



## CONSIDERAȚIUNI UNIVERSALE DE PROIECTARE

- Alocarea locurilor de așezat pentru diverse grupuri cu necesități speciale.
- Asigurarea locurilor de așezat la intervale regulate, în afara căii pietonale a trotuarului.

## IMPLICAREA COMUNITĂȚII

- Consultarea cu grupurile locale de persoane cu nevoi speciale sau cu organizațiile specializate privind diversele necesități și cerințe.
- Consultarea cu grupurile locale privind designul echipamentului nou care va fi plasat pe stradă.

## INOVAȚII

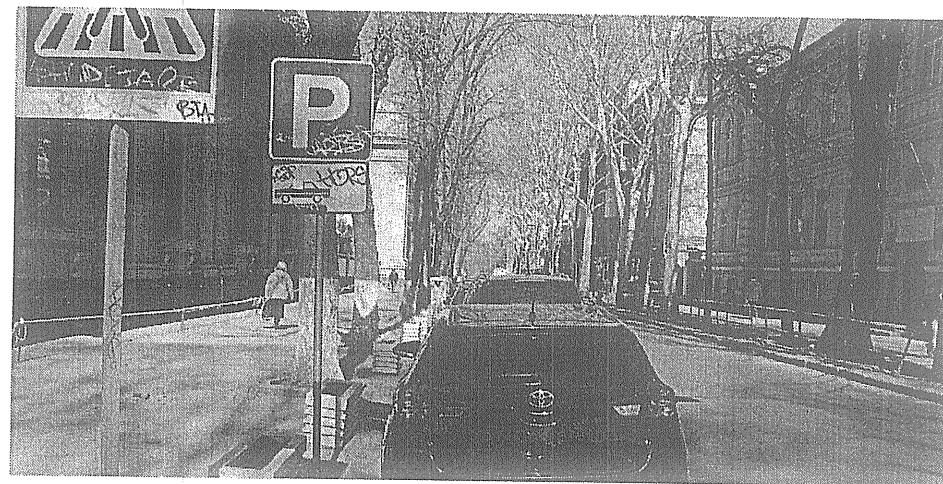
- Băncile inteligente care oferă wi-fi și posibilități de a încărca telefonul fac spațiul public mai funcțional, dar e nevoie de design precaut pentru a asigura ca acestea să contribuie pozitiv la aspectul și caracterul zonei.

# INDICATOARE STRADALE

Inscripțiile și indicatoarele (denumirea străzii, numărul clădirii, indicatoare de direcție) contribuie semnificativ la caracterul local și reprezintă un element important al navigației urbane. Variațiile locale privind materialele utilizate și modalitatea de a scrie accentuează caracterul unei zone. În mod normal,

indicatoarele trebuie să fie fixate pe un perete, gard sau bară la hotarul căii pietonale sau pe o clădire. Multe orașe utilizează stâlpi pentru a atașa și semnul cu denumirea străzii. Pentru a crea străzi fără aglomerații de mobilier, se recomandă atașarea indicatoarelor stradale pe clădiri pentru a reduce

numărul stâlpilor. Indicatoarele rutiere redundante și repetitive, echipamentul, pilonii și stâlpii de prisos trebuie să fie eliminați pentru a evita aglomerarea străzii. Supra-asigurarea cu semne reduce și percepția acestora de către șoferi. Semnele care se dublează și se repetă trebuie înlăturate.



## RECOMANDĂRI

- Identificarea și înlăturarea articolelor de prisos.
- Indicatoarele trebuie să conțină doar informații esențiale.
- Reducerea semnelor până la o dimensiune minimă posibilă și un număr minim.
- Coordonarea designului și culorii tuturor indicatoarelor stradale într-o zonă.
- Se recomandă amplasarea indicatoarelor la colțurile clădirilor, sau în caz de amplasare pe pilon, se indicatoarele se coordonează cu alte elemente stradale.
- Repoziționarea semnelor în caz că ele obstrucționează calea pietonală. Evitarea amplasării semnelor pe calea pietonală, deoarece ar putea crea
- pericole, în special pentru persoanele cu deficiențe de vedere.
- Dacă e necesară amplasarea unui indicator de direcție, trebuie să fie menținut un spațiu de minim 2100mm până la calea pietonală și 2300mm până la banda pentru cicliști. Alternativ, se recomandă înălțimi mai mici de montare.

## CONSIDERAȚIUNI UNIVERSALE DE PROIECTARE

- Să se țină cont de necesitățile persoanelor care nu văd bine și să se aloce culoare și informații în modul corespunzător. În caz de necesitate să se utilizeze textură alternativă și sunete pentru a acorda asistență în găsirea rutei și la trecerea pentru pietoni.



Foto preluată de la Institute for Transportation and Development Policy

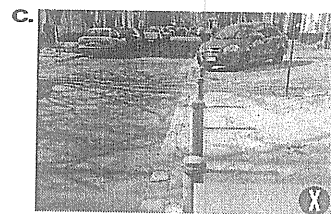
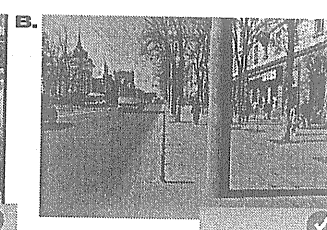
## BOLARZI ȘI PARAPETE DE PROTECȚIE

Bolarzii (stilpi decorativi de mică înălțime) și parapetele de protecție sunt de obicei prevăzute pentru a proteja deplasările pietonilor de carosabil sau pentru a proteja trecerile pietonale. În unele cazuri, parapetele de protecție au fost introduse ca răspuns specific la

accidente. Alteori acestea sunt utilizate pentru a împiedica mașinile să utilizeze calea pietonală pentru parcare. În principiu, bolarzii și parapetele de protecție aglomerează strada și ar trebui să fie utilizate cu precauție.

Parapetele de protecție sunt menite să

prevină accidentele, dar mai creează și un mediu ostil pentru pietoni, încurajând vitezele mai mari pentru vehicule. De asemenea sunt periculoase pentru pietoni, pentru că în caz de accidente rutiere bucăți de parapet pot fi proiectate în mulțime.



A. Semisfera amplasată pe un trotuar stricat. Înălțimea ei e mică: ar trebui să fie de minimum 0,60 m.

B. Distribuție egală și design uniform.

C. Bolarzii vechi și de model diferit.

D. Garduri vechi și redundante.

## RECOMANDĂRI

- Identificarea și înlăturarea articolelor de prisos.
- Parapetele de protecție nu trebuie să fie instalate doar în cazul imposibilității aplicării altor măsuri de protecție.
- Străzile cu viteze reduse, precum as fi străzile din cartier și străzile civice nu au nevoie de parapete de protecție.
- Selectarea designului și materialelor care sunt potrivite pentru funcție și context local.

- Coordonarea stilului, culorii și aranjamentului mobilierului străzii conform contextului.
- Sporirea înălțimii și delimitării bordurii pentru a evita necesitatea barierelor fizice, când e nevoie de atenționare pentru a crea un mediu sigur.
- Drept alternativă pentru utilizarea bolarzilor pe stradă, ar fi utilizarea altui mobilier stradal, cum ar fi băncile și plantațiile pentru a preveni parcare pe trotuar.

- Designul bolarzilor și parapetelor de protecție trebuie să fie robust, dur, ușor de întreținut și sustenabil.
- Bolarzii pot fi utilizate pentru a împiedica vehiculele să acceseze calea pietonală și ar trebui să fie de o înălțime minimă de 0,60-0,80m cu spațiere între de 0,60-0,80 m.

## CONSIDERAȚIUNI UNIVERSALE DE PROIECTARE

- Plasarea parapetelor de protecție și bolarzilor trebuie să țină cont de accesul scaunelor cu roțile. Un spațiu minim de 0,90 cm trebuie să fie prevăzută la trecerile pietonale.
- Unirea bolarzilor cu lanțuri sau funii trebuie interzisă

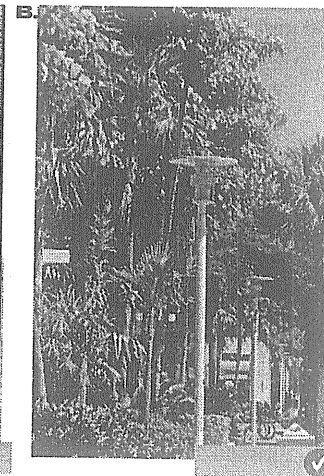
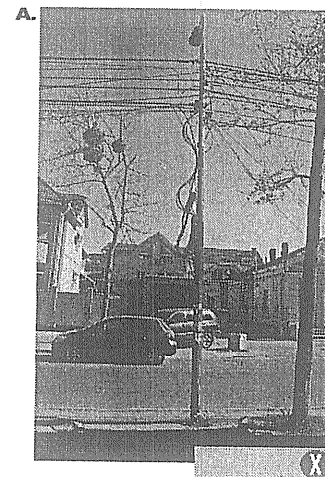


## ILUMINAREA STRADALĂ

Iluminarea stradală este o parte integră în crearea unui mediu plăcut și sigur pentru pietoni și vehicule. Iluminarea este fundamentală în crearea unei identități a locului și stimulează înflorirea activității stradale. De obicei iluminarea stradală este

proiectată pentru a produce iluminare optimă pentru vehicule, cu o atenție mai redusă pentru pietoni și bicicliști. Un spațiu public de calitate și aspectul unei străzi corect proiectate încorporează surse de iluminare pentru a încuraja diferite moduri de deplasare.

Iluminarea trebuie să fie planificată ca parte integră din designul unei străzi. Soluțiile de design variază în dependentă de contextul local și tipologia străzii. Este important de a alege nivelul corect de iluminare pentru trafic și pentru ceilalți utilizatori ai străzii.



A. Iluminarea trotuarului / carosabilului conectată prin cabluri atârșate.

B. Corp de iluminat cu panou solar.

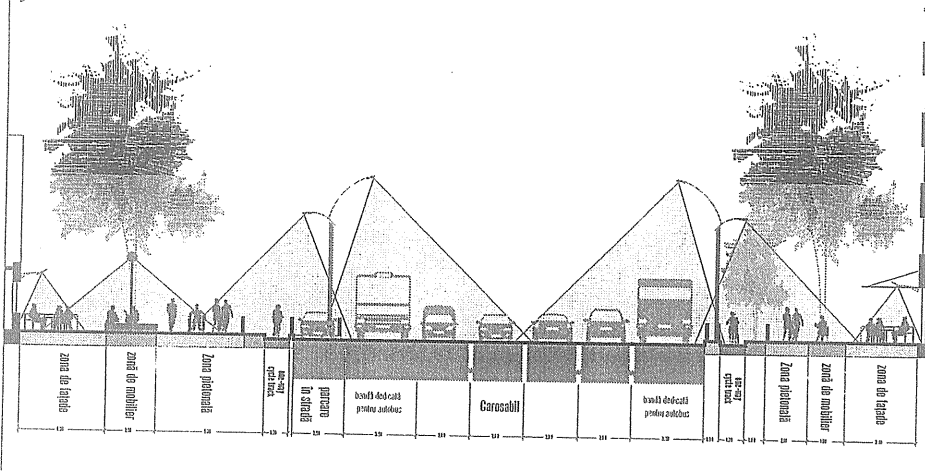
## RECOMANDĂRI

- Iluminarea trebuie să ilumineze atât carosabilul, cât și calea pietonală, dar cu diferite corpuri de iluminare, amplasate la nivele adecvate.
- Trebuie să fie măsurată cu precauție intensitatea luminoasă pentru a evita crearea petelor de lumină sau poluarea străzii cu lumină.
- Selectarea iluminării care se potrivește locului, fie el urban sau rural, comercial sau rezidențial.
- Prioritate trebuie acordată modalității de atașare a corpurilor de iluminat de clădiri pentru a reduce aglomerarea străzii.
- Atenție deosebită la iluminarea străzii în zonele rezidențiale.

