

Deva Central Zone Masterplan



UNITH2B SRL
blv pache protopopescu 81
021408 BUCHAREST
www.UNITH2B.com

LA21 Landschaftsarchitektur
Ansbacher Str. 45
10777 Berlin

Februarie 2024



Cuprins:

1	Introducere	5
2	Scopul studiului	7
3	Descrierea zonei	7
4	Abordare și imetodologie	7
5	SWOT-Analiză	7
5.1	Puncte forte	8
5.2	Puncte slabe	11
5.3	Oportunități	17
5.4	Riscuri	20
6	Scop și Strategie	22
6.1	Situație existentă	22
6.2	Monumente existente în zona	23
6.3	Spații de relaxare și restaurante	24
6.4	Cartiere învecinate	25
6.5	Spații verzi	26
6.6	Ierarhizarea circulației rutiere	27
6.7	Transport public	28
6.8	Axe vizuale	29
6.9	Puncte forte	30
6.10	Puncte slabe	31
7	Oportunități	32
7.1	Situl studiat	32

7.2	Obiective și concluziile studiilor	34
7.3	Abordare de proiectare	34
8	Design	35
8.1	Aspecte de design și impactul lor	35
8.2	Tipologii de străzi propuse	36
8.3	Propunere de design	37
8.3.a	Mediu	37
8.3.b	Aspecte socioculturale	39
8.3.c	Estetica orașului	40
8.3.d	Mobilitate	41
8.3.e	Conectivitate pedestra	42
8.3.f	Crearea de spații dedicate activităților	43
8.3.g	Crearea unor zone intime	44
8.3.h	Regulamente de branding comercial în oraș	45
8.3.i	Elemente definitorii a orașului și materialitate	46
8.3.j	Parcare supraetajată	47
8.3.k	Pasarela suspendată	48
8.3.l	Pasaj subteran	56
8.3.m	Servicii și utilități	57
9	Concluzii	57
10	Estimări bugetare	58
11	Etapizarea lucrărilor	58



Introducere:

1. Introducere:

Deva este un oraș din zona de centru-vest a României, aparținând spațiului istoric al Transilvaniei și este situat pe malul stâng al Râului Mureș. Orașul Deva este bine conectat cu celelalte regiuni ale României prin Autostrada Orăștie- Sibiu. Dealul Cetății Devei a fost format ca urmare a activității vulcanice a Munților Poiana Ruscă.

Locație: România

Aeroporturi din apropiere: Sibiu, Timișoara și Cluj-Napoca

Suprafață: 61 km²

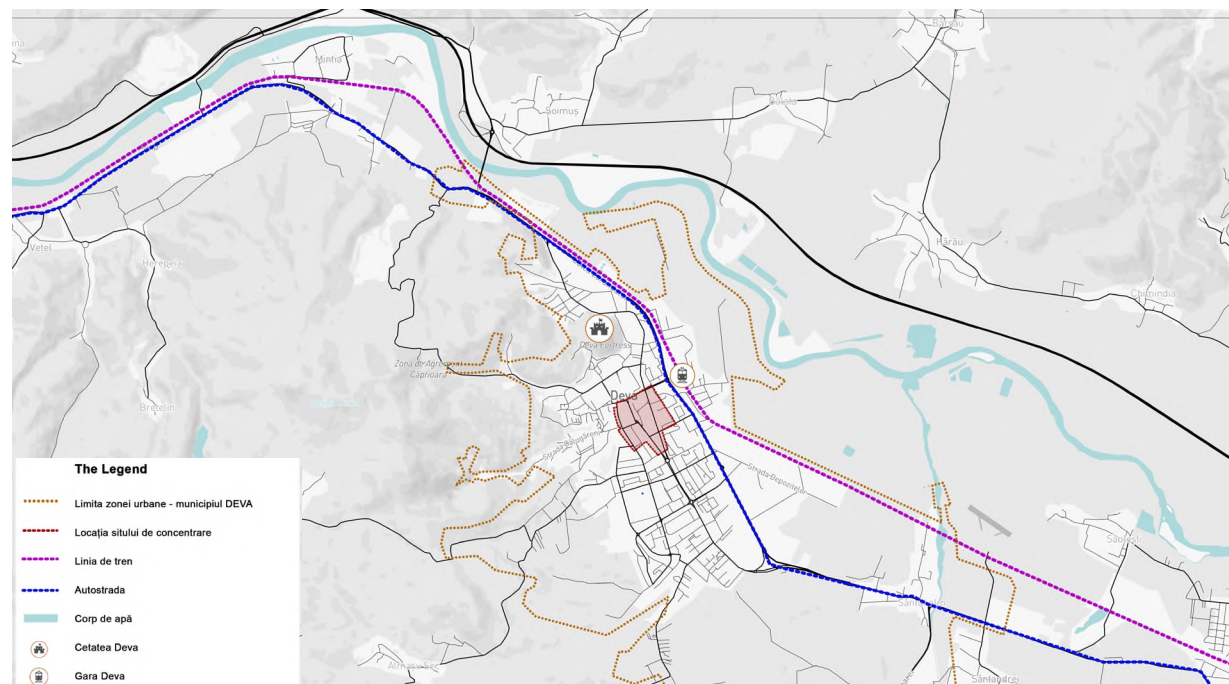
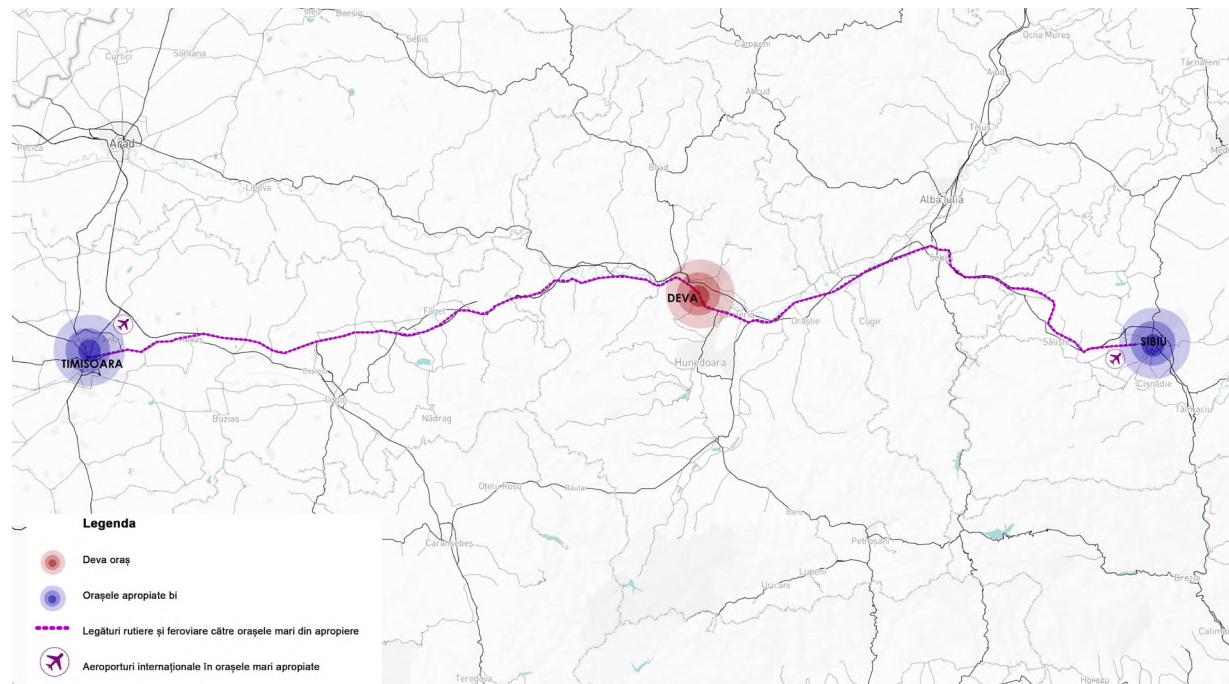
Altitudine: 187 m

Populație: 62,000 locuitori

Locuit din : 450 î.E.N

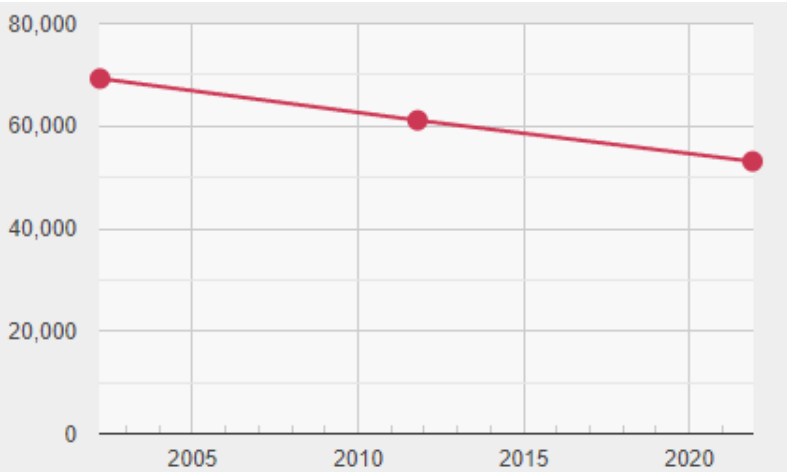
Atestat documentar: 1269 E.N (Castrum Deva)

Deva este un oraș mic și prin urmare este eligibil pentru conceptul „orașul în 20 de minute”, asemenea altor cunoscute orașe europene. Vom aborda provocările identificate în analiză și vom propune soluții eficiente, prin proiectare, pentru un viitor sustenabil al orașului și al locuitorilor săi.



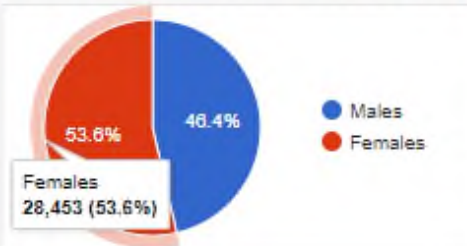
1.a. Locuitori si caracteristile populatie orasului:

Deva este un oraş mic şi densitatea generală a populaţiei oraşului dovedeşte asta. Majoritatea populaţiei este formată din tineri. Prin urmare să se creeze şi să se implementeze oportunităţi pentru tineri deoarece aceştia nu ar trebui să se mute din cauza lipsei de oportunităţi în oraş şi să afecteze în cele din urmă stabilitatea economică a oraşului. Graficul arată o scădere proeminentă în analiza populaţiei. Propunerea modificărilor de planificare necesare şi implementarea acestora ar putea fi mai facile când vine vorba de oraşe mici. Prin urmare, întreţinerea trebuie să fie luată serios în considerare.

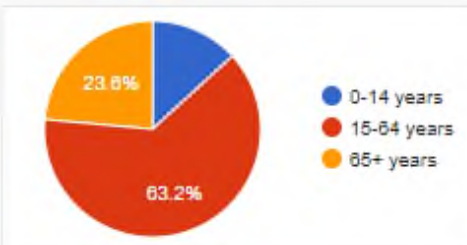


Source: Romania National Institute of Statistics (web).

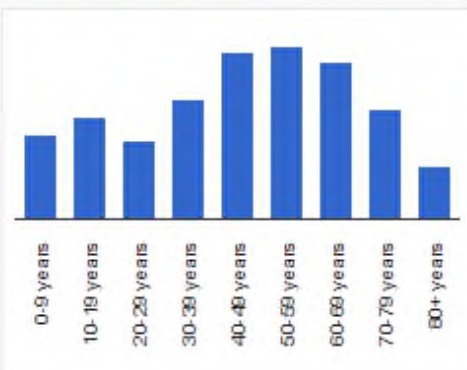
Further information about the population structure:



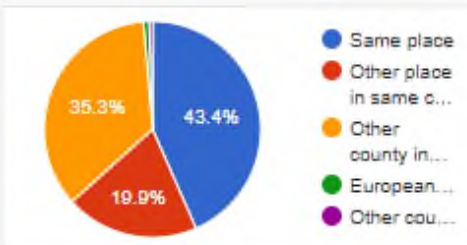
Gender (C 2021)	
Males	24,660
Females	28,453



Age Groups (C 2021)	
0-14 years	7,010
15-64 years	33,585
65+ years	12,518



Age Distribution (C 2021)	
0-9 years	4,300
10-19 years	5,232
20-29 years	3,972
30-39 years	6,081
40-49 years	8,455
50-59 years	8,769
60-69 years	7,963
70-79 years	5,616
80+ years	2,725



Place of Birth (C 2021)	
Same place	23,066
Other place in same county	10,566
Other county in Romania	18,764
European Union	434
Other country	283

2.Scopul studiului

Scopul acestei lucrări este de a elabora un masterplan pentru o strategie de dezvoltare urbană a zonei centrale a municipiului Deva, având ca scop reînnoirea urbană prin reabilitarea zonei: Bulevardul Iuliu Maniu, b-dul 1 Decembrie 1918, Bulevardul Decebal, Bulevardul 22 Decembrie precum și strada Piața Victoria.

De asemenea, trebuie avute în vedere, printre altele, în afara planului de zonă: Piața Unirii, Avram Iancu, Strada Axente Sever și Piața Cetățuii. În acest scop, toți factorii de influență sunt analizați mai jos, precum și condițiile care există sau care trebuie create în acest scop.

Viziunea de viitor pentru orașul Deva prevede un mediu mai durabil și mai locuibil, care să răspundă nevoilor locuitorilor săi. Astfel, se urmărește reducerea traficului auto și acordarea de prioritate pietonilor și bicicliștilor.

3. Descrierea zonei

Deva se întinde pe o suprafață de aproximativ 58,83 km² și are o populație de aproximativ 53. 113 locuitori, la data de 01 decembrie 2021, rezultând o densitate remarcabilă a populației de aproximativ 903 locuitori pe km².

Orașul Deva este situat pe malul stâng al râului Mureș, la sud de Munții Metaliferi din Transilvania, pe teritoriul județului Hunedoara. Orașul este situat în jumătatea nordică a județului Hunedoara, pe Drumul European 68 și pe linia ferată Arad- Alba Iulia, la poalele unui con vulcanic care domină centrul orașului și pe care se află ruinele fostului Castel Deva.

4. Abordare si metodologie

Am lansat un sondaj-chestionar pentru a identifica punctele forte, punctele slabe, oportunitățile și amenințările orașului Deva. Pe baza rezultatelor colectate, am creat apoi următoarea analiză SWOT.

5. Analiza SWOT

S	W	O	T
Oraș mic, ușor de parcurs, pedestru	Transport public slab Mobilitate slabă	Turism	Este timpul să acceptați schimbarea - reducerea Vehicul elorprivat
Istorie și cultură	Drumuri deterio-rate + trafic intens	Arta- arta stradală/ sport	Întreținere
Spații urbane neconstruite ample	Mobilitate ușoară	Reamenajarea spațiilor urbane ne-construite Implicarea tinerilor și a oamenilor pentru conexiunea emoțională	Inflație
	Fără alei umbrite	Mobilitate ușoară	
	Fără alei umbrite	Creșterea eficienței transportului public	
	Calitate slabă a vieții	Creșteți eficienței spațiilor Publice	

5.1 Puncte forte

5.1.a. Oras mic- mai usor de manageriat si reglementat.

i. Accesibilitate:

Avantajele unui oraș compact precum Deva, care are o suprafață de 58,83 km², pot părea mici la prima vedere, dar oferă un mare avantaj.

Mobilitatea se referă la aspectele legate de modul în care oamenii ajung din punctul A în punctul B. Îmbunătățirile în domeniul transporturilor se concentrează pe asigurarea faptului că oamenii se pot deplasa mai repede, mai eficient și într-un mod mai ecologic.

Accesibilitatea, pe de altă parte, se referă la capacitatea oamenilor de a ajunge cu ușurință în locurile vieții de zi cu zi (locuire, muncă, relaxare, exerciții fizice, cumpărături, asistență medicală, birouri guvernamentale etc.). Elementul spațial, în special unde și la ce distanță sunt situate punctele A și B, joacă un rol important. Punctul forte al orașului Deva, ca oraș mic, constă în faptul că este compact. Datorită acestei calități, oferă posibilitatea de a crea intervenții experimentale, la scară mică, și de a le corela în scenariile existente.

„Orașul prevăzut cu facilități de mobilitate ușoară se referă la lejeritate, confort și grijă față de om în viața de zi cu zi.

Este vorba despre arhitectură prietenoasă cu oamenii și un urbanism care conectează oamenii între ei și în toate aspectele vieții lor.”

- David Sim

ii. Distanțe scurte de parcurgere a orasului.

Distanțele scurte le permit locuitorilor din Deva să ajungă rapid la destinație, dar în prezent nu în mod eficient, deoarece aceștia se bazează pe vehiculele personale.

De la cumpărături, la instituții de învățământ și activități recreative, totul se află în imediata apropiere, ceea ce face ca viața de zi cu zi să fie extrem de convenabilă. Zonele funcționale bine echilibrate, cu distanțe scurte, vor încuraja oamenii să meargă pe jos sau să folosească bicicleta, ceea ce nu numai că promovează sănătatea, dar reduce și poluarea asupra mediului. Un număr mai mic de navetiști și deplasări mai scurte înseamnă mai puțină aglomerație în trafic, mai puțină poluare a aerului și un impact general mai mic asupra mediului. Navetele mai scurte pot contribui la reducerea stresului și a presiunii vieții în marile orașe, îmbunătățind calitatea vieții. Apropierea rezidenților unui de alții facilitează interacțiunea socială și încurajează dezvoltarea unor comunități foarte apropiate. Accesul la magazine și servicii din apropiere stimulează economia locală și sprijină orașul.

Prin urmare, mobilitatea ușoară poate fi introdusă într-un oraș mic și permite oamenilor să se adapteze, să-și construiască viața cu noi scenarii adaptate la o viață contemporană. Pe măsură ce acceptarea noilor scenarii crește, acestea pot fi extinse în alte părți ale orașului. Crearea de trasee cu distanțe scurte între diferitele facilități este următorul pas care nu numai că va spori confortul locuitorilor, dar va promova și un mod de viață durabil.



5.1.b. Istorie si Cultura

Numeroasele atracții, natura pitorească și patrimoniul bogat inspiră mulți turiști în fiecare an. Cultura și istoria joacă un rol important în orașe și pot oferi multiple beneficii locuitorilor. Deva, este un oraș bogat în istorie și semnificație culturală și are o identitate unică.

O legătură profundă cu istoria sa favorizează un puternic sentiment de comunitate. Dar, din păcate, în scenariul actual, acesta lipsește cu desăvârșire. Crearea de oportunități pentru întâlniri culturale pentru toate categoriile de vârstă este o prioritate absolută în contextul actual. Acest lucru va crea un sentiment de apartenență și o comuniune puternică între toți rezidenții.

Siturile istorice restaurate și puse în valoare din Deva și activitățile culturale nu numai că oferă oportunități educaționale, dar atrag și turiști, ceea ce are un impact pozitiv asupra economiei. Conservarea patrimoniului istoric al Devei ajută la păstrarea istoriei și culturii orașului și oferă oportunități pentru generațiile viitoare de a afla mai multe despre patrimoniul său bogat.

Activitățile culturale urbane creează oportunități de interacțiune socială, consolidează conștiința culturală și îmbogățesc viața culturală a locuitorilor, fiind totodată o destinație populară pentru turiști.

Cetatea medievală din secolul al XIII-lea din Deva, situată pe un con vulcanic, domină imaginea orașului. Cetatea medievală recent restaurată poate fi văzută de oriunde din oraș. În decursul timpului a fost distrusă și reconstruită de mai multe ori. Astăzi, se poate ajunge la ea, atât pe jos, cât și cu telecabina.

Magna Curia. Din 1882, aici se află Muzeul de Istorie Națională și Științe Naturale. Aici se află și busturile lui Horia, Cloșca și Crișan - liderii răscoalei țărănești din 1784. Alte atracții includ Sinagoga, Mănăstirea Franciscană, Catedrala Ortodoxă Sf. Nicolae (eng. Sf. Nicolae) sau Biserica Reformată. Clădirea teatrului atrage, de asemenea, mulți vizitatori. A fost construită în stilul Secesiunii vieneze în 1910.

Deva are multe atracții, dar împrăștiate în tot orașul, fără legături convenabile de mobilitate ușoară și sunt greu accesibile, în general, ceea ce descurajează vizitatorii.

Promovarea anumitor aspecte ale patrimoniului creează un sentiment de atașament și mândrie în inimile locuitorilor. În general, o cultură bogată și conectarea la istorie contribuie la a face viața în Deva mai îmbucurătoare, mai inspirată și mai ușor de trăit. Aceasta va stimula spiritul comunității, economia locală și educația, îmbunătățind în același timp calitatea vieții locuitorilor.



5.1.c. Spații neutilizate

În orașul Deva există numeroase spații subutilizate, care oferă un potențial semnificativ pentru intervențiile viitoare în oraș și pentru calitatea vieții locuitorilor săi. Terenurile nefolosite pot aduce beneficii multiple pentru dezvoltarea economică, social-culturală. Acestea dețin potențial pentru o viitoare dezvoltare urbană. Acest lucru permite orașului Deva să se adapteze la nevoile în schimbare ale localnicilor și reprezintă un spațiu de creștere planificată pentru a satisface nevoile generațiilor viitoare

Flexibilitate pentru necesități viitoare

Aceste spații oferă flexibilitatea de a se adapta la nevoile în schimbare. Ele pot fi reproiectate pentru a răspunde provocărilor actuale, cum ar fi schimbările climatice, problemele de trafic, lipsa de locuințe și multe altele.

Locuri de întâlnire culturală și socială

Spațiile deschise neutilizate pot fi transformate în spații funcționale temporare importante pentru locuitori, de exemplu, pentru concerte în aer liber, ateliere, piețe sau evenimente culturale. Acest lucru nu numai că îmbogățește viața economică și socială a orașului, dar contribuie și la apropierea comunităților.

Oportunități economice

Crearea de piețe și evenimente poate promova întreprinderile locale și stimula creșterea economică urbană. De asemenea, spațiile deschise pot atrage turiști în oraș, aducând venituri suplimentare în economia locală.

Facilități sportive și de agrement

În prezent, orașul duce mari lipsuri în acest domeniu. Prin transformarea acestor spații subutilizate în terenuri de sport, locuri de joacă și zone de fitness în aer liber, locuitorilor din Deva li se oferă numeroase oportunități pentru exerciții fizice și activități recreative. Acest lucru ajută la promovarea unui stil de viață sănătos și îmbunătățește bunăstarea cetățenilor.

Oaze de verdețură în oraș

Transformarea acestor zone în oaze și parcuri va face din Deva un oraș mai verde. Locuitorii vor beneficia de o calitate a vieții îmbunătățită, având un loc unde să se relaxeze, să facă picnicuri, să se elibereze de stres și să se distreze în natură. De asemenea, aceste spații verzi vor îmbunătăți calitatea mediului înconjurător al orașului și vor contribui la reducerea poluării aerului.

