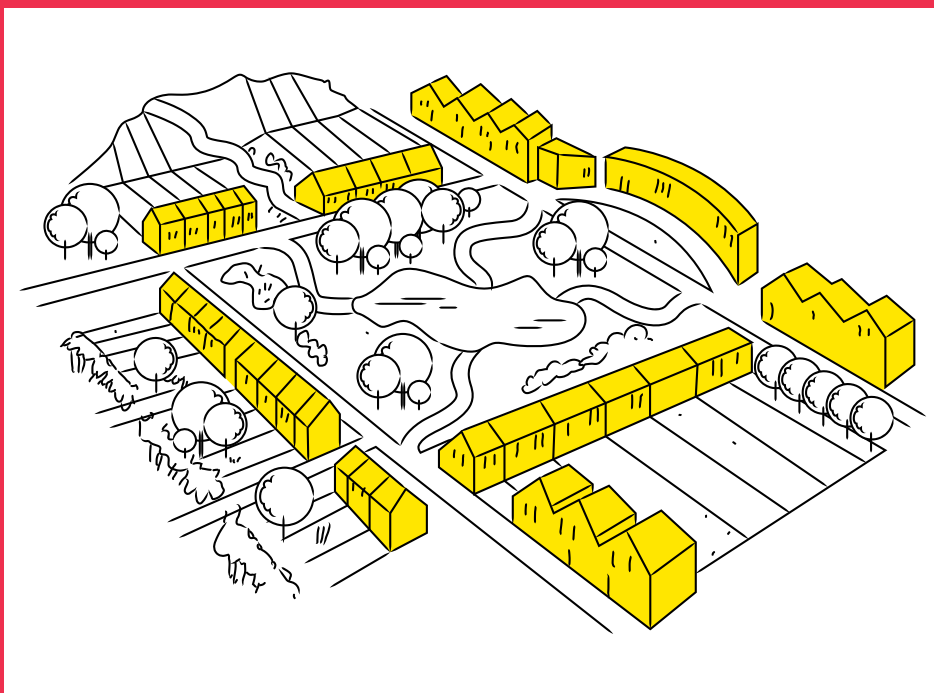
USR a depus pentru sectoarele 3 și 4 câte un proiect de hotărâre pentru înființarea câte unui parc nou care să contribuie la dezvoltarea durabilă a orașului și la calitatea vieții rezidenților.

Elemente complexe

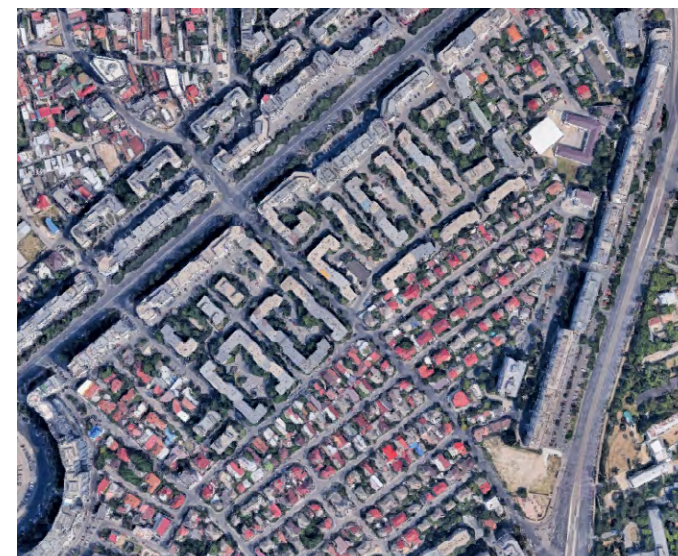
a. Cartierul

Cartierul este o grupare de străzi cu terenurile și construcțiile aferente în jurul unei zone de interes, care e de obicei zona comercială. Cartierele sunt zone uniforme, dezvoltate coerent (planificat sau nu), cu caracteristici similare, în care oamenii relaționează firesc, formând comunități.

Cartierul este unitatea de referință pentru locuitori, zona care conferă identitate, coeziune socială și definește comunități. Studiile arată că cetățenii sunt mai atașați de cartier (de zona în care locuiesc), decât de oraș, pe care nu-l percep în ansamblul său și față de care, cel mai adesea, au sentimente de respingere.



Intervenție brutală
din perioada comunistă
peste țesutul urban
tradițional, captură
Google Maps.



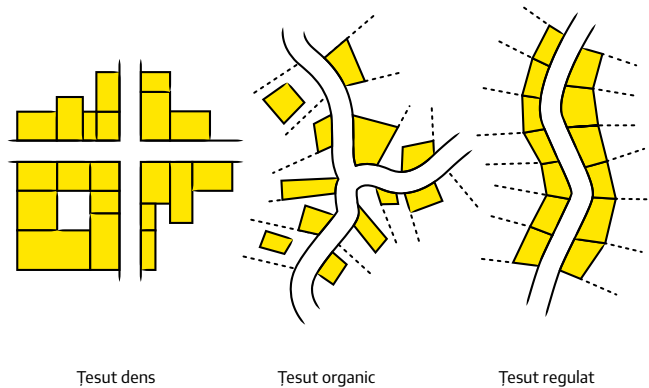
Practica curentă nu se preocupă de regenerarea noțiunii de cartier, ignorând interesul social. Cartierul este vital pentru o societate armonioasă și puternică. În interiorul cartierului se pot dezbate și rezolva mult mai ușor și mai eficient relațiile de vecinătate imediată, care apoi să poată fi incluse în reglementări urbanistice specifice pentru diferitele cartiere.