- Trecurile și intersecțiile trebuie să fie iluminate mai puternic decât trotuarele și carosabilul.
- Utilizarea iluminării stradale pentru a identifica și diferenția tipurile de stradă: autostrăzi, bulevarde, sau străzi rezidențiale.
- Identificarea celei mai potrivite soluții de design și sursei iluminării pentru fiecare zonă.
- Plasarea cu grijă a pilonilor de iluminat pentru a nu împiedica calea pietonală sau pistele bicicliștilor, și pentru a fi în corelare cu aspectul străzii.

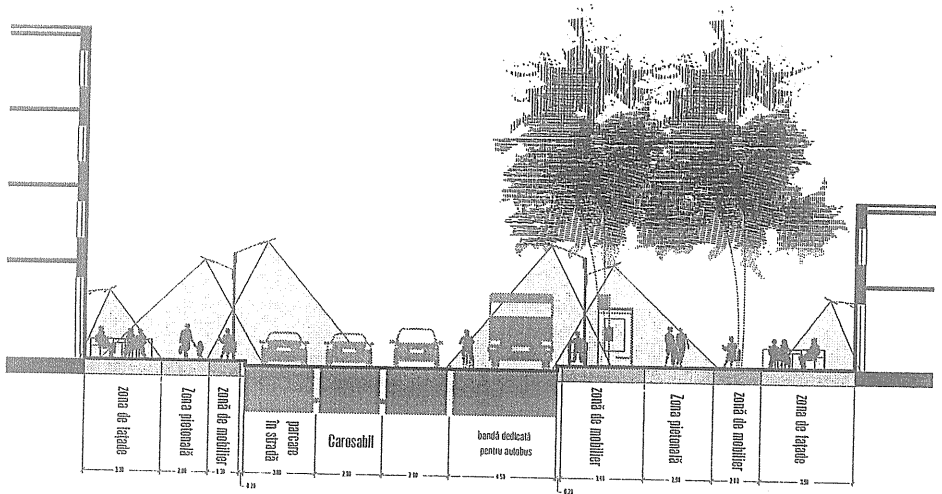
- Vitrinele magazinelor și clădirile private ar putea ajuta la iluminarea străzii, deci și aceste surse trebuie să fie luate în considerare.
- Designul iluminării stradale trebuie să coreleze cu ale elemente ale designului străzii.
- Iluminarea solară trebuie să fie analizată ca un model de energie alternativă.
- Toate corpurile de iluminat trebuie să fie înlocuite cu LED.
- Spațiul între doi piloni de iluminare trebuie să fie de aproximativ 3 ori înălțimea acestuia.
- Pilonii nu trebuie să fie mai înalți de 12m și în zonele rezidențiale trebuie să fie semnificativ mai mici.

# ȘTEFAN CEL MARE

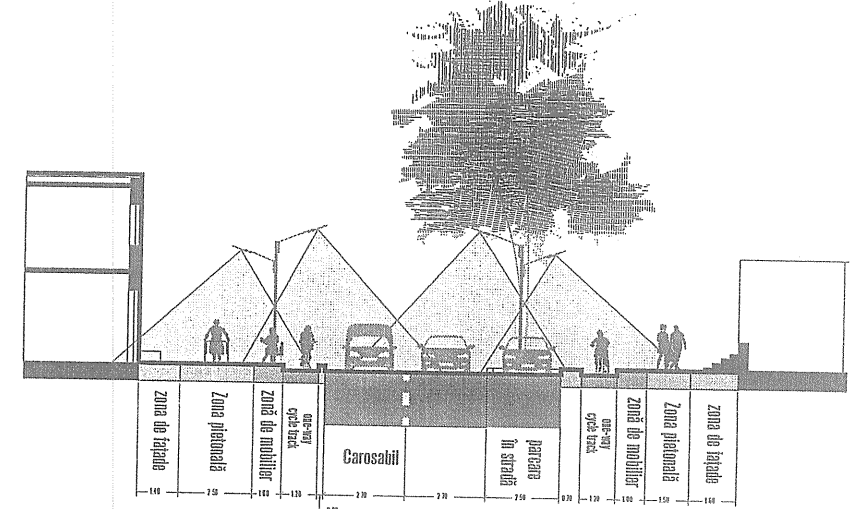


**FIG. 4.5 ȘTEFAN CEL MARE**  
 Amplasament urbanizat / Urbanized area  
 Lățimea totală de 25,50 m / Total width  
**FIG. 4.6 ALEXANDRU PUȘKIN**  
 Amplasament urbanizat / Urbanized area  
 Lățimea totală de 25,50 m / Total width

# ALEXANDRU PUȘKIN

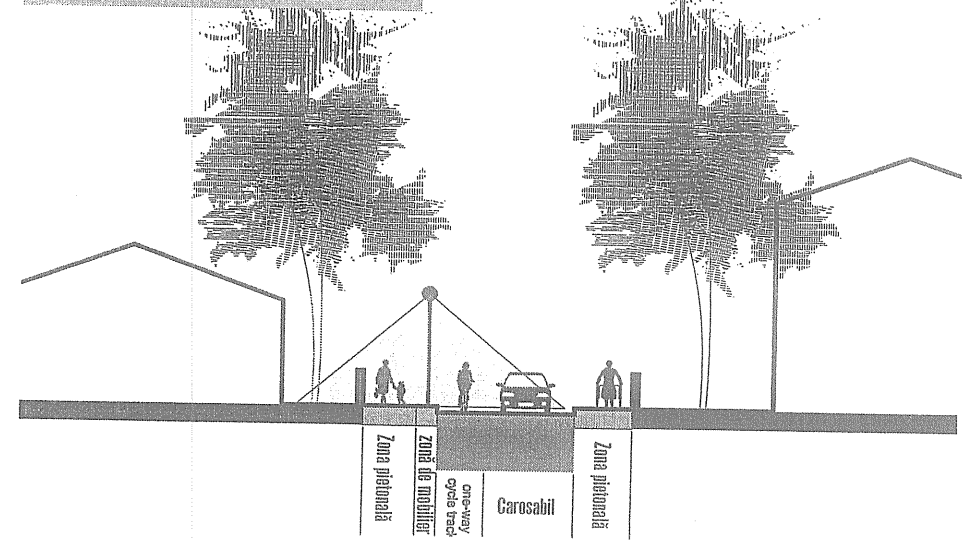


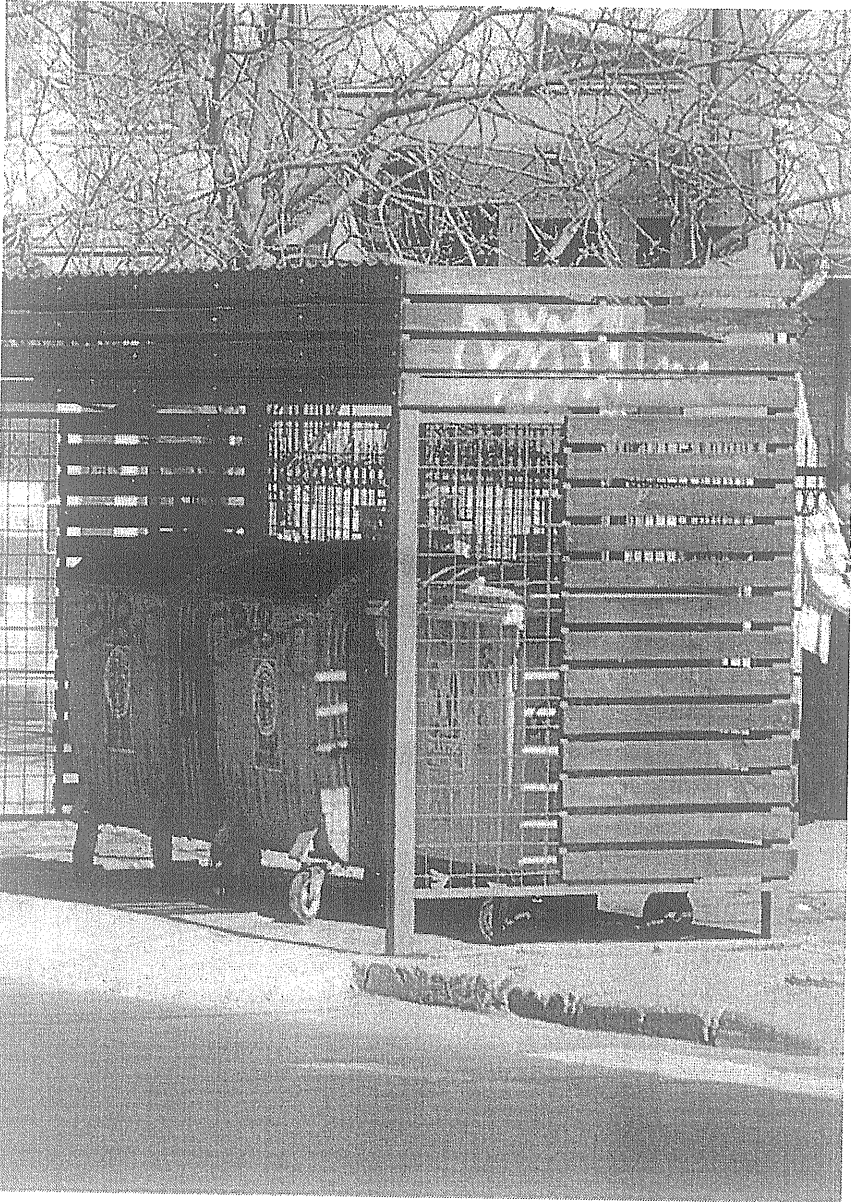
# MIHAI EMINESCU



**FIG. 4.7 MIHAI EMINESCU**  
 Amplasament urbanizat / Urbanized area  
 Lățimea totală de 25,50 m / Total width  
**FIG. 4.8 LIVIU DAMIAN**  
 Amplasament urbanizat / Urbanized area  
 Lățimea totală de 15,00 m / Total width

# LIVIU DAMIAN





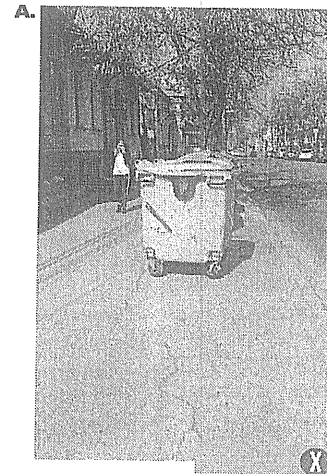
## INSTALAȚII PENTRU DEȘEURI

Instalațiile pentru deșeurii și reciclare fac parte dintr-o strategie mai vastă de gestionare a deșeurilor.