Sustenabilitate și protecția mediului

Acestea oferă multe aspecte pozitive pentru mediu. În aceste zone pot fi create habitate naturale, aducând multiple beneficii pentru mediu. Promovarea biodiversității este unul dintre cele mai mari beneficii. Aceste zone permit creșterea unei varietăți de plante și animale care, în mod normal, ar avea dificultăți în a găsi un habitat în mediul urban. Biodiversitatea sprijină ecosistemele urbane. Îmbunătățirea calității aerului contribuie la reducerea insulelor de căldură urbane..

Constatările noastre se bazează pe sondaje pe care le-am realizat și analizat împreună cu cetățenii din Deva.

În general, spațiile nefolosite din Deva care servesc în prezent drept parcuri pentru mașini sunt resurse valoroase care necesită o planificare atentă și idei creative ca să își atingă potențialul maxim și să aducă beneficii atât comunității, cât și mediului.



5.2 Puncte slabe

5.2.a. Retea de transport public insuficienta & Conectivitate

Din sondaj au reieșit următoarele: Deși în Deva există servicii private de taximetrie și autobuze publice ca mijloace mixte de transport, acestea sunt ineficiente. Frecvența și traseul autobuzelor publice sunt ineficiente pentru a satisface pe deplin nevoile localnicilor.

Prin urmare, un număr semnificativ de persoane se bazează în principal pe vehiculele lor private pentru a se deplasa. Efectele utilizării excesive a mașinilor sunt multiple și poluează orașele în diferite moduri.

În primul rând, duce la creșterea poluării fonice, deoarece zgomotul din trafic crește din cauza numărului mare de mașini de pe șosele. Acest lucru duce la un mediu compromis și neplăcut pentru locuitori. Sondajele au arătat că locuitorii se simt deranjați de zgomot. În plus, apar adesea ambuteiaje, cu prea multe mașini. O altă problemă este nevoia de locuri de parcare suplimentare pentru a găzdui numeroasele vehicule.

Construirea de stații de autobuz suplimentare și de rute de autobuz mai bune poate îmbunătăți semnificativ spațiul rutier.

Acest lucru înseamnă că mai multe persoane pot călători rapid și ușor cu autobuzul, reducând dependența de mașinile private. Stațiile de autobuz suplimentare pot face, de asemenea, ca transportul public să fie mai eficient, prin optimizarea rutelor, astfel încât pasagerii să ajungă la destinații care sunt mai aproape de casele sau locurile de muncă

Acest lucru sporește atractivitatea transportului cu autobuzul prin rute mai scurte, timpi de călătorie reduși și timpi de așteptare mai mici. Prin urmare, transportul public joacă un rol crucial în societatea modernă. Este foarte important din mai multe motive. În primul rând, ajută la reducerea fluxului de trafic, reducând astfel congestia și poluarea. În plus, oferă comoditate de călătorie pentru cei care nu dețin o mașină sau nu au o mașină din alte motive. Acest lucru promovează incluziunea socială și egalitatea de șanse.

Transportul public este, de asemenea, important din punct de vedere economic, deoarece sprijină navetiștii și îmbunătățește accesibilitatea pentru antreprenori. Acest oraș are potențialul de a fi un oraș sustenabil de 20 de minute.



5.2.b. Strazi carosabile in stare de degradare si probleme de trafic.

Principala cauză a deteriorării drumurilor din Deva o reprezintă autoturismele și autoutilitarele de mare tonaj, care sunt folosite preponderent pe șosele ca mijloc de transport.

Acestea provoacă uzură suprafeței drumurilor, făcând suprafața carosabilă mai aspră și mai crăpată în timp. Aceasta este o problemă comună pe străzile aglomerate ale orașelor.

Vremea joacă, de asemenea, un rol important. În special climatul de iarnă, cu îngheț și ninsori abundente, iar dezghețul de după iarnă și ploile frecvente fac ca apa să se infiltreze în fisurile drumului și să înghețe, ceea ce duce la deteriorări suplimentare. Pentru a rezolva problema drumurilor deteriorate din orașul Deva, măsurile preventive și întreținerea continuă sunt esențiale.

Aceasta include întreținerea și consolidarea regulată a drumurilor aglomerate și a altor drumuri importante care ar trebui să fie descongestionate, cum ar fi:

- Bulevardul 22 Decembrie
- Bulevardul 1 Decembrie 1918
- Bulevardul Iuliu Maniu
- Bulevardul Decebal

În cele din urmă, lipsa de întreținere este o cauză a deteriorării drumurilor. După cum s-a menționat deja, sunt necesare lucrări regulate de întreținere și reparații pentru a menține starea drumurilor. Dacă acestea sunt ignorate, drumurile se pot deteriora rapid.

Furnizarea unui sistem de transport public eficient și bine conectat poate încuraja oamenii să renunțe la mașini și să folosească în schimb autobuzele și taxiurile.

În general, este important să se abordeze provocarea legată de străzile deteriorate din oraș și să se găsească soluții pe termen lung, cum ar fi un sistem de transport urban mai durabil, pentru a menține mobilitatea locuitorilor.

5.2.c. Mobilitate usoara slab dezvoltata

O trăsătură vizibilă în Deva este lipsa pistelor pentru biciclete și a trotuarelor pietonale bine dezvoltate, o problemă clară care afectează în mod semnificativ atât mobilitatea, cât și siguranța locuitorilor.

Bicicliștii sunt forțați să se alăture drumurilor deja aglomerate, ceea ce nu este doar periculos, ci afectează și fluxul de trafic și poate fi fatal.

În același timp, lipsesc trotuarele, iar atunci când acestea există, sunt prost întreținute, confuze sau blocate de mașini parcate.

Este important să se ofere locuitorilor din Deva piste confortabile pentru biciclete și plimbări, deoarece pistele scurte și bine construite promovează mobilitatea și încurajează locuitorii să treacă mai des la biciclete sau să meargă ocazional pe jos pe distanțe scurte în loc să folosească mașinile.

Pentru a contracara aceste probleme și pentru a îmbunătăți orașul, promovarea modurilor de transport ecologice, după cum s-a menționat mai sus, transportul în comun și piste pentru bicicliști și pietoni sunt esențiale. Extinderea trotuarelor și crearea unei infrastructuri sigure pentru bicicliști pot reduce congestia traficului rutier.



5.2.d. Alei pietonale neumbrite

În diverse zone din Deva, se observă că plantarea de diverse specii de arbori este foarte limitată. În special în zonele rezidențiale, de-a lungul străzilor și trotuarelor, se poate observa o plantare insuficientă. Această lipsă de diversitate a plantelor are un impact negativ asupra orașului, a locuitorilor săi și a biodiversității în mai multe moduri. Era extrem de inconfortabil în timpul verii pentru pietoni.

O posibilă soluție la această problemă este crearea mai multor spații verzi și parcuri în Deva și plantarea de arbori de-a lungul străzilor, trotuarelor și spațiilor publice care să ofere umbră și să îmbunătățească microclimatul urban.

Plantarea unei varietăți de specii de arbori este importantă, deoarece contribuie la diversitatea și stabilitatea ecosistemului. Diferitele specii de arbori oferă diferite beneficii ecologice, cum ar fi hrană și habitat pentru o varietate de animale, îmbunătățirea solului și protecția împotriva dăunătorilor.

Diversitatea reduce, de asemenea, riscul de dăunători, cauzat de boli sau de schimbări de mediu, deoarece speciile individuale de arbori au niveluri diferite de rezistență. Acest lucru promovează, nu numai spațiile urbane sănătoase și durabile, ci și oamenii fericiți care abia așteaptă să se plimbe pe distanțe mai mici.

În general, lipsa zonelor umbrite și a aleilor din oraș reprezintă, fără îndoială, o problemă. Orașul poate beneficia de măsuri precum crearea unor spații urbane mai bune, îmbunătățind bunăstarea locuitorilor și, astfel, sporind atractivitatea sa pentru turiști.



5.2.e. Dezorganizare urbanistica.

În orașul Deva, aspectul dezorganizat este imediat vizibil. Acesta afectează nu numai activitățile de zi cu zi, ci și alte aspecte ale rutinei zilnice. Distribuția neregulată în oraș înseamnă că cetățenii trebuie adesea să parcurgă distanțe mari pentru a ajunge la un anumit magazin. Această situație creează o serie de provocări și neplăceri.

O problemă evidentă este mobilitatea sustenabilă necesară pentru a ajunge la locul dorit. O simplă întâlnire cu un prieten sau desfășurarea afacerilor zilnice poate deveni o problemă care necesită mult timp. Acest lucru nu numai că vine cu un cost de timp și energie, dar îi face pe oameni să devină și mai dependenți de mașini, înrăutățind situația traficului în oraș.

În plus, lipsa de organizare în oraș duce la o deficiență de locuri de întâlnire socială. Cu toate acestea, atunci când sunt împrăștiate în oraș, această dinamică socială se pierde. Oamenii sunt mai puțin încurajați să se întâlnească.

Întreprinderile care operează chioșcuri pot beneficia de o strategie de amplasare mai bine orientată și organizată, obținând o mai bună accesibilitate și satisfacție a clienților. În plus, distanțele mai scurte între zonele funcționale planificate pot contribui la revitalizarea cartierelor fericite, în care se poate merge pe jos, și la prosperarea întreprinderilor locale

Luând în considerare toate aceste aspecte, este clar că municipiul Deva ar putea beneficia de o mai bună coordonare și organizare a structurii sale comerciale. Acest lucru nu numai că îmbunătățește fluxul și circulația, dar promovează și eficiența socio-economică. Acum este momentul să acceptăm această provocare și să facem din Deva un oraș mai locuibil și mai vibrant



5.2.f. Impactul fațadelor degradate asupra calitatii vietii

Estetica fațadelor clădirilor rezidențiale joacă un rol important în percepția și bunăstarea locuitorilor, precum și în aspectul general al unui oraș. Fațadele gri pot afecta starea de spirit și pot transmite o imagine negativă împrejurimilor.

În Deva, majoritatea locuințelor sociale au un aspect neplăcut, neatractiv și par extrem de uzate, dând o impresie generală negativă. Este regretabil că majoritatea clădirilor dau o impresie degradată și proastă oamenilor care locuiesc în oraș, ceea ce are un impact extrem de negativ asupra peisajului urban.

O modalitate este implicarea activă a tinerilor în proiectarea și renovarea acestora. Tinerii vor avea o participare activă cu ideile lor proaspete și cu abordările creative pentru ceea ce vor să fie orașul lor.

Prin crearea unor proiecte în care aceștia sunt implicați activ în înfrumusețarea clădirilor și a spațiilor publice, mai mulți tineri se vor muta înapoi în oraș. În plus, plantele joacă un rol important în îmbunătățirea impactului vizual al clădirilor și al împrejurimilor acestora.

Spațiile verzi pot oferi o varietate vizuală plăcută în cadrul betonului urban. Ele îndulcesc liniile dure și suprafețele expuse ale clădirii, creând un aspect armonios și frumos.

Infrastructura precară, spațiile de recreere sărace, facilitățile sportive pentru tineri demodate și limitarea accesului la un stil de viață modern, împinge oamenii să plece din Deva în căutarea unui stil de viață mai bun și a unor oportunități economice mai bune. În concluzie, crearea unei infrastructuri mai bune și îmbunătățirea celei existente este de cea mai mare importanță, alături de factorii sociali ai orașului.



5.2.g. Mobilier urban exterior insuficient(cosuri de gunoi, banci)

Mobilierul stradal este un element esențial al infrastructurii urbane care modelează peisajul urban, îmbunătățește calitatea vieții locuitorilor și contribuie la protecția mediului.

Aceste componente obișnuite, dar indispensabile ale mobilierului urban servesc unor scopuri multiple și contribuie la eficiența străzilor. Rezultatele sondajului arată lipsa tuturor punctelor menționate aici, creând astfel un sentiment de insecuritate în rândul localnicilor. Localnicii s-au declarat îngrijorați de starea proastă a mobilierului stradal și de iluminatul stradal inadecvat din oraș

Corpurile de iluminat stradale nu îndeplinesc doar un rol funcțional, ci contribuie și la îmbunătățirea siguranței și a frumuseții orașului. Acestea iluminează străzile și drumurile, ceea ce este deosebit de important pe timp de noapte.

Adăposturile și stațiile de autobuz sunt esențiale pentru transportul public și facilitează accesul cetățenilor la mijloacele de transport.

Utilizarea bicicletei ca mijloc de transport este ecologică și benefică pentru sănătate. Suporturile pentru biciclete facilitează depozitarea în siguranță a bicicletelor în orașe.

Coșurile de gunoi sunt esențiale pentru eliminarea corectă a deșeurilor în oraș. Acestea contribuie la curățenia orașului și reduc la minimum poluarea mediului.

În general, mobilierul stradal și coșurile de gunoi sunt abia perceptibile, dar sunt esențiale pentru infrastructura orașului. Cantitățile și punctele de amplasare trebuie să crească, iar cele vechi să fie înlocuite cu altele mai eficiente pentru o viață socială mai bună în oraș.

Acestea îmbunătățesc calitatea vieții, contribuie la igienizarea și ordonarea orașelor și sunt un semn al unui management urban eficient și atent. Este esențial să se investească în îngrijirea și întreținerea acestor elemente pentru a păstra și îmbunătăți calitatea vieții în orașe improve the quality of life in cities .





5.3 Oportunitati:

5.3.a. Turism

Deva este dominată de Dealul Cetății, o rezervație naturală protejată pentru speciile sale rare de flori și pentru prezența viperei cu corn. În vârful dealului se află ruinele unui castel din secolul al XIII-lea. Vizitatorii pot urca pe munte sau pot lua telecabina până la castel. Mașina are o rază de acțiune de 160 de metri și poate transporta până la 16 persoane

Printre atracțiile turistice din Deva se numără Teatrul de Artă, cinematograful Patria, orașul vechi și Parcul Castelului (unde se află statuile lui Mihai Eminescu și Decebal) și Palatul Magna Curia.

Există, de asemenea, Complexul Aqualand, un centru de agrement construit recent în apropierea Parcului Cetatii medievale. Este o atracție turistică importantă în regiunea Transilvaniei. În zona centrală regasim Centrul Cultural Drăgan Muntean.

Deva are o istorie și o cultură bogată, cu o varietate de atracții turistice care oferă vizitatorilor posibilitatea de a descoperi și de a experimenta istoria orașului. Acest lucru are un efect pozitiv asupra turiștilor.

În prezent, nu există un flux turistic proeminent în orașul Deva, dar abordarea anumitor aspecte, așa cum am menționat anterior, poate stimula turismul și astfel, având ca rezultat creșterea numărului de locuri de muncă la nivel local și afectând pozitiv generarea de venituri ale municipalității. Întreținerea și curățenia nu pot fi deloc compromise.

5.3.b. Implicarea tinerilor in dezvoltarea orasului si implicarea emotionala a locuitorilor in transformarea orasului

Legătura emoțională dintre cetățeni și orașul lor joacă un rol central în crearea unei dezvoltări mentale sănătoase și durabile. Pentru a consolida această legătură, implicarea activă a tinerilor și a cetățenilor în procesul de proiectare urbană este crucială. Această implicare favorizează un sentiment de comunitate, de identificare cu orașul și de dorință de a sprijini în mod activ dezvoltarea acestuia.

Artă și cultură: Promovarea proiectelor artistice și culturale, cum ar fi atelierele de artă stradală, pentru a consolida identitatea orașului și pentru a încuraja tinerii să se implice în mod creativ.

Activități sportive și de petrecere a timpului liber: Deva poate crea facilități sportive și de petrecere a timpului liber care să atragă tinerii. Aceste activități promovează nu numai sănătatea, ci și spiritul de echipă și integrarea socială.

Schimburi culturale: orașele pot organiza evenimente culturale, festivaluri și expoziții la care tinerii să participe activ. Acest lucru le permite să își dezvolte creativitatea.

Atelier pentru tineri:

Implicarea tinerilor este crucială pentru a crea o legătură emoțională mai puternică. Instituțiile de învățământ, cum ar fi liceele și universitățile, organizează proiecte și activități de promovare a implicării obligatorii a tinerilor care se ocupă de persoanele în vârstă.

Curriculum-ul ar putea include tineri care expun sau citesc pentru persoanele în vârstă sau cu dizabilități pentru a deschide noi perspective și implicare ca parte a obligațiilor sociale. Proiectele mici care reunesc oameni de toate vârstele promovează integrarea socială și schimbul între generații.

Un sentiment sporit al comunității, recunoașterea orașului și dezvoltarea durabilă sunt beneficiile directe ale acestui angajament. Punerea în aplicare a unor mecanisme participative și a unor programe educaționale este esențială pentru a atinge aceste obiective și pentru a face din acest loc un loc unul locuibil și atractiv pentru locuitorii săi.

5.3.c. Mobilitate usoara

Perspectivile viitoare ale mobilității ușoare: un pas spre un viitor luminos:

Viitorul mobilității în zonele urbane se confruntă cu provocări majore, inclusiv reducerea traficului, reducerea poluării și îmbunătățirea calității vieții. În acest sens, Deva, un oraș cu un mare potențial, are posibilitatea de a promova mobilitatea ușoară, inclusiv opțiunile de transport ecologice, și de a crea astfel o mobilitate mai bună pentru locuitorii săi. .

Una dintre componentele cheie pentru promovarea mobilității ușoare este crearea unei infrastructuri publice care să facă mai atractive mersul pe jos, mersul cu bicicleta și transportul public. Un aspect important în promovarea mobilității ușoare este crearea de piste de mers pe jos și de ciclism sigure și confortabile. Deva are un cadru pitoresc, ideal pentru ciclism și drumeții. Amenajarea de piste de biciclete în Deva și în împrejurimi poate încuraja locuitorii să folosească bicicleta ca mijloc de transport zilnic.

Respectarea mediului: Dezvoltarea pistelor pentru bicicliști și a pistelor pentru pietoni promovează transportul ecologic, deoarece sunt mai puține mașini pe șosele. Acest lucru contribuie la reducerea poluării aerului și a emisiilor de CO2 și, astfel, la îmbunătățirea calității vieții în oraș

Imagine pozitivă: Orașele care pun preț pe promovarea mobilității ușoare pot da dovadă de progres și de sensibilizare față de mediu, îmbunătățindu-și astfel imaginea la nivel național și internațional.

Design urban și estetică: Pistele de biciclete și pietonale bine proiectate pot îmbunătăți peisajul urban și pot face orașul mai plăcut din punct de vedere estetic.

Îmbunătățirea siguranței: Pistele separate pentru bicicliști și pietoni reduc riscul de accidente și contribuie la siguranța participanților la trafic.

Atractivitatea pentru tineri: orașele cu piste de ciclism și drumeții bine dezvoltate sunt, în general, considerate mai atractive pentru tineri. Acest lucru favorizează promovarea tinerelor talente și face ca orașul să fie mai ușor de locuit pentru familiile tinere.

În concluzie, Deva are mari perspective în domeniul mobilității ușoare prin extinderea infrastructurii publice și prin încurajarea cetățenilor să folosească mijloace de transport ecologice. Prin extinderea pistelor pentru bicicliști și drumeții, prin îmbunătățirea transportului public și prin promovarea opțiunilor de transport ecologice, Deva nu numai că îmbunătățește transportul, dar contribuie și la crearea unor orașe durabile, mai sigure și mai ușor de trăit.

5.3.d. Creșterea eficienței transportului public

Îmbunătățirea eficienței transportului de călători în Deva oferă mai multe oportunități și beneficii orașului și locuitorilor săi. Iată câteva dintre oportunitățile oferite de îmbunătățirea transportului de călători:

1. Reducerea congestiei și a aglomerației: o infrastructură de transport de călători mai eficientă contribuie la optimizarea fluxului de trafic și la reducerea aglomerației. Acest lucru îmbunătățește mobilitatea în oraș și reduce timpul de călătorie.
2. Respectarea mediului: Mijloacele de transport eficiente, cum ar fi transportul public cu emisii reduse de dioxid de carbon sau pistele de ciclism și de mers pe jos ecologice, contribuie la reducerea impactului transporturilor asupra mediului prin reducerea emisiilor de poluanți și de gaze cu efect de seră.
3. Reducerea costurilor pentru cetățeni: un transport eficient, în special transportul public, poate reduce costurile zilnice de deplasare ale locuitorilor și poate contribui la îmbunătățirea bunăstării lor financiare.
4. Investitori și companii: O infrastructură de transport eficientă face Deva mai atractivă pentru investitori și companii. Acest lucru contribuie la crearea de locuri de muncă și la creșterea economică.
5. Promovarea turismului și a activităților de petrecere a timpului liber: Îmbunătățirea infrastructurii de transport va consolida industria turismului din Deva, oferind acces ușor la atracțiile turistice și la divertisment.
6. Îmbunătățirea calității vieții: reducerea congestiei, reducerea timpului de navetă și îmbunătățirea generală a mobilității urbane contribuie la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor.
7. Siguranța rutieră: o infrastructură de transport eficientă poate contribui la reducerea accidentelor rutiere și a vătămarilor corporale prin asigurarea unor standarde mai bune de siguranță rutieră
8. Incluziunea socială: Îmbunătățirea transportului poate promova incluziunea socială prin oferirea unor oportunități de călătorie mai bune pentru persoanele cu mobilitate redusă sau cu mijloace financiare limitate.

9. Dezvoltarea modurilor de transport durabile: Soluțiile de transport eficiente pot contribui la creșterea ponderii modurilor de transport durabile, cum ar fi transportul public, bicicletele și pietonii, și la reducerea dependenței de mașinile private.

10. Atractivitatea pentru profesioniști și studenți: Îmbunătățirea infrastructurii de transport ar putea face Deva mai atractivă pentru profesioniști și studenți, consolidând astfel statutul orașului ca loc de educație și de muncă.

În general, îmbunătățirea eficienței mobilității ușoare în Deva oferă oportunitatea de a face orașul mai locuibil, mai competitiv din punct de vedere economic și mai durabil. Acest lucru poate avea un impact pozitiv pe termen lung asupra dezvoltării urbane și asupra calității vieții locuitorilor.

5.3.e. Creșterea eficienței spațiului public

Îmbunătățirea eficienței spațiale în Deva, oferă numeroase oportunități și beneficii pentru dezvoltarea urbană și calitatea vieții locuitorilor. Iată câteva dintre oportunitățile care apar din îmbunătățirea eficienței spațiului:

1. Optimizarea utilizării terenurilor: Utilizarea eficientă a terenurilor ajută la utilizarea optimă a zonei limitate a unui oraș și oferă posibilitatea de a construi mai multe zone verzi, activități și parcuri publice într-o zonă mai mică.