Pagina alăturată:

Ilustrare schematică
pentru un cartier.

b. Țesutul urban

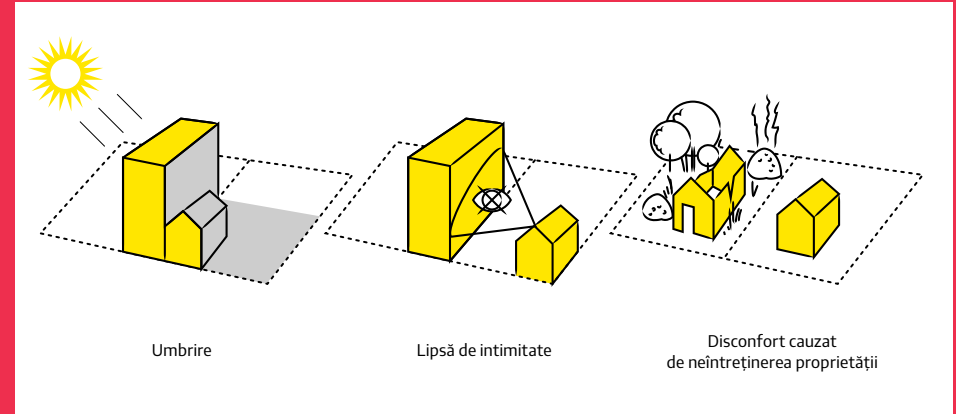
Rețeaua de străzi cu loturile și clădirilor aferente pe terenuri se numește **țesut urban**. Dispunerea a terenurilor și clădirilor pe teren determină caracterul țesutului—țesut dens, țesut regulat, țesut organic etc.



O planificare urbană inteligentă ține cont de tipul de țesut și adaptează propunerile noi la specificul acestuia. Înțelegerea și respectarea specificului țesutului urban este o condiție esențială pentru menținerea unui cadru echilibrat pentru toți cetățenii. Înmulțirea derogărilor și excepțiilor pe zone punctuale conduce la creșterea punctelor de conflict urban. Conflictele urbane sunt situațiile în care o construcție constrânge loturile vecine la anumite reglementări: reduce însorirea, obligă la o retragere mai mare decât alte loturi, produce calcane către fațade cu ferestre, produce terenuri în imposibilitatea de a mai construi ceva decent sau spații reziduale neîntreținute și generatoare de disconfort etc.

Pagina alăturată:

Ilustrare posibile conflicte urbane între loturi învecinate.



Fenomenul este similar cancerului, prin înmulțirea celulelor agresive care distrug țesutul urban sănătos.



Pagina alăturată:

1. Umbrire puternică și lipsă de intimitate pentru clădirile vechi, datorate unei construcții noi, mult prea înalte.
2. Lipsă de intimitate și contrast arhitectural puternic între țesutul vechi și noile construcții.

c. Infrastructura

Locuirea în oraș este caracterizată de interconectare prin rețelele de utilități publice (apă, canalizare, electricitate, telefonie, gaz...), rețelele de transport, dar și rețelele de servicii (educație, sănătate...). Nu este posibilă locuirea izolată în oraș. O modificare într-o zonă are întotdeauna un impact mai mare sau mai mic pe o anumită arie. Acest lucru trebuie să fie analizat în planurile de urbanism și în baza lui să fie stabilită oportunitatea.

USR a propus un Proiect de hotărâre privind completarea Regulamentului Local de Urbanism aferent documentației Planului Urbanistic General al Municipiului București, aprobat prin Hotărârea C.G.M.B. nr. 269/21.12.2000, cu modificările și completările ulterioare care urmărește să crească calitatea vieții bucureștenilor prin îmbunătățirea normelor urbanistice pentru noile dezvoltări rezidențiale.

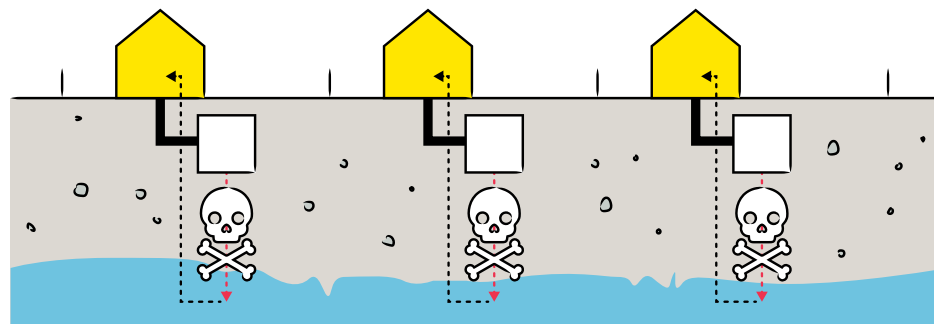
Proiectul propune ca pentru parcelele mai mari de 5000 mp dezvoltate ca ansambluri de locuințe colective să se prevadă obligatoriu funcțiuni complementare pentru minimum 10% din suprafața construită desfășurată. Se vor putea amenaja, astfel, spații pentru cultură, comerț, sport, educație, alimentație publică, necesare locuitorilor.