Orașele încearcă să reducă localizarea instalațiilor pentru deșeurii pe străzi și să ofere locații alternative, precum și să încurajeze gospodăriile să-și

stocaze deșeurile până la evacuare. Este necesar ca asigurarea cu instalații comode și bine panificate pentru deșeurii să fie corelată cu strategia privind frecvența colectării deșeurilor. Amplasarea instalațiilor pentru colectarea deșeurilor trebuie să fie evitată

pe autostrăzi și coridoarele majore de drumuri. De asemenea este important ca aceste containere să fie plasate în afara căii pietonale și zonei alocate pentru mobilierul stradal. Instalațiile pentru deșeurii de obicei sunt plasate în locațiile de profil redus, precum ar fi



A. Containere de deșeurii care sunt dificil de accesat.

B. Containere de deșeurii încadrate în structura pavajului și la același nivel cu calea de transport.

## RECOMANDĂRI

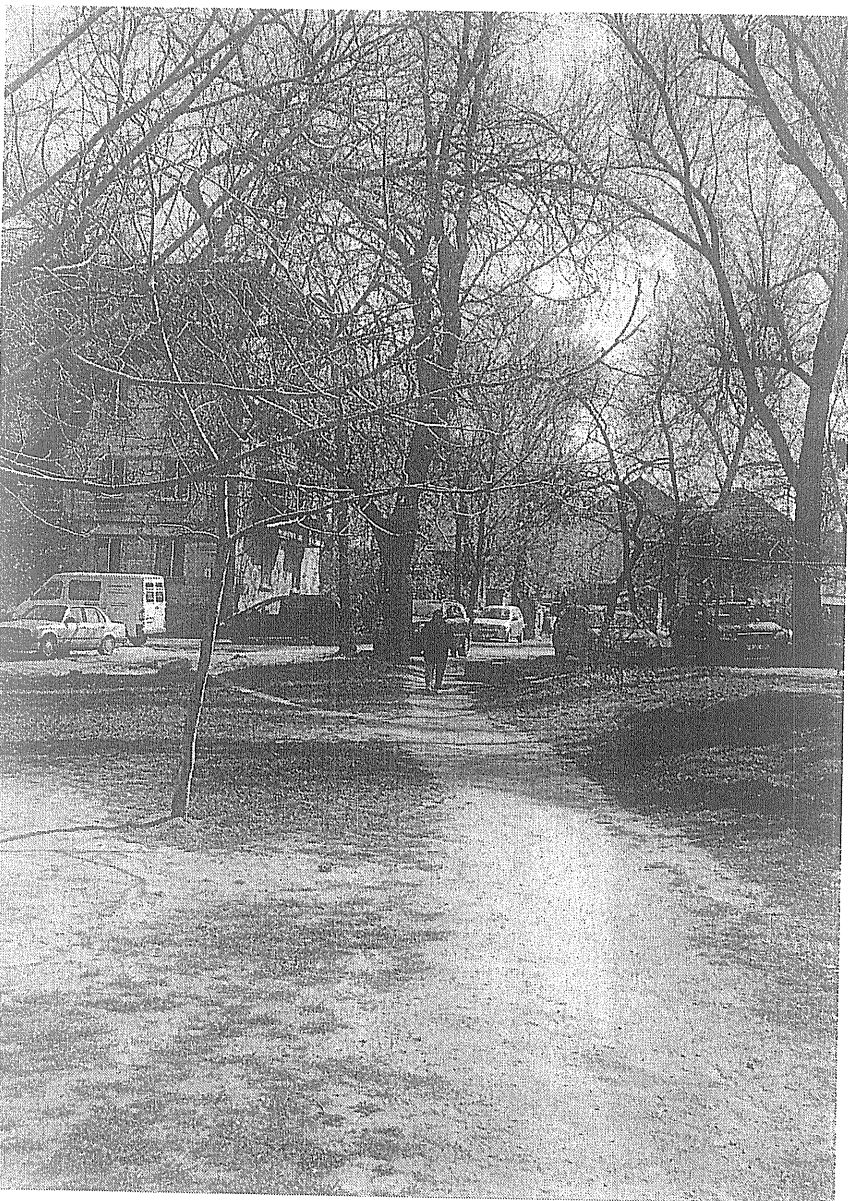
• Locația potrivită trebuie să fie identificată în locuri discrete, cu acces redus.

• Instalarea containerelor pentru pe autostrăzi și coridoare majore de drumuri trebuie evitată

• Aceste instalații trebuie să fie încorporate și fixate în trotuare.

• Locațiile trebuie să fie menținute curate și golite cel puțin de două ori pe săptămână.

• Instalațiile pentru deșeurii și reciclare trebuie să fie accesibile pentru colecătorii de deșeurii și toți utilizatorii.



# SPAȚII VERZI

Pentru a avea parte de un oraș mai sănătos și mai sustenabil, este important de investit și de dezvoltat o rețea de sisteme naturale și moduri alternative de generare a energiei. Gestionarea apelor pluviale, energiei solare și deșeurilor ajută la consolidarea aspectului străzii. Copacii și amenajările peisajiste contribuie la controlul microclimei și reducerea căldurii urbane, îmbunătățind în același timp calitatea aerului, confortul și siguranța deplasării pietonale.

Străzile trebuie percepute ca niște ecosisteme care nu numai că pot extinde aplicarea infrastructurii verzi, dar mai pot deveni active în generarea noilor forme de energie și schimb energetic. Străzile pot fi văzute și conectate la un sistem mai vast de rețele verzi și albastre constituite. Sunt căutate soluții în zonele urbane pentru a absorbi consecințele schimbărilor climatice și pentru a utiliza mai eficient energia și resursele. Rețelele verzi-albastre pot fi ușor combinate cu astfel de elemente precum cele de recreere, biodiversitate, cicliști și pietoni, energie și generare de căldură.

Sunt multe inițiative noi în domeniul social, economic și cel ecologic care reduc impactul asupra mediului și promovează un oraș sănătos și atractiv. Exemplele date includ arhitectura urbană, cooperativele energetice, fabricile de energie acvatică și de materie primă, utilizarea în comun a automobilelor și inițiative de înverzire a orașelor.

sharing and initiatives to make the city greener.



Grădiniță de ghiveci în Berlin. Foto de ©Rosa Rosa

Spații verzi  
Aceasta este culoarea  
compartimentului



## PRINCIPII CHEIE

### SUSTENABILITATE

Integrarea sistemelor naturale, cum ar fi gestionarea apelor pluviale sau a energiei solare, în designul străzii.

### ECOLOGIE

Promovarea și încadrarea spațiilor verzi în aspectul străzii. Copacii și spațiile verzi ajută la controlul micro-climei, oferă umbră și consolidează biodiversitatea. Astfel de elemente de design îmbunătățesc sănătatea mentală și cea fizică a cetățenilor.

### SĂNĂTATEA ȘI HABITATUL UMAN

Străzile pot îmbunătăți sănătatea mentală și fizică prin calitatea mai bună a aerului, împrejurimi mai calme și mai verzi. Accesul ușor la elementele verzi și cele de apă consolidează calmul pietonilor.



Stație de așteptare a transportului public. Foto de pe © Flickr

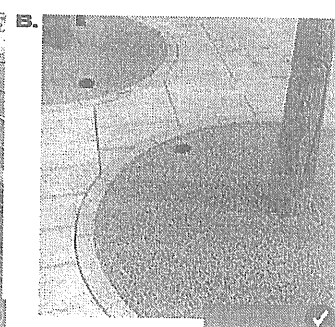
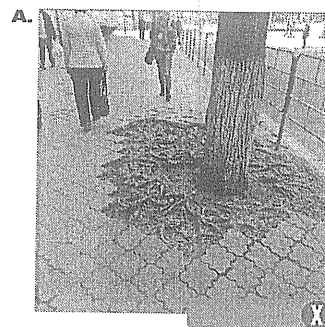
## ARBORI ȘI PLANTĂRI STRADALE

Arborii și plantările stradale joacă un rol crucial și sunt esențiale pentru calitatea mediului și aspectul zonelor. Plantările noi trebuie să fie integrate în designul străzilor, iar arborii bătrâni trebuie să fie menținuți și monitorizați.

Plantările ajută la domolirea aspectului străzii, îmbunătățirea microclimei și calității aerului, oferă umbră și sunt habitate valoroase pentru natura sălbatică. Ori de câte ori e posibil, plantările trebuie să fie integrate în designul străzilor.

Alegerea speciilor de copaci, arbuști și plante este importantă, pentru a contribui la aspectul și întreținerea străzii. Selectarea trebuie să fie realizată cu grijă, ținând cont de necesitatea de a respecta spiritul zonei, dar și habitatul vieții sălbatice urbane. Aranjamentele peisajiste de asemenea pot servi drept barieră între carosabilului și trotuar, pentru protecția pietonilor, înlocuind parapetele de protecție și bolarzii.

Arborii captează praful și reduc strălucirea luminii solare. În caz de furtună, arborii mai reduc și viteza vântului. Arborii sunt preferați ca formă de aranjament peisagistic în comparație cu florile sau tuișurile de înălțime redusă, care servesc doar ca funcție estetică, dar nu contribuie cu mult la controlul microclimei și oferirea de umbră.



A. Groapa de copac neamenajată.

B. O opțiune în afara grilelor de oțel ar putea fi pavajul poros, alcătuit dintr-o varietate de agregate naturale sau reciclate.

## RECOMANDĂRI

- Plantarea speciilor care sunt corespunzătoare climei, native și non-native, cu rădăcini adânci și rezistente la boli, pentru a îmbunătăți viabilitatea pe termen lung a locației, minimizând în același timp costurile pentru întreținere.
- Alegerea arborilor, configurației plantării și protecția arborilor trebuie să corespundă caracterului, locației și funcției zonei.
- Este necesară consultarea specialiștilor cu privire la alegerea și locația arborilor.

- Luarea în considerație a impactului potențial al plantării asupra clădirilor adiacente, căii pietonale și serviciilor/ conductelor subterane.
- Asigurarea distanței corespunzătoare între arbori pentru a oferi umbră continuă, în dependență de dimensiunea și forma coroanei arborilor.
- Locația gropilor arborilor trebuie să fie coordonată cu poziționarea iluminării stradale și altor elemente stradale.