2. Dezvoltarea economică: Dezvoltarea economică: Concentrarea întreprinderilor, a întreprinderilor și a serviciilor în cartiere ușor accesibile poate stimula dezvoltarea economică și poate spori atractivitatea investitorilor.

3. Interacțiunea socială și construirea comunității: Utilizarea eficientă a spațiului reduce distanțele lungi de navetă, reducând astfel consumul de energie și emisiile în sectorul transporturilor.

4. Durabilitate și protecția mediului: Comunitățile mai apropiate pot oferi o varietate mai mare de activități culturale și sociale, pe măsură ce mai multe persoane și grupuri se reunesc într-un spațiu mic.

5. Diversitatea culturală și socială: comunitățile mai apropiate pot oferi o varietate mai mare de activități culturale și sociale, pe măsură ce mai multe persoane și grupuri se reunesc într-un spațiu mic.

În general, îmbunătățirea eficienței spațiale a orașului Deva contribuie la creșterea sustenabilității, competitivității economice și confortului orașului. Cu toate acestea, acest lucru necesită o planificare urbană atentă.



5.4 Riscuri:

5.4.1. Este timpul pentru schimbare - în utilizarea vehiculelor personale

Ideea de a călători mai mult cu transportul public, cu bicicleta sau pe jos și mai puțin în vehicule private are multe avantaje. Dar această schimbare necesită nu numai infrastructură eficientă, ci și dorința rezidenților de a se adapta și accepta riscurile schimbării.

- Obicei și Comoditate:**
O mare parte a locuitorilor din Deva sunt obișnuiți cu confortul propriilor vehicule. Trecerea la transportul în comun sau la opțiuni ecologice necesită depășirea obiceiurilor și renunțarea la confortul unei mașini private.
- Rezistență la schimbare:**
Oamenii rezistă adesea schimbării, mai ales dacă simt va fi afectată calitatea vieții lor. Intenția de schimbare poate fi atenuată de preocupările legate de timpii lungi de navetă sau de transportul public inaccesibil.
- Lipsa infrastructurii:**
A successful modal shift requires a well-developed public transport infrastructure, safe cycle paths and pedestrian zones. The absence of these elements may hamper the acceptance of new means of transport.

5.4.2.a Riscurile transferului modal

- Rezistență și frustrare:** Acceptarea schimbărilor în sistemele de transport necesită un anumit timp de adaptare. În această perioadă de tranziție, rezistența și frustrarea pot apărea pe măsură ce oamenii se obișnuiesc cu noi rutine și programe..
- Riscuri în transportul public:** utilizarea transportului public poate prezenta un risc pentru siguranță, în special dacă nu lipsesc măsurile de siguranță adecvate. Acest lucru poate avea un impact asupra disponibilității cetățenilor de a utiliza autobuzele.

- Cost și accesibilitate:** Transportul public poate costa mai puțin din punct de vedere economic, dar poate dura mai mult timp pentru a ajunge la destinație. Acceptarea unei schimbări majore ar putea fi dificilă, dar nu imposibilă, dacă este planificată cu atenție și construită într-un sistem prietenos cu publicul.

5.4.b. Pași spre adaptare și acceptare a noului scenariu de mobilitate

- Educație și conștientizare:** O campanie cuprinzătoare de conștientizare poate educa locuitorii din Deva cu privire la beneficiile și necesitatea unui transfer modal.
- Infrastructură îmbunătățită:** Orașul ar trebui să investească în îmbunătățirea infrastructurii de transport pentru a face transportul public și opțiunile ecologice mai atractive.
- Promovarea alternativelor:** Orașul poate crea stimulente pentru a încuraja utilizarea transportului public, mersul cu bicicleta și mersul pe jos, cum ar fi propriile benzi, prețuri scăzute sau furnizarea de servicii de închiriere de biciclete.
- Implicarea cetățenilor:** Implicarea locuitorilor Devei în schimbări poate crește acceptarea acestora. Procesele și sondajele privind participarea cetățenilor ar trebui utilizate pentru a afla opiniile și preocupările acestora.
- Taxe:** Mai multe taxe ar putea fi implementate pentru persoanele care folosesc vehicule private, în timp ce oferte de preț reduse pentru transportul public pentru a promova eficiența acestuia în ambele sensuri.

În general, schimbările de trafic din Deva reprezintă un pas important spre îmbunătățirea mediului și a calității vieții locuitorilor. Riscurile și provocările nu pot fi eliminate dintr-o dată. Acest lucru necesită o abordare de comunicare pas cu pas și cuprinzătoare, care să arate rezidenților aspectele pozitive ale infrastructurii îmbunătățite pentru a realiza o redresare reușită și pentru a obține sprijinul rezidenților. Este timpul să îmbrățișăm schimbările și să creăm un viitor mai durabil

5.4. c. Mentenanta

Riscul unor modificări legate de întreținere în orașul Deva poate fi ca măsurile de întreținere propuse să nu poată fi puse în aplicare în mod adecvat. Acest risc poate apărea în mai multe moduri

1. **Resurse insuficiente:** Administrația orașului se poate confrunta cu resurse financiare și umane limitate pentru a implementa pe deplin măsurile de întreținere planificate. Acest lucru ar putea duce la reducerea sau amânarea măsurilor necesare, ceea ce ar putea duce la deteriorarea pe termen lung a infrastructurii urbane.

2. **Lipsa abilităților și a instruirii:** Riscul este ca personalul de întreținere să nu aibă calificările sau instruirea necesare pentru a efectua lucrări de întreținere în conformitate cu standardele și reglementările din industrie. Acest lucru poate duce la practici de întreținere ineficiente sau chiar dăunătoare.

3. **Întârzieri:** Întârzierile în implementarea proiectelor de întreținere reprezintă un alt risc. Acest lucru se poate datora obstacolelor birocratice, problemelor neprevăzute sau lipsei de planificare. Alte proiecte pot duce la împingerea întreținerii în fundal. Astfel de întârzieri pot duce la escaladarea daunelor și la creșterea costurilor de reparații.

4. **Lipsa prioritizării:** Orașul poate fi forțat să negligeze întreținerea în favoarea altor proiecte sau cheltuieli urgente. Acest lucru poate duce la ignorarea sau amânarea unei întrețineri importante, punând în pericol durabilitatea pe termen lung a infrastructurii.

5. **Impactul asupra mediului:** Dacă întreținerea nu este efectuată în mod corespunzător, pot rezulta impacturi asupra mediului, cum ar fi poluarea apelor uzate, eliminarea necorespunzătoare a deșeurilor sau emisiile nocive. Aceste impacturi asupra mediului pot avea consecințe juridice și pot dăuna sănătății publice..

Pentru a atenua riscurile de mai sus, este necesară o planificare, monitorizare și bugetare atentă. De asemenea, este important să se acorde prioritate proiectelor de întreținere, să se asigure că personalul de întreținere este instruit corespunzător și respectă reglementările de mediu. În plus, lucrările de întreținere ar trebui monitorizate în mod regulat pentru a se asigura că îndeplinesc standardele cerute.

5.4.d. Inflație

Riscurile care ar putea însoți o schimbare în orașul Deva în ceea ce privește inflația sunt multiple și pot afecta economia, calitatea vieții locuitorilor săi și dezvoltarea urbană

1. **Creșterea costurilor:** Creșterea inflației ar putea duce la costuri mai mari pentru proiectele de construcție și dezvoltare. Acest lucru ar putea crește costul implementării proiectelor de infrastructură critică și ar putea pune o presiune semnificativă asupra resurselor financiare ale orașului.

2. **Dificultăți de finanțare:** ratele ridicate ale inflației pot face dificilă obținerea de împrumuturi ieftine sau finanțare pentru proiecte de dezvoltare urbană. Acest lucru poate împiedica realizarea proiectului sau poate duce la o îndatorare mai mare.

3. **Întârzieri în transpunere:** Proiectele de dezvoltare urbană pot fi întârziate sau oprite ca răspuns la efectele inflației. Acest lucru poate duce la întârzieri în îmbunătățirea peisajului urban și a calității vieții locuitorilor.

4. **Costuri de întreținere și exploatare:** Inflația crește, de asemenea, costurile de operare și întreținere ale proiectelor peisagistice, deoarece forța de muncă, materialele și echipamentele pot deveni mai scumpe. Acest lucru ar putea pune în pericol sustenabilitatea pe termen lung a spațiilor verzi.

Pentru a minimiza riscurile, proiectele de dezvoltare urbană necesită o planificare și o monitorizare aprofundată. Aceasta include un buget realist, luarea în considerare a impactului inflației asupra contractelor de construcție și o strategie de sustenabilitate pe termen lung pentru proiectul dvs. de amenajare a teritoriului.

Cooperarea strânsă dintre administrația orașului, arhitecții peisagiști și experții financiari este esențială pentru a atenua impactul inflației asupra dezvoltării urbane și pentru a asigura calitatea vieții locuitorilor.

6.0 Scop si strategie

6.1 Situatie existenta

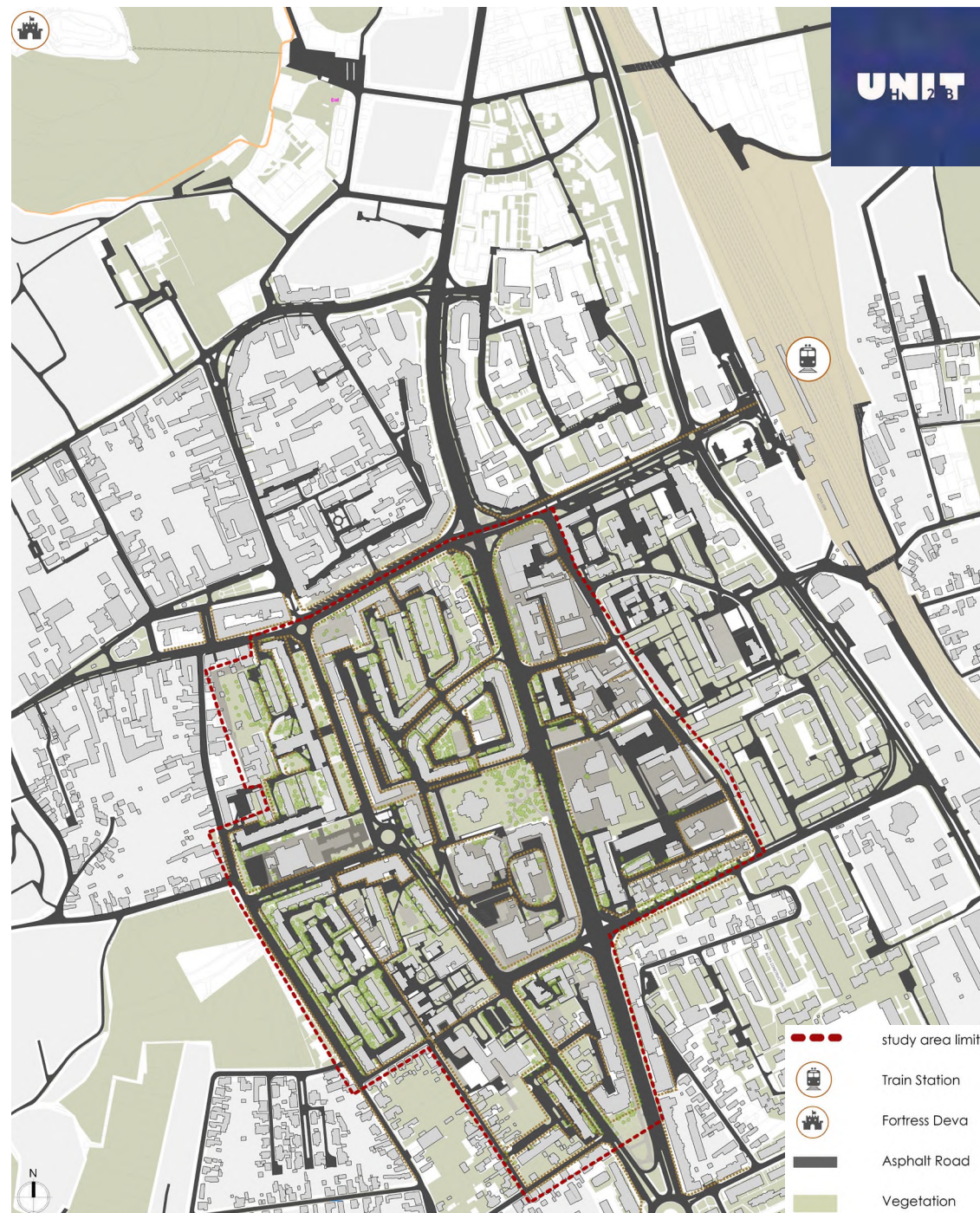
Conținutul Planșei

Un plan general în care sunt identificate clădirile, rețeaua de căi rutiere, trotuarele și conexiunile cu vegetația din zonă.

Observații

Această planșă ne arată aranjamentele existente ale zonelor cu relația vizuală dintre construit și neconstruit, căile rutiere și trotuarele. Acest aspect ne ajută să înțelegem densitatea spațiului construit și relația acestuia cu spațiile deschise. Ceea ce ajută, în continuare, la rezolvarea problemelor, la nivel general, cum ar fi interacțiunea socială în contextul spațiului construit în proximitatea rețelelor dense de căi rutiere.

Acesta este primul stadiu al analizei detaliate a Planșei de Analiză a Cartierelor



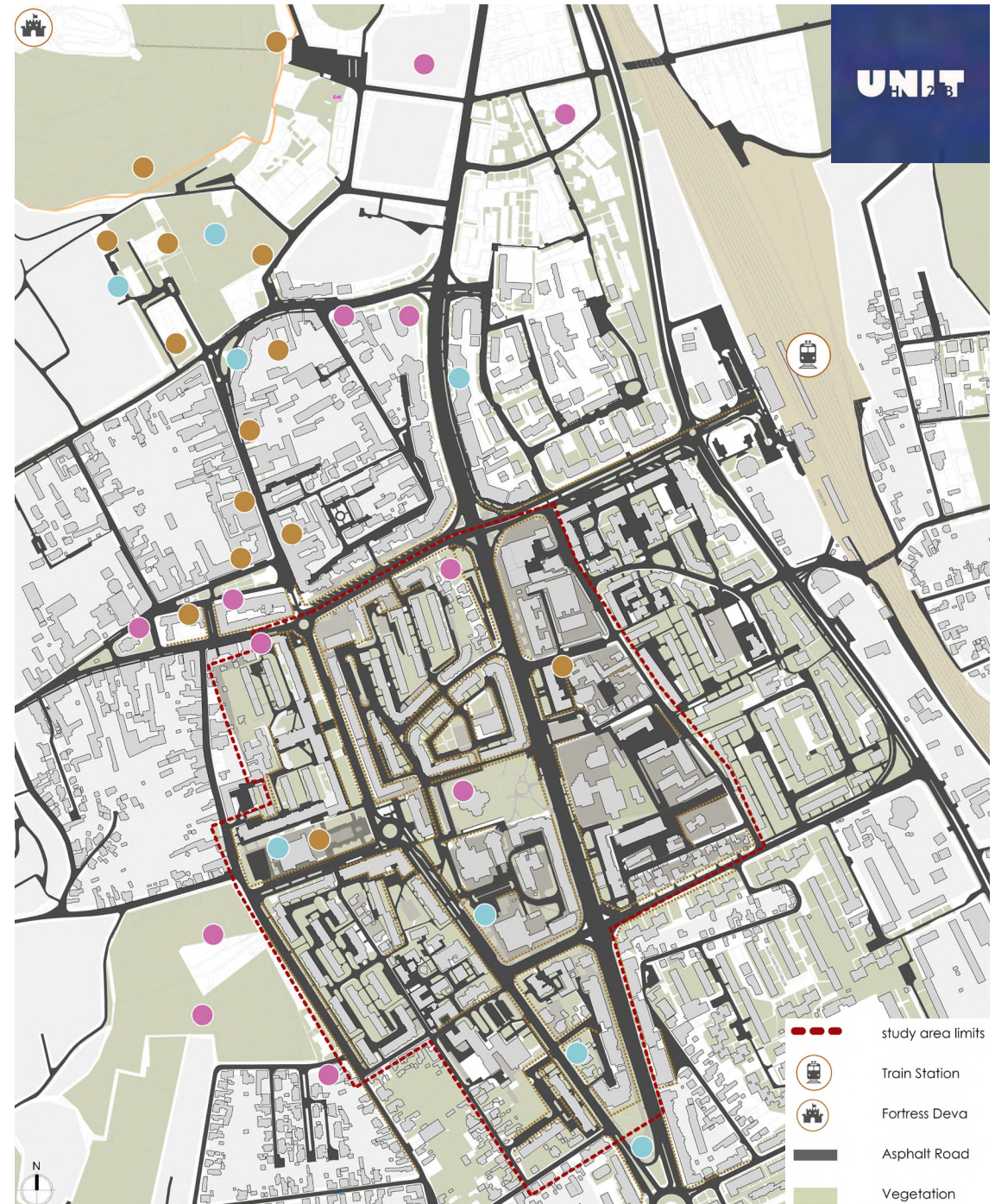
6.2 Monumente existente in zona

Conținutul Planșei

Această planșă ne arată amplasarea tuturor monumentelor istorice și a elementelor legate de cultura bogată a orașului Deva.

Observații

Acest planșă ne arată aranjamentele existente ale clădirilor importante și ale altor clădiri istorice. Ajută la înțelegerea fluxului turistic și de ce această zonă este importantă și un centru pentru oraș.



6.3 Spatii de relaxare si restaurante

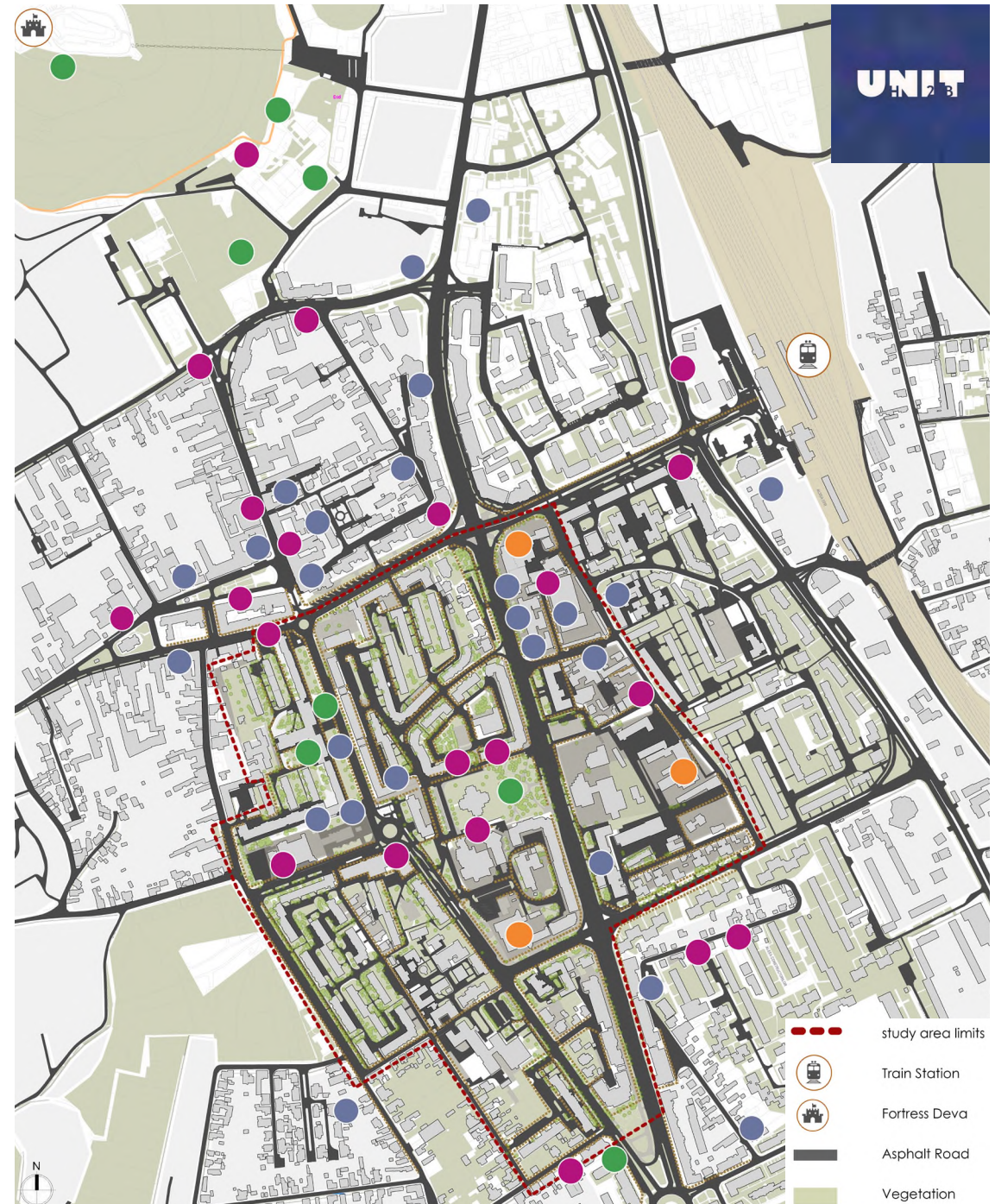
Conținutul Planșei:

Planșa care arată facilitățile de agrement și de luat masa existente în zonă și impactul acestora asupra zonelor învecinate.

Observații

Această planșă ne arată amenajările existente ale barurilor și cafenelelor, Shopping/ Mall-urilor, restaurantelor și a zonelor de divertisment. Arată poziționarea evidentă a acestor funcții, ținând cont de amplasarea în centrul orașului și a posibilității de a veni în întâmpinarea nevoilor celor mai mulți oameni. Impactul său asupra stimulării economiei locale este major.

Această analiză este importantă pentru următorul stadiu al propunerii.



6.4 Cartiere invecinate

Conținutul Planșei

Identificarea tipurilor de infrastructură, locația lor și relația cu zonele din imediata apropiere. Analiza bunei vecinătăți între diversele zone funcționale.