O mare parte a traficului bucureștean este generată și de nevoia locuitorilor din noile dezvoltări rezidențiale de a accesa funcțiuni complementare locuirii, pentru care, adesea, este nevoie să se deplaseze pe distanțe lungi. Prin existența unor funcțiuni publice de proximitate se va reduce numărul călătoriilor motorizate și va crește calitatea vieții.

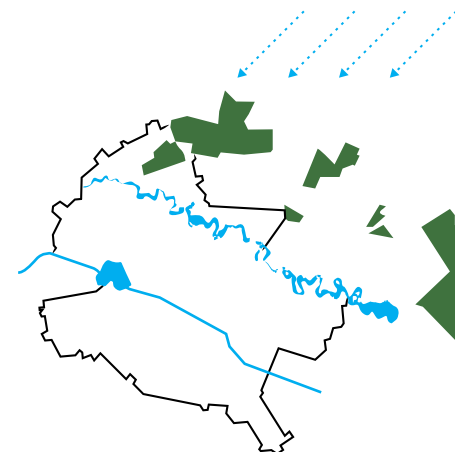
Proiectul prevede ca nici un proiect urbanistic să nu fie aprobat dacă nu există cel puțin o stație de transport public la o distanță de maxim 500m.

Dezvoltările periferice, care au explodat necontrolat, au un impact major atât la nivel de trafic, cât și infrastructură. Rețelele aferente (străzi și utilități) nu au fost adaptate noilor transformări, fapt care generează disconfort major în acele zone.

Construirea semi-independentă (cu puț de apă individual și fosă pentru colectarea apelor uzate) reprezintă un factor important de poluare și dezechilibru de mediu. Puțurile și canalizările în sistem individual foarte dese periclitează calitatea apei freatice și poate genera foarte ușor accidente ecologice de poluare a acestuia, care să afecteze zone extinse. De exemplu, în caz de ploi intense în zona Pipera s-a produs refularea foselor.



Anumite zone sunt esențiale la nivelul întregului oraș. De exemplu, pădurile din nord-estul orașului sunt o barieră contra vânturilor puternice din nord, dar și un filtru de praf. Reducerea ei prin construire și traversări de drumuri afectează calitatea aerului la nivelul întregului oraș.



d. Peisajul

Peisajul este ansamblul elementelor urbane pe care noi îl percepem ca un tot. În fiecare moment vedem strada cu casele, copacii, dar și toate obiectele din jur: stâlpi, cabluri, chioșcuri, panouri de publicitate, gunoaie, mașini etc. Toate simțurile sunt influențate (văz, auz, miros).

În mod inconștient, filtrăm acești stimuli și păstrăm doar strictul necesar de care avem nevoie pentru orientare și nevoile de moment, mai ales dacă mulți stimuli sunt neplăcuți și provoacă disconfort. Totuși, inconștient, peisajul lasă urme în starea noastră: agitație, supărare, nervozitate dacă contextul e zgomotos, aglomerat, murdar etc.

Nu percepem schimbările mărunte într-un peisaj văzut zilnic. Dacă e tot mai neîntreținut—străzile se degradează, gropile se înmulțesc, praful e tot mai mult, clădirile se ruinează—ne obișnuim treptat, dar psihicul reacționează în diferite feluri: ne închidem într-un univers tot mai mic, comunicăm mai puțin cu vecinii, devenim neîncredători, reducem deplasările la strictul necesar, căutăm să evadăm și nu mai folosim spațiile din jurul nostru...

Peisajul este rezultatul punerii în practică a planificării urbane și reprezintă modul în care comunitatea interacționează și în care administrația își exercită rolul.



Înțelegem în mod greșit urbanismul ca un simplu desen static.

Planificarea urbană este un proces, planurile pe hârtie reprezintă scheme și strategii care au impact asupra orașului și trebuie permanent adaptate, integrate, urmărite.

Peisajul ne arată felul în care strategia de pe hârtie a avut sau nu succesul gândit. Multe din propuneri sunt presupuneri care dacă nu se respectă sau nu sunt continuate nu pot asigura succesul investiției. De exemplu, construirea unui cartier nou, care pe hârtie are prevăzută extinderea utilităților, dar în realitate nu se realizează.

1. Stradă pietonală, Brașov.
2. Zonă comercială, Istanbul, Turcia.
3. Peisaj urban, Lisabona, Portugalia.

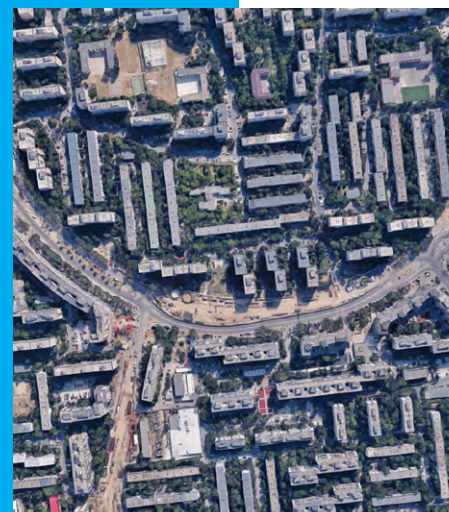
Capitolul II.