- Arborii trebuie să fie poziționați în zona mobilierului stradal și trebuie să ofere spațiu liber pe verticală de cel puțin 2,4 m.
- Gropile arborilor trebuie să dispună de dimensiunea de cel puțin 1,5 m pe 1,5 m pentru a acomoda rădăcinile la maturitatea deplină a acestora.
- Elaborarea și integrarea strategiilor privind spațiile verzi și arborii, care să includă și îngrijirea pe termen lung și posibilitățile de renovare a acestora.



Foto preluată de pe San Francisco Public works

## IMPLICAREA COMUNITĂȚII

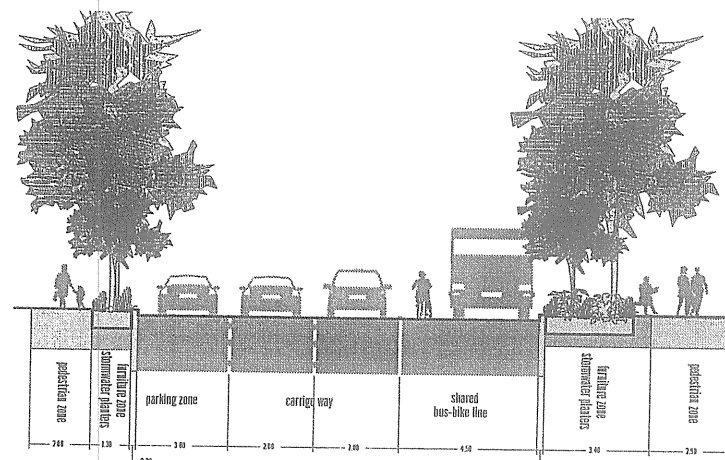
\* Încurajarea publicului, mediului de afaceri și comunității să participe în construcția și întreținerea infrastructurii verzi. Stabilirea parteneriatelor cu școlile, astfel încât elevii să aibă posibilitatea să învețe despre ecosisteme și plantarea arborilor.

# MANAGEMENTUL APEI

Din cauza densității înalte a drumurilor și trotuarelor pavate în zona urbană, nu toate apele pluviale care cad pe trotuare pot fi absorbite de sistemul de canalizare. Acest fapt deseori rezultă în acumulări de apă sau chiar inundații pe suprafața pavajului și carosabilului. Canalizarea nu dispune de capacitate suficientă pentru a face față acestor ape, astfel vor surveni mai multe deversări, dacă nu se vor implementa opțiuni-tampon suficiente la nivel de cartier. Strada trebuie să prevadă oconductă pentru stocarea și eliminarea apelor pluviale. Planificarea și gestionarea suprafețelor și apelor pluviale este un proces complicat și necesită să facă parte dintr-o strategie urbanistică integrată pentru drenajul apelor. Apele sunt, de obicei, colectate de structurile subterane, cum ar fi drenajul, care deseori nu face față volumelor foarte mari de apă.

O abordare integrată durabilă include un spectru de diverse soluții care urmăresc reducerea volumelor de ape pluviale, reținerea fluxurilor de apă și îmbunătățirea calității apei. Tehnicile care de obicei sunt adoptate includ acoperișurile verzi, pavaj permeabil, recoltarea apelor pluviale, canale de adâncime mică, rezervoare și lacuri de reținere a apei, și utilizarea în combinație a acestor tehnici.

Adițional, selectarea cu grijă a materialelor de acoperire a suprafețelor și construcția precaută a acestor suprafețe poate ajuta la direcționarea apei, prevenind absorbirea acesteia în sol. Capturarea și utilizarea apelor pluviale este o opțiune mai bună decât reținerea sau direcționarea acestora, implicând de asemenea și economii privind apa potabilă. Designul aspectului străzii trebuie să țină cont de crearea unor aranjamente peisagistice ușoare nu doar pentru a înfrumuseța strada, dar de asemenea pentru a infiltra apele pluviale și pentru a încetini scurgerea pe suprafață a apelor pluviale.







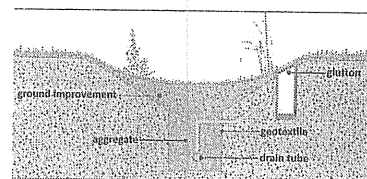
Kronsberg, Hanova, Germania. Zonă suburbană. Foto de la ©Atelier

## BIO-CANALE DE ADÂNCIME MICĂ

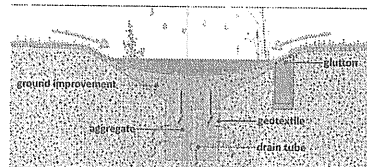
Bio-canalele de adâncime mică sunt niște elemente peisajiste care sunt încadrate în zona trotuarului și care dispun de o rigolă cu vegetație cu o bază poroasă. Bio-canalele de adâncime mică concentrează și înlătură poluarea din scurgerile de apă.

Acestea sunt de obicei proiectate în recesione de la nivelul trotuarului și cu o rigolă puțin adâncă pentru a colecta și filtra apa. Acest sistem poate fi utilizat în contexte urbane, însă este mai des întâlnit în zonele rezidențiale.

Bio-canalele de adâncime mică contribuie la direcționarea apei, reducerea stresului termic, îmbunătățirea calității aerului și înfrumusețarea aspectului străzii.



Secțiune de bio-canal pe timp uscat.  
Imagine de la Atelier GROENBLAUW, Marlies van der Linden



Secțiune de bio-canal pe timp de ploaie.  
Imagine de la Atelier GROENBLAUW, Marlies van der Linden



Bio-canal de-a lungul unei străzi suburbane în Seattle, WA. Foto de © The Nature Conservancy

## RECOMANDĂRI

- Bio-canalele de adâncime mică trebuie să fie construite în cadrul vegetației locale, să fie compatibile cu contextul zonei și să aibă nevoie de irigare minimă.
- Bio-canalele de adâncime mică ar trebui să fie protejate de jur în jur cu bordură pentru a împiedica pietonii să intre în zona dată și pentru a le proteja de scurgerile de apă de pe drum.

- Bio-canalele de adâncime mică trebuie să dispună de o pantă mică spre partea de-a lungul căreia se mișcă apa. Laturile bio-canalului de adâncime mică trebuie să fie construite cu o înclinație de 5% sau mai puțin.
- Cu cât este mai groasă vegetația și cu cât mai mare este suprafața, cu atât mai eficient va fi canalul dat în încetinirea apei și prevenirea eroziunii în cadrul canalului.
- Bio-canalele trebuie să fie inspectate după furtuni pentru a asigura curgerea corespunzătoare.

- Vegetația moartă trebuie să fie înlocuită pentru a ajuta funcția realizată de bio-canal.
- În astfel de bio-canale nu trebuie să fie utilizate erbicide sau pesticide

## PLANTĂRILE PE TROTUAR

Plantările pe trotuar trebuie incluse la etapa de design și amplasate în zona mobilierului stradal. Acestea pot oferi o zonă tampon între zonele de trotuar și carosabil și pot fi plantate cu plante native care pot face față unor volume mari de ape pluviale.

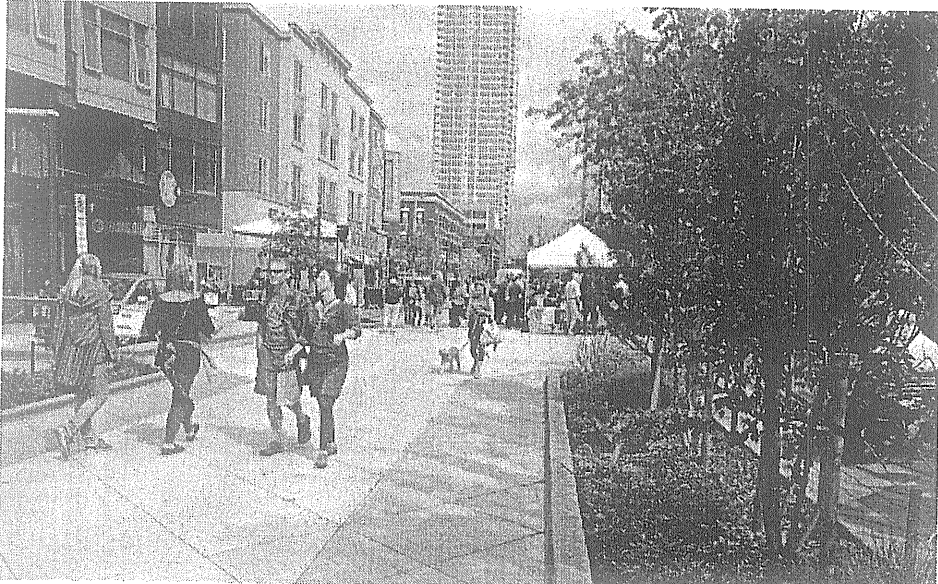
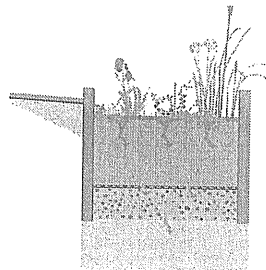


Foto de ©SvR Design Company

## RECOMANDĂRI

- Plantările pe trotuar pot fi incluse la etapa de design și alocate în zonele mobilierului stradal. Acestea pot oferi o zonă tampon între zone și pot fi plantate cu plante native care pot face față unor volume mari de ape pluviale.
- Plantările trebuie proiectate în zona mobilierului stradal sau ca o extindere a bordurii.
- Plantările trebuie proiectate ca benzi de-a lungul zonei pietonale.
- Plantările trebuie proiectate ca parte din designul mobilierului stradal, să includă locuri de șezut, mese în cadrul aceluiași design.

- Plantările pot fi alocate de asemenea în fața clădirilor în zona de fațadă. Acestea vor ajuta la colectarea apelor pluviale din partea clădirilor.
- Trebuie de inclus vegetație locală de diverse înălțimi și texturi, astfel încât să producă și umbră.
- Utilizarea tipului potrivit de sol care să conțină maximum 5% de argilă.
- Plantările trebuie să includă o înclinație a laturii de 2%.
- Includerea unei conducte la fundul plantării pentru a colecta apele pluviale.



Urban infiltration  
© Gemoento HamburgUrban

## SUPRAFEȚE POROASE

Materialele poroase și cele permeabile pot absorbi apele pluviale în sol astfel reducând presiunea pe sistemul de canalizare pluvială. Acest tip de pavaj este realizat din materiale poroase care permit apei să se infiltreze și să treacă. Celule din beton, pavaj

din beton cu celule pentru iarbă, fibre lemnoase, scoici sau prundiș pot fi utilizate pentru pavarea acestor spații. Procentul celulelor deschise variază de la 15% până la 40% în dependență de materialul utilizat pentru drumuri și parcurile de mașini

care sunt utilizate în mod intens. Materialele de pavaj precum este zgura poroasă, ciment pulverizat, modele de pavaj deschis, scoici sau prundiș pot fi utilizate.

