

PROSPERITY



SUMARUL SESIUNII DE FORMARE

Utilizarea spațiului public și PMUD

Autor: Irina ROTARU | Orașe în mișcare (CiMo)

Date: 27.02.2018

Variantă: Finală



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



Sumar

1	INTRODUCERE GENERALĂ	3
2	INTRODUCEREA SUBIECTULUI	4
3	SCHIMB DE EXPERIENȚĂFEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	
4	ACTIVAREA/REACTIVAREA SPAȚIILOR PUBLICE FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	
5	SPAȚIUL PUBLIC ȘI PMUDFEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	
6	APLICAȚIE PRACTICĂ / JOCFEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	
7	REFERINȚE SUPLIMENTAREFEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	
8	DATE DE CONTACT TRAINER PRINCIPALFEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.	

1 Introducere generală

TRAININGUL “UTILIZAREA SPAȚIULUI PUBLIC ȘI PMUD” este conceput în principal pentru oamenii politici și angajații din administrația publică locală care lucrează în domeniul transporturilor și mobilității ori în alte domenii înrudite (precum urbanism, mediu, energie, sănătate publică, dezvoltare strategică). Aceștia reprezintă publicul țintă principal încurajat să participe. Formarea această poate fi însă foarte utilă deopotrivă diverșilor reprezentanți ai administrației publice regionale și naționale, responsabili cu reglementarea, susținerea și/sau evalaurea PMUD cât și ONGurilor, firmelor de consultanță și experților în domeniul mobilității urbane, care se ocupă cu elaborarea PMUD și consilierea implementării acestora. În plus, poate servi publicului larg întrucât orice om utilizează spațiile publice într-un fel ori altul, iar acest training furnizează de asemenea informații despre proiectarea participativă a localităților și despre posibilitățile pe care le are fiecare în funcție de situația sa pentru a contribui la îmbunătățirea cadrului său de viață.

TRAINER: Dr. arhitect urbanist Irina ROTARU – președinte Asociația Orașe în Mișcare

2 Introducerea subiectului

SPAȚIUL PUBLIC ȘI UTILIZAREA LUI

Spațiul public a reprezentat dintotdeauna un subiect controversat, amplu studiat din perspectiva diverselor specialități, și figurând printre temele principale avute în vedere de către orașele europene. Întrucât este public, oricine ar trebui să-l poată folosi, însă în practică, situația este mult mai complexă. De fapt, utilizarea lui este determinată în mare măsură de amenajarea acestuia și are un impact esențial asupra accesibilității variilor locuri, asupra mobilității urbane și în final, asupra calității vieții. Acest modul informează despre interdependențele dintre designul spațiilor publice, utilizarea lor și dezvoltarea și mobilitatea urbană durabilă pentru a susține orașele și municipalitățile în promovarea și implementarea de PMUD eficiente. Conform definiției din Dicționarul urban (2015), spațiul public este *”un loc, în sens larg, în care toți pot să se bucure de conviețuirea lor și să-și reprezinte colectivitatea și interesul comun fără să-și afecteze ori anuleze diversitatea”*. Așadar, este un spațiu de întâlnire, pentru comunicare și reprezentare, complex și divers, unde fiecare ar trebui să-și găsească un loc. Nu ar trebui să fie interpretat sub nicio formă drept dedicat exclusiv mobilității. Aceasta din urmă este doar una dintre multele utilizări pe care spațiul public ar trebui să le permită, dar nu neapărat cea mai importantă.

Spațiul public ar trebui să fie confortabil pentru toți oamenii indiferent dacă se deplasează pe jos, cu bicicleta, cu mașina, privesc, stau jos, mănâncă, discută și așa mai departe. Concomitent, ar trebui să fie adaptat în funcție de sit și contextul local și să integreze diferitele moduri de transport pe care oamenii doresc să le folosească. Totuși, oricât de ridicată ar fi calitatea ei, proiectarea străzilor nu poate fi singurul factor care să determine alegerea oamenilor în ceea ce privește modurile de transport ori utilizarea spațiului public. Trebuie să fie corelat cu campaniile de mobilitate urbană, restricții de acces, managementul locurilor de parcare etc.