Planificarea urbană

Principii

Pentru înțelegerea și dezbaterea planurilor de urbanism este bine să avem în minte câteva principii care se folosesc în practica curentă internațională:

1. Locuire diversificată—atât spațiile de locuit și gruparea lor (colectiv sau individual), cât și dispunerea și organizarea lor pe teren trebuie să fie variată ca formă, dimensiuni, organizare, caracter, peisaj etc. Diversificarea ajută la conturarea specificului pentru fiecare cartier, iar orașul beneficiază de o vitalitate mai mare—similar cu biodiversitatea din ecosistemele naturale (cu cât mai mare e biodiversitatea, cu atât ecosistemul este mai puternic).



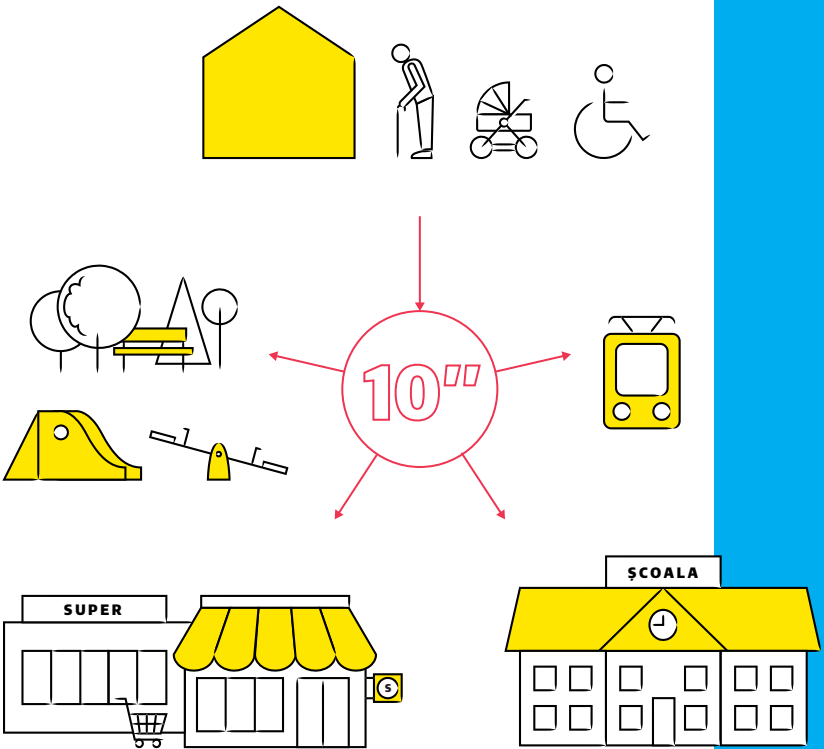
Pagina alăturată:

Dezvoltare urbană haotică
la periferia orașului, București.

Deasupra:

1. Țesut organic cu loturi medii, cartier Cotroceni, București.
2. Țesut regulat cu loturi mici și case tip vagon, cartier Ferentari, București.
3. Țesut planificat cu locuințe colective din perioada comunistă, cartier Drumul Taberei, București.

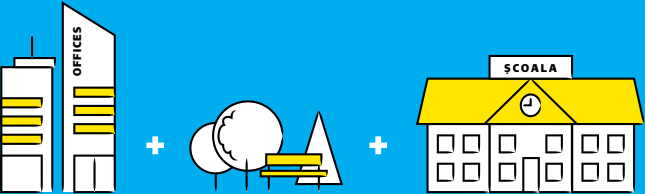
2. Accesibilitate—fiecare locuință sau loc unde oamenii își desfășoară activitatea trebuie să aibă în jur, la distanță de maxim 10 minute de mers pe jos, locurile de strictă necesitate și cu utilizare frecventă (magazin alimentar, parc de recreere și locuri de joacă, stație de transport în comun, creșă și grădiniță—in cazul locuințelor). Deplasarea pietonală trebuie să fie fără obstacole și adaptată tuturor (persoane imobilizate în cărucior, mamele cu copii mici, persoanelor în vârstă...).



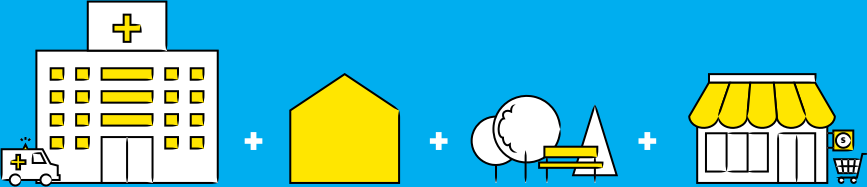
3. Funcțiuni mixte și diversitate—diversificarea locuirii se completează în mod firesc și cu varietate de activități complementare. Acestea trebuie să răspundă nevoilor tuturor categoriilor sociale.



Zonă de locuit cu parcuri și locuri de joacă.