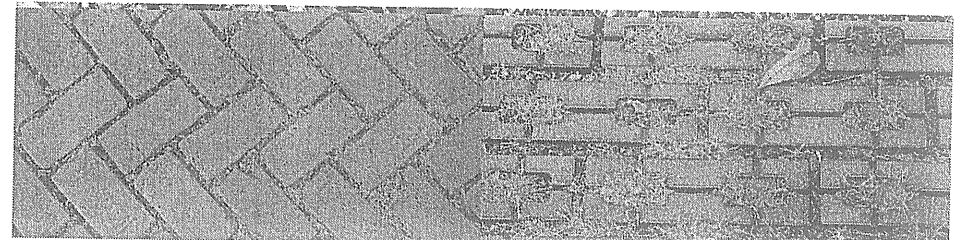
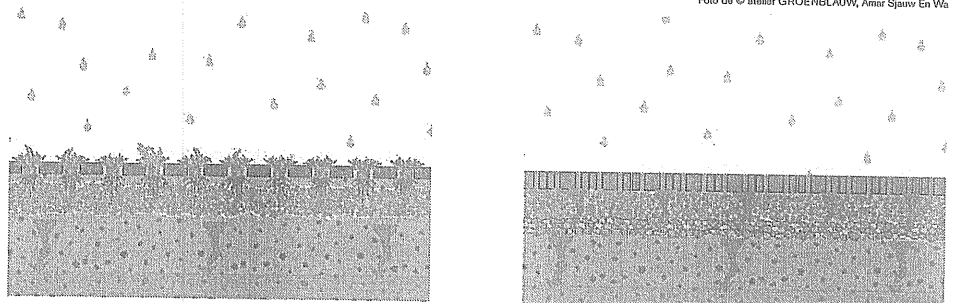


Foto de © atelier GROENBLAUW, Amer Sjaauw En Wa



Materiale poroase de pavaj. Foto de © atelier GROENBLAUW, Amer Sjaauw En Wa

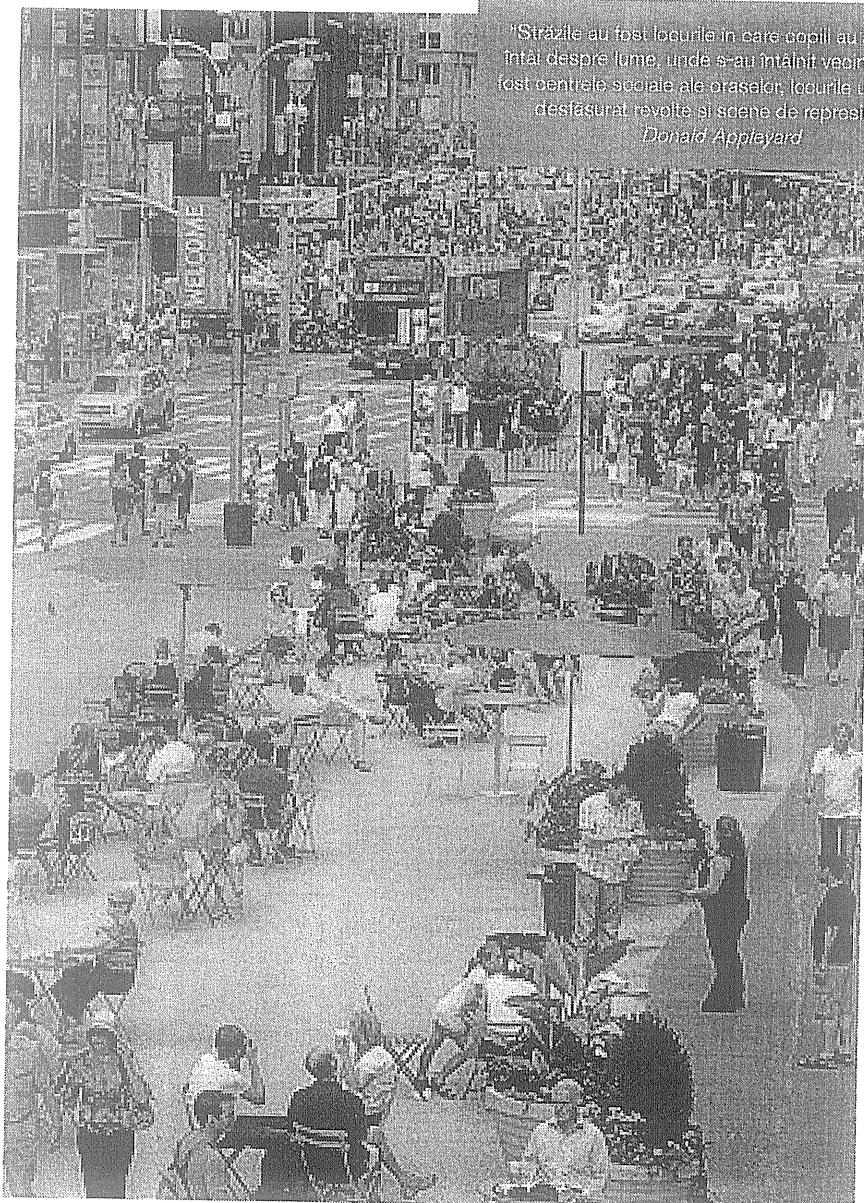
© atelier GROENBLAUW

## RECOMANDĂRI

- Materialele poroase și permeabile pot fi utilizate în căile pietonale dar nu pe carosabil și trotuare care includ și parcuri.
- Materialele poroase și permeabile nu trebuie să fie amplasate sub greutatea mari.

- Materialele poroase și permeabile dețin un procent înalt de infiltrație.
- Materialele poroase și permeabile ar putea fi așezate și în modele deschise sau semi-deschise. Partea deschisă poate fi umplută cu iarbă, pământ, prundiș, etc.

- Înainte de instalarea materialelor poroase, e nevoie de evaluarea unui geo-tehnician pentru a stabili dacă solul este contaminat:



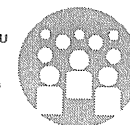
"Străzile au fost locurile în care copiii au aflat mai întâi despre lume, unde s-au întâlnit vecinii. Ele au fost centrele sociale ale orașelor, locurile unde s-au desfășurat revoluții și scene de represivitate"  
*Donald Appleyard*

©NYC DOT on Flickr

# STRĂZILE CA SPAȚIU PUBLIC

STRĂZILE CA SPAȚIU  
PUBLIC

Aceasta este culoarea  
compartimentului



Străzile nu sunt doar coridoare de mobilitate dar și spații publice critice și cruciale, care consolidează viața publică și cetățenia activă. Viața stradală a fost și devine din nou o parte integră a vieții sociale ale oamenilor. Anume aici se desfășoară viața urbană, se întâlnesc persoanele, se implică vecinii și se joacă copiii, creând o un mediu urban vibrant.

Străzile care sunt proiectate ca spații sociale devin o punte de trecere între casă și locul de muncă, ca un spațiu neprivatizat care încurajează interacțiunea creativă. Acestea sunt ca niște sufragerii în aer liber care-i salută pe toți în mod egal. Străzile oferă spațiu pentru inter-relațiile comunitare și oportunități de a cunoaște vecinii. Crearea unor străzi care să transmită sentimentul de apartenență și incluziune poate încuraja coeziunea socială și descuraja izolarea. Conexiunea cu comunitatea creează un mediu sigur și durabil, care poate ajuta și la menținerea longevității aspectului stradal. Acest capitol abordează diverse modalități de creare a cadrului potrivit pentru un spațiu public și social care să echilibreze necesitățile traficului de vehicule, sentimentul de siguranță și confortul pietonilor, și o conexiune cu folosințele adiacente ale terenurilor pentru a consolida spațiul public al orașului.

## KEY GOALS

Sustenabilitate socială și incluziune	Un spațiu public vibrant și solid	Un aspect sigur și accesibil al străzii
Crearea sentimentului de apartenență la comunitate	Cetățeni activi și implicați	Dezvoltare economică consolidată

"În primul rând, o stradă grozavă trebuie să ajute la crearea comunității; trebuie să ajute oamenii care acționează și interacționează să facă împreună ceea ce ei, de obicei, fac singuri. La fel, străzile care sunt accesibile tuturor, sunt ușor de găsit și ușor de ajuns, sunt mai bune decât cele care nu sunt așa. Cele mai bune străzi vor fi cele unde poți vedea și întâlni alți oameni; tot felul de oameni, nu doar de o clasă, de culoare sau de o vârstă. Cele mai bune străzi încurajează participarea, implicarea. Oamenii se opresc să vorbească sau, probabil, stau și privesc, ca participanți pasivi, luând ceea ce străzile au de oferit."

Alan Jacobs, "Great Streets"

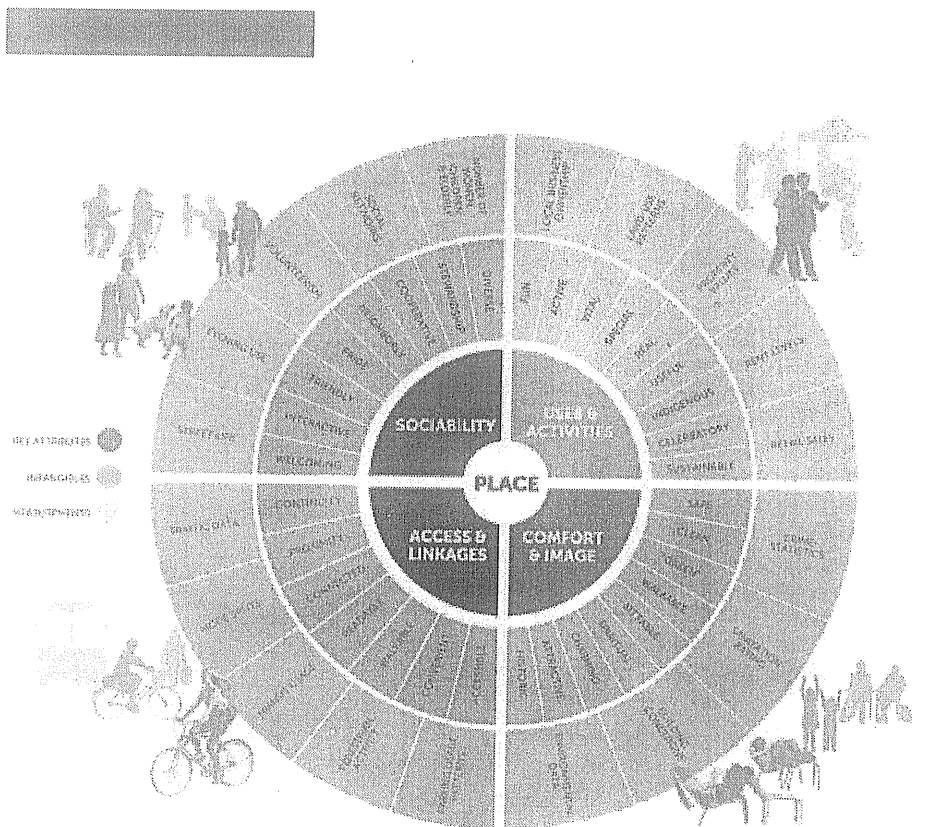


Foto de ©PROJECT FOR PUBLIC SPACES

## PRINCIPII CHEIE

### STRĂZI CU ACTIVITĂȚI ȘI DESTINAȚII DIVERSE

Crearea căilor pietonale dorite cu activități și destinații.