Anterior generalizării automobilului drept caracteristică determinantă a societății moderne, spațiul public era mai simplu, dar în același timp mai flexibil și mai complex. Aparența și identitatea lui se schimbau ușor odată cu activitățile pe care le găzduia. Adesea, oamenii trăiau în condiții precare, iar spațiul public servea ca un fel de cameră de zi comună. Cu timpul, această identitate

fermecătoare a spațiilor multifuncționale a fost însă dată uitării pe măsura înmulțirii utilizatorilor de autovehicule și a noilor nevoi și așteptări ale acestora.

Începând cu secolul al XIX lea a fost făcută o distincție clară între carosabil (calea de rulare a autovehiculelor) și trotuare, majoritatea investițiilor de infrastructură fiind gândite pentru a facilita traficul motorizat. În perioada respectivă se făceau eforturi pentru a reconcilia viteza cu siguranța prin considerarea unor aspecte tehnice precum efectul cinetic al vitezei și al masei; mecanismele de frânare și accelerare; relația dintre viteză și geometria străzii (raza de curbură, lățimea benzilor, separarea căii de rulare față de trotuare etc.), decalajele timp-distanță ale stimulului vizual pe retina șoferului. Multă vreme strada a fost considerată drept spațiu de conexiune între destinații, utilizat doar pentru traficul motorizat. Percepția s-a schimbat însă ulterior, fiind luate în calcul și alte mijloace de transport și ținându-se seama de marea diversitate de condiții și nevoi ale diversilor utilizatori. Alături de standardele impuse de traficul auto au fost considerate criteriile de ordin funcțional, economic, social și estetic precum: vitalitatea economică a magazinelor care bordează strada; confortul fizic al rezidenților din zonă (în special în raport cu nivelurile de zgomot și poluare); siguranța copiilor care merg la școală ori se joacă pe trotuare / stradă; confortul persoanelor în vârstă ori cu dizabilități la deplasarea de-a lungul ori traversarea străzii; ambianța străzii în general.

În plus, multe administrații locale au început să se concentreze nu doar pe modalitățile de transport activ și pe infrastructura dedicată acestora, ci și pe ideea de spații publice ca facilități urbane multifuncționale și principale determinante ale calității cartierelor și a vieții oamenilor care locuiesc acolo.



Fig 1: Utilizarea diversă a spațiului public (stânga Milano, dreapta Brighton, 2013)

3 Schimb de experiență

NUME, CONTEXT, POVESTE, CUVÂNT CHEIE

Prezentarea fiecărui participant este integrată în experiența de învățare. Astfel cursanții beneficiază de o variație a activității și de posibilitatea de a asocia un nume cu o poveste, în timp ce continuă să acumuleze informații utile în desfășurarea activităților lor profesionale cotidiene.

Fiecare participant este invitat să-și spună numele, să se prezinte din punct de vedere profesional menționând instituția de proveniență și să se gândească la o situație relevantă pe care să o povestească și să o rezume printr-un cuvânt cheie. Acesta din urmă este notat pe un panou alături de nume, oraș și instituție..

4 Activarea / reactivarea spațiilor publice

SPAȚIILE PUBLICE ASTĂZI

Fiind publice prin natura lor, spațiile publice ar trebui să fie gestioante și întreținute de către autoritățile publice locale. Având în vedere însă multiplicarea provocărilor cu care se confruntă administrațiile locale în condițiile unor resurse din ce în ce mai limitate, în ultimele decenii, multe dintre spațiile abandonate au fost reabilitate grație unor ONG-uri, persoane, grupuri de activiști, proiecte culturale sau caritabile motivate de dorința de ameliorare a calității cadrului de viață. În majoritatea cazurilor, aceste inițiative nu trebuie interpretate drept critici aduse administrației publice ori proteste, ci o contribuție la îmbunătățirea calității spațiului înconjurător și implicit la bunăstarea unui cartier, a unei comunități, și în final, a unui oraș. Din acest motiv, ar trebui găsite soluții pentru valorizarea și capitalizarea lor la maximum prin integrarea lor în politicile, planurile și proiectele oficiale.