Zonă de locuit cu spații pentru birouri, școală și zone verzi.



Zonă de locuit cu spații comerciale, parcuri și dotări pentru sănătate.

Atenție: Mall-urile nu reprezintă diversitate funcțională. Ele sunt simple centre comerciale private, care nu aduc calitate locuirii și nici beneficii urbane. Impactul acestora la nivelul țesutului urban este mai degrabă negativ, prin atragerea de trafic, falimentarea activităților comerciale pe o zonă mare, aspect estetic exterior dezagreabil...

4. Calitatea arhitecturii și a amenajărilor urbane—planificarea urbană stabilește strategia, iar arhitectura este cea care dă forma. Investițiile trebuie să aibă în vedere mai mult decât beneficiul economic pe termen scurt, trebuie să acorde atenție formei, materialelor și detaliilor de calitate, indiferent că e vorba clădiri sau de amenajări de spațiu public.



Imaginea și peisajul urban nu sunt luate în considerare în practica curentă în România, ceea ce afectează calitatea vieții și implicit caracterul orașului.

5. Calitatea vieții—orașul este, în primul rând, al oamenilor și trebuie să poată fi locuit în condiții de siguranță și confort. Cu cât un oraș oferă locuri în care merită trăit, care îmbogățesc spiritual oamenii, cu atât calitatea vieții este mai mare.



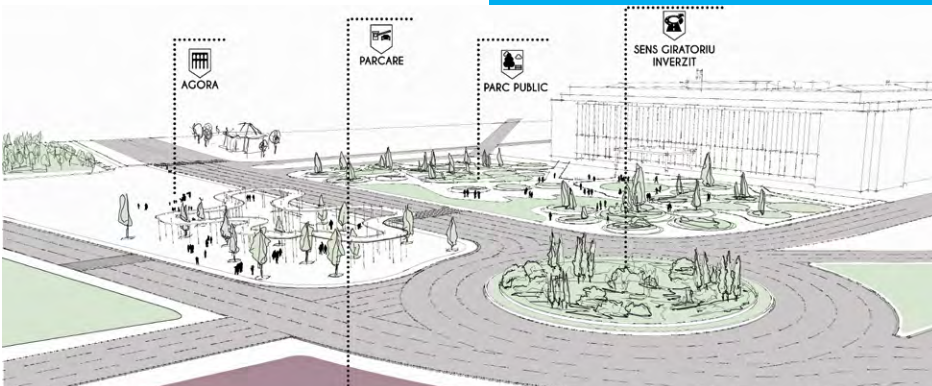
1 & 2. Clădiri cu arhitectură neîngrijită cu aspect deprimant, București.
3. Peisaj urban nocturn, București.

Pagina alăturată:

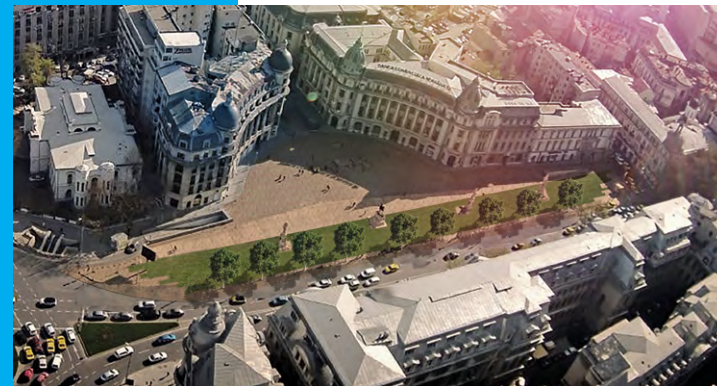
Propunere USR București pentru Piața Romană (1 & 2) și pentru bd. Dorobanți (3) — înverzirea pieței și lărgirea zonelor pietonale.

6. Sustenabilitate—planificarea urbană trebuie să urmărească, în primul rând, soluțiile cu impact redus asupra mediului, eficiente energetic. În acest sens, soluțiile care au în vedere mai mult trafic pietonal și mai puține mașini, care propun încurajarea ecosistemelor naturale și a biodiversității ar trebui să fie preponderente.

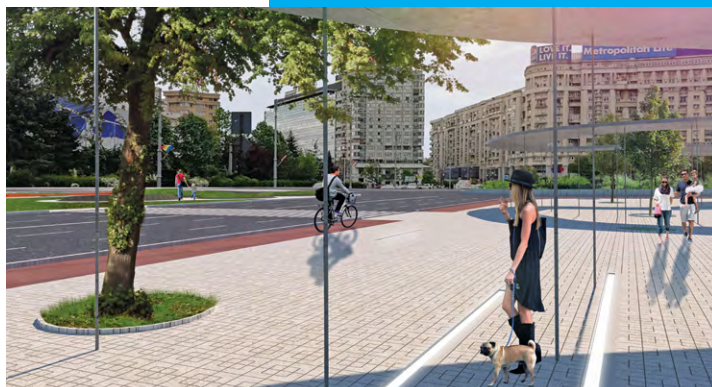




Propunere USR București pentru Piața Universității (1 & 2)—refacerea vegetației și confortul pietonilor și pentru bd. Magheru (3)—înmulțirea copacilor și lărgirea trotuarelor.