### STRĂZI INTERACTIVEȘI SOCIALE

Crearea spațiilor care invită oamenii să se recreze, să se joace și să se odihnească.

### STRĂZI FLEXIBILE ȘI UNICE

Crearea spațiilor care sunt îndeajuns de flexibile pentru a acomoda noi utilizări conform necesităților curente.

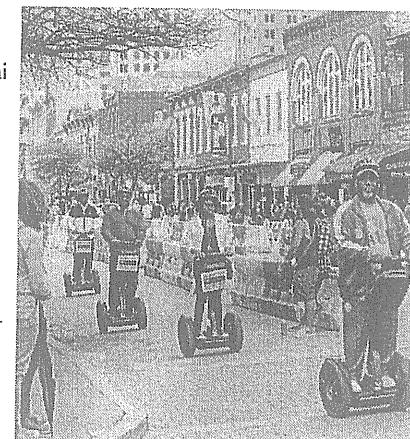
### STRĂZI CU IMPLICAREA COMUNITĂȚII

Spațiul public și spațiile publice pot fi structurate prin intermediul unui proces de colaborare care să implice activ cetățenii nu doar să participe, dar de asemenea să facă parte din procesul de luare a deciziilor privind spațiul public

## STRĂZI CU DIVERSE ACTIVITĂȚI ȘI DESTINAȚII

Centrul istoric, reperle istorice, utilizările de clădiri, parcuri, piețe, terenuri de joacă și alte locații de activitate stradală creează puncte de destinație și căi pietonale în cadrul orașului.

Consolidarea caracterului distinctiv local, unificarea și crearea rutelor pietonale și crearea noilor spații publice posibile pot schimba realmente experiența orașului. Crearea unui aspect vibrant și dinamic al străzii nu doar oferă oportunități economice, dar mai creează și sentimentul de 'loc' și implicare locală. Strada trebuie să acomodeze activități cât mai diverse, ținând cont de varietatea cetățenilor și localizarea lor.



New York. Foto de ©Virghina Nadini

## RECOMANDĂRI

•Includerea diferitor activități care să implice toate grupurile de vârstă și cele etnice.

•Diverse străzi pot avea programe diferite și tipuri variate de activități. Crearea oportunităților educaționale și sociale de scară mică și mare.

•Implicarea comunității locale, i.e. rezidenți și companii, pentru a acorda asistență în programarea și coordonarea activităților.  
•Programarea pe parcursul diferitor părți ale zilei, săptămânii și anului conform zilelor de odihnă, sărbătorilor naționale, etc.  
•Activarea fațadelor și pereților laterali ai clădirilor cu evenimente și piețe stradale.

•Incorporarea și consolidarea piețelor existente.  
•Asigurarea zonelor de joacă pe stradă.  
•Demonstrarea și promovarea activităților de business și vecinătate.  
•Crearea de noi motive pentru vizitarea punctelor de destinație.



"Străzile bune încurajează participarea. Oamenii se opresc să vorbească sau să privească... luând de la stradă ceea ce ea are de oferit."  
— Allan Jacobs, "Străzile bune"

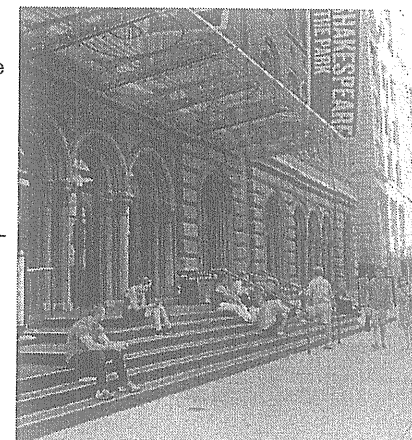
©San Francisco Planning Department on Flickr

## STRĂZI INTERACTIVE ȘI SOCIALE

Deoarece străzile sunt coridoare ale vieții publice, în proiectarea socială a străzii trebuie să se prioritizeze interactivitatea străzii și implicarea socială, lucru care o diferențiază de proiectarea tehnică.

Un oraș ar trebui să poată să ofere locații pentru odihnă, interacționare și implicare, cât și posibilitate de a se deplasa în siguranță. Aspectul străzii poate realmente promova întrunirile sociale, ședințele oficiale și cele neoficiale, precum și consolida conexiunile între persoane și comunitatea mai vastă.

Străzile interactive pot încuraja schimburi informale și formale prin intermediul unor intervenții permanente și nepermanente în aspectul străzii. Mobilierul stradal, arta publică, instalațiile de apă, indicatoarele stradale și navigația pot consolida realmente implicarea socială.



New York. Foto de ©Virginia Nadini

## RECOMANDĂRI

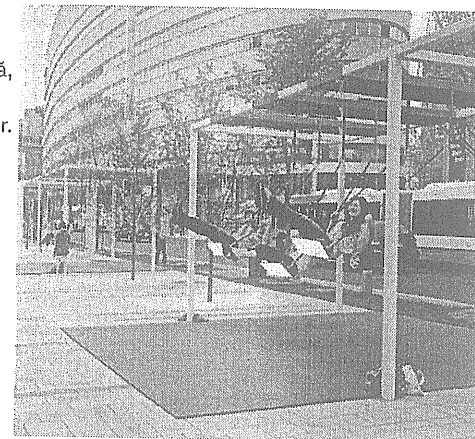
- Oferirea diverselor opțiuni de așezare care să includă o varietate de utilizatori și modalități de ședere. Designul inovativ poate ajuta la crearea unui loc unic.
- Asigurarea ca zonele unde au loc întrunirile sociale să dispună de un nivel optim de siguranță, confort și utilitate.
- Implementarea măsurilor de calmare a traficului pentru a reduce viteza traficului și pentru a ajuta la crearea mediului potrivit pentru întrunirile sociale
- Crearea condițiilor pentru desfășurarea diverselor instalații de artă și elemente de artă publică care să creeze o experiență multi-senzorială de vederi, sunete și mirosuri, și deseori chiar de gusturi și atingeri.
- Asigurarea zonelor pentru joacă și echipament de joacă pe stradă pentru copii și adulți.
- Implicarea cetățenilor în realizarea intervențiilor de cartier.
- Asigurarea instalațiilor temporare sau permanente de apă.
- Prevederea măturilor educaționale de istorie locală și modalităților de navigare urbană.
- Utilizarea tehnologiilor inteligente pentru ghidarea, informarea și implicarea comunităților.
- Încurajarea comerțului temporar/mobil pe stradă pentru a deservi necesitățile pietonilor.



Foto de ©OFL ARCHITECTURE

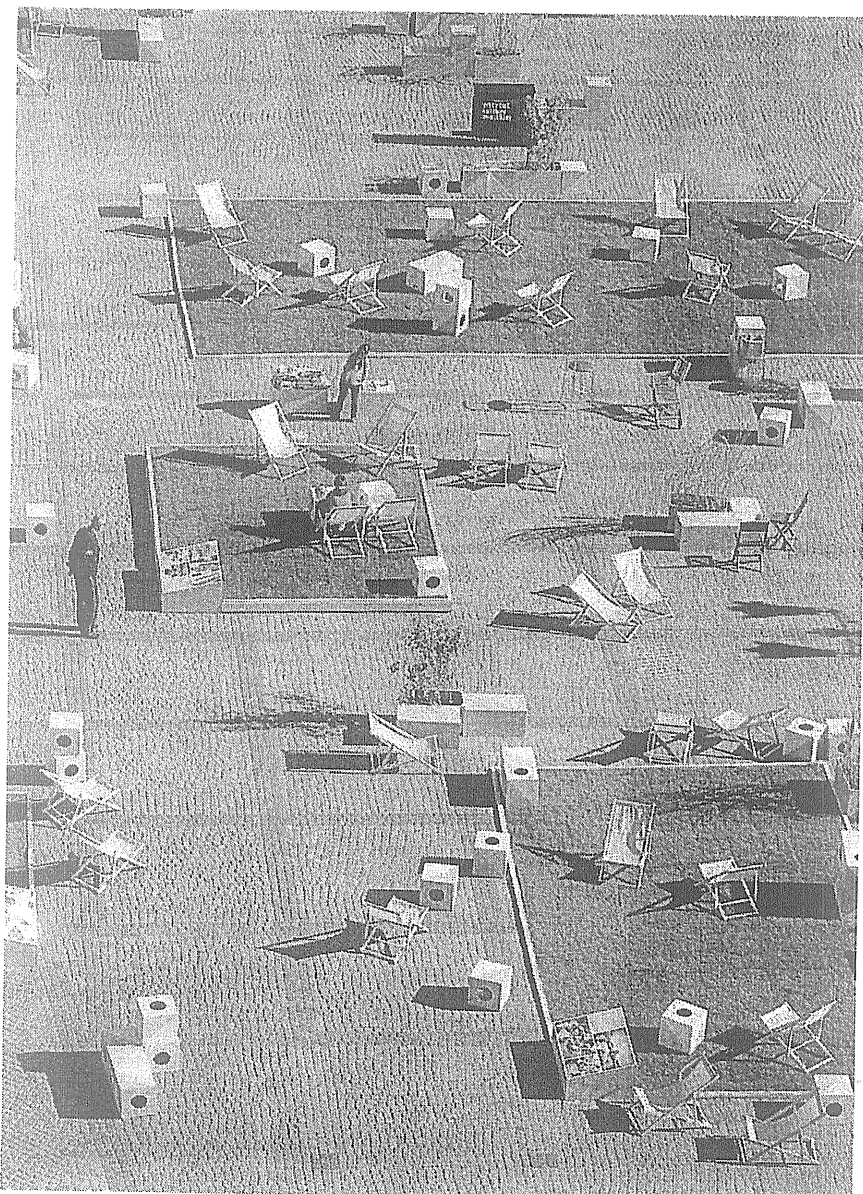
## STRĂZI FLEXIBILE ȘI UNICE

Străzile trebuie să fie proiectate flexibil pentru a permite incorporarea necesităților existente și celor pe viitor. Deoarece orașele se schimbă, străzile trebuie să permită spațiu pentru schimbări și acomodarea posibilităților pe viitor. De asemenea în viața curentă, străzile trebuie să poată să se adapteze schimbărilor în decurs de o zi, o săptămână și lună. Mereu este interesant de a hoinări prin oraș și să vezi cum străzile se schimbă periodic pentru a prelua o identitate nouă pentru câteva ore sau zile. Pot fi luate măsuri pentru a include schimbările permanente sau nu în design, permițând flexibilitatea acestora, dar și a caracterului lor unic. Străzile dispun de capacitatea de a reflecta în designul lor istoria, cultura și valorile locale chiar de la începutul procesului de planificare.