CÂTEVA EXEMPLE DE ORGANIZAȚII ȘI INIȚIATIVE

Collectif Etc este un grup francez de tineri cu diferite profesii de bază (în general în domeniul artelor și al disciplinelor umaniste) care identifică spații publice abandonate pe care le analizează prin interacțiuni directe cu rezidenții. Împreună cu localnicii implicați în procese colaborative de creație, ei testează utilizări posibile în încercarea de a identifica vocația acestor "spații reziduale" ale dezvoltării urbane. Proiectele lor sunt deschise vizând un public țintă urban aleatoriu și se materializează prin mobilier urban și intervenții artistice temporare, ateliere și conferințe. Aceste experimente urbane prezintă interes în special pentru procesul pe care îl implică, generator de noi contexte sociale și comportamente. Primele acțiuni ale grupului au fost făcute începând din 2009, în mod "spontan", fără vreo informare ori vreo autorizație oficială. În urma succesului ideii, în ianuarie 2011 grupul a fost formalizat prin instituirea unei asociații care a fost ulterior solicitată în mod regulat de către diverse administrații publice pentru a dezvolta inițiative care să declanșeze regenerarea spațiilor publice și a cartierelor degradate, cu resuscitarea spiritului comunitar.

Tot în Franța, **aaa** (atelier de arhitectură autogenerată) coordonează explorări, acțiuni și cercetări cu privire la mutațiile urbane și practicile culturale, sociale și politice emergente. aaa acționează prin "tactici urbane" încurajând auto-gestionarea spațiilor urbane reziduale (nefolosite). Grupul propune proiecte itinerante (nomade) și reversibile prin care explorează potențialul orașului contemporan (în ceea ce privește populația, mobilitatea, temporalitatea etc.). Intenția este de a evolua către un oraș mai ecologic și mai democratic, cu spații de proximitate mai accesibile și mai puțin dependente de procesele top-down.

Instalațiile urbane temporare și micro-evenimentele au început să fie folosite tot mai frecvent și în Italia pentru a atrage atenția asupra unor probleme, a testa și a dezvolta soluții. O experiență de acest gen a fost realizată în 2013 în Piazza Leonardo da Vinci din Milano. Denumit ReconquistaMI, proiectul a fost inițiat de Politecnico di Milano în colaborare cu administrația publică municipală și consiliul de sector (zona 4). Piața din fața universității care era ocupată de o parcare la sol imensă a fost eliberată de mașini pentru a face loc unei serii de animații urbane (dans contemporan, desen, spectacole colaborative, teatru experimental, concerte, expoziții, ateliere) toate cu acces liber și interogând viitorul posibil al spațiului respectiv. Această experiență cu un grad ridicat de interactivitate a reușit să convingă atât autoritățile, cât și cetățenii de potențialul și utilitatea acestei piețe care a fost ulterior transformată în zonă pietonală.

Expoziția și conferința **Idei mici pentru un oraș mare** au comunicat rezultatele unei cercetări aplicative dezvoltate de **Asociația ZEPPELIN** (România) și incluzând 16 proiecte alternative menite să îmbunătățească spațiile publice din București. Aceste propuneri cu cost redus și impact potențial ridicat în ceea ce privește optimizarea folosirii spațiului urban și îmbunătățirea calității vieții s-au referit la diverse locuri, de la situri abandonate la zone reziduale rămase printre blocurile ansamblurilor de locuințe, și terenuri în plin centru istoric. Soluțiile au fost proiectate de membrii Zeppelin și de diverși tineri arhitecți invitați și au fost prezentate autorităților locale și publicului larg. <https://e-zeppelin.ro/small-ideas-for-a-big-city/>