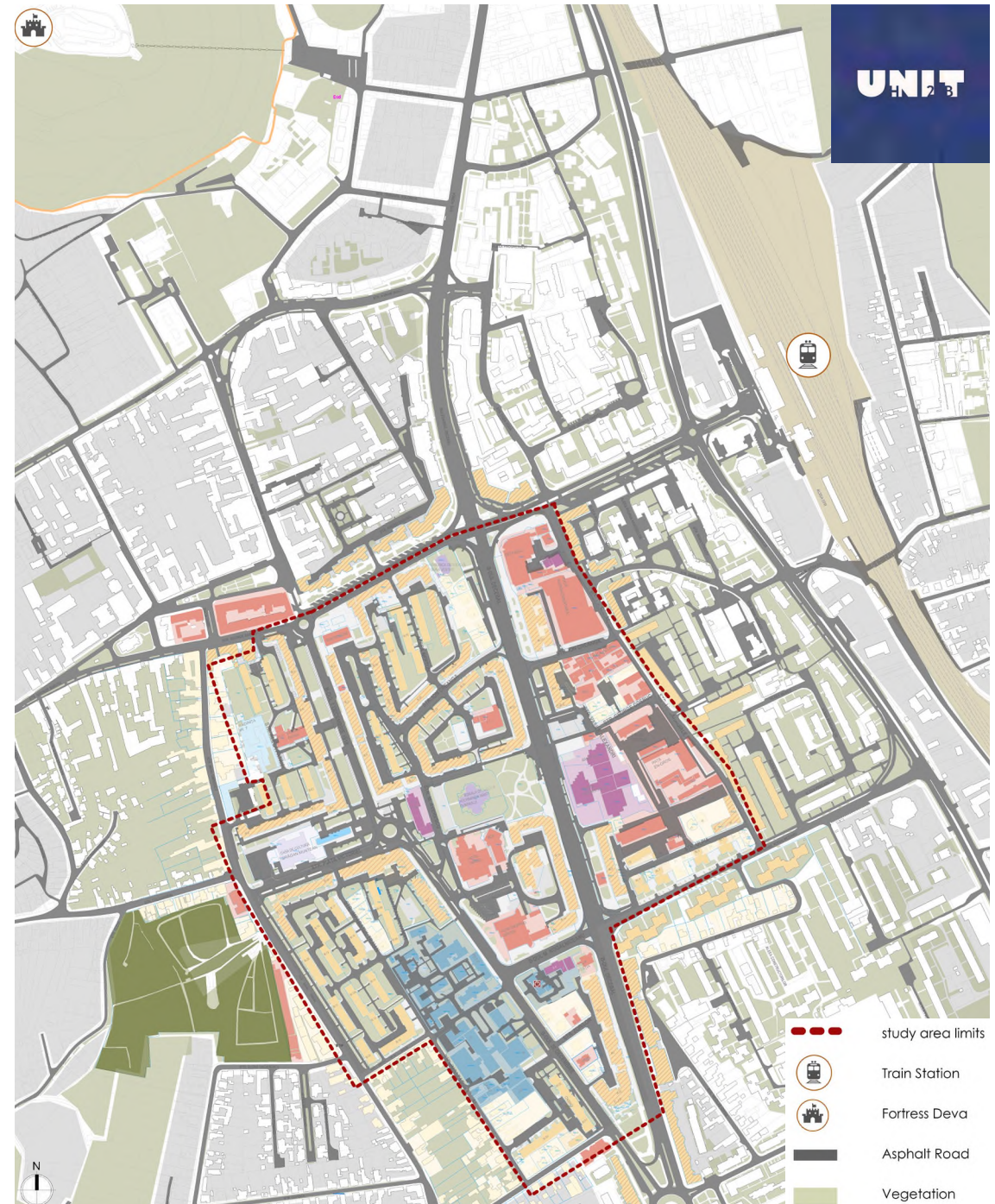
Observații

Zona studiată vizează o varietate funcțională, clădiri importante de patrimoniu, administrative și facilități publice, ceea ce face din această zonă un centru civic, atractiv pentru locuitorii orașului. Această zonă este una dintre zonele cele mai importante pentru generarea de venituri și este bogată în patrimoniu construit. Orașul a subestimat spațiile publice adiacente clădirilor administrative, acestea fiind exact spațiile cu cel mai mare potențial.

Această planșă ne arată zonificarea funcțională existentă. Putem observa că există o bună relație între locuințele colective și curțile interioare pe care le formează prin amplasamentul lor. Această relație, care a funcționat inițial ca un spațiu bun pentru socializare, este anulată în acest moment de parcajele haotice și de proasta gestionare a spațiilor verzi.

Prioritizarea și extinderea accesului rutier provoacă blocaje în trafic, afectând funcțiunile și oamenii în mod direct și indirect.

Această provocare trebuie abordată în următoarea fază a proiectului.



6.5 Spatii verzi

Conținutul Planșei

Un plan general în care sunt identificați arborii existenți și vegetația

Observații

Planul arată amenajările existente ale vegetației orașului. Interiorul perimetrului zonei studiate cuprinde 1899 de copaci.

Acesta este un plan cuprinzător de studiu al vegetației pentru a înțelege impactul spațiilor verzi asupra orașului și modul în care acestea influențează orașul.

Aceasta este prima etapă a analizei detaliate a planului de analiză a spațiilor deschise.



6.6 Ierarhizarea circulației rutiere

Conținutul Planșei

Înțelegerea detaliată a rețelor de drumuri și relația lor cu spațiul construit.

Observații

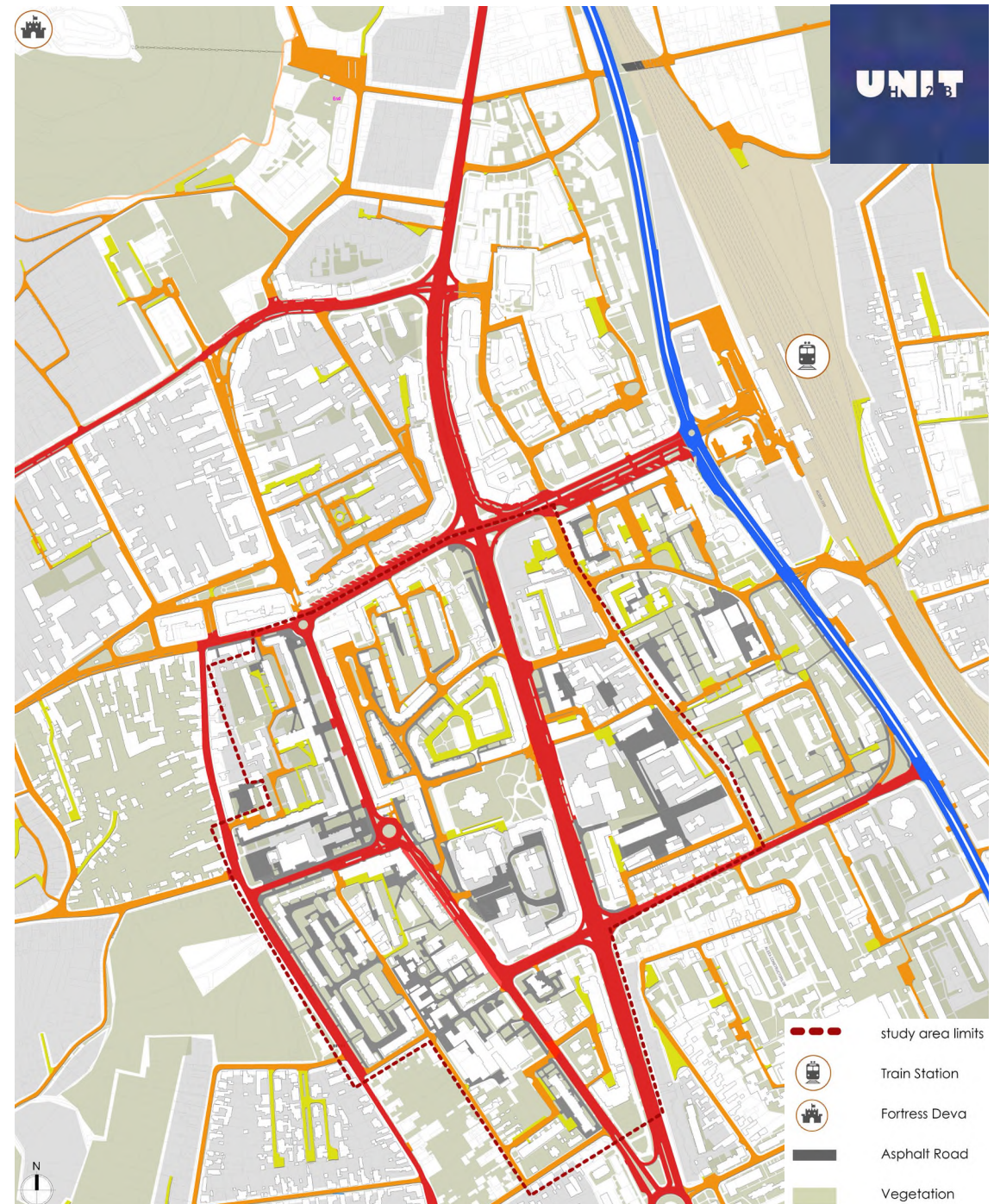
Sistemul de rețele rutiere a fiecărei zone urbane este coloana vertebrală a infrastructurii oricărui oraș și acesta este și cazul Devei.

Rețeaua densă a infrastructurii rutiere se împarte, în mare, în 4 tipuri, ceea ce ajută la înțelegerea fluxului circulației rutiere și a interacțiunii dintre ele.

Zona de interes a studiului ne arată că include nodurile majore din oraș, străzile cu mobilitate concentrată, nodurile din zona de trafic, ceea ce face foarte important să se concentreze în următoarea fază de proiectare.

În timp ce drumurile de categoria a III-a sunt cele responsabile pentru o tranziție mai lină dintr-o arteră aglomerată către una mai lejeră, prin urmare, acestea sunt cele care crează un impact indirect pentru drumurile de categoria I-a.

Acest studiu va fi folosit pentru proiectarea mobilității ușoare, îmbunătățind și circulația rutieră.



6.7 Transport public

Conținutul Planșei

Trasee existente, stații de autobuz

Observații

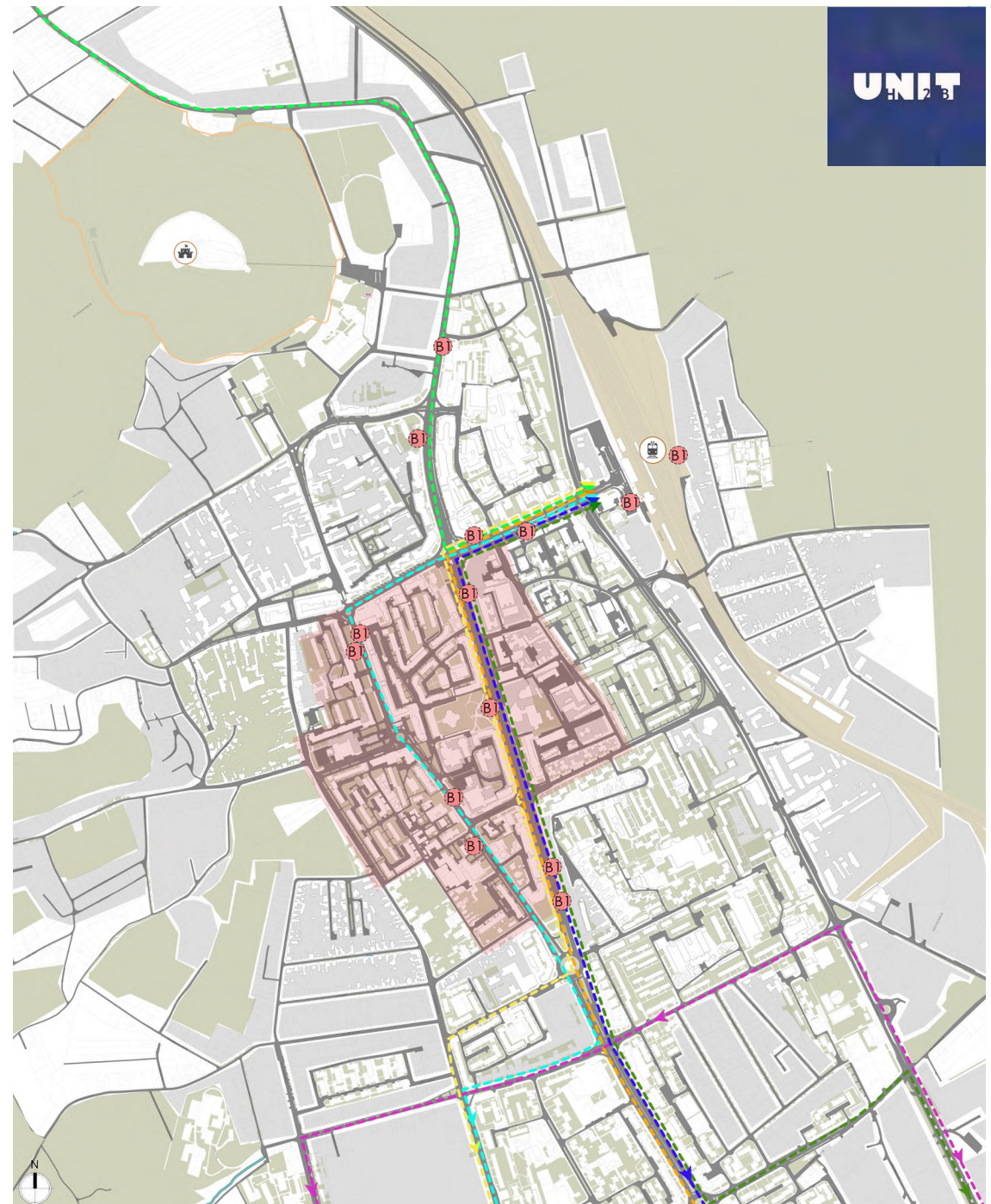
Acest plan ne arată diversele trasee de autobuz și direcțiile lor, ceea ce ne ajută să înțelegem fiabilitatea planificării transportului public. Este destul de evident că zona noastră studiată are o conexiune excelentă între gară și celelalte părți ale orașului. Dar, în general, se pune sub semnul întrebării conexiunea cu periferia și fiabilitatea interacțiunii cu locuitorii orașului. Prin urmare, sunt necesare noi stații de autobuz pentru a crește utilizarea transportului public de către locuitori.

Aceste probleme trebuie să fie abordate încă din faza de proiectare.

Bus stops and routes.

- TRASEU LINIA 1 Cristur (Trandafirilor) - Gară Deva
- TRASEU LINIA 2 GARĂ - ZAHANA
- TRASEU LINIA 2 GARĂ - ARCHIA
- TRASEU LINIA 3 Orizont - Gară
- TRASEU LINIA 4 Orizont - Auchan
- TRASEU LINIA 5 Auchan - Gară
- TRASEU LINIA 6 Minerului - Gară
- Existing Bus stops

- study area limits
- Train Station
- Fortress Deva
- Asphalt Road
- Vegetation



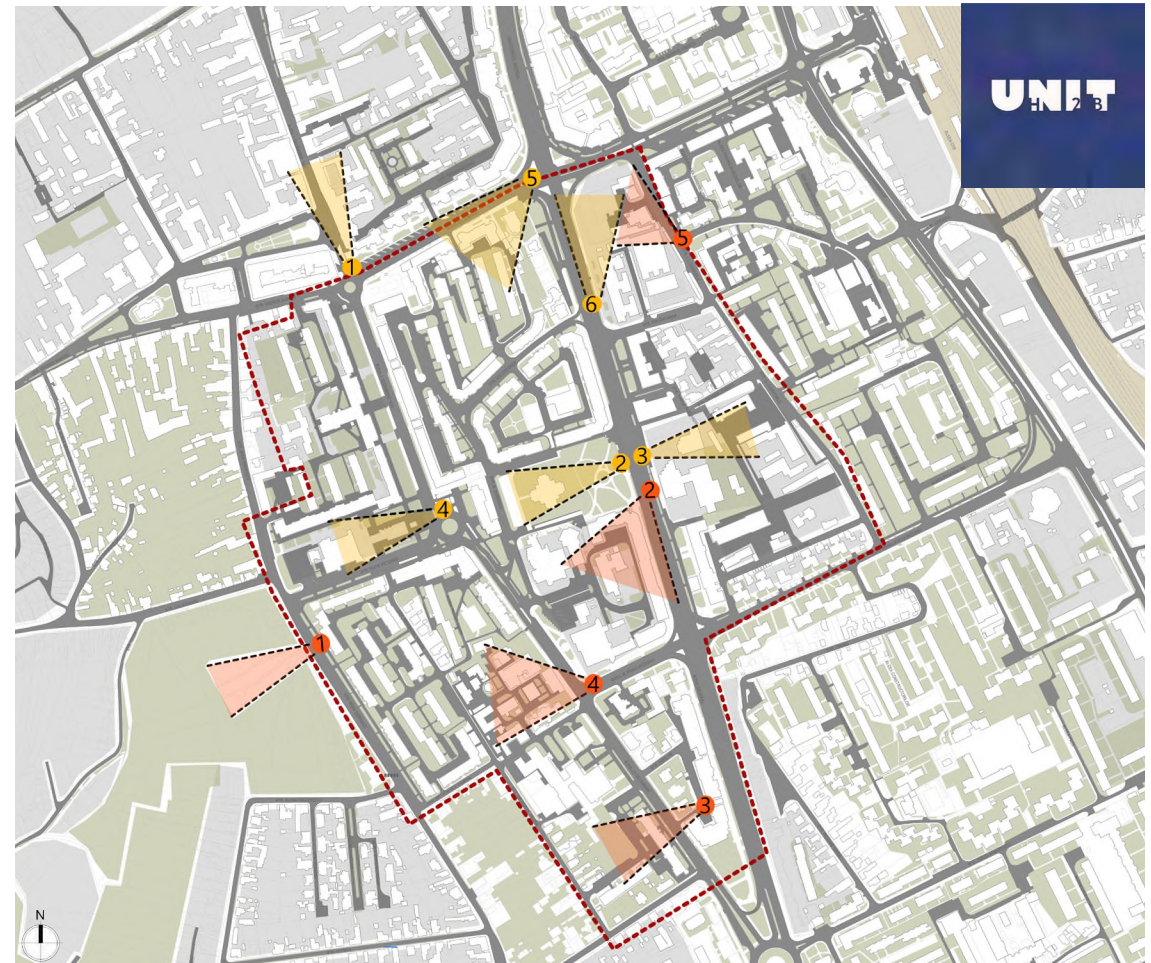
6.8 Axe vizuale

Conținutul Planșei

Identificarea capetelor de perspectivă bune sau slabe din zona studiată.

Observații

Perspectivetele de la nivelul ochilor de pe Bulevardul 1 Decembrie 1918, Bulevardul Decebal au câteva capete interesante către cetate, catedrală și unele către Palatul Administrativ și Mall, în timp ce altele sunt perspective neplăcute obstructionate de locuri de parcare haotice, care ocupă abuziv trotuarele. De asemenea, parcarile abuzive strică percepția vizuală asupra fațadelor clădirilor care flanchează bulevardele. De asemenea, este neplăcută vederea către cimitir din str. Mihai Eminescu sau perspectivele obstructionate de gabaritul mare al spitalului, care împiedică o bună funcționare a pietonalului din punct de vedere social.



From Bulevardul 1 Decembrie 1918 at the crossroads in view of the Statue of Decebal



From Bulevardul Lulu Maniu view of the Church



From Bulevardul 1 Decebal view of the Deva Mall and Restaurant



From Strada Mihai Eminescu view of the cemetery



From Bulevardul Decebal view of the Buildings and the road



From Strada Zorilor view of the parking cars on the pavement



From Bulevardul 22 Decembrie view of the Hospital



From Strada Ion Creangă and Strada Ion Luca Caragiale view of the car chaos on the busy shopping street.

Visual Axis plan

- Good/ Positive Visual axis view
- Bad/ Negative Visual axis view

6.9 Puncte forte

Conținutul Planșei

Spații și/ sau obiecte care crează o influență pozitivă în zona studiată și trebuie să fie menținută.

Observații:

B. COMPLEXUL REZIDENȚIAL DE PE BULEVARDUL 1 DECEMBRIE 1918

Una dintre cele mai importante străzi din oraș este absolut încântătoare prin varietatea de restaurante și spații verzi de socializare.

C. ZONA DE INSTITUȚII PUBLICE ȘI SERVICII DE INTERES GENERAL

Prezența bogată a patrimoniului construit este un plus la zona studiată pentru că atrage turiști și localnici, formând un spațiu activ social.

D. ZONA COMERCIALĂ DESTRUCTURATĂ

Majoritatea spațiilor comerciale sunt localizate în zona studiată. Aceasta asigură majoritatea veniturilor din această zonă. Prin urmare, dezvoltând zona în direcția potrivită poate da rezultate bune, având un impact pozitiv în economia orașului.

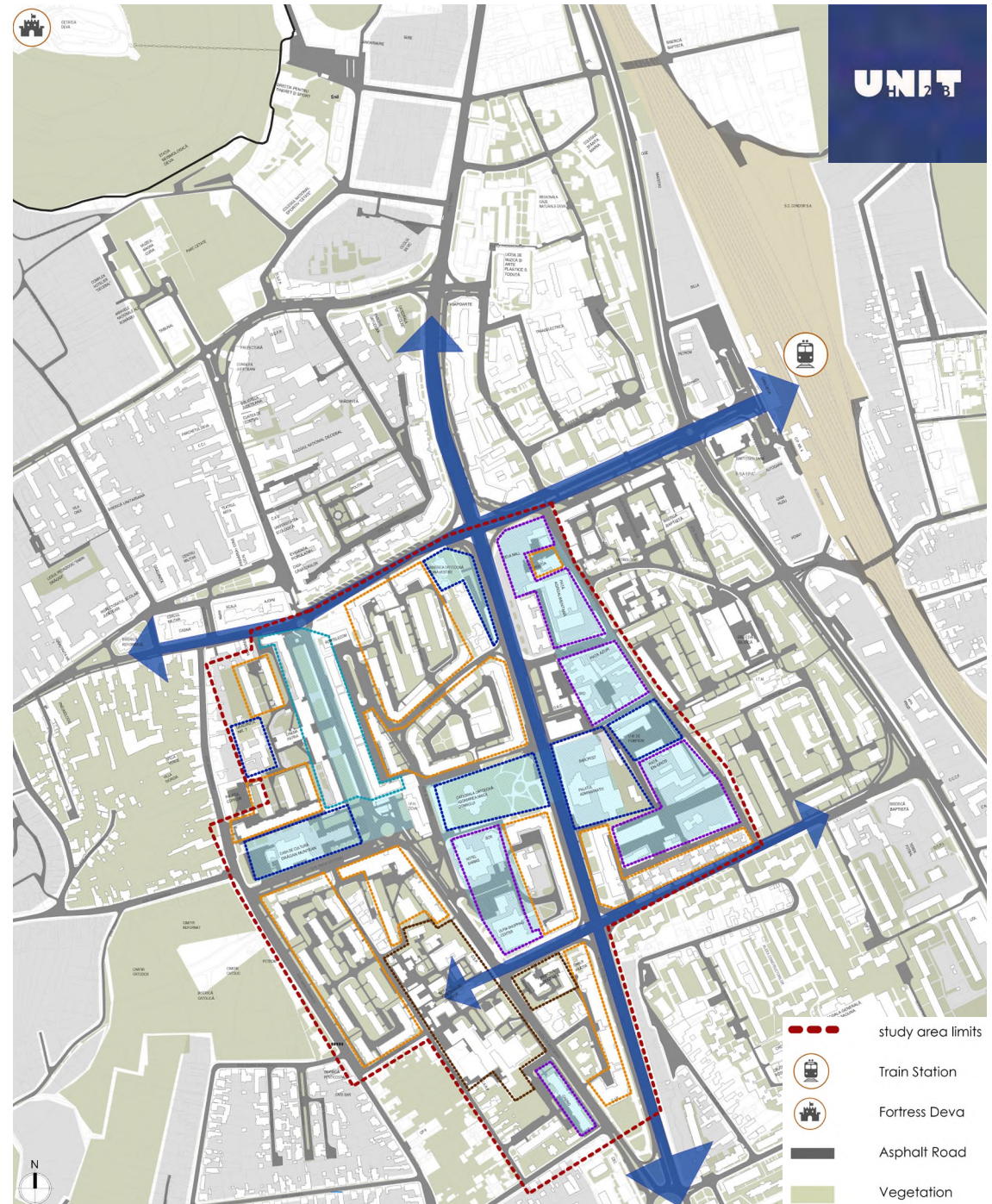
E. SPITALUL

Una dintre cele mai mari porțiuni ale sitului și o facilitate de care se folosesc toți cetățenii. Acesta este un punct forte și în primul rând un bun public localizat central pentru o mai bună accesibilitate pentru toți locuitorii.