## RECOMANDĂRI

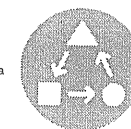
- Crearea noului spațiu public din spațiul nefolosit pentru a aloca mobilierul stradal și flexibilitate în utilizare.
- Demonstrarea reperelor istorice și stabilirea conexiunilor istorice.
- Utilizarea designului aspectului străzii care să includă istoria unică a regiunii.
- Permitea schimbării configurației străzii pentru evenimente speciale.
- Alocarea materialelor de pavaj și design care să încurajeze caracterul unic local.
- Utilizarea materialelor speciale de pavaj pentru străzi și evenimente specifice.
- Crearea semnelor unificate pentru a crea caracterul local distinct.
- Încurajarea tehnologiei inteligente pentru găsirea rutelor.
- Încurajarea aspectului local al străzii.
- Evidențierea vederilor reperelor naturale și arhitecturale.



Spații publice noi de Gdąby Group, Polonia. Foto de ©Wojciech Ostrowski

# TRANSFORMAREA STRĂZII

TRANSFORMAREA STRĂZII  
Acesta este culoarea compartimentului



Transformarea străzii este elementul cheie pentru schimbarea vieții urbane a unui oraș și schimbarea ulterioară a peisajului urban. O abordare integrată este absolut crucială pentru a putea înțelege și prioritiza problemele și soluțiile, cât și pentru a crea un mediu durabil. Este esențial ca strategiile și cadrul de proiectare a străzilor să colaboreze cu planul de mobilitate durabilă urbană pentru a realiza o abordare holistică față de aspectul orașului. Abordarea dată necesită scopuri și obiective clare de la bun început pentru a stabili cadrul pentru schimbările care vor surveni. Axarea pe aceste elemente ar putea duce la realizarea unei abordări comprehensive spre schimbări în implementarea și întreținerea designului. Schimbarea nu este ușoară și niciodată n-a fost în mediile urbane, deoarece provocările se schimbă de-a lungul timpului iar orașul se dezvoltă. Priorități aflate în competiție sunt un element frecvent pentru aspectul orașului, astfel o abordare integrată cu scopuri și obiective comune este imperativă pentru progres. Însă accesibilitatea, siguranța și echitatea sunt principiile neclintite ale schimbării.

## PRINCIPII CHEIE

**SCOPURI COMUNE;** Scopuri și obiective comune trebuie să fie stabilite uniform între sectoare de dezvoltare, actori și instituții pentru a crea o abordare sustenabilă față de mobilitatea urbană.

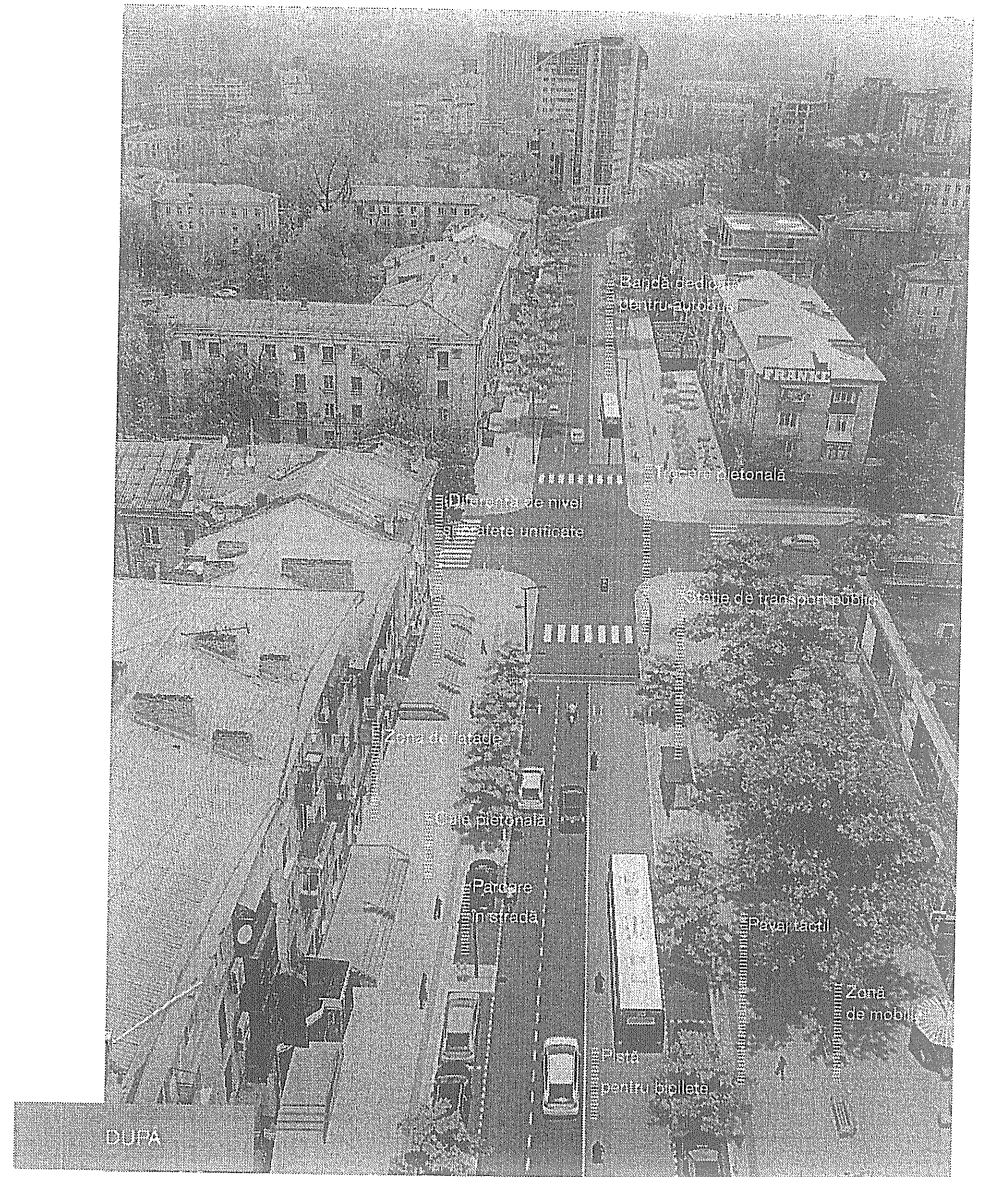
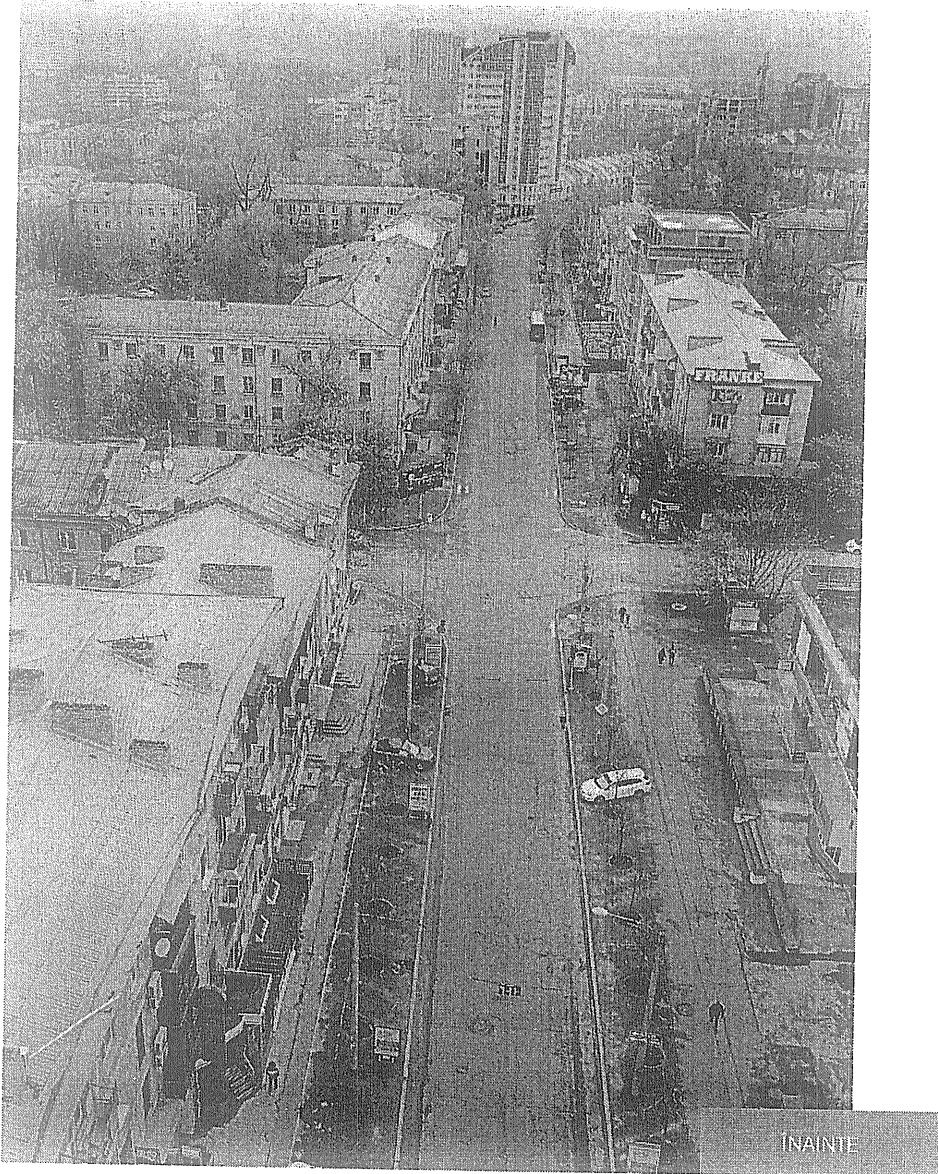
**VIZIUNE PE TERMEN MAI LUNG;** În colaborare cu planul de proiectare urbanistică trebuie să fie creată o viziune pe termen mai lung în legătură cu dezvoltarea pe viitor a mobilității și evoluției transportului.

**PARTICIPARE;** O varietate de actori din societatea civilă, cât reprezentanți ai publicului și mediului economic trebuie să fie implicați din start în elaborarea obiectivelor, viziunii și planurilor de implementare.

**PLAN DE ACȚIUNI;** Un plan clar de implementare trebuie să existe cu privire la soluțiile pe termen scurt și cele pe termen lung.