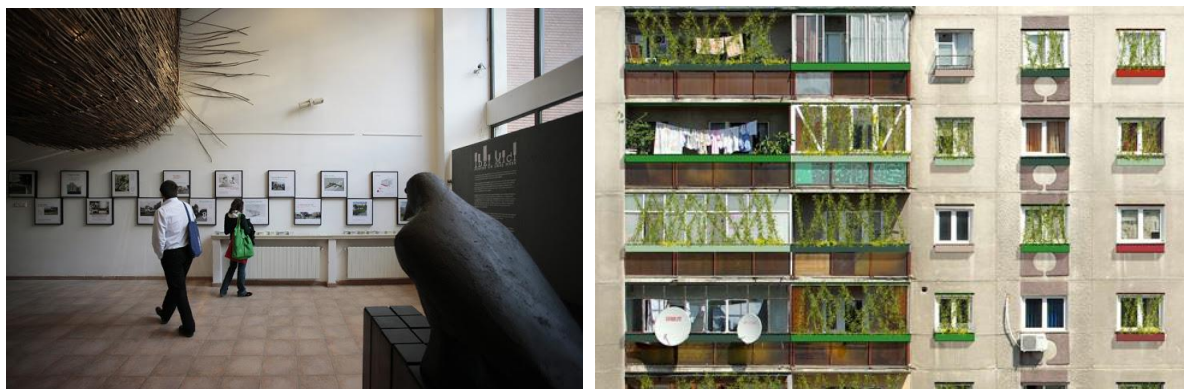


Fig 2: Imagini din expoziția *Idei mici pentru un oraș mare*

Acceași organizație a coordonat de asemenea proiectul **MAGIC BLOCKS** incluzând un studiu și intervenții minimale în spațiile reziduale dintr-un cartier de blocuri (zona Calea Moșilor). Studiul sociologic, antropologic și urban realizat de grupul de inițiativă împreună cu profesioniști români și străini asociați a fost urmat de propunerea unor soluții simple implicând costuri reduse. Pentru a răspunde nevoilor și așteptărilor localnicilor, echipa a proiectat și produs o serie de elemente multifuncționale de mobilier urban, confecționate din materiale reciclate și folosite pentru reconfigurarea spațiilor avute în vedere. Aceste piese au fost combinate în diferite moduri și mutate din când în când dintr-un loc în altul, observându-se continuu interacțiile oamenilor cu ele și reacțiile acestora folosite ca repere pentru orientarea unor intervenții mai ample asupra spațiilor publice. <http://www.publicspace.org/en/works/g202-magic-blocks>



Fig 3: Amenajări temporare propuse în cadrul **MAGIC BLOCKS**

Un alt exemplu de activare urbană direct legată de mobilitatea urbană și care în final a fost integrată în politica locală de resort este așa-numita mișcare **STREET DELIVERY** din București. Street Delivery a început ca un proiect privat menit să facă Bucureștiul mai prietenos pentru oameni prin conectarea și facilitarea utilizării spațiilor publice centrale. A luat forma unui eveniment cultural prin care au fost testate vocații alternative ale spațiilor urbane, altele decât pentru deplasarea și staționarea

autovehiculelor. Țelul său a fost crearea unui itinerariu pietonal în zona centrală a Bucureștiului care să lege mai multe aprcuri urbane, spații publice și echipamente culturale. Conceptul datează din 2005 când inițiativa a fost lansată oficial de Ordinul Arhitecților din România împreună cu Fundația Cărturești ca „Traseul cultural Strada Pictor Arthur Verona”. În 2006 a fost continuată sub numele „Your Street Is My Street” (Strada ta e strada mea), iar începând cu 2007 a adoptat denumirea actuală de Street delivery. Evenimentul a însoțit PUZ-ul Strada Episcopiei – Strada Pictor Verona – Grădina Icoanei, cu intenția de a îl face operațional. Street delivery a fost conceput ca o metodă de a face oamenii să înțeleagă varietatea opțiunilor pe care le au la dispoziție în ceea ce privește mobilitatea și totodată diversitatea utilizărilor posibile ale spațiilor publice și potențialul zonelor pietonale. A supraviețuit schimbărilor politice și a continuat să joace rolul unui instrument eficient de comunicare și educare a oamenilor în favoarea mobilității urbane durabile și a orașelor prospere: Conținutul și audiența s-au îmbogățit progresiv, iar evenimentul a fost replicat și în alte orașe românești (Cluj, Timișoara, Iași, Baia Mare).

Mai multe detalii, imagini, opinii și statistici referitoare la Street Delivery și evoluția sa sunt disponibile la: <http://street.delivery/>

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>



Fig 4: Imagini de la Street Delivery București (stânga 2013, mijloc și dreapta 2017)

5 Cum pot administrațiile publice locale să promoveze spațiile favorabile mobilității durabile și interacțiunii sociale

Chiar dacă sunt bine coordonate, inițiativele „grassroots” (la firul ierbii) au un impact relativ redus dacă nu sunt susținute de autoritățile locale și nu sunt integrate în strategiile și politicile urbane generale. Din acest motiv, administrațiile publice ar trebui să considere noi modalități de a lucra în condițiile actuale și să capitalizeze în mod durabil aceste energii alternative (de jos în sus) prin noi forme de parteneriate și mecanisme adaptate. Aceste tipuri de idei și inițiative ingenioase, adesea denumite activări ale spațiilor publice, ar putea fi corelate în mod fericit cu proiectele publice de mobilitate urbană și incluse în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD).