Zona studiată are o conexiune excelentă de la gară spre cetate.

Zones:

- | | | |
|--|---|--|
|  | A. AREA OF THE RESIDENTIAL ASSEMBLY OF BLOCKS ERECTED IN THE SOCIALIST PERIOD | (Collective housing, residential+commercial and with courtyards) |
|  | B. THE RESIDENTIAL COMPLEX ON DECEMBER 1 1918 BOULEVARD | (Historical Street with the restaurants with green socialising space) |
|  | C. AREA OF PUBLIC INSTITUTIONS AND SERVICES OF GENERAL INTEREST | (Historical buildings serving in public interest such as Cathedrals, Administrative + educational buildings and fire control dep.) |
|  | D. COMERCIAL DESTRUCTURED AREA | (Revenue generating areas like Shopping malls, Agriculture markets, Hotels, Casino, etc Placed scatteredly.) |
|  | E. HOSPITAL | (Medical services) |



6.10 Puncte slabe

Conținutul Planșei

Spații și/ sau obiecte care crează o influență negativă în zona studiată și trebuie să fie eliminate sau modificate.

Observatii:

A. ZONA ANSAMBLURILOR REZIDENȚIALE CONSTRUITE ÎN PERIOADA SOCIALISTĂ

Fațadele neatractive ale acestor clădiri au nevoie urgentă de reabilitare. În aceste zone se observă construcții dese și lipsa spațiilor de socializare.

B. COMPLEXUL REZIDENȚIAL DE PE BULEVARDUL 1 DECEMBRIE 1918

Strada are zone de socializare întrerupte de parări și accese auto. care pot fi evitate

C. ZONA DE INSTITUȚII PUBLICE ȘI SERVICII DE INTERES GENERAL

Prezența unui patrimoniu bogat înseamnă, de asemenea și nevoia de întreținere și restaurare.

D. ZONA COMERCIALĂ DESTRUCTURATĂ

Panourile publicitare sunt invazive vizual și este nevoie de legi care să protejeze identitatea vizuală a orașului. Acestui haos cauzat de panourile publicitare i se alătură și parcările neorganizate.

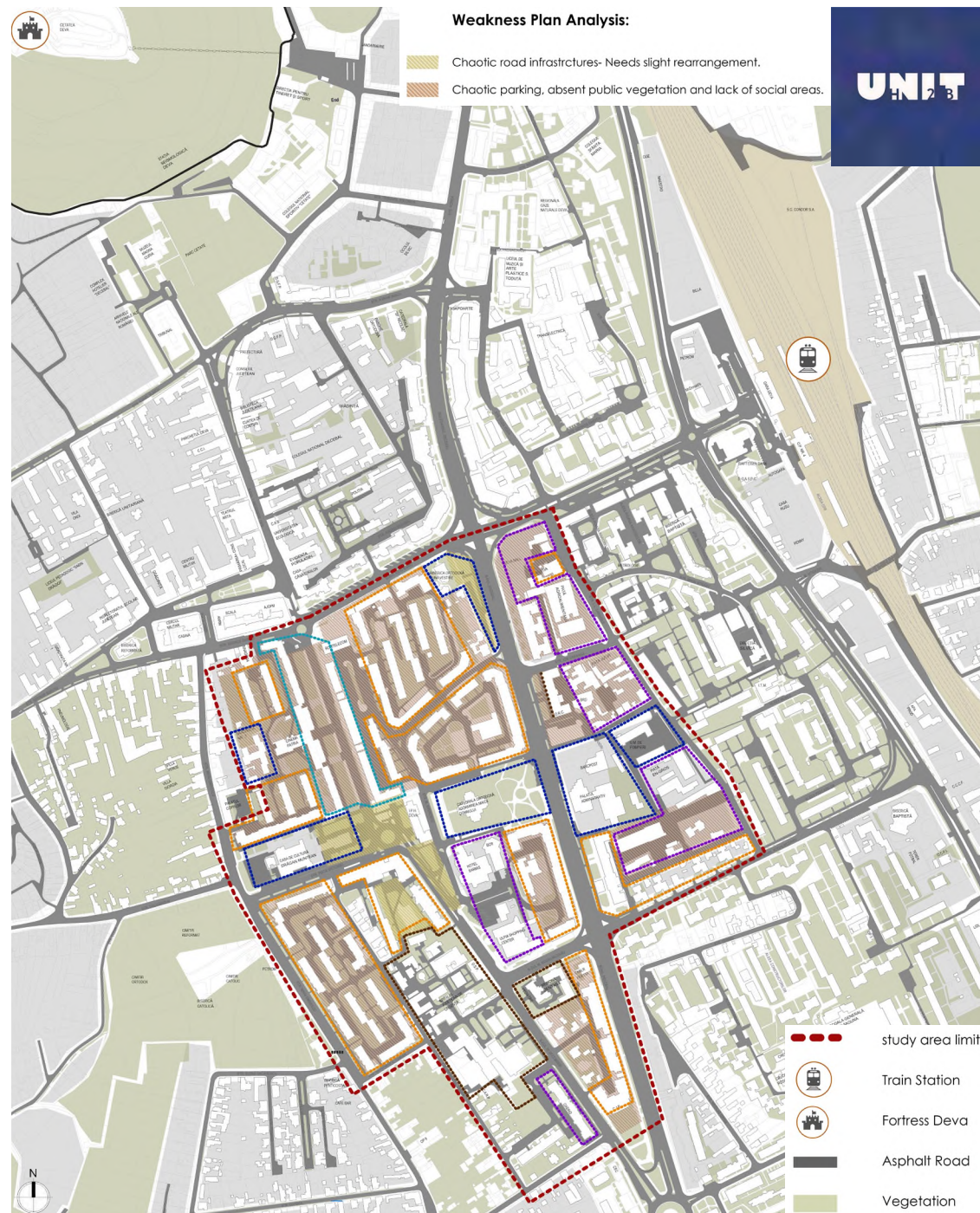
E. SPITALUL

Cea mai mare slăbiciune a acestui spațiu este inaccesibilitatea accesului la spațiile verzi generoase din incinta sa. Acest lucru crează o barieră fizică și socială.

Lipsa conexiunilor mobilității ușoare sau încurajarea pietonilor.

Zones:

	A. AREA OF THE RESIDENTIAL ASSEMBLY OF BLOCKS ERRECTED IN THE SOCIALIST PERIOD	(Collective housing, residential+commercial and with courtyards)
	B. THE RESIDENTIAL COMPLEX ON DECEMBER 1 1918 BOULEVARD	(Historical Street with the restaurants with green socialising space)
	C. AREA OF PUBLIC INSTITUTIONS AND SERVICES OF GENERAL INTEREST	(Historical buildings serving in public interest such as Cathedrals, Administrative + educational buildings and fire control dep.
	D. COMERCIAL DESTRUCTURED AREA	(Revenue generating areas like Shopping malls, Agriculture markets, Hotels, Casino, etc Placed scatteredly.)
	E. HOSPITAL	(Medical services)



7. Oportunitati

Zona Centrală a municipiului Deva este o zonă complexă, care a avut o dezvoltare haotică în ultimii 30 de ani, în absența unei amenajări spațiale de perspectivă.

Este nevoie de o strategie care să asigure regenerarea urbană a zonei, pentru o dezvoltare urbană unitară, conform interesului public de a transforma zona centrală într-o zonă atractivă din punct de vedere economic și funcțional

Se sprijină realizarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială Urbană pentru Zona Centrală prin necesitatea reglementării intervențiilor în funcție de construcțiile și de spațiile publice care dau identitatea municipiului Deva, dar și a nevoii de protejare a valorilor cultural-istorice.

Considerăm oportună și necesară elaborarea Strategiei de Dezvoltare Teritorială Urbană pentru Zona Centrală a Municipiului Deva, denumit în continuare Masterplan.



7.1 Situl:

Zona Centrală a municipiului Deva (excluzând Centrul Istoric) este o zonă mixtă, predominant rezidențială, care cuprinde în principal:

A. ZONA DE LOCUINȚE COLECTIVE CONSTRUITE ÎN PERIOADA SOCIALISTĂ.

Complexul de blocuri construit în perioada socialistă — zona Aleea Păcii, zona str. Creangă, zona blocurilor P+8 — P+IO pe bd. Decebal, zona str. Împăratul Traian. și b-dul 22 Decembrie.

B. COMPLEXUL REZIDENȚIAL DE PE BULEVARDUL 1 DECEMBRIE 1918

Zona complexului de blocuri de pe b-dul 1 Decembrie 1918. care coincide cu Piața Victoriei va continua spațiul public creat în Centrul Istoric al Devei, inclusiv zona din spatele Casei de Cultură.

C. ZONA DE INSTITUȚII PUBLICE ȘI SERVICII DE INTERES GENERAL.

Dala urbană aferentă Palatului Administrativ care va continua spațiul pietonal al Parcului IC Brătianu, pe axa Piața Victoriei, situat între BRD, Palatul Administrativ, strada IL Caragiale.

D. ZONA COMERCIALĂ DESTRUCTURATĂ

Zona dintre Hotel Sarmis, Ulpia, bloc Cepromin nr. 15 pe b-dul Decebal - zona în jurul pieței agroalimentare.

E. SPITAL- Teritoriu împrejmuit, cu acces controlat.

Principiul dezvoltării durabile. Acest principiu se bazează pe teoriile care conceptualizează o dezvoltare durabilă sub forma realizării simultane a dezvoltării pe trei componente fundamentale: componenta ecologică, componenta socială și cea economică.



7.1A. ZONA DE LOCUINȚE COLECTIVE CONSTRUITE ÎN PERIOADA SOCIAL-ISTĂ:

Îmbunătățirea confortului urban pentru marile ansambluri de locuințe colective construite în timpul socialismului.

Principiul dezvoltării durabile. Acest principiu se bazează pe teoriile care conceptualizează dezvoltarea durabilă sub forma realizării simultane a dezvoltării pe trei componente fundamentale: componenta ecologică, componenta socială și economică.

i. Organizarea sistemului verde integrat (asigurarea zonelor verzi ale coridoare verzi).

Tipurile de spații verzi pot fi clasificate ierarhic începând de la bușinarul verde cu diverse funcții situate în imediata apropiere. Se urmărește asigurarea accesibilității fiecărei locuințe la toate aceste tipuri de spații verzi organizate cu diverse funcții folosind relațiile spațiale ideale minime între fiecare locuință

ii. Reorganizarea structurală a cartierului. Pentru o regenerare urbană cu efecte pozitiv asupra confortului urban și pentru o îmbunătățire a calității vieții

- elementele ierarhice generale, comunitățile urbane locale, unitățile de cartier, cartierul, sunt toate organizații fizice precise care permit o ierarhie nuanțată.
structura comunităților locale: comunitatea locală, comunitatea cartierului și comunitatea de vecinătate.

- Aspectele ecologice ale acestui tip de structurare organizatorică sunt evidențiate prin proiectarea organizației începând de la scara pietonală
accesibilitate, un transport comun eficient, toate legate de un sistem ecologic integrat structurat
din multitudinea tipologiilor ierarhice ale unităților spațiale de tip spații publice verzi

iii. Configurarea unor noi insule urbane..

Elementul insulei urbane este hotărâtor în ierarhizarea spațiului, ținând cont că prin această

configurație, distincția dintre spațiul public și cel privat este făcută la maximum - o separare indispensabilă în clădirile cu confort urban ridicat.

Designul urban care răspunde unei ierarhii de utilizare a spațiului stradal, care acordă prioritate pietonului, acesta fiind urmat de deplasarea cu bicicleta, folosirea transportului în comun și în ultimul rând, călătoria cu mașina personală, împreună cu creșterea calității spațiilor publice existente în cadrul cartierelor de mari ansambluri de locuințe colective. Principiile de proiectare aliniate la metodele ale Alexandrei „Ghid pentru reînnoirea urbană a cartierelor comuniste”.

1. Nicio stradă și trotuar fără spații verzi

2. Spații multifuncționale precum zonă de jogging, zonă de joacă pentru copii, spații comunitare etc.

3. Spații mai intime. (pentru întâlnirile de zi cu zi)

4. Spații sigure.

(Acestea sunt genul de spații în care copiii se pot juca sub privirea atentă a părinților lor unde vecinii sunt gardieni ai comunității.)

5. Fațade interesante. (o reînnoire artistică)

7.1.B. COMPLEXUL REZIDENȚIAL DE PE BULEVARDUL 1 DECEMBRIE 1918:

Amenajarea presupune crearea unui spațiu comun care va pune accentul pe pieton. Traficul, circulația bicicletelor, utilizarea transportului public, fără a acorda prioritate transportului auto privat.

Se va studia reamenajarea spațiilor verzi existente, astfel încât acestea să fie intercalate cu spații de tip piață, spații mai intime, spații de agrement etc.

Se va propune o clădire de parcare pentru a compensa parcare la sol eliminată.

7.1.C. ZONA INSTITUȚII PUBLICE ȘI SERVICII DE INTERES GENERAL -

Cea mai importantă zonă de intervenție este cea de lângă Palatul Administrativ, fiind o zonă majoră de intervenție, prin crearea de spații publice recreative care deservește în continuare Orașul printr-o conexiune estetică și emoțională în context urban. Această intervenție va fi complet pietonală și fără limite fizice majore

7.1.D. ZONA COMERCIALĂ DESTRUCURATĂ -

Zona din jurul pieței Agro va fi segregată cu flux sistematic de funcții fără cuprinzând calitatea cu orice preț.

7.2 Obiectivele si concluziile studiilor:

Strategia de Dezvoltare Teritorială Urbană a Zonei Centrale vizează regenerarea urbană prin reabilitare refunctionalizarea spatiului, implicand:

- a. Creșterea calității vieții locuitorilor;
- b. Creșterea economică a zonei- dezvoltarea serviciilor publice comerciale;
- c. Propunerea de intervenții care să permită o dezvoltare urbană coerentă a zonei;
- d. Determinarea unor elemente catalitice;
- e. Amenajarea culorilor de mobilitate urbană durabilă; reconsiderare/eficienta. mobilitate (transport public, trafic lent, trafic auto, parcare etc.);
- f. Identificarea locațiilor pentru amplasarea parcării cu etaje (subterane/ deasupra pamantului);
- g. Crearea de noi spații publice
- h. Crearea de noi spații verzi
- i. Reabilitarea infrastructurii;
- j. Creșterea gradului de amestecare funcțională pe culoarele de concentrare de interes din în cadrul ansamblului- prin integrarea de noi activități;
- k. Îmbunătățirea condițiilor de mediu-în toate componentele sale.

7.3 Abordare de proiectare:

Strategia de Dezvoltare Teritorială Urbană a Zonei Centrale vizează urbanismul regenerare prin reabilitare refunctionalizarea spatiului care implica:

- a. Creșterea economiei zonei- dezvoltarea serviciilor- publice comerciale;
- b. Propunerea de intervenții care să permită o dezvoltare urbană coerentă a zonei;
- c. Determinarea unor elemente catalitice;
- d. Amenajarea culorilor de mobilitate urbană durabilă; mobilitatea reconsiderării/eficienței (transport public, trafic lent, trafic auto, parcare etc.);
- e. Reducerea organizarii traficului motorizat în raport cu consumul de suprafata cu nevoile de echilibrare a greutateii modale.
- f. Reducerea sistemului de parcare, inclusiv prin identificarea locațiilor pentru amplasarea mai multor parcări etajate (subterane/supraterane);
- g. Extinderea rețelei de mobilitate nemotorizată (pietonal/bicicletă)
- h. Crearea de noi spatii publice prin reorganizarea spatiilor publice existente;
- i. Crearea de noi spatii verzi amenajare/extindere a celor existente;
- j. Reabilitarea infrastructurii;
- k. Creșterea gradului de amestecare funcțională — pe coridoarele de concentrare de interes din interiorul ansamblului — prin integrarea de noi activități;
- l. Îmbunătățirea condițiilor de mediu- în toate componentele sale.

8.1 Aspecte de design si impactul lor:



 Republika Srbija Ministarstvo Prosvete, Nauke i Sporta Beograd, 17. oktobra 2018. godine	 Republika Srbija Ministarstvo Prosvete, Nauke i Sporta Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja	 Republika Srbija Ministarstvo Prosvete, Nauke i Sporta Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja	
Republika Srbija Ministarstvo Prosvete, Nauke i Sporta Beograd, 17. oktobra 2018. godine	Republika Srbija Ministarstvo Prosvete, Nauke i Sporta Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja	Republika Srbija Ministarstvo Prosvete, Nauke i Sporta Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja Uprava za razvoj i unapređenje obrazovanja	

8.2 Tipologii de strazi propuse:



Key Plan



O stradă principală tipică, cu benzi sistematice și parcare

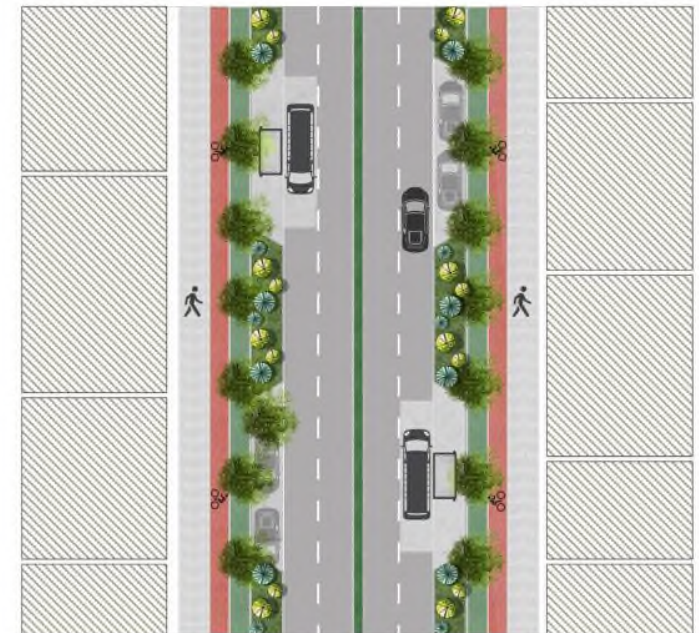
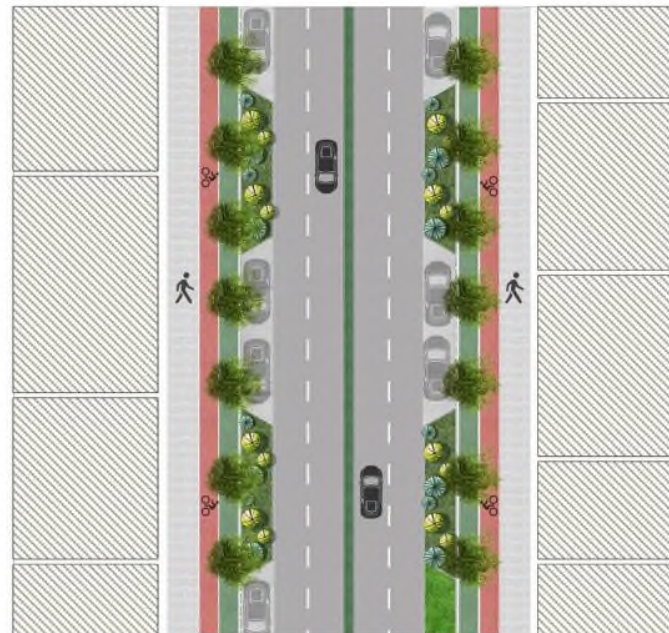


O stradă principală tipică, cu benzi sistematice și stație de bus

Orașul este încărcat de vehicule private, iar străzile sunt inundate de parcări haotice. Transportul public local este disponibil, dar nu este fiabil din cauza conectivității și a frecvențelor sale

Prin urmare, sunt proiectate și promovate conexiuni de mobilitate ușoară, astfel încât oamenii să nu se bazeze pe mașinile lor pentru distanțe scurte. Parcărilor informale sunt eliminate și înlocuite cu clădiri de parcare și parcări temporare lângă străzi, cu reguli stricte și amenzi.

Rutele de autobuz sunt redefinite, stațiile de autobuz și frecvența acestora sunt mărite și sunt propuse zone desemnate pentru stațiile de autobuz cu timp de așteptare mai scurt. Acest lucru dă un impuls și încurajează oamenii să folosească transportul public. Străzile existente sunt transformate în mod sistematic și se amenajează un acces convenabil pentru mobilitate.



8.3 Propunere de design

8.3.a.i. Mediul Înconjurător:

Biodiversitatea actuală a Devei este dezechilibrată și compromisă. Orașele din România se încălzesc intens vara, ceea ce face ca plimbarea în aer liber să fie foarte greu suportabilă. Majoritatea străzilor nu au copaci pentru a oferi umbră în timpul verii.

. Lipsesc spațiile verzi comune și parcurile publice. Cu toate acestea, orașul are posibilitatea de a-și reface echilibrul ecologic prin plantarea copacilor nativi de-a lungul străzilor și a zonelor publice verzi propuse, ceea ce va spori și mai mult flora și fauna. Plantele perene native atrag păsările, albinele și de asemenea, oamenii. Acest lucru va promova interacțiunea socială și va permite oamenilor să iasă la plimbare în timpul verii.