Propunere USR București pentru Piața Victoriei (1, 2 & 3) — amenajarea unei agore civice destinate cetățenilor.



Ce înseamnă interesul public

Conform legii, este acel interes care implică garantarea și respectarea de către instituțiile și autoritățile publice a drepturilor, libertăților și intereselor legitime ale cetățenilor, recunoscute de Constituție, legislația internă și tratatele internaționale la care România este parte, precum și îndeplinirea atribuțiilor de serviciu, cu respectarea principiilor eficienței, eficacității și economicității cheltuirii resurselor.

Un oraș este locuit de o populație relativ numeroasă (aproape 2 milioane, cazul Bucureștiului), în care planificarea urbană trebuie să identifice și să protejeze nevoile și interesele tuturor locuitorilor. O intervenție urbană care avantajează o persoană sau o grupare restrânsă în detrimentul altor cetățeni trebuie negociată astfel încât să aducă un beneficiu larg. De exemplu, o derogare care degradează calitatea locuirii vecinilor, prin pierderea luminii, sau distrugerea unui spațiu verde pe care îl folosește comunitatea trebuie să compenseze cu alte beneficii publice semnificative ca să poate fi justificabilă din punct de vedere al interesului public.

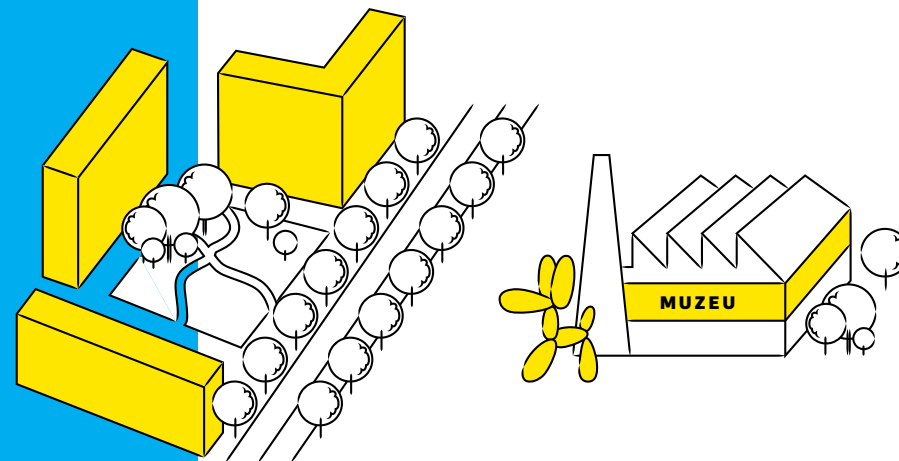
Ce înseamnă dezvoltare urbană

Dezvoltarea urbană este adaptarea permanentă a orașului la nevoile curente—creștere/descreștere a populației, noi tehnologii, mobilitate etc.

Dezvoltarea urbană are ca scop principal creșterea calității locuirii.

Dezvoltarea urbană este greșit înțeleasă drept densificarea și creșterea fondului construit. O dezvoltare sustenabilă a orașului are în vedere păstrarea de rezerve de teren neconstruite, care să permită și viitoarelor generații să realizeze propriile transformări ale orașului. Dezvoltarea urbană sustenabilă include în mod obligatoriu refolosirea și reconvertirea fondului construit existent, mai ales conservarea și valorificarea patrimoniului istoric.

Dezvoltarea poate însemna și investiții în spații verzi, interzicerea construirii, reducerea traficului auto.



1. Dezvoltările noi sustenabile includ spații verzi și pietonale.
2. Spațiile industriale abandonate pot fi reconvertite în alte funcțiuni, de exemplu în spații culturale sau spații de birouri.

Ce este oportunitatea

Guvernanța orașului este un act politic, un program asumat și negociat între partidele care alcătuiesc consiliul general. Fiecare grupare politică poate avea propria viziune de dezvoltare urbană, care însă are un numitor comun: gestionează interesul public.

Un proiect oportun înseamnă să fie adecvat pentru situația în cauză și/sau să se întâmple la momentul sau în condiții favorabile. Oportunitatea este rezultatul ierarhizării priorităților din viziunea de dezvoltarea a orașului asumată de administrație prin politici publice.

La nivel general, dacă interesul public (beneficiul larg) nu poate fi sprijinit, proiectul de urbanism nu este oportun. Un anumit proiect poate demonstra că sprijină interesul public, dar nu este oportun ca perioadă/etapă de realizare. De exemplu, extinderea unor zone de construit fără a avea infrastructura rutieră și de utilități realizată produce grave disfuncționalități, chiar dacă locuințele sunt oportune.

Rolul administrației în planificarea urbană

Rolul administrației este de a asigura echilibru între locuitori și șanse și reguli egale în folosirea spațiului și dotărilor publice, de a asigura o calitate a vieții cât mai bună pentru toată lumea. Administrația negociază transformarea, iar derogările de la regulă trebuie făcute cu compensații care să sprijine interesul public.

