



HOTĂRÂRE

pentru aprobarea studiului de regenerare urbană – Centrul Cartierului Rogerius- și a planului de acțiuni

Analizând Referatul de aprobare al primarului Municipiului Oradea, în calitate de initiator, înregistrat sub nr. 21785 din 25.01.2021 și Raportul de specialitate nr. 21783/25.01.2021, prin care Instituția Arhitectului Șef propune spre aprobare studiului de regenerare urbană – Centrul cartierului Rogerius – și a planului de acțiuni,

Văzând proiectul de hotărâre și avizul consultativ al Comisiei de specialitate a Consiliului Local,

Având în vedere prevederile art. 129 alin. (2) lit. c) și alin. (6) lit. c), art. 139 alin. (3) lit. e) și art. 196 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI ORADEA

H o t ă r ă ș t e:

Art. 1. Se aprobă studiul de regenerare urbană – Centrul Cartierului Rogerius- și a planului de acțiuni, pe cele 4 perioade bugetare;

Art. 2. Finanțarea investițiilor se va realiza din bugetul propriu al municipiului Oradea și / sau alte surse de finanțare accesibile în perspective, respectiv bugetele celorlalte companii aparținând Consiliului Local Oradea.

Art. 3. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Instituției Arhitectului Șef și a celorlalte direcții și instituții implicate, Direcția Tehnică, Direcția de Management Proiecte cu Finanțare Internațională, Direcția Patrimoniului Imobiliar, Direcția Economică, O.T.L. S.A., Termoficare Oradea S.A.

Art. 4. Prezenta hotărâre se comunică cu:

- Instituția Prefectului - Județul Bihor;
- Primarul Municipiului Oradea
- Instituția Arhitectului Șef;
- Direcția Patrimoniul Imobiliar;
- Direcția Management Proiecte cu Finanțare Internațională;
- Direcția Tehnică;
- Direcția Economică;
- O.T.L. S.A.;
- TERMOFICARE S.A.;
- Se publică pe www.oradea.ro
- Se publică în Monitorul Oficial Local al Municipiului Oradea

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

Chiană Laurențiu Alin

Oradea, 29 ianuarie 2021
Nr. 53

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL
Eugenia Borbei

Hotărârea a fost adoptată cu unanimitate de voturi „pentru”



Regenerare urbană Centrul cartierului Rogerius

Raport

August 2020

POSAD MAXWAN
strategy x design

Cuprins

	Introducere	3
	Urbanismul sănătos	8
1	Cartierul Rogerius astăzi	
	1.1 Evoluția cartierului Rogerius	10
	1.2 Analiza tematică	13
	1.3 Concluzie: structura spațială a cartierului	34
	1.4 Consultarea publică	35
2	Viziune și strategie de regenerare urbană	
	Trei principii de regenerare pentru Rogerius	38
	2.1 Spațiul verde variat	39
	2.2 Raza de acțiune pentru toate vârstele	47
	2.3 Cartierul complet	61
	2.4 Strategie de regenerare	71
3	Detaliere inima cartierului	
	3.1 Centrul de cartier	78
	3.2 Profiluri stradale adaptate	82
	3.3 Cărți poștale din viitor	88

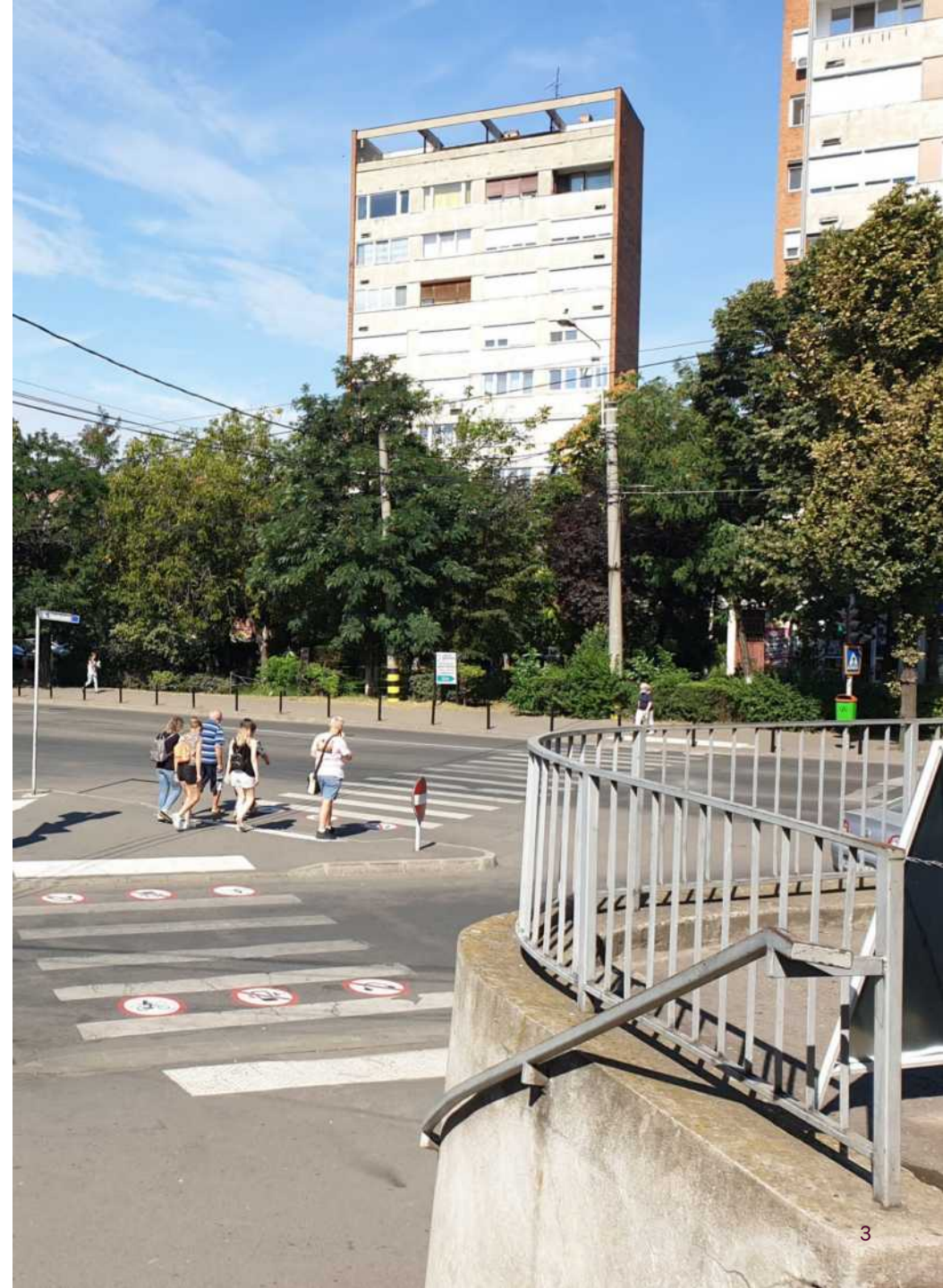
Introducere

De ce o regenerare bazată pe principii sănătoase în Rogerius?

Un oraș sănătos este un oraș cu locuitori sănătoși. De aceea un proiect de regenerare urbană trebuie să pornească de la schimbări în mediul de viață zilnică a oamenilor ce conduc la o ameliorare a sănătății și a stilului lor de viață. Urbanismul contemporan a dezvoltat principii și instrumente de intervenție și proiectare urbană în acest sens. Aplicând aceste principii asupra zonei centrale a cartierului Rogerius, o serie de oportunități pot fi fructificate pentru a crea un cartier de locuit sănătos.

Prin îmbunătățirea mediului de viață, municipiul poate atinge două obiective: în mod direct, ameliorarea sănătății propriilor locuitori; în mod indirect, crearea și menținerea unei poziții de concurență cu alte orașe comparabile din regiune prin oferirea unui mediu de viață atractiv.

Primăria Municipiului Oradea, prin Instituția Arhitectului Șef, a comandat prezentul studiu pentru a defini o strategie de regenerare în cartierele ante-1990. Proiectul pilot are loc în cartierul cel mai dens locuit și unde efectele vor putea avea cel mai mare impact: Rogerius.



Ce pași trebuie să facă Municipiul Oradea pentru a deveni cel mai sănătos oraș din regiune?

Studiul de regenerare urbană în centrul cartierului Rogerius propune Municipiului Oradea un pachet de intervenții și politici publice în acest sens. Măsurile luate pot fi parte dintr-un program mai amplu de regenerare a cartierelor de locuire colectivă din perioada ante-1990. Aceste cartiere, în mod specific Rogerius, sunt și cele unde se întâlnesc cei mai mulți factori care afectează sănătatea publică, cum ar fi poluarea aerului și traficul intens. Nu există încă un program de acest tip la nivel local și proiectul poate avea puncte comune cu diverse alte ambiții și proiecte în curs ale municipiului: reamenajarea spațiilor publice, construirea de noi facilități publice, îmbunătățirea mobilității urbane, mutarea traficului greu în afara zonei urbane sau tranziția spre energie sustenabilă și nepoluantă.