Această acțiune va afecta pozitiv microclimatul de la nivelul străzilor prin crearea de bariere împotriva poluării fonice, a poluării aerului și prin protecția solară.



Strada cuza vodă



Before



After

8.3.a.ii. Vegetatie:

Proiectul a presupus plantarea a 760 de copaci, fiecare dintre care joacă un rol important în îmbunătățirea calității mediului, viețile rezidenților și generarea de beneficii economice. Au fost folosite specii native caracteristice climei orașului..

Selecția speciilor include plante de foioase precum *Quercus robus*, *Fagus sylvatica*, *Acer platanoides*, *Sorbus aucuparia* și conifere precum *Abies alba* și *Picea abies*.

Speciile de arbori selectate au o rezistență ridicată la condițiile urbane și calități estetice atractive

. Sunt specii care fac față bine aerului poluat, solului cu fertilitate limitată și condițiilor climatice schimbătoare, făcându-le ideale pentru plantarea în medii urbane.

Capacitatea lor de a se adapta la o gamă largă de condiții de mediu îi face extrem de durabili și rezistenți la dăunători și boli, minimizând necesitatea intervenției de îngrijire și costurile aferente. În plus, acești copaci au un aspect frumos. Diversitatea formelor coroanei lor

, culorile frunzelor și texturile scoarței le fac elemente vizuale plăcute, care atrag atenția și încurajează oamenii să petreacă timpul în aer liber.

Copacii au un efect pozitiv asupra mediului, parțial datorită capacității lor de a absorbi dioxidul de carbon, produc oxigen și curăță aerul prin filtrarea poluanților. În plus, rădăcinile copacilor contribuie la reținerea apei în sol, prevenind eroziunea și inundațiile solului

Pentru cetățeni, prezența copacilor îmbunătățește calitatea vieții prin crearea de oaze verzi naturale

în oraș care oferă umbră, protecție împotriva vântului și locuri de recreere și relaxare. Copacii contribuie, de asemenea, la sănătatea mintală a rezidenților prin ameliorarea stresului și îmbunătățirea stării de bine. .

Alegerea speciilor nu este neintenționată, un aspect suplimentar al selecției acestor specii speciile de arbori reprezintă potențialul lor de a susține biodiversitatea urbană și de a atrage o varietate de viețuitoare, inclusiv a animalelor.

Acești copaci oferă adăpost, hrană și locuri de cuibărit pentru multe păsări, insecte și mici mamifere și rozătoare.

Păsările găsesc adăpost și locuri de cuibărit în vârfurile copacilor. Insectele susțin procesul de polenizare și colectarea de nectar și polen. Micile mamifere pot găsi ascunzișuri și locuri de odihnă

în copaci. Prin urmare, este important să selectați arborii urbani în funcție de nevoi și cerințele

diferitelor specii. Beneficiile economice provin din diverși factori, cum ar fi creșterea valorii proprietății în zona, reducând costurile cu energia prin reglementarea microclimatului orașului și promovarea turismului prin peisaje urbane atractive.

Din punct de vedere politic, investiția în spații verzi și copaci este o expresie a angajamentului de a proteja mediul, îmbunătățirea calității vieții pentru rezidenți și recunoașterea principiilor dezvoltării durabile.

Este, de asemenea, o activitate care poate contribui la ridicarea profilului comunității locale prin luarea de măsuri conștiente pentru mediu și social bunăstare.



Abies alba

Acer platanoides

Fagus sylvatica

Quercus robus

Sorbus aucuparia

Picea abies

8.3.b. Aspecte socioculturale

Zonele segregate și divizate din centrul orașului creează un vid și o barieră socială între localnici. Există multe spații potențiale în oraș care rămân nefolosite deoarece sunt folosite doar ca parcuri.

Cu toate acestea, aceste zone oferă un potențial enorm pentru diverse activități și funcții care ar putea îmbogăți viața urbană. În loc să le folosească exclusiv ca locuri de parcare, aceste zone ar putea servi scopuri mai diverse. De exemplu, ar putea servi drept locații pentru piețele săptămânale unde producătorii locali puteau să-și vândă mărfurile.

Acest lucru nu numai că ar promova economia locală, ci ar întări și simțul comunității. În plus, aceste spații ar putea fi folosite pentru evenimente culturale precum concerte în aer liber, artă expoziții sau spectacole de teatru. Acest lucru ar extinde oferta culturală a orașului și la în același timp, oferă rezidenților posibilitatea de a lua parte la activități culturale și de a interacționa cu reciprocitate.



Key Plan



Before



After

8.3.c. Estetica orasului:

Orașul Deva are multe clădiri de locuințe colective și nu numai, construite în perioada de comunism. Multe dintre acestea sunt într-o stare de degradare avansată și nu sunt atractive din punct de vedere vizual. Acest aspect are un impact negativ pentru atmosfera generală a orașului. Regenerarea urbană trebuie să țină cont și de elementele verticale, nu doar de extinderea pe orizontală

Aici, artiștii grafici locali pot să preia inițiativa și să-și folosească talentul pentru a transforma aceste spații într-unele vibrante. Această acțiune va mări entuziasmul locuitorilor și le va spori nivelul de implicare pentru dezvoltarea orașului. De asemenea, această îmbunătățire vizuală va putea genera noi locuri de muncă.

Pe de-o parte, avem orașul istoric și de cealaltă parte avem clădirile moderne cu aspectul lor vibrant. Această alăturare poate fi folosită pentru a spune povestea orașului, ceea ce poate fi interesant pentru vizitatori.



Bulevardul Decebal



Before



After

8.3.d. Mobilitate:

Orașul este încărcat de vehicule private, iar străzile sunt inundate de parcuri haotice. Transportul public local este disponibil, dar nu este fiabil din cauza conectivității și a frecvențelor sale. Prin urmare, sunt proiectate și promovate conexiuni de mobilitate ușoară, astfel încât oamenii să nu se bazeze pe mașinile lor pentru distanțe scurte.

Parcările informale sunt eliminate și înlocuite cu clădiri de parcare și parcări temporare lângă străzi, cu reguli stricte și amenzi. Rutele de autobuz sunt redefinite, stațiile de autobuz și frecvența acestora sunt mărite și sunt propuse zone desemnate pentru stațiile de autobuz cu timp de așteptare mai scurt. Acest lucru dă un impuls și încurajează oamenii să folosească transportul public. Străzile existente sunt transformate în mod sistematic și se amenajează un acces convenabil pentru mobilitate. Dalele înirbate propuse permit apei de ploaie să se scurgă în loc să bălătească la suprafață. Acest lucru înprospătează apele subterane în mod natural și reduce riscul de inundații. De asemenea, dă un impuls și încurajează oamenii să folosească transportul public. Străzile existente vor fi sistematizate și se amenajează cu acces transformat și convenabil pentru mobilitate. Spațiile verzi dau o perspectivă plăcută și prietenoasă pentru pietoni, spre stradă.



Key Plan

Bulevardul 1 1 Decembrie 1918



Before



After

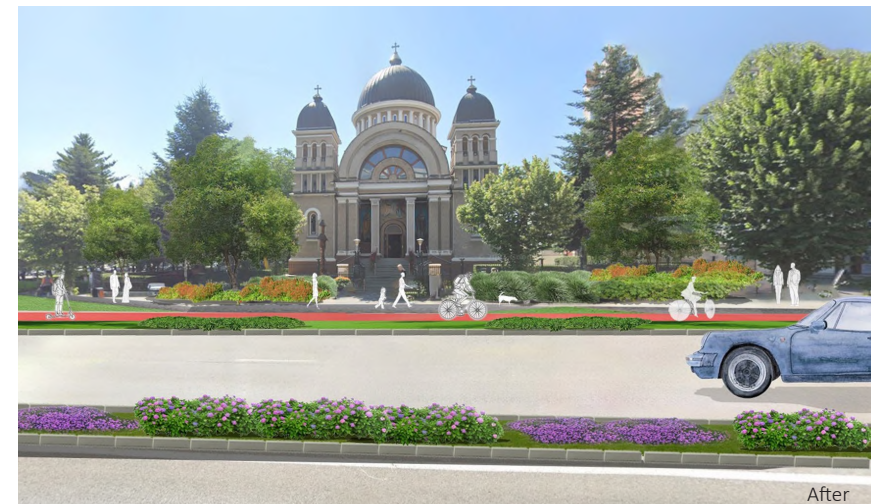
8.3.e. Conectivitate pietonală:

Conectivitatea pietonală este extrem de slabă, ceea ce face ca localnicii să-și folosească și vehiculele private pentru distanțe scurte. Prin urmare, bucla de mobilitate ușoară a fost îmbunătățită în zona de studiu, creând o buclă continuă pentru bicicliști și pietoni care oferă o oportunitate pentru ca oamenii să aleagă o alternativă. Acest lucru va reduce în general blocajele inutile în trafic în centrul orașului, permițând circulația liberă a mașinilor și a traseului pietonal. Căile rutiere și pietonale va fi la același nivel, permițând flexibilitate.

De asemenea, vor fi stabilite legi stricte pentru supravegherea severă a parcărilor ilegale și a nevoilor de prețuri de parcare să fie ridicate pentru a reduce numărul oamenilor care aleg să-și parcheze mașinile în centru. Intervențiile și legile stricte merg mână în mână pentru un viitor mai bun.



Bulevardul Luliu Maniu



8.3.f. Crearea unor spatii de activitati in aer liber:

Drumurile carosabile au fragmentat orașul în mai multe părți mici; aceste rămășițe sunt apoi utilizate ca parcare. Pe timp de noapte, acestea devin zone moarte din punct de vedere al vizibilității și al accesibilității, făcând pietonii să se simtă incomod și nesigur în traversarea sau trecerea pe lângă acestea. Prin urmare, unele locuri, identificate ca cele descrise mai sus, sunt transformate în zone de odihnă activă, care se adresează tuturor grupelor de vârstă în care se poate petrece timpul liber.

Activități cum ar fi, zonă de joacă pentru copii, parcuri pentru animale de companie, terenuri multifuncționale, fântâni dansante și zone de relaxare cu chioșcuri de vânzare. Părinții pot monitoriza copiii aflați în zona de joacă, în timp ce discută și beau ceva cu prietenii lor în parc. Unii oameni pot face o plimbare / jogging, în timp ce alții se pot bucura de înghețată.



Key Plan



8.3.g. Crearea unor zone intime

În multe zone rezidențiale, se observă că aproape nu există zone dedicate rezidenților, pentru socializare, pentru joacă sau pur și simplu pentru relaxare. Situația este exacerbată de lipsa de locuri sau alte activități.

După cum se poate observa în imagine, au fost create spații verzi adecvate pentru relaxare. Mobilierul a fost amplasat. Această măsură ar trebui să ajute oamenii să se întâlnească și să facă schimb de idei mai des. Acest lucru creează locuri de întâlnire și socializare pentru oameni. Asigurarea jocului și zonelor de agrement pentru copii, cu echipament adecvat este un alt pas important. Nu numai aceasta oferă copiilor un loc sigur de a se distra, dar promovează și un sentiment de comunitate și unire între familiile din cartier. Un spațiu perfect pentru întâlniri zilnice, bine iluminat, având sentimentul de securitate.



Key Plan



8.3.h. Regulamente de branding comercial in oras:

Legile privind brandingul comercial: Numele, simbolurile, icoanele, reclamele ascund clădiri, piețe și oameni. Cu bannere mari, care strigă, orașul și caracterul său dispar. Strălucirea publicitară perturbă liniștea și estetica împrejurimilor. Conținutul publicitar poate fi agresiv și haotic, ceea ce face dificilă navigarea și accesul la informații. Controlul publicității poate îmbunătăți calitatea vieții rezidenților prin crearea unui spațiu mai plăcut și mai accesibil pentru toți. Municipality ar trebui să elaboreze prevederi în planurile locale cu privire la prezența reclamei. Aplicațiile ar trebui să fie mai cuprinzătoare și să includă documentație și vizualizări ale publicității și ale împrejurimilor acesteia.

Orașul ar trebui să stabilească limite pentru publicitatea în zonele urbane. Același lucru este valabil și pentru denumirile și simbolurile utilizate în reclame, precum și pentru numele de marcă ale diferitelor companii și magazine. Intensificarea reglementărilor pentru amplasarea denumirilor și simbolurilor companiilor pe clădiri și vitrine. Aceste reglementări ar putea include restricții cu privire la dimensiunea, culorile și stilurile utilizate în reclame și nume de afaceri, care trebuie stabilite de autorități, care trebuie să fie urmate ulterior de întregul oraș.



Strada Ion Creangă



Before



After

8.3.i. Elemente definitorii ale orasului si materialitati:

Proiectul folosește o abordare inovatoare a materialelor care sprijină atât estetica peisajului urban, cât și contribuie la gestionarea durabilă a apei. O parte a pavajului este realizată dintr-un material permeabil care permite curgerea apei, minimizând riscul de inundații și presiune asupra canalizării apelor pluviale..

În plus, în concordanță cu caracterul natural al orașului, s-a folosit pavaj din beton ca piatra, care, datorită structurii sale poroase, contribuie la frumusețea estetică a peisajului urban. Drept urmare, rezidenții se pot bucura de spații publice atractive, fiind în același timp atenți cu mediul înconjurător.

Scaunele modulare, modelate pe pergole, au fost folosite în proiect și realizate din materiale durabile și rezistente la intemperii. Acestea sunt garantate a fi durabile și plăcute din punct de vedere estetic pentru mulți ani de utilizare. Scaunele curbate de-a lungul zonelor verzi sunt realizate din materiale de înaltă calitate, ecologice, care se îmbină vizual cu mediul natural. În plus, mobilierul este rezistent la intemperii pentru durabilitate și rezistență și întreținere ușoară.

Datorită folosirii materialelor de înaltă calitate, mobilierul urban din proiect nu numai că își îndeplinește funcția utilă, ci constituie un element estetic al peisajului urban.

Designul încorporează un iluminat modern care nu numai că oferă siguranță și confort pentru utilizatorii spațiului urban, dar se potrivește cu conceptul de dezvoltare durabilă și estetica a peisajului urban. Au fost folosite surse de lumină eficiente din punct de vedere energetic, cu consum redus de energie și cu o durată lungă de viață, ceea ce contribuie la reducerea emisiilor de CO2 și a costurilor de operare reduse.

În plus, iluminatul a fost conceput pentru a spori calitățile arhitecturale și naturale ale spațiului urban, creând o atmosferă plăcută și sigură atât ziua, cât și noaptea.

Un sistem de monitorizare bazat pe camere moderne a fost implementat în tot orașul pentru a ajuta la menținerea siguranței și monitorizării zonei urbane. Camerele de luat vederi au fost poziționate strategic în diferite părți ale orașului: zone verzi, locuri de joacă și rute majore de trafic. Principalele funcții ale camerelor sunt de a monitoriza mișcarea, de a înregistra evenimente și de a asigura un răspuns rapid din partea serviciilor relevante în cazul unor urgențe sau incidente.

Locurile de joacă folosesc o suprafață inovatoare EPDM, sigură, durabilă și proiectată estetic. Suprafața se caracterizează prin elasticitatea sa ridicată și rezistența la condițiile meteorologice. Este recunoscută datorită flexibilității sale, care protejează copiii de răni în timpul jocului. În plus, este antiderapantă, ceea ce asigură stabilitate și siguranță în timpul utilizării. Suprafața EPDM este, de asemenea, ușor de curățat și igienică, ceea ce este important pentru zonele publice. Numeroasele culori disponibile și capacitatea de a crea o mare varietate de modele permit un design creativ.

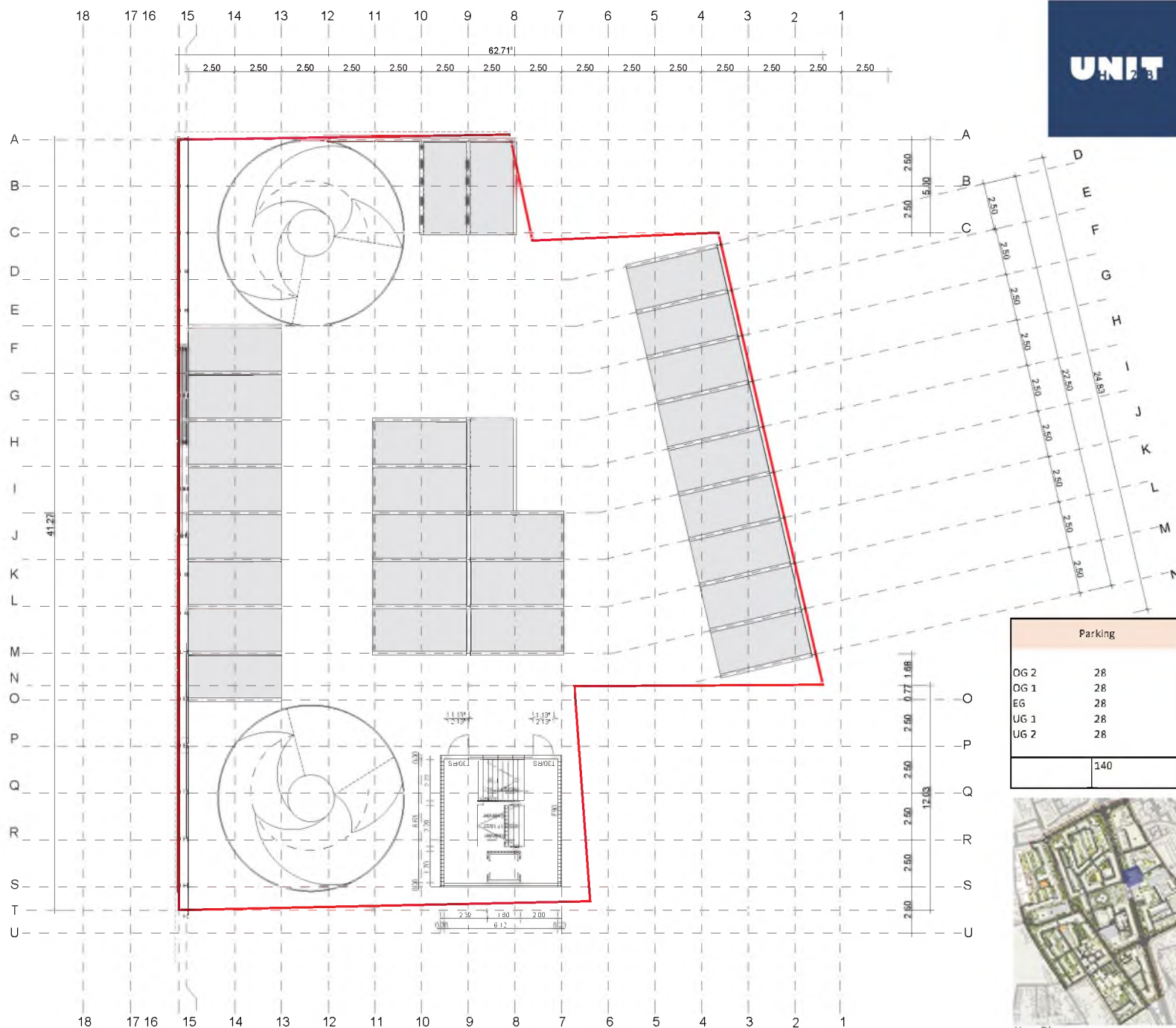


8.3.j. Parcare supraetajata:

Planificarea își propune să elimine unele locuri de parcare în vederea înlocuirii acestora cu spații verzi pentru îmbunătățirea esteticii și calității vieții în mediul urban. Ca răspuns la această nevoie, spațiile de parcare au fost mutate în clădirile parcare multietajate, care se integrează cu mediu prin utilizarea de solutii ecologice. De acum, locuitorii se pot bucura de locuri de parcare convenabile in aceasta cladire în timp ce ne putem bucura de spațiile verzi ale orașului

Proiectarea parcarii cu 140 de locuri. Clădirea se bazează pe o abordare ecologică echilibrată, care contribuie la îmbunătățirea calității vieții în oraș. Creșterea disponibilității spațiilor de parcare vor reduce automat congestiunea traficului.

Utilizează tehnologie modernă și oferă o zonă de sport pe acoperișul clădirii. Zona oferă locuitorilor oportunitatea pentru a petrece timp activ în aer liber. Acest spațiu inovator include o zonă multi-sport, care promovează un stil de viață sănătos și integrarea socială. Prin adăugarea unei zone de sport la proiectarea clădirii de parcare auto, clădirea își mărește atractivitatea pentru rezidenți și încurajează participarea activă în comunitate



Key Plan

8.3.k. Pasarela suspendata:

Se propune amplasarea unei pasarele suspendate cu rol de punct-belvedere cu vedere catre Cetatea Devei.

Pasarela este accesibila atat pietonilor cat si biciclistilor si persoanelor cu dizabilitati locomotorii. Spre Piata Victoriei racordul cu cota zero a terenului se realizeaza printr-un set de gradene iar spre Biserica Adormirii Maicii Domnului ea este accesibila atat prin pachete de scari cat si printr-o rampa cu panta de 5%.

Sub structura gradenelor este prevazut un spatiu comercial tip cafenea- punct de informare.

Sistemul structural al copertinelor este conceput astfel incat sa respecte normele si normativele in vigoare, sa satisfaca cerintele arhitectural-functionale ale beneficiarului si in acelasi timp sa permita o realizare cat mai rapida conform cerintelor de tema.

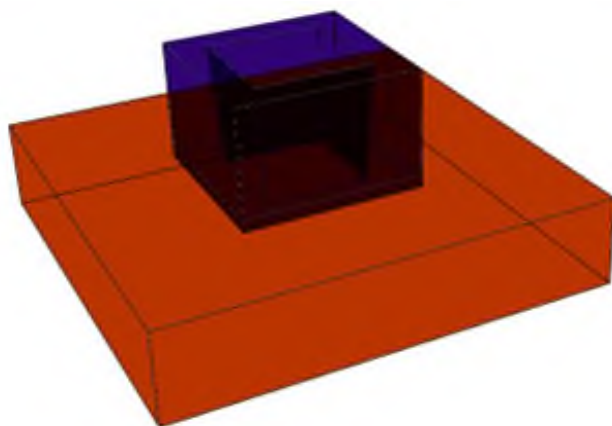
Pasarela pietonala traverseaza blvd. 22 Decembrie. Inaltimea medie de la nivelul terenului este 5.50m. Pasarela este prevazuta perimetral cu balustrada. Suprafata aproximativa a pasarelei este 1680mp incluzand scările de acces

Soluție beton prefabricat

Infrastructura

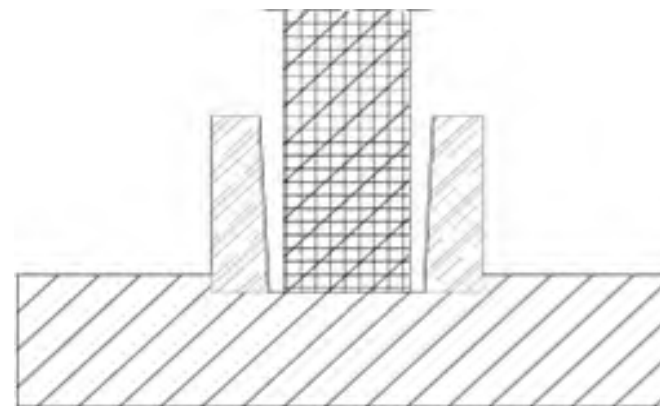
Infrastructura are rol de a transmite incarcările la teren si de a participa, alaturi de celelalte elemente structurale la asigurarea rezistentei, stabilitatii, exploatării si durabilitatii constructiei.