Exemple

Un investitor dorește să demoleze o zonă industrială pentru clădiri noi de birouri. Pentru un beneficiu larg, proiectul de urbanism ar trebui:

- să analizeze pe o rază mai mare care sunt nevoile zonei și să prevadă ca noua dezvoltare să le includă pe cele care sunt compatibile;
- să ia în considerare o suprafață plantată cu copaci mai mare pentru a răspunde nevoii generale la nivelul orașului de spații verzi și creștere a numărului de copaci;
- să analizeze cât din clădirile vechi pot fi reconvertite în loc de a fi demolate, folosind principiul sustenabilității, dar și ca martor al istoriei orașului.

Pe un teren viran, fost teren agricol, către periferia orașului, un investitor dorește să realizeze o parcelare pentru construcția de locuințe. Pentru a satisface interesul public, proiectul de urbanism ar trebui:

- să verifice conexiunea zonei cu restul orașului în ceea ce privește transportul public, deplasare cu autoturismul personal, dar și al conexiunii la rețelele publice de utilități (apă, canal, electricitate, gaz, comunicații). În cazul în care

unele sau toate sunt insuficiente, trebuie întâi analizate în ce măsură acestea se pot extinde înainte de construirea locuințelor. Este greșită permiterea construirii înainte ca rețelele să fie funcționale;

- să prevadă caracteristici pentru țesutul urban adaptate contextului mai larg;
- să ia în considerare o suprafață plantată cu copaci mai mare pentru recreație și loc de joacă pentru copii, dar și pentru a răspunde nevoii generale la nivelul orașului de spații verzi și creștere a numărului de copaci;
- să prevadă funcțiuni complementare necesare zonelor rezidențiale (mic comerț, farmacii, creșe etc.).

Despre planurile de urbanism

Ce este un PUG? PUG-ul este planul urbanistic general care stabilește strategia de dezvoltare a orașului pentru 10 ani. În practica curentă, aceste planuri nu sunt actualizate la timp și se prelungesc până la realizarea unui nou. Din păcate, sunt tot mai multe situații în care PUG-ul este depășit de mulți ani. De exemplu, PUG-ul Bucureștiului a expirat în 2010 și de atunci se tot prelungește.

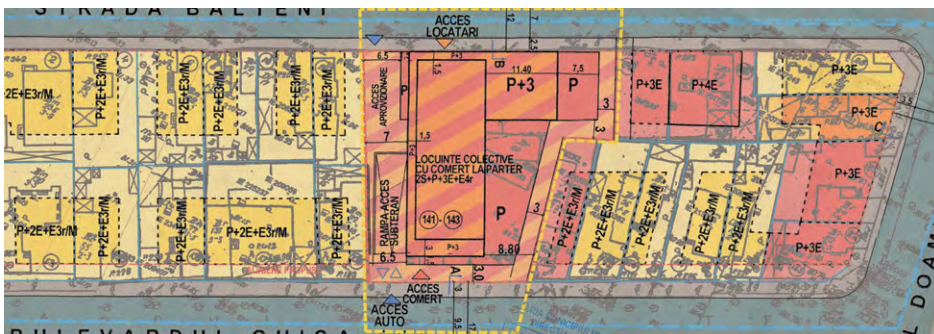
Planurile urbanistice generale se bazează pe studii de fundamentare care analizează mult aspecte ale unui oraș: dinamica populației, dinamica terenurilor, dinamica economică, socială, infrastructura etc. În baza acestora se conturează o viziune pentru următorii 10 ani. În practică însă, planurile de urbanism se modifică prin derogări masive, astfel că viziunea generală a dispărut și nu mai este controlată la nivelul administrației publice.

Ce este UTR-ul? Unitatea teritorială de referință (prescurtat UTR) este o zonă cu caracteristici similare de funcțiune și indicatori urbanistici (POT, CUT, înălțime maximă). Acestea sunt stabilite prin PUG. UTR-ul este un instrument relativ depășit, având ca principiu diferențierea pe funcțiuni—locuințe, mixt, industrial etc. Tendința actuală este de a folosi cartierele ca unitate de bază în planificarea urbană.

Ce este un PUZ? PUZ-ul este un plan de urbanism zonal care detaliază zone mai mici din cadrul unui oraș. În prezent, PUZ-urile au ajuns instrumente derogatorii, care modifică regulile generale în baza interesului particular al investitorilor. Modificările principale sunt cele ale indicatorilor urbanistici (POT, CUT și înălțime maximă), dar sunt PUZ-uri care modifică și UTR-ul. Tot mai des se realizează PUZ-uri derogatorii

pe suprafețe mici—pe câte un lot sau o grupare ce 2-3 loturi—deoarece un proprietar privat nu are voie să realizeze o reglementare de urbanism pe altă proprietate. Reglementările de urbanism pot fi realizate doar de administrația publică.

Deoarece în acest moment în București și în alte orașe, planul urbanistic general este expirat și mutilat de mii de planuri zonale, PUZ-urile au rămas instrumentul unic de reglementare. Aceste planuri sunt realizate de către investitori privați care au interesul propriu (justificat), iar administrația publică nu se folosește de misiunea ei de bază de a asigura echilibrul între interesul privat și interesul public. Astfel situația prezentă este o aberație, în care reglementarea urbanistică se face doar din suma intereselor private punctuale, care rezează o parte infimă din populația orașului.