Un efort remarcabil de includere a noilor moduri de regenerare a spațiilor publice și a vieții urbane în planurile, politicile și programele publice curente a fost făcut prin acțiunea “Reinventer Paris” (Reinventarea Parisului), al cărei succes a determinat replicarea ei prin programul “Reinventer la Seine” (Reinventarea Senei) și inițiativa internațională “Reinventing cities” (reinventarea orașelor).

Demarată în 2015, “Reinventer Paris” a urmărit să genereze noi surse de finanțare și să promoveze valoarea în condițiile unui timp redus pentru implementarea proiectelor publice. Astfel, municipalitatea a organizat un concurs pentru 12 situri abandonate aflate în proprietatea ei. Pentru a asigura fezabilitatea proiectului, evenimentul nu a fost gândit ca un simplu concurs de idei, ci ca o competiție de operațiuni urbane complexe implicând prezentarea detaliată a conceptelor împreună cu montajul operațional, financiar și programarea intervențiilor. Pentru a fi eligibilă, fiecare echipă a trebuit să asocieze arhitecți, urbanști, finanțatori, firme de construcții, ONG-uri și reprezentanți ai societății civile. Pentru fiecare sit a fost ales un juriu distinct incluzând alături de profesioniștii implicați în mod curent în procesele de regenerare urbană, diferiți alți intelectuali (cum ar fi filosofi, jurnaliști, artiști etc.). Administrația Parisului beneficiază prin faptul că niște situri abandonate vor fi revitalizate într-un timp relativ scurt (maximum 5-7 ani) având în vedere amploarea intervențiilor, fără investiții publice și în plus bugetul public este suplimentat cu fondurile care provin din vânzarea terenurilor respective și din diferitele taxe aferente dezvoltărilor imobiliare finaliste. În plus, publicitatea rezultată în jurul acestei inițiative a consolidat imaginea Parisului ca referință la nivel internațional în domeniul managementului urban inovant.

Pentru a fi eficiente, inițiativele referitoare la reabilitarea spațiului public trebuie să fie corelate și integrate într-o politică urbană coerentă reflectată în documentele de planificare precum PMUD. Proiectarea și utilizarea spațiului public pot ocupa un loc central în cadrul acestui instrument, orientând strategia locală în domeniu. Niște exemple edificatoare în acest sens au fost oferite de orașe precum Vitoria Gasteiz, Paris, Bordeaux și Viena.

Vitoria Gasteiz și-a construit PMUD-ul în jurul conceptului de Superblocks (superblocuri), o schemă de proiectare urbană inovatoare menită să reducă suprafețele destinate automobilelor în favoarea utilizărilor care consolidează viața socială din cartiere. Un superbloc este o insulă urbană cu o suprafață de 400 m pe 400 m, în interiorul căreia toate spațiile publice sunt accesibile doar pietonilor, bicicletelor și vehiculelor de urgență. Traficul motorizat (transport public și automobile private) este autorizat doar pe arterele perimetrare superblocurilor denumite axe principale.

În cazul Parisului, politica de mobilitate urbană și elaborarea PMUD au avut la bază aceeași idee de reducere a suprafețelor alocate deplasării și staționării mașinilor și folosirea lor pentru alte activități care pot partaja spațiul cu mobilitatea activă (mers pe jos, cu bicicleta ori cu trotineta) și care sunt socotite esențiale pentru dinamica și bunăstarea unui oraș. Contextul fiind diferit aici, zonele au fost studiate individual, fiind propuse soluții personalizate pentru fiecare sit în parte. Printre acestea, intervențiile cele mai cunsocute care au stârnit multe controverse și negocieri au fost cele referitoare la piețele urbane principale (cum ar fi Place de la Republique deja reconfigurată ori Place de la Bastille, care va fi finalizată în 2020) și pietonizarea cheiului drept al Senei.

Animată de priorități similare, administrația din Viena a promovat așa-zisa “city-compatible planning” (planificarea compatibilă cu orașul) implicând oferirea unor suprafețe suficiente pentru pietoni, bicicliști și transportul public și promovarea unui design care să încurajeze oamenii să se plimbe și să se bucure de spațiul urban. Intenția a fost nu numai de a promova modalitățile de transport curate, dar și de a interpreta infrastructura pentru mobilitate ca pe o resursă pentru oraș (în loc de o privi ca pe o barieră), capabilă să favorizeze alte utilizări și să transforme deplasarea într-o experiență mai bogată și mai plăcută. Spațiului public i-a fost acordată prioritate la alegerea măsurilor incluse în PMUD, principiul general urmărit fiind partajarea echitabilă a străzilor.