Infrastructura pasarelei este alcătuită din fundații izolate din beton armat tip talpa armată cu cuzinet tip pahar pozitionată centrat sub stâlpi.



Paharele pot fi realizate in sistem de beton armat prefabricat sau monolit.

In cazul in care la momentul executării fundatiilor se intalnesc nivelul apei subterane se vor realiza epuismenle locale pentru coborarea nivelului apei si realizarea „in uscat” a fundatiei. Din aceasta cauza se recomanda realizarea fundatiilor intr-o perioada secetoasa.



Sistemul structural considerat este de tip structură parter cu stâlpi in consola conectați la partea superioara formand cu ajutorul grinzilor principale si a predalelor monolitizate o comportare de saibă. Clasa de ductilitate considerata este DCM.

La nivelul pasarelei cota +5,50 avem un planșeu realizat cu predale prefabricate cu supra-betonare ce reazema pe grinzi secundare sau direct pe grinzile principale prefabricate pre-tensionate tip I.

Deschiderile grinzilor principale prefabricate pot varia intre 10 si 24m in functie de cerintele arhitecturale si de posibilitatea amplasarii stalpilor..

Stâlpii prefabricați pot fi cu secțiune circulară sau rectangulară in functie de cerința arhitecturală.

Soluție structură metalică

Infrastructura

Infrastructura are rol de a transmite încărcările la teren și de a participa, alături de celelalte elemente structurale la asigurarea rezistenței, stabilității, exploatării și durabilității construcției.

Infrastructura pasarelei este alcătuită din fundații izolate din beton armat tip talpă armată cu cuzinet poziționată centrat sub stâlpi. Solidarizarea stalpului metalic de fundație se face prin intermediul unei carcase de buloane.

În cazul în care la momentul executării fundațiilor se întâlnește nivelul apei subterane se vor realiza epuismențe locale pentru coborârea nivelului apei și realizarea „în uscat” a fundației. Din această cauză se recomandă realizarea fundațiilor într-o perioadă secetoasă.

Suprastructura pasarela

Sistemul structural considerat este de tip structură parter cu stâlpi în consolă conectați rigid la partea superioară cu grinzile principale metalice. Planșeul realizat monolit în sistem compozit realizează o comportare de șaibă. Clasa de ductilitate considerată este DCM.

La nivelul pasarelei cota +5,50 avem un planșeu compozit realizat cu grinzi metalice cu suprabetonare de beton armat solidare prin intermediul unor gujoane tip nelson.

Deschiderile grinzilor principale prefabricate pot varia între 10m și 15m în funcție de cerințele arhitecturale.

Stâlpii metalici pot fi cu secțiune circulară, I sau cruce de malta în funcție de cerințe.

CONSIDERAȚII PRIVIND CALCULUL, CONFORMAREA ȘI DIMENSIONAREA STRUCTURII MATERIALE FOLOSITE

OȚEL

- Table, profile laminate, profile sudate: S355J2H
- Buloane îmbinări: M12, M16, M20, M24, M27, M30 gr.8.8 cf. EN 15048-1/2007
- Carcase de buloane de ancoraj: M20, M24, M36 gr.8.8 / S355J2 cu piuliță dublă și șaibă groasă.
- Elementele tip CHS, RHS și SHS cf. SR EN10219-2006
- Oțel rotund tije filetate cf. SR EN 10025
- Table cf. SR EN 10029-201
- Strângerea șuruburilor/tijelor filetate va fi cf. SR EN 1090-2+A1/2012.
- Abaterile admisibile se vor considera cf. SR EN 1090-2+A1/2012

BETON INFRASTRUCTURA

- EGALIZARE SI BLOCURI DE BETON SIMPLU
 - o C12/15
- FUNDATII TALPI, PAHARE, MONOLITIZARE STALPI:
 - o C30/37 XC2 XF1 XA1, A/C=0.5, Dcim.min.300kg/mc
- PLACA DE PARDOSEALA:
 - o C25/30 XC2, A/C=0.6, Dcim.min.260kg/mc

BETON SUPRASTRUCTURA

- STALPI, GRINZI PRINCIPALE, PANE, PROFILE TT, PREDALE:
 - o C50/60 XC1, A/C=0.5, Dcim.min.300kg/mc
- SUPRABETONARE PREDALA
 - o C35/45 XC1, A/C=0.5, Dcim.min.300kg/mc

- Utilă scări acces 5,00 kN/mp
 - Utilă orizontală împingere balustradă la cota +5,500 3,00 kN/mp
- Valorile încărcărilor CVASIPERMANENTE considerate în calcul:
- Finisaj la cota +5,50 3,00 kN/mp
 - Finisaj terasa înierbată 4,00 kN/mp

Fig. 8:

4.3. CALCULUL LA ACȚIUNI SEISMICE

Forța tăietoare de baza corespunzătoare modului propriu fundamental, pentru fiecare direcție orizontală principală considerată în calculul clădirii, se determină după cum urmează (vezi P100-1/2013):

$$F_b = \gamma_{l,e} * S_d(T_1) * m * \lambda \quad (4.3)$$

unde

$S_d(T_1)$ - ordonata spectrului de răspuns de proiectare corespunzătoare perioadei fundamentale T_1 :

T_1 - perioada proprie fundamentală de vibrație a clădirii în planul care conține direcția orizontală considerată

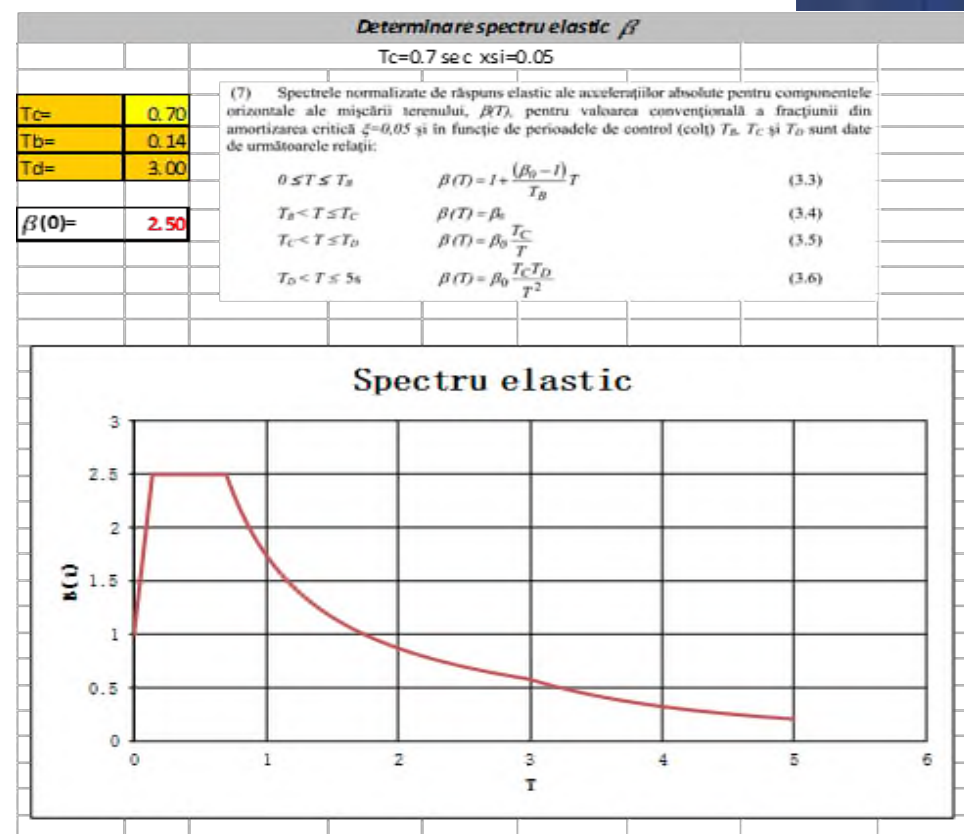
m - masa totală a clădirii calculată ca sumă a maselor de nivel

$\gamma_{l,e}$ - factorul de importanță al construcției din secțiunea 4.4.5

λ - factor de corecție care ține seama de contribuția modului propriu fundamental prin masa modală efectivă asociată acestuia, ale cărui valori sunt

$\lambda = 0,85$ dacă $T_1 \leq T_C$ și clădirea are mai mult de două niveluri

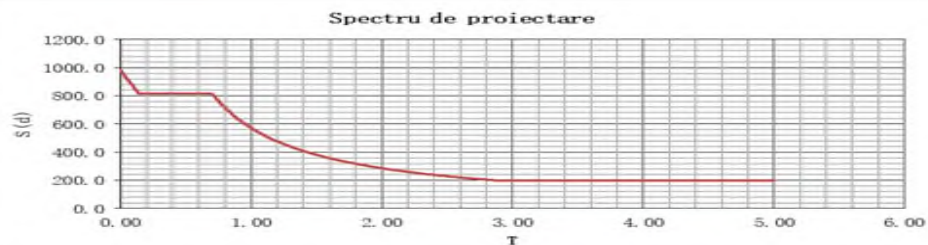
$\lambda = 1,0$ în celelalte situații.



4.3.1. Pasarela soluție prefabricată- direcția X/Y: DCM

S-a considerat ca fiind structură parter cu stâlpi în consolă conectați la partea superioară de un planșeu cu comportare de șabă

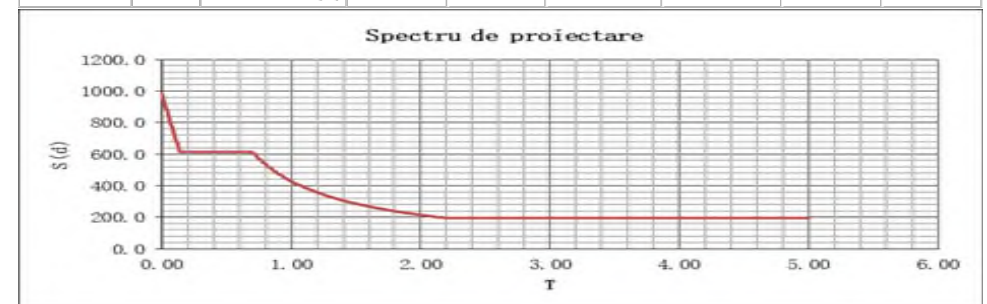
Determinare spectru de proiectare β						
	ag=		q= 3.000	$\zeta=0,05$	beton	
Coefficient	0.10			$\zeta=0,02$	metal	
Acc. Grav (m/s ²)	9.81		$\zeta= 0.05$			
Rezultat (m/s ²)	0.98			$\eta=$	1	
c	0.083					
gamma 1	1.000	X	1.000	gamma (IMR)		
lambda	1.000					
Sd(T1)	0.083					
a g	0.100					
q*au/a1	3.000					
q	3.000	4.4.3.2	100%	neregularitate in PLAN		
au/a1	1.000	4.4.3.3	100%	neregularitate in elevatie		
beta (T)	2.500					



Pasarela solutie metalică- direcția X/Y: DCM

S-a considerat ca fiind structură parter cu stâlpi în consolă conectați rigid la partea superioară.

Determinare spectru de proiectare β						
	ag=		q= 4.000	$\zeta=0,05$	beton	
Coefficient	0.10			$\zeta=0,02$	metal	
Acc. Grav (m/s ²)	9.81		$\zeta= 0.05$			
Rezultat (m/s ²)	0.98			$\eta=$	1	
c	0.062					
gamma 1	1.000	X	1.000	gamma (IMR)		
lambda	1.000					
Sd(T1)	0.063					
a g	0.100					
q*au/a1	4.000					
q	4.000	4.4.3.2	100%	neregularitate in PL		
au/a1	1.000	4.4.3.3	100%	neregularitate in ele		
beta (T)	2.500					



Gruparea încărcărilor a fost considerată conform normativului „Bazele proiectării structurilor în construcții” indicativ CR0-2012.

Gruparea efectelor structurale ale acțiunilor, pentru verificarea la stări limită ultime.

Structura, infrastructura și terenul de fundare vor fi proiectate la stări limită ultime, astfel încât efectele acțiunilor de calcul în secțiune, luate conform următoarelor combinații factorizate:

$$1.35 \sum_{j=1}^n G_{k,j} + 1.50 \cdot Q_{k,1} + \sum_{i=2}^n 1.50 \cdot \Psi_{0,i} Q_{k,i}$$

$$1.00 \sum_{j=1}^n G_{k,j} + 1.50 \cdot Q_{k,1} + \sum_{i=2}^n 1.50 \cdot \Psi_{0,i} Q_{k,i}$$

$G_{k,i}$ – efectul pe structură al acțiunii permanente i , luată cu valoarea sa caracteristică;
 $Q_{k,i}$ – efectul pe structură al acțiunii variabile i , luată cu valoarea sa caracteristică,
 $Q_{k,1}$ – efectul pe structură al acțiunii variabile i , ce are pondere predominantă între acțiunile variabile, luată cu valoarea sa caracteristică,
 $\Psi_{(0,i)}$ – este un factor de simultaneitate al efectelor pe structură ale acțiunilor variabile ($i=2,3\dots m$), luate cu valorile lor caracteristice, având valoarea :
 $\Psi_{(0,i)}=0,7$

Cu excepția încărcărilor din depozite și a acțiunilor provenind din împingerea pământului, a materialelor pulverulente și a fluidelor/apelor unde:

$\Psi_{(0,i)}=1,0$

În cazul acțiunii seismice, relația de verificare la stări limită ultime se scrie după cum urmează:

$$\sum_{j=1}^n G_{k,j} + \gamma_I \cdot A_{Ek} + \sum_{i=2}^m \Psi_{2,i} Q_{k,i}$$

A_{Ek} – este valoarea caracteristică a acțiunii seismice ce corespunde intervalului mediu de recurență, IMR adoptat de cod (IMR = 225 ani conform P100-2013).

$\Psi_{(2,i)}$ – coeficient pentru determinarea valorii cvasipermanente a acțiunii variabile Q_i având valorile recomandate în tabelul de mai jos:

Tipul acțiunii	$\Psi_{2,i}$
Acțiuni din vânt și acțiuni din variații de temperatura	0
Acțiuni din zăpadă și acțiuni datorate exploatrii	0.4
Încărcări în depozite	0.8

γ_I – coeficient de importanță a construcției/structurii.

Gruparea efectelor structurale ale acțiunilor, pentru verificarea la stări limită de serviciu.

Structura, infrastructura și terenul de fundare vor fi proiectate la stări limită de serviciu, astfel încât efectele acțiunilor de calcul pe structură/element/secțiune, luate conform următoarelor combinații factorizate:

Gruparea caracteristică de efecte structurale ale acțiunilor:

$$\sum_{j=1}^n G_{k,j} + Q_{k,1} + \sum_{i=2}^m \Psi_{0,i} Q_{k,i}$$

Gruparea frecvență de efecte structurale ale acțiunilor:

$$\sum_{j=1}^n G_{k,j} + \Psi_{1,1} Q_{k,1} + \sum_{i=2}^m \Psi_{2,i} Q_{k,i}$$

Gruparea cvasipermanentă de efecte structurale ale acțiunilor:

$$\sum_{j=1}^n G_{k,j} + \sum_{i=1}^m \Psi_{2,i} Q_{k,i}$$

$$\sum_{j=1}^n G_{k,j} + \gamma_I \cdot A_{Ek} + \sum_{i=1}^m \Psi_{2,i} Q_{k,i}$$

$\Psi_{(1,1)}$ este coeficientul pentru determinarea valorii frecvențe a acțiunii variabile Q_1 , având valorile recomandate în tabelul de mai jos :

Tipul acțiunii	Ψ_1
Acțiuni din vânt	0.2
Acțiuni din zăpadă și acțiuni din variații de temperatură	0.5
Acțiuni din exploatare:	
- Rezidențială	0.5
- Birouri	0.5
- Întrunire / adunare	0.7
- Spații comerciale	0.7
- Spații de depozitare	0.9
- Acoperișuri	0
Încărcări în depozite	0.9

4.5. COMBINAȚII DE ÎNCĂRCĂRI

Combinațiile de încărcări din vânt au fost aplicate perpendicular pe fiecare față a panoului.

Combinațiile seismice au fost aplicate pe direcțiile 0° , 90° , 180° , 270° .

	SID-NL	Dead-nl	SXM	SYM	SYP	SXP
T000.M+M-NL	1.00	-	1.00	0.30	-	-
T000.M+P-NL	1.00	-	1.00	-	0.30	-
T000.M-M-NL	1.00	-	1.00	0.30	-	-
T000.M-P-NL	1.00	-	1.00	-	0.30	-
T000.P+M-NL	1.00	-	-	0.30	-	1.00
T000.P+P-NL	1.00	-	-	-	0.30	1.00
T000.P-M-NL	1.00	-	-	0.30	-	1.00
T000.P-P-NL	1.00	-	-	-	0.30	1.00
T090.M+M-NL	1.00	-	0.30	1.00	-	-
T090.M+P-NL	1.00	-	0.30	-	1.00	-
T090.M-M-NL	1.00	-	0.30	1.00	-	-
T090.M-P-NL	1.00	-	0.30	-	1.00	-
T090.P+M-NL	1.00	-	-	1.00	-	0.30
T090.P+P-NL	1.00	-	-	-	1.00	0.30
T090.P-M-NL	1.00	-	-	1.00	-	0.30
T090.P-P-NL	1.00	-	-	-	1.00	0.30
T180.M+M-NL	1.00	-	1.00	0.30	-	-
T180.M+P-NL	1.00	-	1.00	-	0.30	-
T180.M-M-NL	1.00	-	1.00	0.30	-	-
T180.M-P-NL	1.00	-	1.00	-	0.30	-
T180.P+M-NL	1.00	-	-	0.30	-	1.00
T180.P+P-NL	1.00	-	-	-	0.30	1.00
T180.P-M-NL	1.00	-	-	0.30	-	1.00
T180.P-P-NL	1.00	-	-	-	0.30	1.00
T270.M+M-NL	1.00	-	0.30	1.00	-	-
T270.M-M-NL	1.00	-	0.30	1.00	-	-
T270.M-P-NL	1.00	-	0.30	-	1.00	-
T270.P+M-NL	1.00	-	-	1.00	-	0.30
T270.P-M-NL	1.00	-	-	1.00	-	0.30
T270.P-P-NL	1.00	-	-	-	1.00	0.30

	SID-NL	Dead-nl	SXM	SYM	SYP	SXP
15xT000.M+M-NL	1.00	-	1.50	0.45	-	-
15xT000.M+P-NL	1.00	-	1.50	-	0.45	-
15xT000.M-M-NL	1.00	-	1.50	0.45	-	-
15xT000.M-P-NL	1.00	-	1.50	-	0.45	-
15xT000.P+M-NL	1.00	-	-	0.45	-	1.50
15xT000.P+P-NL	1.00	-	-	-	0.45	1.50
15xT000.P-M-NL	1.00	-	-	0.45	-	1.50
15xT000.P-P-NL	1.00	-	-	-	0.45	1.50
15xT090.M+M-NL	1.00	-	0.45	1.50	-	-
15xT090.M+P-NL	1.00	-	0.45	-	1.50	-
15xT090.M-M-NL	1.00	-	0.45	1.50	-	-
15xT090.M-P-NL	1.00	-	0.45	-	1.50	-
15xT090.P+M-NL	1.00	-	-	1.50	-	0.45
15xT090.P+P-NL	1.00	-	-	-	1.50	0.45
15xT090.P-M-NL	1.00	-	-	1.50	-	0.45
15xT090.P-P-NL	1.00	-	-	-	1.50	0.45
15xT180.M+M-NL	1.00	-	1.50	0.45	-	-
15xT180.M+P-NL	1.00	-	1.50	-	0.45	-
15xT180.M-M-NL	1.00	-	1.50	0.45	-	-
15xT180.M-P-NL	1.00	-	1.50	-	0.45	-
15xT180.P+M-NL	1.00	-	-	0.45	-	1.50
15xT180.P+P-NL	1.00	-	-	-	0.45	1.50
15xT180.P-M-NL	1.00	-	-	0.45	-	1.50
15xT180.P-P-NL	1.00	-	-	-	0.45	1.50
15xT270.M+M-NL	1.00	-	0.45	1.50	-	-
15xT270.M-M-NL	1.00	-	0.45	1.50	-	-
15xT270.M-P-NL	1.00	-	0.45	-	1.50	-
15xT270.P+M-NL	1.00	-	-	1.50	-	0.45
15xT270.P-M-NL	1.00	-	-	1.50	-	0.45
15xT270.P-P-NL	1.00	-	-	-	1.50	0.45

5. MĂSURI REFERITOARE LA ORGANIZAREA ȘI TEHNOLOGIA DE EXECUȚIE

Executarea lucrărilor se va face numai de către un antreprenor specializat și atestat tehnic în execuția acestui tip de lucrări.

Organizarea de șantier (amplasarea de barăci pentru scule, depozite mici de materiale) se va face în locuri stabilite de comun acord executant – beneficiar. Se recomandă ca organizarea execuției lucrărilor să se facă numai în incinta șantierului, fără a fi afectate spații publice (trotuare, carosabil, etc.).

Materialele de masă se vor aproviziona la baza de producție a executantului și se vor aduce la lucrare numai pe măsura punerii lor în operă.

Se interzice deversarea apelor uzate în spațiile naturale existente în zonă.

Întocmirea proiectului de execuție pentru organizarea de șantier cade în sarcina executantului. În cadrul acestei documentații se vor prevedea și măsurile pentru protecția muncii, siguranța circulației și de PSI pentru perioada execuției lucrărilor. În cadrul lucrărilor de organizare de șantier se vor lua toate măsurile de semnalizare și dirijare a circulației pietonale și auto, pe timpul execuției (din șantier și din zonele publice adiacente).

Pe timpul executării fundațiilor (săpături, armături, etc.) se vor lua măsurile specifice pentru asigurarea stabilității terenului și a construcțiilor învecinate (drumuri, rețele, clădiri, etc.)