Metoda de lucru

PosadMaxwan a cercetat tema sănătății în relație cu mediul urban și a dezvoltat o metodă de gândire în proiectarea urbană. În acest sens am folosit următoarele întrebări directoare:

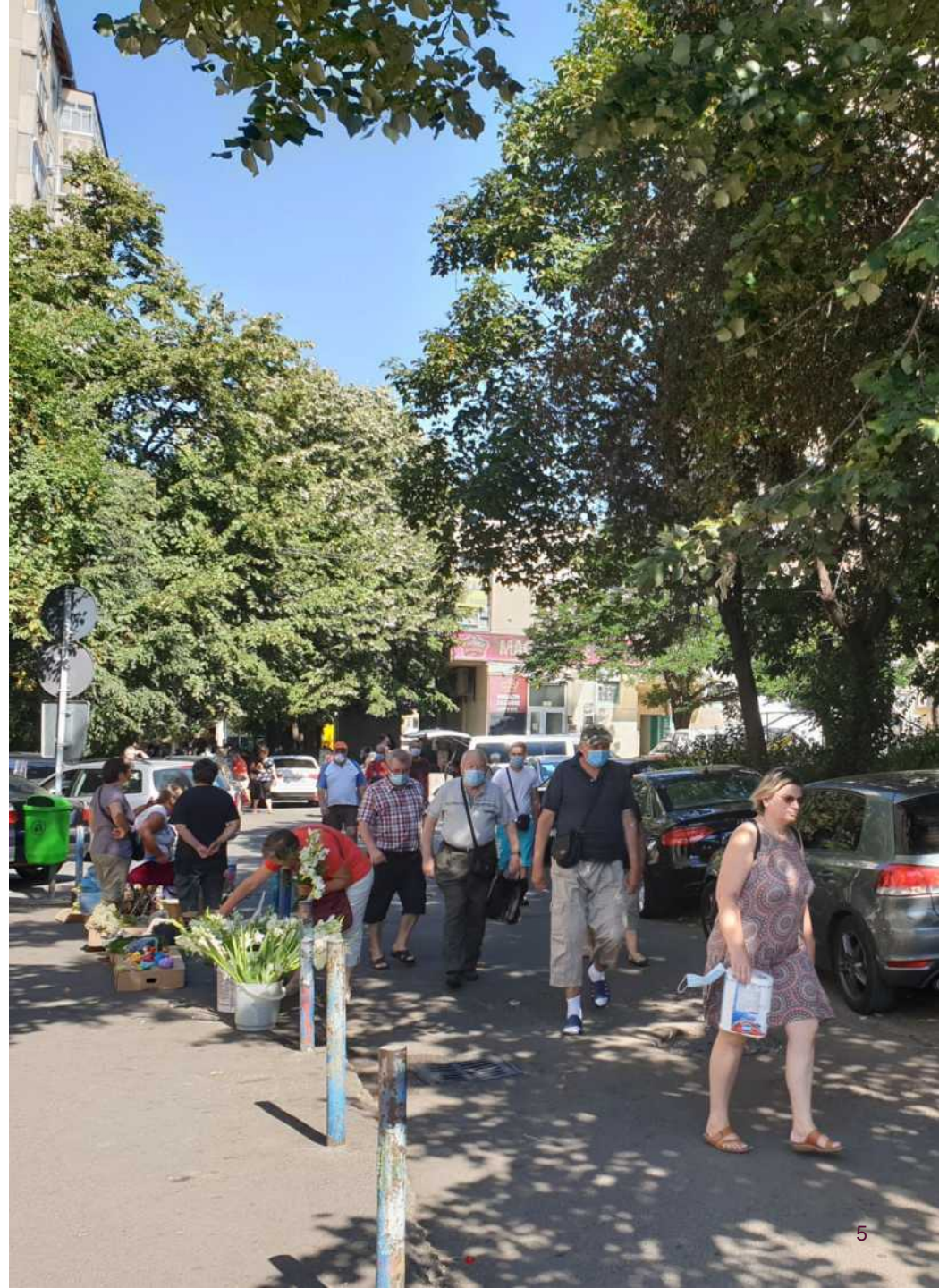
- Care este definiția contemporană a sănătății?
- Care este relația dintre sănătate și mediul de viață, mai precis între urbanizare și sănătate?
- Cum va arăta orașul sau cartierul sănătos din viitor? Ce măsuri și intervenții sunt necesare pentru a atinge acest obiectiv?
- Ce rol poate avea autoritatea publică în acest sens?



O serie de factori influențează direct sau indirect sănătatea publică: creșterea populației urbane, îmbătrânirea populației, schimbările climatice, intensificarea ritmului de viață și a nivelului de stres, reducerea timpului liber pentru sport și activități în timpul liber, creșterea traficului. O parte dintre acești factori au o calitate spațială și pot fi evaluați direct prin metode specifice urbanismului cum ar fi cartografia GIS.

Regenerarea bazată pe urbanismul sănătos necesită o abordare integrată pentru a obține un rezultat palpabil. Pentru aceasta am dezvoltat următoarele patru principii de lucru aplicate la nivel urban:

1. **Ordinea la bază.** Reglementările urbane - în ce privește nivelul maxim de poluare, zgomot etc. - trebuie respectate și constant adaptate noilor avansări ale tehnologiei.
2. **Raza de acțiune activă pentru toate vârstele.** Facilitățile de bază, spațiile verzi, școlile și grădinițele trebuie să fie accesibile cu transportul în comun, pe jos sau cu bicicleta. Un cartier bine amenajat pentru grupurile cele mai sensibile - vârstnici și copii - este un cartier bun pentru oricine.
3. **Spațiul verde mare și mic.** Locuitorii din cartier trebuie să beneficieze de spații verzi de diferite tipologii la diferite distanțe: scuar, parc de cartier, parc regional.
4. **Cartierul complet.** Locuitorii trebuie să aibă în apropiere toate facilitățile sociale și comerciale necesare vieții zilnice.



Care sunt implicațiile?

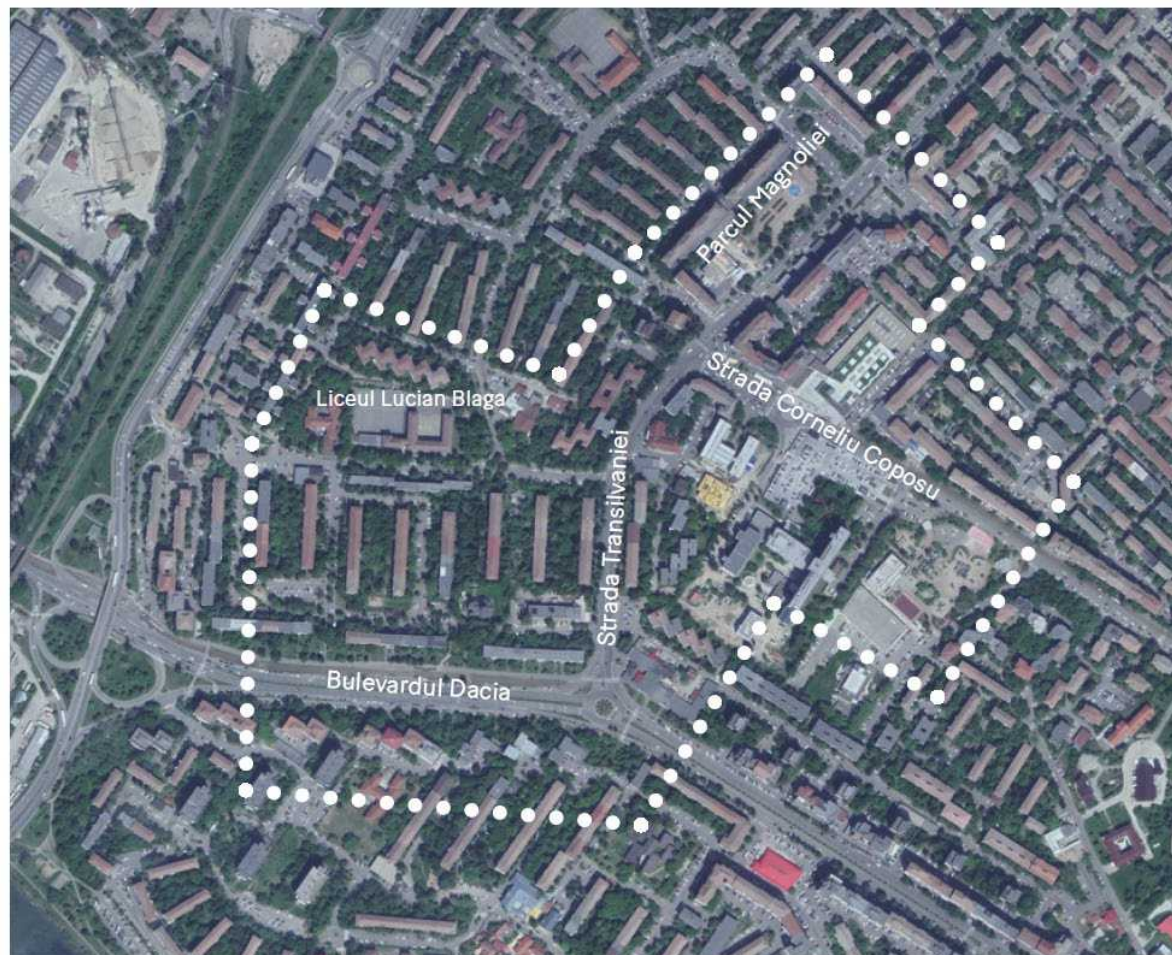
Aplicarea principiilor are implicații în următoarele domenii. Acestea sunt întâlnite în majoritatea orașelor contemporane, precum și în Oradea.