# A. PUSKIN

# A. PUSKIN





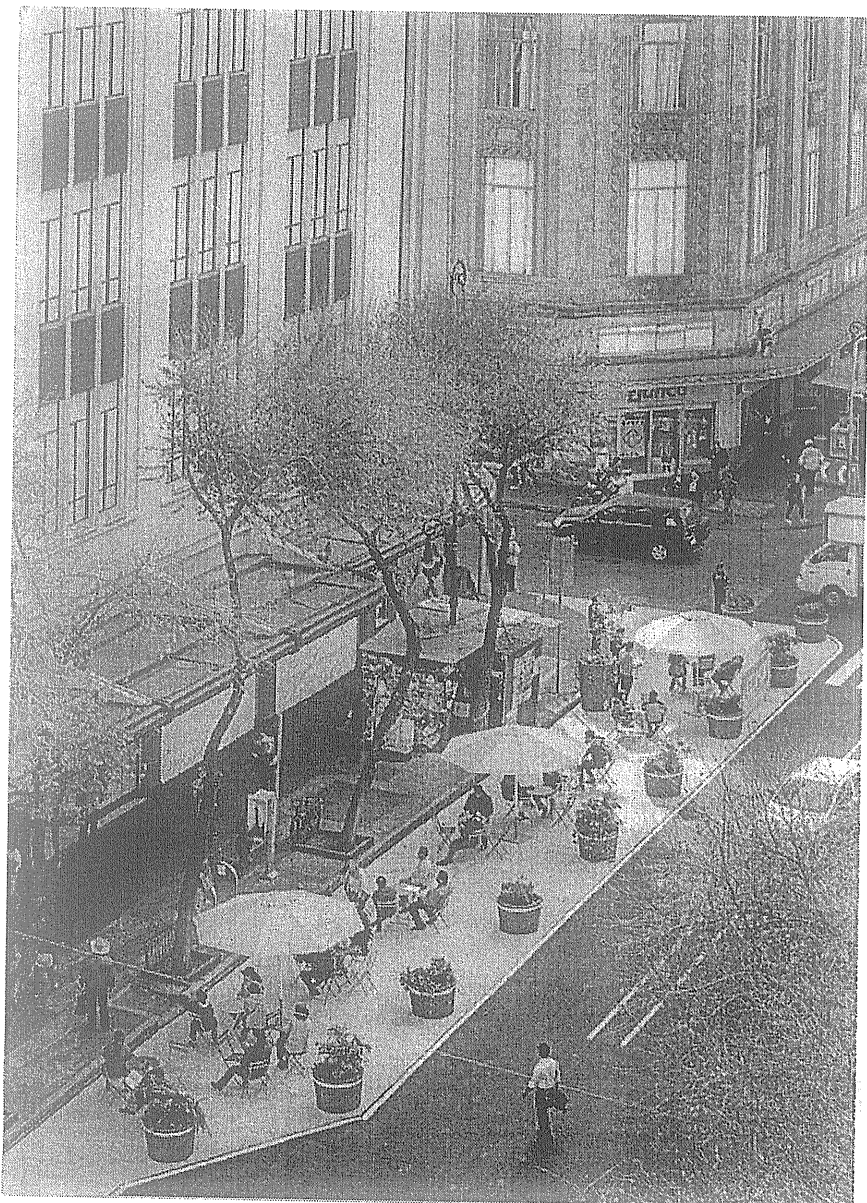


Foto de ©PLATFORMARQUIITECTURA

## SOLUȚII DE DESIGN INTERIMAR

Schimbarea poate fi complicată, necesitând un proces lung pentru planificare, schimbări de politici și regulamente, și un volum mare de finanțare. În același timp, orașele necesită soluții mai rapide pentru necesitățile prezente din partea societății civile în legătură cu siguranța și accesibilitatea străzilor, și de asemenea în legătură cu viața și activitatea comercială de pe stradă. Din aceste considerente, multe inițiativ urbane au fost promovate de societatea civilă pentru soluționarea necesităților urgente. Aceste acțiuni deseori servesc ca acțiuni-pilot pentru schimbările pe termen lung și pot fi un proces de succes pentru obținerea unor rezultate rapide.

Multe orașe din toată lumea utilizează proiecte flexibile și pe termen scurt pentru a avansa obiective pe termen lung în legătură cu siguranța străzii, spațiul public și altele. Proiectele variază de la zebre extensibile, extinderi de bordură, amenajări interimare de piețe publice. Acestea sunt intervenții pe termen scurt, cu costuri reduse și extensibile pentru catalizarea schimbării pe termen lung

## PRINCIPII CHEIE

**SIGURANȚĂ;** Siguranța este prioritatea numărul unu pentru orice proiect care implică schimbări într-o cale de acces public. Majoritatea proiectelor interim consolidează siguranța străzii.

**SCHIMBARE;** Acțiuni imediate asupra designului fizic al străzilor duc la schimbarea opiniei publice despre modul în care străzile pot fi utilizate și schimbări în modalitatea în care persoanele și organizațiile conlucrează împreună.

**INOVAȚII;** Majoritatea proiectelor experimentează și contribuie la un nivel înalt de inovații privind materiale cu absența unor ghiduri oficiale de proiectare. Utilizarea materialelor locale, reciclarea și reutilizarea sunt modalități importante de a crea noi soluții de design.

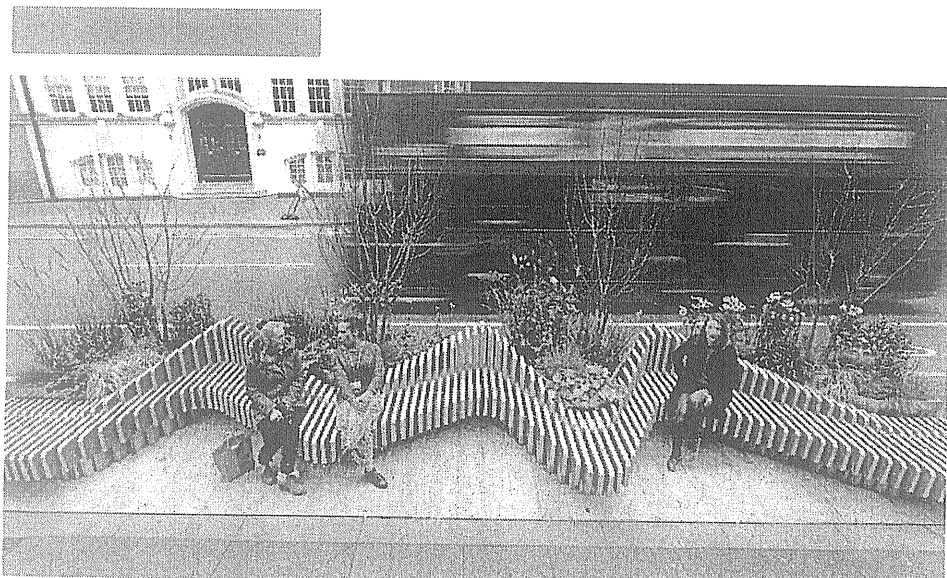
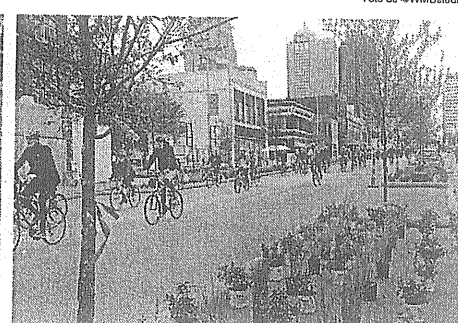


Foto de ©WMBstudio

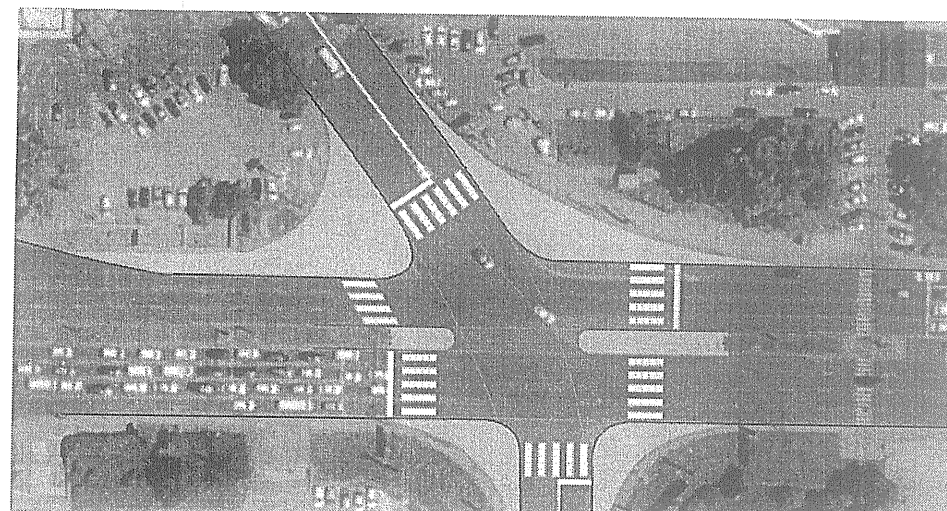


Parclete. Foto de ©CYCLECOOP



Bandă pentru biciclete temporară, Better Block. Foto de ©Zlandars

Trecere pietonală temporară. Foto de ©ClaraDavis



Propunere de reamănajare a intersecției bd. Dacia, Traian și Decobal. Foto de ©ANDREI TUODOS

### TIPOLOGII DE DESIGN INTERIM

Soluții de proiectare a intersecțiilor	Benzi interim pentru biciclete	Închideri temporare de străzi
	Treceri de pietoni	Elemente stradale temporare
Extinderea trotuarelor	Spații publice temporare	

## RECOMANDĂRI

•Înțelegerea necesităților și contextului. Necesitățile ar putea deriva din dorințele comunității, date (cum ar fi datele privind accidentele într-o intersecție), sau viziunea stabilită într-un document de planificare.

•Înțelegerea constrângerilor. Reglementările și normele de proiectare, îndrumările sau restricțiile privind construcțiile trebuie să fie luate în considerare pentru a asigura durabilitatea și conformitatea proiectelor.

•Stabilirea scopurilor. Scopurile sunt esențiale pentru elaborarea unui design de proiect, stabilirea unui prag pentru ajustarea proiectului și măsurarea succesului.

•Alegerea unei echipe și colaborarea cu o varietate de actori pentru elaborarea planului de acțiune, programului și elementelor proiectării.

•Alegerea materialelor care sunt durabile și de cost redus, nu neapărat cumpărate. Astfel de articole precum sunt vopseaua, banda, delimitatorii,

blocurile de grant sau băncile pot fi găsite în depozitele existente ale orașului sau companiilor și reutilizate pentru proiecte pilot sau de design interim.

•Implicarea voluntarilor în planul de activitate, cum ar fi cetățenii activi, școli, universități, etc.

•Elaborarea unui plan bun de comunicare, susținut de grupurile de actori cointeresați, politicienii locali și proprietarii de clădiri din împrejurime.

•Elaborarea unui plan clar de întreținere.

Secretar Interimar al Consiliului Municipal Chișinău  
Adrian Talmaci