6 Aplicație practică / Joc

Această experiență este menită să le permită cursanților să înțeleagă și să aplice practic mai bine cunoștințele teoretice și să învețe cum pot să se inspire din exemplele de bune practici și măsuri aplicate în alte părți pentru a găsi soluții eficiente în situațiile lor concrete. Siturile avute în vedere pentru exercițiile practice se află în orașul gazdă a formării astfel încât fiecare dintre participanți să le poată vizita înainte, iar experimentul să capete autenticitate. Mai mult, având în vedere prezența reprezentanților administrației publice a orașului gazdă, exercițiul poate furniza repere și idei valoroase pentru managementul spațiilor publice și care pot reprezenta punctul de pornire pentru noi măsuri.

7 Referințe complementare

Christophe Najdovski, Deputy Mayor of Paris for transport, street network, mobility and public space (March 2017): Roads and Mobility. Parisian Policy prezentare referitoare la reglementarea spațiului public destinat mobilității la Paris și măsurile recente adoptate de către administrația locală pentru promovarea dezvoltării și utilizării sustenabile a orașului
Available at: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf

Octavia Stepan & Irina Rotaru (2012): Street design, streetscape and traffic calming
Modul de formare dezvoltat în cadrul proiectului european Transport Learning (Intelligent Energy Europe) – prezintă o istorie a tendințelor în ceea ce privește designul mobilității urbane și explică diferențele teorii și elemente utilizate pentru proiectarea străzilor și configurarea peisajului stradal www.transportlearning.net

Timo Hämäläinen's blog – articole referitoare la diverse măsuri de mobilitate urbană și impactul lor
Prezentarea unor măsuri de mobilitate urbană în Napoli și Potenza: <https://urbanfinland.com/2017/08/24/urban-lessons-from-naples-potenza-and-matera/>
Informații despre spațiul public în Hong-Kong & Tokyo
<https://urbanfinland.com/2017/02/06/urban-lessons-from-hong-kong-and-tokyo/>
inițiativa bottom-up de mobilitate urbană menite să facă centrul Helsinkului mai favorabil oamenilor
<https://urbanfinland.com/2016/04/15/making-downtown-helsinki-more-walkable-its-time-for-a-grassroots-revolution/>

Monica Orevceanu (2013): Enhancing the Sump's Role as a Monitoring, Evaluation and Control Tool of Urban and Regional Sustainable Development Annual Polis conference December 2013
Source: <https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1305/document/monica-orevceanu---enhancing-the-sump-s-role-....pdf>

Zeppelin Association (2009): Magic Blocks. Scenarios for socialist collective housing estates in Bucharest
Magic Blocks Project publication Source: https://issuu.com/zeppelin_magazine/docs/magic_blocks
Mai multe informații: <http://www.aedes-arc.de/cms/aedes/en/programm?id=374074>

Comparative Research Network (2017): Our Neighbourhoods' Heroes. Stories on Citizen Participation in Local Development in European Cities Publicație concepută în cadrul proiectului Urbanities (Erasmus+) – conține mai multe studii de caz despre inițiativele grassroots referitoare la utilizarea spațiului public
https://www.researchgate.net/publication/319968315_URBANITIES_-_collected_experiences_Our_Neighbourhoods_Heroes_-_Stories_on_Citizen_Participation_in_Local_Development_in_European_Cities

Center for London (2017): "Making good – shaping places for people" Edited by Richard Brown, Kat Hanna and Rachel Holdsworth Available at: http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081_collection_essay_placemaking_0217_WEB.pdf

Urban mobility measures implemented through tactical urbanism:
Movie available online at: <http://www.streetfilms.org/transform-your-city-with-tactical-urbanism/>

Wei-Hsiang Tseng: "How to intensify the urban relation to the Danube through the installation of 15 play structures"
Povestea și ilustrații aferente proiectului Braila Parasitism gândit să revitalizeze litoralul Dunării la Braila prin joaca cu niște forme simple și propunerea de structuri utile ori cu valoare simbolică
Disponibil la: <http://www.urbanmarkers.ro/actions/how-to-intensify-the-urban-relation-to-the-danube-through-the-installation-of-15-play-structures/>