- **Spațiul verde** ca spațiu de relaxare, joacă, întâlnire; reducerea fenomenului de insule de căldură, mai ales pentru copii și vârstnici, are o relație directă cu amenajarea urbană.
- **Reglementări urbane:** diminuarea poluării prin reglementare, dar și prin măsuri spațiale.
- **Mobilitate:** efecte atât asupra reducerii sedentarismului cât și pentru combaterea poluării în mediul urban; accent pe mersul pe jos, bicicletă, transport în comun; un nivel ridicat de siguranță în trafic duce la o autonomie mai mare de mișcare a grupurilor cheie, mai ales a copiilor și vârstnicilor.
- **Protecția mediului:** calitatea aerului, a apei potabile și de înot etc. prin stabilirea și implementarea de limite clare.
- **Economie:** prestația economică a orașului se bazează pe o forță de muncă sănătoasă. Vitalitatea economică a carterului trebuie încurajată și trebuie oferit spațiu pentru dezvoltare unde este posibil.
- **Incluziunea socială și participarea** prin implicarea tuturor grupurilor: tineri și bătrâni, părinți, salariați, pensionari, antreprenori, voluntari, cluburi sportive și asociații de locatari.



Zona de studiu

Zona de studiu se întinde de-a lungul străzii Transilvaniei, între Parcul Magnoliei - strada Corneliu Coposu - bulevardul Dacia și se extinde în zona de blocuri până la Liceul Lucian Blaga / grădinița nr.20.



Urbanismul sănătos

Principiile urbanismului sănătos se referă la relația dintre sănătatea individului și a comunității, stilul de viață și spațiul urban. Aceste trei elemente sunt strâns legate și se influențează reciproc.

Mediul urban poate avea două tipuri de efecte asupra locuitorilor:

a. În mod direct, prin calități măsurabile ale calității mediului, precum:

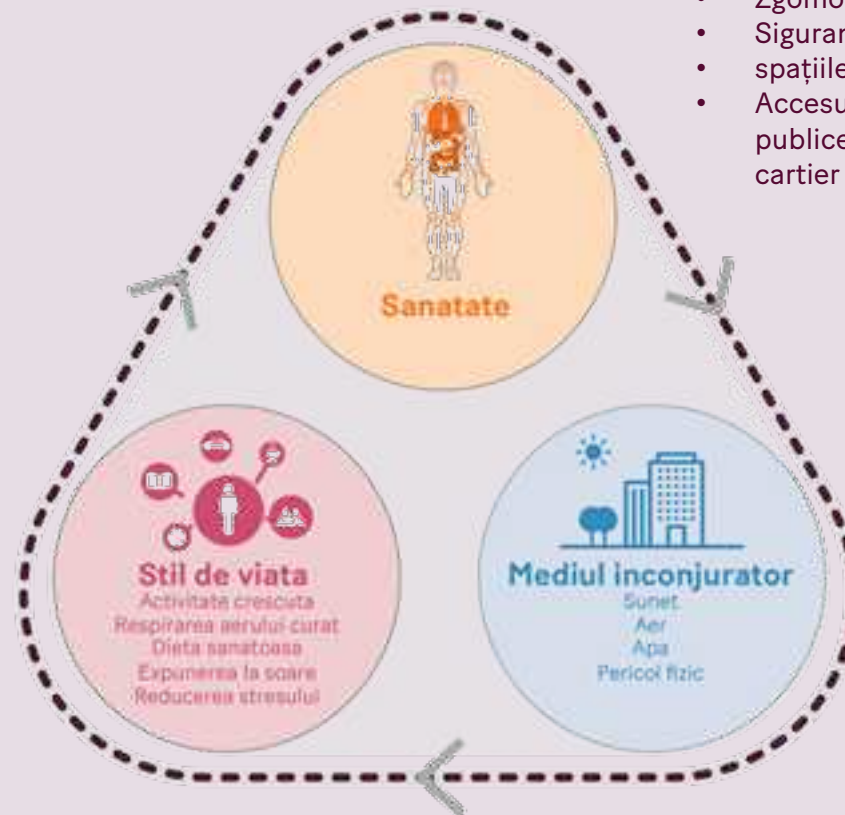
- Calitatea aerului, a apei potabile, a solului, nivelul de zgomot, siguranța în trafic
- Existența și calitatea spațiilor verzi
- Accesul la servicii publice și comerț

b. În mod indirect, prin influențarea stilului de viață:

- Încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta
- Încurajarea petrecerii timpului în aer liber și a interacțiunii sociale
- Alimentația sănătoasă
- Reducerea stresului

CONTEXT ȘI MEDIU

- Calitatea aerului
- Zgomot
- Siguranța în trafic
- spațiile verzi
- Accesul la servicii publice, comerț în cartier



STIL DE VIAȚA

- Exercițiul fizic
- Mersul pe jos și cu bicicleta
- Alimentație sănătoasă
- Reducerea stresului

1

Cartierul Rogerius astăzi

1.1 Evoluția cartierului Rogerius

Localizarea

Cartierul Rogerius este situat pe un fost teren agricol ce se afla în afara perimetrului urban, la nord de malul râului Crișul Repede.

În secolul al XIX-lea a fost construită calea ferată Oradea-Arad care este și astăzi limita nordică și vestică a cartierului. În prima jumătate a secolului al XX-lea zona era ocupată de mici gospodării cu grădini de zarzavat și o comunitate bulgărească numeroasă. La mijlocul secolului al XX-lea exista deja un drum pe actualul ax al bulevardului Dacia.

Zona era traversată de un curs de apă de-a lungul actualelor străzi Izvorului – Lacul Roșu – Corneliu Coposu – Transilvaniei, după care se varsă în Crișul Repede. În ziua de azi cursul de apă este descoperit pe o porțiune scurtă la nord de Bulevardul Ștefan cel Mare.



Harta Oradiei 1887, colecție Lt. Col. (r) Ing. Gheorghe Nedelcu



Harta Oradiei 1942, colecție Lt. Col. (r) Ing. Gheorghe Nedelcu

Proiectul inițial

Cartierul Rogerius este cartierul de locuințe colective din perioada socialistă cu cea mai mare densitate de locuitori a municipiului Oradea. În anii '60 a fost conceput ca un vast cartier-dormitor adiacent zonei de industrie intensivă la vest de calea ferată.

Zonele Rogerius și Dacia-Decebal au fost proiectate în linia idealurilor moderniste ale Cartei de la Atena: cu spații verzi, bulevarde largi, maximizarea fațadelor înscrise, centre social-economice, o linie de tramvai, facilități sportive, scoli și un spital. Ulterior cartierul a fost supus densificărilor și "placărilor" de bulevard tipice anilor '80.



Piața Magnoliei, 1974
Sursa: Bihoreanul

Evoluția după 1990

După Revoluția din 1989, odată cu creșterea veniturilor populației și a tranziției către economia de piață, o serie de schimbări au avut loc în spațiul public. Cartierul a primit pe de o parte viață prin activarea parterelor blocurilor cu mici spații comerciale, tendință accelerată și de localizarea la marginea de vest a Oradei, devenind practic poarta de intrare în țară dinspre Occident.