Pentru toate lucrările executate pe limita de proprietate și care pot afecta proprietățile învecinate (teren, garduri, conducte, clădiri, etc.), se va obține acordul notarial al proprietarilor.

Înainte de turnarea betonului se vor monta și piesele necesare pentru instalații, împământare, parapete, etc., în conformitate cu planșele de instalații, arhitectură și racorduri exterioare.

De asemenea, vor fi montate piesele speciale necesare pentru uși și guri de aerisire și evacuare (spații tehnice, A.L.A., depozități, etc.).

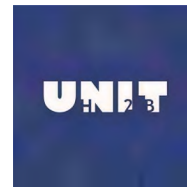
În proiectul tehnologic și de organizare de șantier, precum și în fișele tehnologice întocmite de unitatea executantă de construcții-montaj, se vor explica detaliat toate fazele și operațiunile de lucru, succesiunea lor, precum și măsurile de protecția muncii specifice fiecărui gen de lucrări.

MĂSURI REFERITOARE LA PROTECȚIA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR

În cadrul lucrărilor de organizare de șantier se va amenaja obligatoriu un grup sanitar pentru personal.

Se interzice depozitarea materialelor pe spațiile verzi existente, adiacente șantierului. De asemenea, se interzice circulația autovehiculelor de șantier peste spațiile verzi și alte terenuri, cu excepția celor destinate pentru organizarea de șantier.

Materialele rezultate din demolări, săpături, etc. se vor transporta și depozita în locuri special amenajate și pentru care s-au obținut toate avizele și acordurile organelor locale abilitate.



Curățenia pe șantier se va asigura prin grija executantului și va fi controlată de beneficiar prin intermediul dirigintelui de șantier.

Pe perioada execuției se interzice deversarea apelor uzate în spațiile naturale din zonă și se vor lua măsuri ca benzina și eventualele materiale bituminoase utilizate să nu contamineze solul.

După terminarea lucrărilor terenul se va elibera de toate resturile de materiale neutilizate. Suprafața de teren afectată organizării de șantier va fi reamenajată (înierbări, etc.), aducându-se la parametrii inițiali.

Realizarea lucrărilor și exploatarea clădirii în condiții normale nu creează condiții pentru producerea de noxe care să afecteze mediul înconjurător.

URMĂRIREA LUCRĂRILOR DE CONSTRUCTII ÎN TIMP

Urmărirea comportării în timp a construcției se va realiza conform prescripțiilor Normativului P130/99 în baza Ordinului MLPAT nr.57/N/18.08.99 publicat în B.C.nr.1/2000 și a Regulamentului anexat Legii 10/1995 – în baza HG-nr.766/97 în scopul asigurării stabilității, rezistenței și siguranței în exploatare.

Se va elabora un program de urmărire în timp a construcției.

MĂSURI REFERITOARE LA SECURITATE ȘI SĂNĂTATE ÎN MUNCĂ

La execuție executantul și beneficiarul vor ține seama atât de dispozițiile normelor de mai jos, cât și de alte norme de protecția și igiena muncii în construcții specifice activității de șantier sau uzină în vigoare la data executării lucrărilor.

Înainte de începerea lucrului, beneficiarul va preda executantului releveul tuturor instalațiilor tehnologice și energetice din zona șantierului și va lua măsuri de devierea sau scoaterea lor din funcțiune pe toată durata executării lucrărilor.

8.1. NORME DE SĂNĂTATE ȘI SECURITATEA MUNCII

Lucrările se vor executa numai cu măsuri de sănătate și securitate a muncii cerute de normele în vigoare și specifice locului de muncă și operațiilor care se execută.

Pentru a se asigura îndeplinirea acestor condiții executanții vor elabora programe cu măsuri de sănătate și securitate a muncii cu măsuri specifice. Formațiile de lucru vor fi instruite corespunzător și va fi numit un responsabil calificat care să urmărească instruirea, dotarea cu mijloace adecvate de protecție și respectarea măsurilor conform programului întocmit. Se va avea în vedere asigurarea stabilității elementelor de construcții prin susțineri și sprijiniri, până la înlăturarea lor, balustrade de protecție, plase de protecție, inscripții de avertizare și interzicerea accesului în zonă a persoanelor care nu sunt implicate în activitatea de execuție. Înainte de începerea lucrărilor și la schimbarea specificului acestora, personalul muncitor va fi instruit corespunzător operațiunilor ce urmează să le efectueze.

Toți muncitorii vor fi dotați, după nevoie, cu căști de protecție și centuri de siguranță,

mănuși și încălțăminte adecvată activității de execuție a lucrărilor. Schelele de lucru se vor dimensiona pentru un număr corespunzător de oameni, inclusiv pentru utilajele cu care se lucrează efectiv.

Manipularea elementelor se va face cu macarale cu capacitate de ridicare adecvată. Manipulările efectuate cu macaraua vor fi dirijate de către un specialist cu experiență în asemenea operațiuni. Personalul implicat va fi instruit în semnalizarea standard.

Toate utilajele electrice cu care se lucrează vor fi legate la pământ, printr-o priză de capacitate corespunzătoare. Se va acorda o atenție deosebită stării cablurilor macaralelor și prinderii și asigurării sarcinilor în cârligul macaralei.

Unitatea ce efectuează execuția va lua orice alte măsuri specifice de protecție pentru a elimina producerea de accidente de muncă. Toți muncitorii vor fi instruiți cu normele de protecția muncii corespunzătoare lucrărilor pe care le execută, instructajul fiind înscris în fișa individuală de protecția muncii, care va fi completă și semnată de titular și de cel care a făcut instructajul, în aceeași zi.

Instructajul va fi repetat la începutul fiecărei lucrări când muncitorii vor fi instruiți cu normele corespunzătoare operațiilor pe care le au de executat. Șefii de șantier și conducătorii tehnici ai punctelor de lucru vor lua și alte măsuri care să conducă la buna desfășurare a lucrărilor de execuție.

La executarea lucrărilor cuprinse în aceste specificații tehnice se vor respecta următoarele prescripții:

Legea 319/2006- Legea securității în muncă

HG 1425/2006- privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii SSM 319/2006

HG 1091/2006- privind cerințele minime de SSM pentru locul de muncă

HG 1146/2006- privind cerințele minime de SSM pentru utilizarea în muncă de către lucrători a echipamentelor de muncă

HG 1092/2006- privind protecția lucrătorilor împotriva riscurilor legate de expunerea la agenți biologici în muncă

OG 99/2000- Privind măsurile aplicate în perioadele cu temperaturi extreme

HG nr. 580 din 06/07/2000 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 99/2000 privind măsurile ce pot fi aplicate în perioadele cu temperaturi extreme pentru protecția persoanelor încadrate în muncă;

HG nr. 971/26.07.2006 privind cerințele minime pentru semnalizarea de securitate și/sau de sănătate la locul de muncă;

HG nr. 493 din 12/04/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot;

HG nr. 1048 din 09/08/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru utilizarea de către lucrători a echipamentelor individuale de protecție la locul de muncă;

HG nr. 1051/9.08.2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru manipulara manuală a maselor care prezintă riscuri pentru lucrători, în special de afecțiuni dorso-lombare;

HG nr. 300/02.03.2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierelor temporare sau mobile;

Regulament privind protecția și igiena muncii în construcții- Buletinul Construcțiilor nr. 5-6-7-8/1993 - Regulamentul privind protecția și igiena muncii aprobat de MLPAT cu Ordinul 9/N/15.03.1993 (Cap. 19 și Cap. 28);

HG nr.766/21.11.1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții
HG nr.71/12.02.1996 referitoare la modificarea și completarea HG nr.51/1996 privind unele măsuri pentru îmbunătățirea activității de prevenire și stingere a incendiilor

Prezenta listă constituie un extras și însușirea ei de către executantul lucrărilor nu îl absolvă de cunoașterea la zi a tuturor reglementărilor în domeniu.

CONTROLUL CALITĂȚII EXECUȚIEI

Verificarea calității lucrărilor pe timpul execuției acestora se va efectua conform „Programului de control al calității lucrărilor pe faze determinate”, în acord cu H.G.R. 272/14.07.1994 „Regulament privind controlul de stat al calității în construcții”, H.G.R. 273/14.07.1994 „Regulament de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora” și Legea 10 din 1995.

Controlul execuției diferitelor lucrări pentru structura de rezistență se va efectua, conform exigențelor normelor actuale și ale caietelor de sarcini elaborate de proiectant, prin grija unităților de execuție: antreprenorul general și subantreprenorii pe categorii de lucrări.

Controlul calității lucrărilor se va face prin grija beneficiarului, cu respectarea prevederilor legale cuprinse în standarde, norme, instrucțiuni tehnice etc. Controlul calității execuției lucrărilor se va face de către beneficiar prin intermediul unui diriginte de șantier de specialitate. Fazele de execuție supuse în mod obligatoriu controlului, precum și actele ce se vor întocmi în vederea atestării calității lucrărilor executate, sunt prezentate în programul de control anexat prezentei documentații.

Calitatea materialelor puse în operă va fi atestată prin buletine de calitate care însoțesc materialele livrate de alți furnizori. În cazul utilizării unor materiale din surse locale, se vor face în mod obligatoriu analize de laborator pentru stabilirea calității acestor materiale. Analizele se vor face obligatoriu într-un laborator de specialitate autorizat.

Se interzice punerea în operă a materialelor care nu corespund din punct de vedere calitativ sau nu au certificate de calitate.

Controlul calității lucrărilor se va face permanent, pe faze de execuție și categorii de lucrări conform Normativului C56-96. Se vor respecta prevederile I.C., privind recepția calitativă a lucrărilor, cu privire la stabilirea fazelor determinante pentru asigurarea rezistenței, durabil

ității și siguranței în exploatare a lucrărilor proiectate.

La recepția lucrărilor, comisia de recepție va examina lucrările față de prevederile proiectului privind condițiile tehnice și de calitate ale execuției, precum și constatările consemnate în cursul execuției de către organele de control, beneficiar, proiectant, diriginte, etc.

10. BAZA NORMATIVĂ

Prezenta documentație a avut în vedere următoarele reglementări legislative și tehnice, lista nefiind limitativă:

- Legea 10/1995, modificată în anul 2016, privind calitatea lucrărilor de construcții;
- P 100 – 1 / 2013 Cod de proiectare seismică pentru clădiri – Partea I – Prevederi de proiectare pentru clădiri, actualizat în noiembrie 2019;
- CRO-2012 Cod de proiectare. Bazele proiectării construcțiilor;
- CR 1-1-3/2012- Cod de proiectare. Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor;
- CR 1-1-4/2012- Cod de proiectare. Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor;
- SR EN 1991-1-1:2004/NA:2006 Eurocod 1: Acțiuni asupra construcțiilor. Greutăți specifice, greutate proprii, încărcări din exploatare pentru construcții. Anexa națională.
- SR EN 1992-1-1 Proiectarea structurilor din beton. Reguli generale și reguli pentru clădiri;
- SR EN 1992-1-1/NA Proiectarea structurilor din beton.Reguli generale și reguli pentru clădiri. Anexa națională;
- SR EN 1993-1-1 Proiectarea structurilor de oțel. Reguli generale și reguli pentru clădiri;
- SR EN 1993-1-1/NA Proiectarea structurilor de oțel. Reguli generale și reguli pentru clădiri. Anexa națională;
- SR EN 1993-1-8 Proiectarea structurilor de oțel. Proiectarea îmbinărilor;
- SR EN 1993-1-8/NA Proiectarea structurilor de oțel. Proiectarea îmbinărilor. Anexa națională
- NP 112-2014 Normativ privind proiectarea fundațiilor de suprafață;
- GP 121-2013 Ghid de proiectare și execuție privind protecția împotriva coroziunii;
- P 130 / 1999 Normativ pentru urmărirea comportării în timp a construcțiilor.
- NP 074 / 2014 Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții
- HG. nr. 766 / 1997 Reglementări privitoare la asigurarea calității construcțiilor și urmărirea comportării în exploatare a acestora împreună cu completările și modificările din H.G. nr. 675 /03.07.2002
- Legea nr. 50 / 1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții
- OG. nr. 20 / 1994 Măsuri pt. Reducerea riscului seismic al construcțiilor existente
- HG. nr. 925 / 1995 Regulament de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor.
- Legea nr. 319/2006 a securității și sănătății în muncă;

- H.G. nr. 1425/2006 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a legii 319/2006;
- Legea 346/2002 privind asigurarea pentru accidente de muncă și boli profesionale completată și modificată prin O.U.G. 1007/2003;

CONCLUZII

Structura de rezistență a fost concepută, calculată și proiectată pentru faza curentă de proiectare în conformitate cu normele și normativele în vigoare.

Pe baza criteriilor și limitelor formulate în această documentație, executantul va elabora proiecte tehnologice, proiecte de urmărire în timp, proiecte de încercări, proceduri de lucru și execuție care vor fi supuse spre aprobare proiectantului de structură.

Execuția lucrărilor se va face numai pe baza proiectului întocmit în faza DETALII DE EXECUȚIE, precum și pe baza proiectelor de specialitate arhitectură și instalații, rețele și căi de comunicații etc., corelate între ele prin grija proiectantului general. Orice neconcordanțe între proiect și realizarea propriu-zisă vor fi aduse imediat la cunoștința proiectantului de structură care va decide măsurile ce se impun. Toate măsurătorile, testele și releveele vor fi puse la dispoziția proiectantului în cel mai scurt timp și cu ritmicitatea cerută.

Se vor lua toate măsurile pentru respectarea normelor de protecție și securitate a muncii. Soluțiile structurale, adoptate la conformarea structurii de rezistență a clădirii ce urmează a fi executată sunt în măsură să satisfacă exigențele de rezistență și de stabilitate impuse de reglementările în vigoare, asigurând în același timp condiții de funcționalitate optimă.

8.3.l. Pasaj subteran carosabil

În cadrul proiectului de dezvoltare urbană pentru îmbunătățirea circulației și a esteticii în zona centrală a orașului și pentru asigurarea continuității Bulevardului Decebal, se propune construirea unui pasaj subteran rutier, o soluție eficientă pentru gestionarea fluxului de trafic.

Pasajul va fi proiectat pentru a acomoda două benzi pe sens, asigurând astfel o circulație fluidă și fără congestie în orele de vârf. Această abordare strategică va reduce timpii de călătorie și va îmbunătăți experiența conducătorilor auto în zona centrală a orașului.

Pasajul subteran va fi construit utilizând tehnologii moderne și materiale durabile. Una dintre soluțiile propuse este utilizarea pereților mulați sau a zidurilor din coloane forate, oferind o structură solidă și rezistentă, care să protejeze pasajul de efectele factorilor externi și să necesite întreținere redusă în timp. În interior, se va realiza o caseta din beton armat protejată cu o hidroizolație performantă.

Suprastructura se va realiza din grinzi prefabricate solidarizate cu o placă de beton, soluție rapidă și eficientă, permițând deschiderea într-un timp cât mai redus a circulației. La partea superioară a pasajului se va amenaja o zonă de piațetă și promenadă pietonală, cu spații verzi, mobilier urban modern și iluminat ambiental. Această amenajare va contribui la crearea unui spațiu public atractiv și relaxant pentru cetățeni.

Panta maximă recomandată pentru rampele de acces este de 4.0%.

Pasajul va fi iluminat cu corpuri cu LED, un sistem eficient din punct de vedere energetic și cu o durată de viață lungă.

Structura se va realiza după devierea și protejarea rețelelor edilitare existente în zona.

În concluzie, construcția acestui pasaj subteran rutier reprezintă un pas important în direcția modernizării infrastructurii urbane și îmbunătățirii calității vieții în orașul Deva. Prin implementarea soluțiilor propuse și utilizarea tehnologiilor de vârf, se va crea un mediu urban eficient și atrăgător, care să răspundă nevoilor comunității într-un mod sustenabil și inovator.

8.3.m. Servicii si utilitati.

- i. Drenarea apei de ploaie: Zona selectată pentru planul general are un sistem de drenaj stradal funcțional existent și ar putea fi utilizată cu modificări minore. Pentru suprafețele de proiectare propuse, apa de ploaie de pe suprafețele dure se scurge în zonele de plantare propuse, permițând reîncărcarea apei subterane
- ii. Alimentare electrică: Liniile de cabluri electrice existente traversează site-ul nostru și aceleași linii ar putea fi utilizate pentru scenariile propuse cu completări și modificări minore fără nicio problemă.
- iii. Alimentare cu apă pentru plantare: Pentru faza inițială, după plantare, vegetația trebuie udată câțiva ani, iar apoi se va adapta la mediu și se va autosuține. Plantarea propusă se face cu specii autohtone, ceea ce accelerează procesul. Această apă este utilizată din rețeaua centrală de alimentare cu apă municipală
- iv. Telecomunicații și televiziune prin cablu: Aceste sisteme sunt necesare din zonele comunitare și parcurile propuse, care pot fi asigurate cu ușurință, deoarece locația noastră este destul de centrală și liniile de legătură traversează zona..



9. Concluzii:

Autoritățile superioare au identificat diverși factori care afectează bunăstarea orașului și de aceea a fost lansată această inițiativă. S-a efectuat o analiză detaliată la scară macro pentru identificarea problemelor și s-a încercat oferirea de soluții sincronizate în funcție de nevoile actuale imediate.

Proiectul de dezvoltare urbană, care urmărește creșterea spațiilor verzi și a locurilor de joacă pentru copii și familii, este un pas important spre crearea unui spațiu urban mai prietenos cu oamenii. Prin creșterea accesului la zonele de agrement, această inițiativă nu are doar un impact pozitiv asupra sănătății rezidenților, ci și asupra mediului. Creșterea cantității de spațiu verde ajută la îmbunătățirea calității aerului, la absorbția dioxidului de carbon și la protejarea biodiversității. În plus, disponibilitatea locurilor de joacă promovează integrarea socială, legăturile de vecinătate și petrecerea timpului liber activ pentru copii și familii.

Proiectul include renovarea și dezvoltarea situației de parcare existente și a clădirilor socialiste existente, pentru a îmbunătăți accesibilitatea și estetica vizuală a orașului. De asemenea, este mai ușor pentru cetățeni și vizitatori să folosească spațiile urbane nou planificate. Un rol important în acest proiect îl joacă și aspectul economic. Crearea zonelor de agrement, cum ar fi vegetația, locurile de joacă și dezvoltarea infrastructurii, contribuie la estetica orașului pentru potențialii rezidenți și investitori. Creșterea calității spațiului are ca rezultat creșterea investițiilor imobiliare și a afacerilor locale.

Proiectul este expresia unei abordări echilibrate a dezvoltării urbane, luând în considerare simultan aspectele de mediu, sociale, economice și politice. Realizarea acestuia se bazează pe consultarea locuitorilor, ceea ce asigură că proiectul răspunde nevoilor comunității locale. În plus, respectarea regulilor Uniunii Europene asigură că această inițiativă nu numai că aduce beneficii comunității locale, ci și se potrivește cu obiectivele naționale și globale de dezvoltare durabilă. Proiectul este pe deplin în conformitate cu principiile Agendei 2030 pentru Dezvoltarea orașelor și comunităților. Găsirea unui echilibru între aspectele de mediu, sociale și economice și implicarea rezidenților sunt aspecte cheie ale acestei agende.

Riscurile și provocările nu pot fi eliminate peste noapte. Acest lucru necesită o abordare de comunicare pas cu pas și cuprinzătoare, care să le arate rezidenților aspectele pozitive ale infrastructurii îmbunătățite, pentru a face o schimbare cu succes și a obține sprijinul rezidenților. Este timpul să îmbrățișăm schimbarea și să creăm un viitor mai durabil. Intervenția propusă funcționează la diferite niveluri și scări.

10. Estimari bugetare:

Următorul grafic este estimarea generală a costurilor pentru bugetul total al proiectului și execuția acestuia.

11. Etapizarea lucrarilor:

COD CONSTRUCTII	DENUMIRE CONSTRUCTII	BUC	AN 1	AN 2	AN 3
C1	PARCARE SUPRAETAJATA	1			
C2	PASARELA SUSPENDATA	1			
-	STATII DE AUTOBUZ NOI	4			
-	AMENAJARI EXTERIOARE	1			

Elemente	Cantitate	Unitatea	Preț unitar	Preț total
Demolare și eliminare/relocare				
Suprafete pavate	20.858,74	m²	80,00 €	1.668.699,20 €
Arbori	45,00	pe bucată	1.500,00 €	67.500,00 €
Mobilier exterior				
Stații de autobuz	8,00	pe bucată	15.000,00 €	120.000,00 €
Coșuri de gunoi	16,00	pe bucată	250,00 €	4.000,00 €
Bănci	63,00	pe bucată	150,00 €	9.450,00 €
Bănci - lung	2.087,60	m	1.000,00 €	2.087.600,00 €
Scaune module	12,00	pe bucată	10.000,00 €	120.000,00 €
Iluminat stradal	58,00	pe bucată	3.500,00 €	203.000,00 €
Indicatoare rutiere	66,00	pe bucată	300,00 €	19.800,00 €
Echipamente pentru locuri de joacă	24,00	pe bucată	8.000,00 €	192.000,00 €
Sistem de monitorizare	18,00	pe bucată	2.500,00 €	45.000,00 €
Suprafață dură				
Zona de sport	2.667,48	m²	150,00 €	400.122,00 €
Renovare asfalt	20.858,74	m²	100,00 €	2.085.874,00 €
Trecere de pieton	54.829,37	m²	90,00 €	4.934.643,30 €
Alei de Parc	7.400,00	m²	120,00 €	888.000,00 €
Loc de parcare - clădire	140,00	pe bucată	2.000,00 €	280.000,00 €
Loc de parcare - întregul oraș	989,00	pe bucată	625,00 €	618.125,00 €
Fațadă refăcută și revopsită	70469,00	m²	15,00 €	1.057.035,00 €
Plantare				
Gazon	12.036,30	m²	20,00 €	240.726,00 €
Arbuști	7.824,21	m²	120,00 €	938.905,20 €
Arbori	760,00	pe bucată	2.000,00	1.520.000,00 €
Construcții noi				
Pasaj subteran	3200	m²	2.500,00 €	8.000.000,00 €
Relocari utilitati pentru Pasaj subteran	3200	m²	750,00 €	2.400.000,00 €
Pasarela suspendata	1680	m²	1.000,00 €	1.680.000,00 €

total: 25.500.479,70 €

UNIT

Colectiv de elaborare:

Arh. Hildegard Brandl
Arh. Anca Brandiburg
Arh. Cristina Dinu
Arh. Silviu Popescu

Ing Renato Dumitrescu
Ing. Dinca Teodor Ionut

Ing. Andrei Tudor

Landscape arh. Stephan Seifert
Landscape arh. Shivalli Sanap