Ce este un PUD? PUD-ul este un plan urbanistic de detaliu care analizează și organizează volumele construite pe una sau mai multe parcele. Nu poate modifica indicatorii urbanistici (POT, CUT, înălțime maximă) și nici funcțiunile stabilite prin regulamentele din PUG sau PUZ. Poate însă modifica poziția pe teren, retragerile, aliniamentul stradal. Analiza de PUD are impact asupra vecinilor și trebuie, în baza interesului public, să asigure condiții de confort și calitate atât pentru situația analizată cât și pentru toți vecinii.

Când analizăm un plan de urbanism trebuie să avem în vedere următoarele întrebări:

- **Care este derogarea și dacă este justificată?** Legal nu înseamnă că este de calitate sau că este moral. Legalitatea este doar o parte a problemei, are în vedere aspecte pur tehnice. Calitatea are în vedere interesul public și calitatea vieții.
- **Sunt funcțiunile și zonele propuse necesare și utile pentru zonă?** O nouă dezvoltare trebuie să aibă în vedere impactul pe o zonă mai largă pentru a sprijini interesul public.
- **În ce fel proiectul crește calitatea vieții, nu doar pe parcela/ zona analizată, ci pe o arie mai largă?** Din perspectiva impactului schimbărilor climatice și a poluării crescute, noile investiții trebuie atent analizate, astfel încât să aducă o îmbunătățirea a mediului pentru o arie mai largă.
- **Asigură o arhitectură și un peisaj urban de calitate?** Atât clădirile cât și amenajările exterioare trebuie să aducă un plus estetic, prin integrare armonioasă, nu prin contrast și brutalitate.

Pagina alăturată:

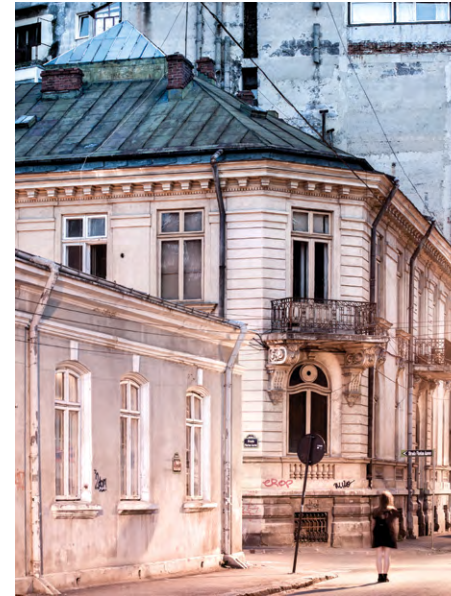
Extrase din PUZ supuse aprobării Primăriei Municipiului București.

Bibliografie

- Jan Gehl, **Viața între clădiri**, Igloo, București, 2011
- Jan Gehl, **Orașe pentru oameni**, Igloo, București, 2012
- Jan Gehl & Brigitte Svarre, **Cum se studiază viața urbană**, Igloo, București, 2015
- Tom Spears, **How many trees does it take to cool a city?**, 2019
https://ottawacitizen.com/news/local-news/science-of-summer-how-many-trees-does-it-take-to-cool-a-city?fbclid=IwAR3GyQ_M34hWJW1IPSlzH5UAXlvKlz7ztBZ2DJ-BhF1bCvGtFg3zYFwnQRA
- Jordan Yin, **Urban Planning For Dummies**, Wiley, 2012
- Nicolae Lascu, **Bulevardele bucureștene până la Primul Război Mondial**, Simetria, București, 2012
- Raportul pentru București 2016, OAR București 2017
<https://www.oar-bucuresti.ro/documente/Raportul-pentru-Bucuresti-2016.pdf>
- Raportul pentru București 2018, OAR București 2018
https://www.oar-bucuresti.ro/documente/Raportul-pentru-Bucuresti_2018.pdf
- Legea nr. 350 din 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu toate modificările și completările ulterioare
- Legea nr. 422 din 18 iulie 2001 privind protejarea monumentelor istorice cu toate modificările și completările ulterioare
- Legea nr. 50 din 29 iulie 1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții cu toate modificările și completările ulterioare
- Legea nr. 477 din 2004 privind codul de conduită a personalului contractual din autoritățile și instituțiile publice (conține definiția interesului public) cu toate modificările și completările ulterioare
- Legea 137 din 1995 privind protecția mediului cu toate modificările și completările ulterioare
- Ordin Ministerul Transporturilor 49 din 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane
- Convenția europeană a peisajului, octombrie 2000
- Declarația privind Dezvoltarea Durabilă, ONU, Johannesburg, august 2002
- Carta de la Leipzig privind dezvoltarea durabilă a orașelor, 24-25 mai 2007
- Declarația miniștrilor europeni responsabili cu dezvoltarea urbană din cadrul reuniunii de la Marsilia, 25 noiembrie 2008
- Declarația de la Toledo privind dezvoltarea urbană, 22 iunie 2010

Pagina alăturată:

- 1 & 2. Arhitectura determină caracterul unui oraș.
3. Intervenție urbană eșuată: lărgirea străzilor Berzei-Buzești și demolarea Halei Matache, București.





bucuresti@usr.ro
usr-bucuresti.ro
facebook.com/USBucuresti