Vederi aeriene ale cartierului
Rogerius, 1969
Sursa: Bihoreanul

Pe de altă parte, creșterea inevitabilă a numărului de automobile individuale fără ca infrastructura necesară să fie prevăzută a crescut presiunea asupra spațiului public atât pe arterele principale cât și pe aleile din interiorul ansamblului de locuințe colective. În același timp, dezvoltarea infrastructurii pentru trafic lent a rămas în urmă, iar spațiile pietonale s-au degradat sau au fost parțial ocupate de parcuri, în ciuda eforturilor municipale de a reglementa parcurile.



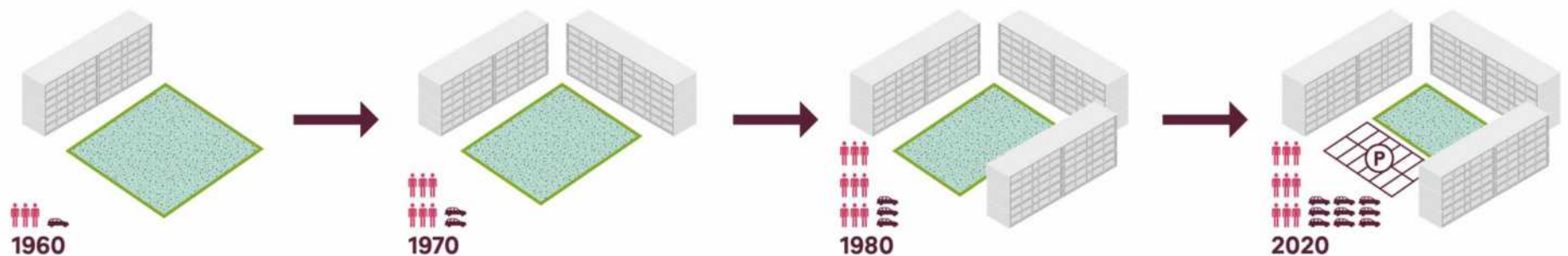
Dezvoltări recente

În ultimii ani, în zonă s-au realizat investiții publice și private însemnate: piața agroalimentară, parcajul suprateran și complexul de spitale publice și private. Este prevăzută o reamenajare a Parcului Magnoliei ca spațiu verde și de întâlnire. În vestul zonei, traficul de pe Centura Oradea va fi degajat după amenajarea unui nou drum expres în afara perimetrului urban, ceea ce va crea oportunitatea de a reduce poluarea fonică și a aerului în zonă.

Cu aproape 40.000 de locuitori în aproximativ 1 km², cartierul Rogerius este un cartier de locuit extrem de dens în comparație cu alte exemple din Europa.

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Urban_Europe_%E2%80%94_statistics_on_cities,_towns_and_suburbs_%E2%80%94_life_in_cities

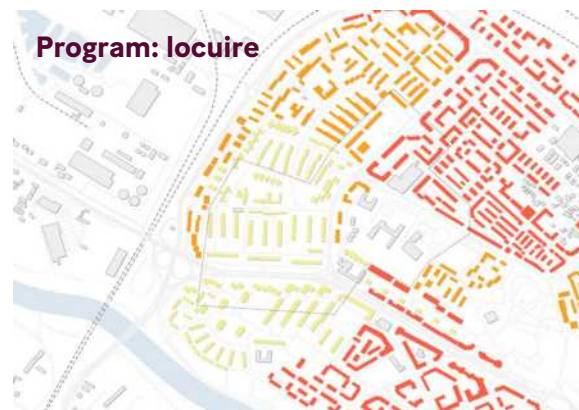
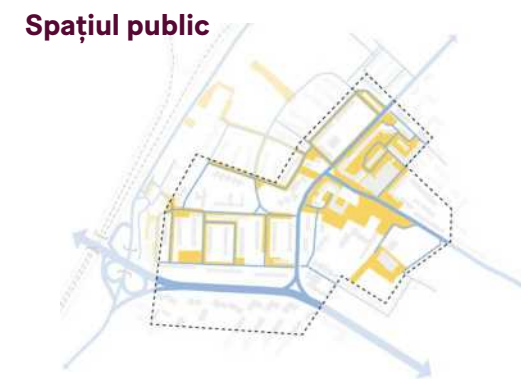
<https://www.theguardian.com/cities/gallery/2018/mar/22/most-densely-populated-square-kilometres-europe-mapped>



1.2 Analiza tematică

În următoarele pagini se află analiza tematica a cartierului Rogerius, împărțită în șase teme: spațiul verde, mobilitate, spațiu public, program, program (locuire) și calitatea mediului.

Analiza are ca bază: material cartografic GIS, informații din PUG și alte documente de urbanism, date și informații furnizate de către primărie, fotografii și observații în timpul vizitei de sit.



Spațiul verde



Spațiul verde

Tipologie la scara orașului



Ierarhia spațiilor verzi

- Parcul Olosig este situat la 700 m de centrul de cartier (și 1 km pentru unii locuitori).
- Spațiul verde din jurul locuințelor ocupă cea mai mare suprafață și are o diversitate tipologică (grădini, locuri de joacă).
- Arterele principale sunt caracterizate de aliniamente verzi.
- Înainte de dezvoltarea cartierului Rogerius, zona era alcătuită din grădini de zarzavat datorită solului fertil.

Legendă

- spații verzi alveolare
- spații verzi între blocurile de locuire
- Locuri de joacă
- Grădiniță
- Scoli
- Grădini
- Lăcaș de cult
- Parc
- Scuar
- Legătura verde principală
- Coridor verde Crișul Repede
- Legături locale

Spațiul verde

Tipologie la scara cartierului



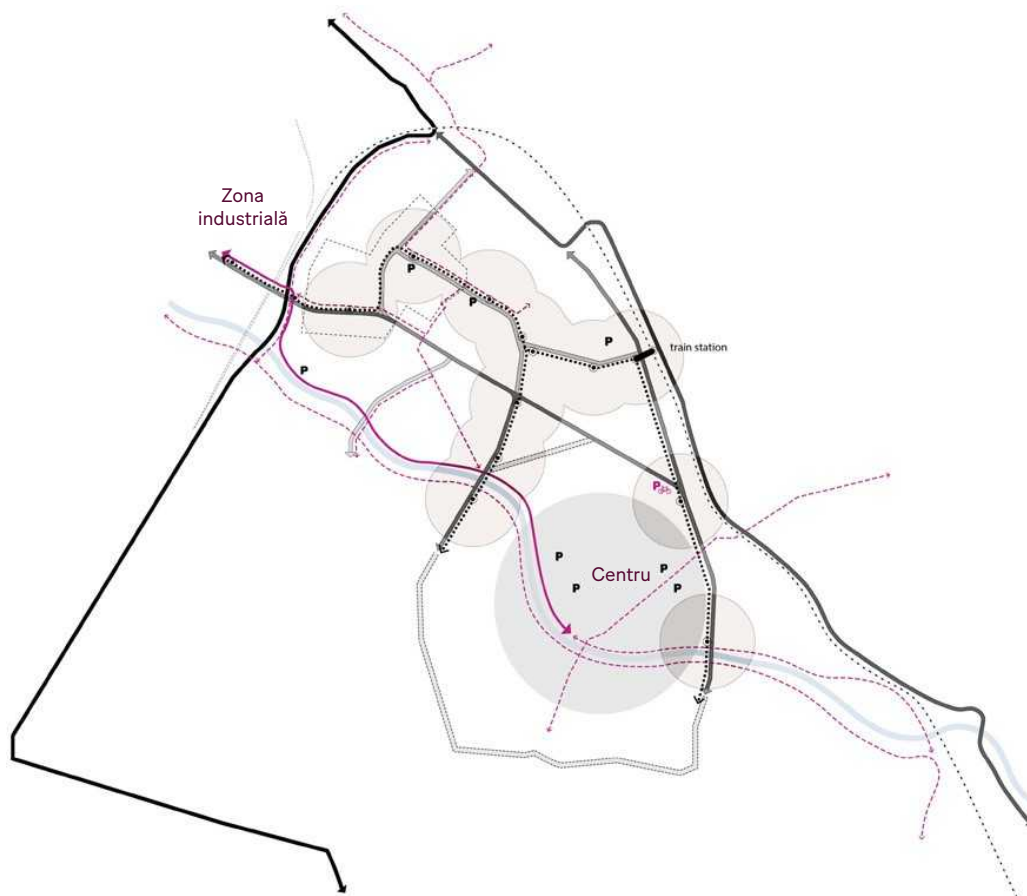
- În cartierul Rogerius se găsește o suprafață mare de spațiu verde (36%), dar acesta este fragmentat.
- Spațiul verde decorativ de-a lungul bulevardelor este în general bine îngrijit dar slab utilizat datorită localizării între căi de trafic rutier.
- Toate spațiile verzi din cartier sunt în proprietatea Primăriei. În același timp locuitorii îngrijesc pe alocuri spațiul verde și chiar îl plantează.
- Spațiul verde este variat, cu vegetație înaltă dar și joasă.
- Activități precum relaxarea, interacțiunea socială nu au loc în general spațiul verde datorită lipsei calității care să încurajeze aceste calități.
- Vegetația arboricolă în cartier este îmbătrânită și necesită o reevaluare și replantare în următorii ani.
- Gradul de absorbție al solului este scăzut datorită pavării intense (vezi p.20).
- Vegetația bogată ajută prin coronament la încetinirea apelor pluviale în timpul ploilor torențiale.

Mobilitate



Mobilitate

Localizarea în rețeaua urbana



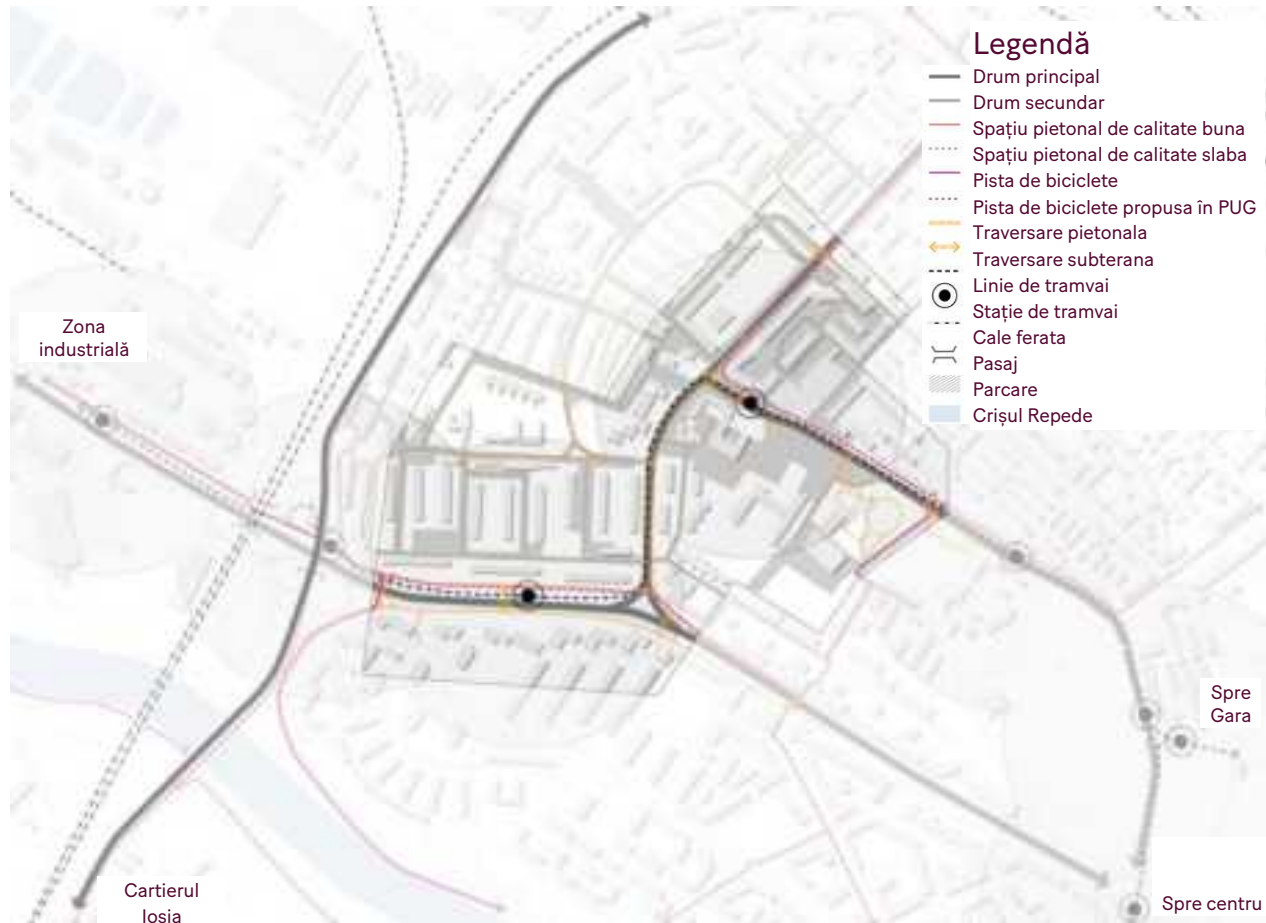
- Cartierul este bine legat de restul orașului prin toate mijloacele de transport.
- Rețeaua auto: bulevarde, șoseaua de centură, noul drum expres ca alternativă.
- Transport în comun: linii de tramvai și autobuz. Tramvaiul este lent datorită intersecțiilor multe.
- Pista de biciclete spre Borș, pista de-a lungul Crișului.
- Legături pietonale spre centrul orașului, mai puțin spre zona dealurilor sau zona industrială.
- Podul Carol I formează legătura nouă cu malul sudic al Crișului.

Legendă

- Drum de centură
- Drum expres
- Arteră principală
- - - Străzi secundare
- Pistă de ciclism
- - - Pistă de ciclism propusa în PUG
- Linie de tramvai
- Stație de tramvai
- - - Cale ferată
- P Parcare
- P Pă Parcare de biciclete

Mobilitate

Rețelele de mobilitate la nivelul cartierului



În cartier ierarhia rețelei stradale nu este evidentă. Bd Dacia are un profil adecvat nivelului de trafic, dar Str. Transilvaniei și Str. Coposu au un trafic foarte mare față de capacitatea acestora.

Drumul de centură atrage la rândul său trafic de tranzit.

Linia de tramvai are parțial cale proprie (Bd Dacia, sos. Borșului, str. Coposu) dar în intersecții și pe Str. Transilvaniei se afla pe carosabil. Stația Piața Rogerius în direcția Pod CFR nu oferă condițiile adecvate de așteptare călătorilor.

Linia permanentă are stația Pod ca punct terminus, doar unele tramvaie circulând extins spre zona industrială. Însă zona comercială de pe sos. Borșului și direcția de sănătate atrag mult trafic.

Pistele de biciclete existente nu fac parte dintr-o rețea și nu au traversări de bulevard adecvate.

Mobilitate

Parcarea în cartier



4.887 locuri de parcare în
zona de studiu

27% din suprafața zonei de
studiu este reprezentată de parări

**1 loc de parcare la 3
locuitori în** întregul cartier
Rogerius

Spațiul public



Spațiul public

Regimul de proprietate



Proprietatea asupra domeniului public este aproape exclusiv a autorității locale. Aceasta include toate școlile și grădinițele precum și toate spațiile verzi între blocuri.

DOMENIUL PUBLIC

TERENURI DIN DOMENIUL PUBLIC, STATULUI
TERENURI DIN DOMENIUL PUBLIC, JUDEȚULUI
TERENURI DIN DOMENIUL PUBLIC, MUNICIPIULUI

DOMENIUL PRIVAT

TERENURI DIN DOMENIUL PRIVAT, STATULUI
TERENURI DIN DOMENIUL PRIVAT, MUNICIPIULUI
TERENURI DIN DOMENIUL PRIVAT, PERSOANELOR FIZICE SAU JURIDICE

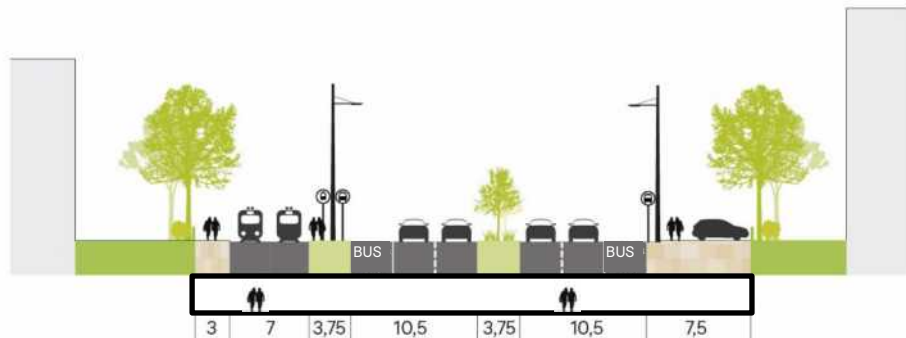
Sursa: PUG – Proprietatea asupra terenurilor

Spațiul public

Profiluri stradale existente

Profilul Bulevardului Dacia este generos dar gândit pentru situația din anii 1960 când traficul de tranzit trecea prin oraș: 4 benzi, tunel pietonal.

- Tunelul pietonal nu este adecvat persoanelor în scaun cu roțile, iar treptele nu sunt întreținute.
- Tramvaiul are cale proprie înierbata.
- Trotuarul este larg și funcționează și ca pista de biciclete.
- Datorita profilului larg dedicat autoturismelor, bd Dacia are rol de bariera în cadrul cartierului.



Bd. Dacia

Străzile și aleile rezidențiale adiacente Bulevardului Dacia sunt dominate de parcare.

- Inclusiv trotuarul este uneori ocupat de mașini parcate.
- Spațiul verde este fragmentat și compartimentat de arbuști.

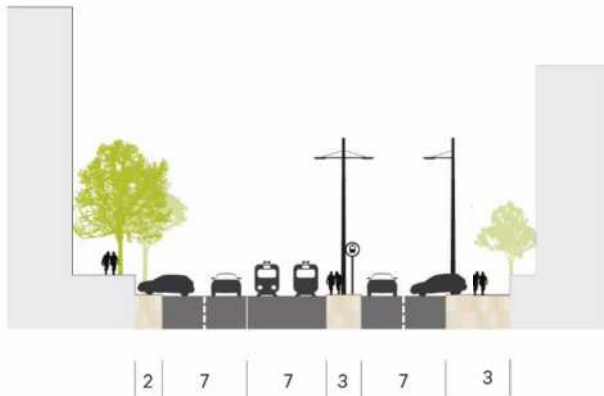


Str. Șelimbărilor

Spațiul public

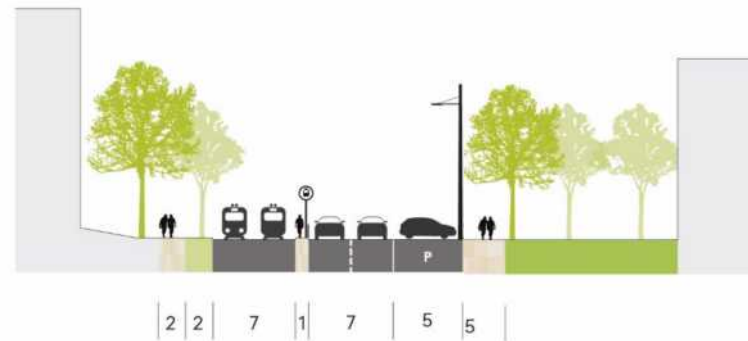
Profiluri stradale existente

Str. Coposu în dreptul pieței agroalimentare are un profil îngust, cu trotuarul nordic înălțat. Tramvaiul trece din linia înierbata laterală pe mijlocul străzii, intersectând traficul auto. Peronul stației în direcția pod CFR este între benzile de circulație.



Str. Coposu – zona stației de tramvai

Str. Coposu la est de piața agroalimentară are un profil în care tipurile de trafic sunt despărțite. Profilul îngust face ca traversările pietonale să nu fie adecvate mereu. Frontul nordic este caracterizat printr-un parter comercial continuu care asigură viață și trafic pietonal.



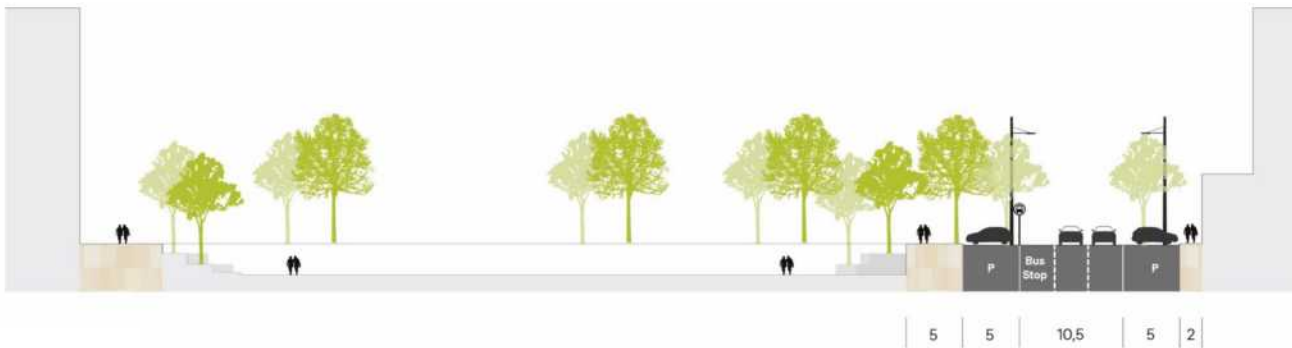
Str. Coposu – zona est

Spațiul public

Profiluri stradale existente

În dreptul Parcului Magnoliei, Str. Transilvaniei are un profil 1+1 plus parcare pe ambele laturi și funcționează ca bariera între frontul comercial și parc.

Parcul are o porțiune centrală la un nivel coborât fata de strada, acordând un spațiu mai retras și în același timp spațiu pentru retenția apelor pluviale în exces. Proiectul de reamenajare a parcului păstrează diferența de nivel și adaugă o pista de biciclete de-a lungul străzii Transilvaniei în locul actualei benzi de parcare.



Str. Transilvaniei / Parcul Magnoliei

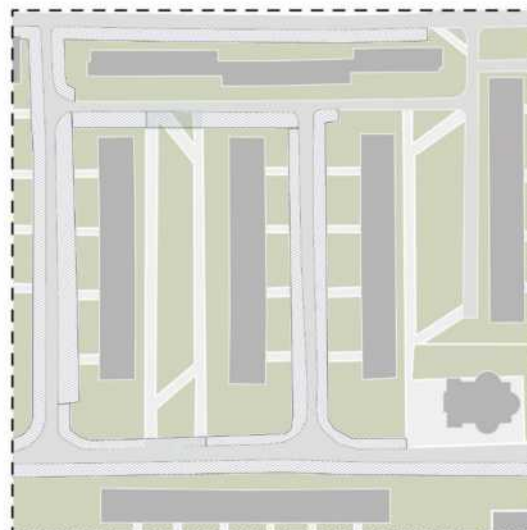


Spațiul public

Aleile rezidențiale

Într-un perimetru aleatoriu de 200x200 metri din zona rezidențială, spațiul verde ocupa aproape jumătate din suprafața, 45%. Drumurile și parcărilor împreună 26%. Cu toate acestea, la nivelul ochiului parcărilor predomina peisajul stradal.

Spațiile verzi dintre blocurile de locuit sunt o valoare subtilizata a cartierului.



Legendă

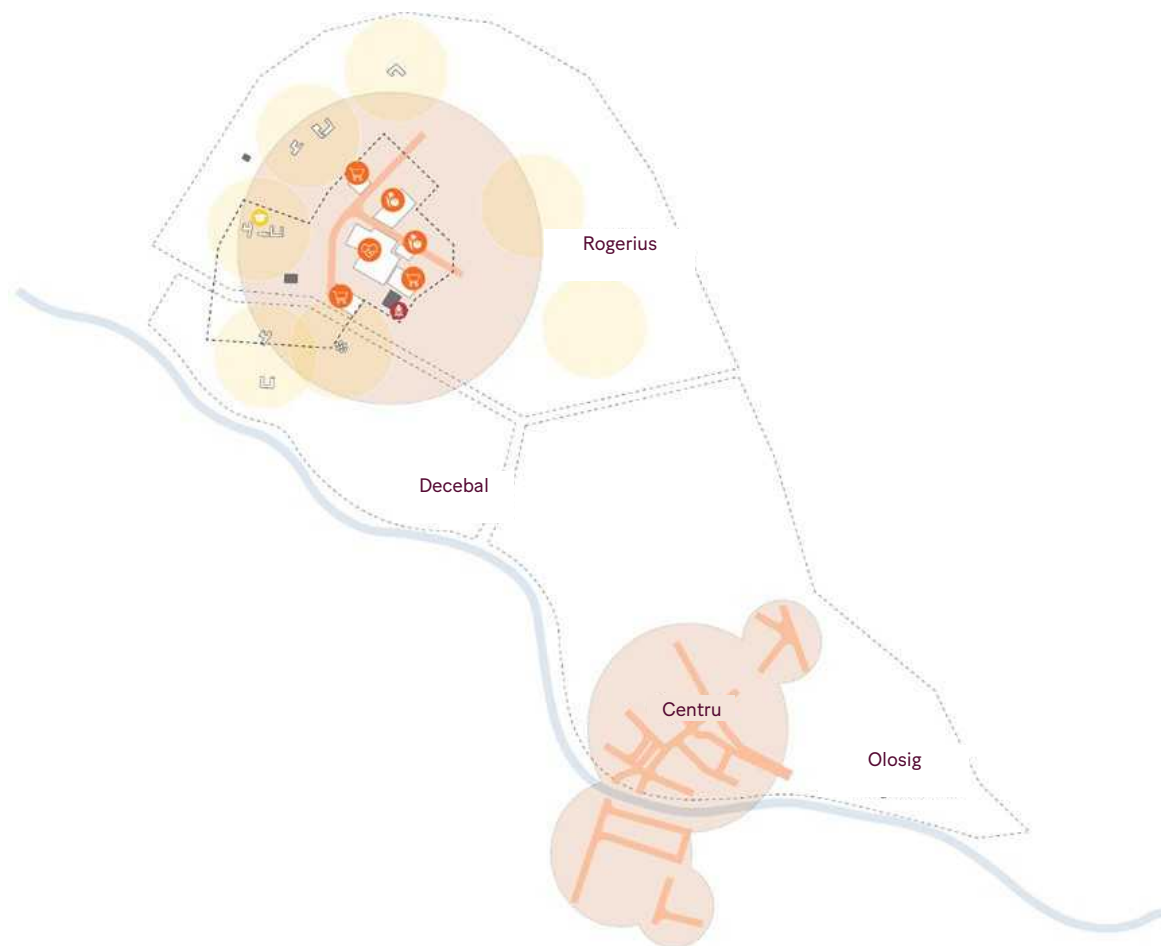
	Zona de analiza 200x200 m	40.000 m ²
	Clădiri	7.447 m ² (18%)
	Populație	840 (cca. 560 apartamente)
	Spațiu verde	18.032 m ² (45%)
	Drum	4.867 m ² (12%)
	Alei pietonale	1.860 m ² (5%)
	Parcare	5.646 m ² (14%)
	Număr de locuri de parcare	490
	Alte suprafețe	6%

Program



Program

Scara urbană



Centrul de cartier este foarte activ economic și social. În Rogerius se găsesc servicii și comerț care atrag locuitorii din întregul oraș: spitalul municipal, piața agroalimentară, magazine, școli, grădinițe, facilități horeca etc.

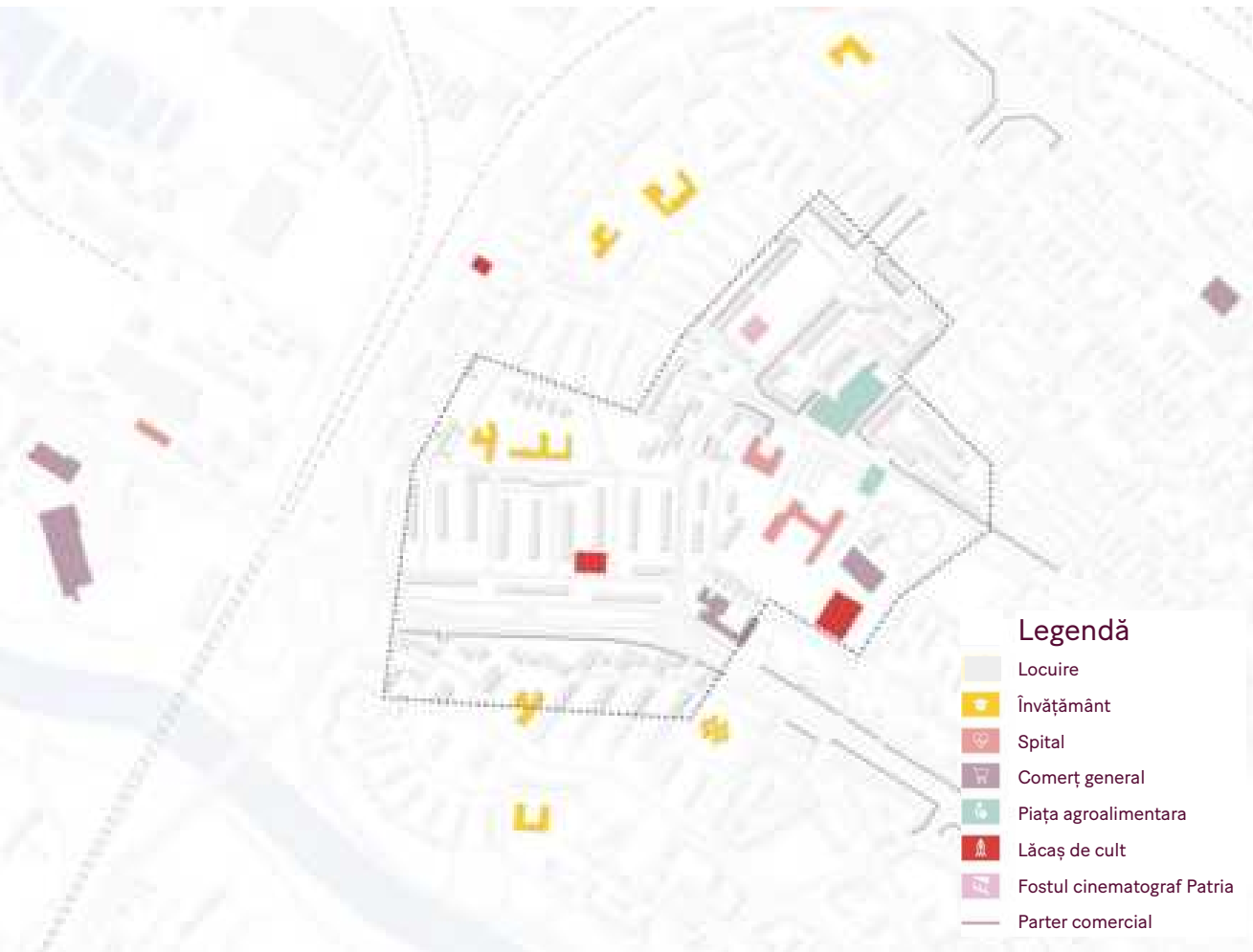
Spre deosebire de alte centre de cartier (Cantemir/Nufărul și Iosia/Calea Aradului), Rogerius nu are un centru comercial de tip 'mall' în zona centrală. Spațiul limitat nici nu ar permite. De aceea anumite tipuri de servicii și comerț lipsesc în cartierul Rogerius (magazine mari de specialitate). În același timp supermarketurile din zona se găsesc în afara zonei urbane, pe sos. Borșului.

Acești doi factori cauzează un trafic către și dinspre cartier către alte zone ale orașului, care sunt majoritar efectuate cu automobilul.

În același timp se observă lipsa totală a unei funcțiuni culturale sau sociale în cartier.

Program

Scara cartierului



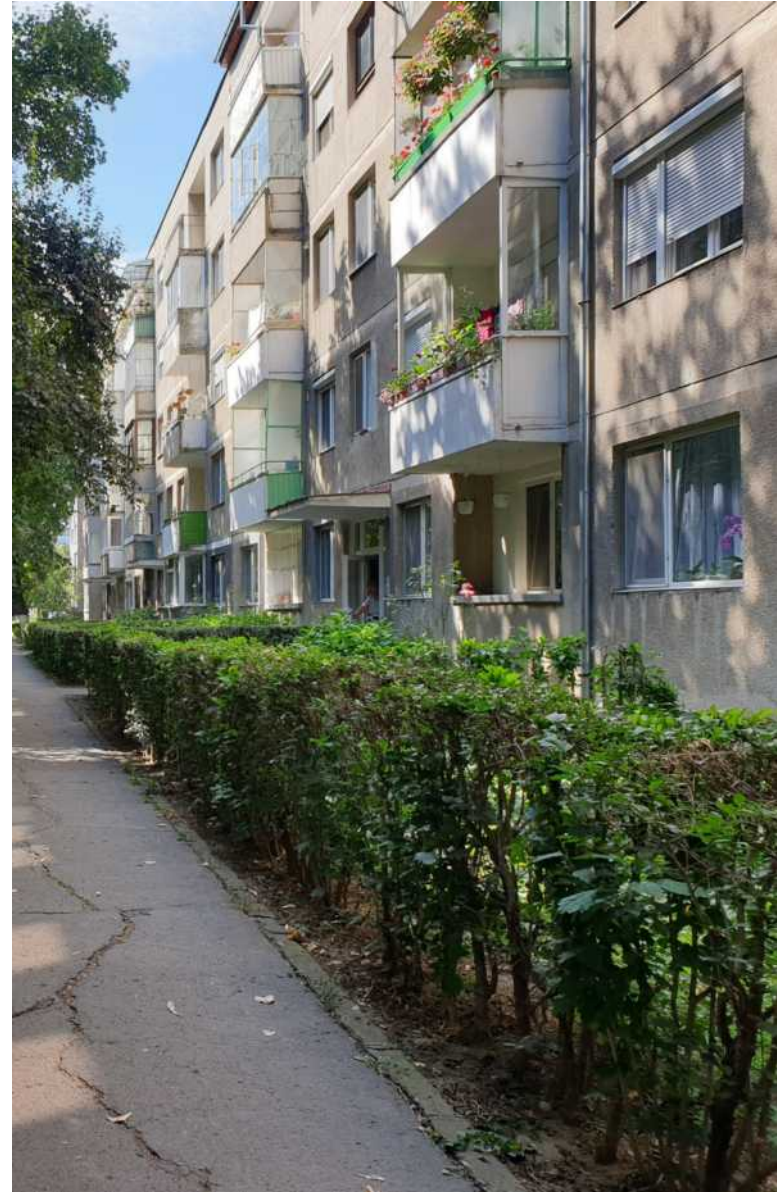
În centrul cartierului se afla clusterul de servicii medicale, în imediata apropiere a pieței agroalimentare. Aceste funcțiuni formează în mod natural centrul de cartier prin fluxul de oameni și trafic creat.

Instituțiile de învățământ, școli și grădinițe, sunt distribuite în mod egal în cartier conform planurilor originale din anii 1960. Repartizarea școlară la nivel de oraș face ca mulți elevi să vină aici din alte zone în timp ce copiii din Rogerius studiază la școlile și colegiile din centrul orașului. O parte din aceștia sunt transportați cu mașina datorită convenienței dar și a siguranței scăzute în trafic. În mod ironic acest fapt produce la rândul său trafic crescut și ambuteiaje auto.

Comerțul mic este prezent în parterurile de bloc, în timp ce supermarketurile se afla în afara centrului de cartier sau în locații neadecvate în zona rezidențială. Într-o locație prioritară la intersecția bd. Dacia și strada Transilvaniei se găsește un centru comercial din anii '60 în stare neadecvată.

În total sunt 1.800 m de parter comercial în zona de studiu, din care 1.400 m în zona Parcul Magnoliei-piața Rogerius-Str. Corneliu Coposu și 400 m pe bd. Dacia.

Program: Locuire



Program

Locuire



Tipul de bloc de locuințe reflecta perioada de construcție:

1. Parter+4E, distanțate între ele cu spații verzi și turnuri P+8E de-a lungul Bd Dacia. Aranjament neregulat în zona sud-vestică cu servicii și comerț în plinta.
2. Ansamblu cu P+8E la artere principale și P+4E în interiorul zonei. Distanța între clădiri se micșorează.
3. Ansamblu cu P+8E de-a lungul bulevardelor și mai joase în interior. Distanța între clădiri se micșorează considerabil. Bd Dacia și Str. Transilvaniei sunt "placate". Multe parteruri au rol comercial prevăzut inițial sau transformat ulterior.

De aceea și relația clădire de locuit-strada /spațiu public este diferită în funcție de perioada de construcție, ceea ce cere soluții diferite.

Clădirile sunt în mare parte neizolate termic. Majorității clădirilor li s-a adăugat un pod în anii 2000 pentru izolarea termică a locuințelor de la ultimul etaj și protecția hidroizolației.

Calitatea mediului și energie

Factori de poluare



Cartierul Rogerius este supus următoarelor surse de poluare și de risc.

Din interior:

- Poluarea aerului din traficul auto
- Poluare fonica de la linia de tramvai pe carosabil
- Deșeuri periculoase din spitale

Din exterior:

- Traficul auto de pe șoseaua de centura
- Praful, zgomot și alți poluanți din Zona industrială de Vest
- Miros neplăcut de la ferma porcina din Palota
- Fum de la încălzirea cu lemne a locuințelor din centru și din cartierele din vecinătate
- Culoarul de servitute al aeroportului (zgomot)
- Trenurile diesel pe linia CF neelectrificată

Calitatea mediului și energie

Tipul de energie termică



Planul municipalității de trecere de pe încălzirea cu lemne pe gaz natural sau electricitate poate avea un efect benefic asupra cartierului Rogerius.

Cartierul beneficiază de asemenea deja de o rețea de termoficare.

Acoperișurile de bloc se pretează pentru panouri solare – cu mențiunea ca trebuie analizat în ce măsură podurile actuale pot fi păstrate în acest caz.

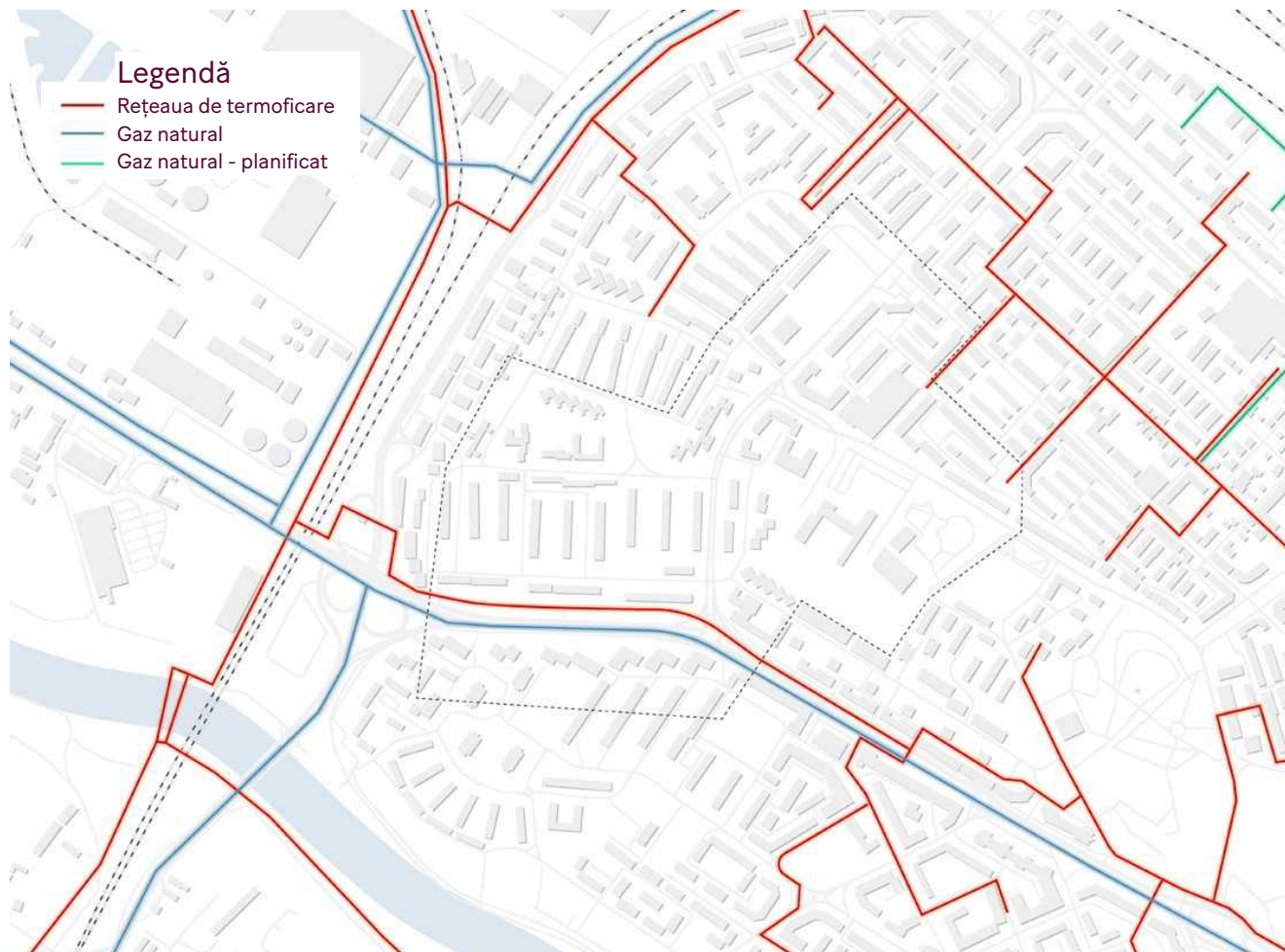
Energia geotermică este de asemenea un potențial ce trebuie analizat.

Legendă

-  Apartamente racordate la rețeaua termică municipală
-  Locuințe individuale racordate la gaz natural
-  Centrul istoric, încălzire predominantă cu lemne

Calitatea mediului și energie

Rețelele de energie termică la nivel de cartier



Sursa: PUG - Alimentare cu energie termica; Alimentare cu gaze naturale

Rețelele edilitare de energie în cartier sunt rețeaua de termoficare și rețeaua de gaz natural. Înnoirea acestor rețele poate fi cuplata cu reamenajarea spațiului public. Pe termen lung este de preferat ca accesul către rețele să fie ușurat prin utilizarea unor elemente modulare de pavaj.

Liniile de electricitate și telecomunicații sunt aeriene. Mutarea acestora în subteran poate fi făcută în același timp cu investiția în rețeaua de termoficare și în spațiul public.

Un avantaj considerabil în municipiul Oradea este gradul relativ înalt la care locuințele au rămas cuplate la rețeaua municipală de energie termică. Aceasta face rentabila reabilitarea și eficientizarea rețelei de termoficare, inclusiv înlocuirea CET 1 cu o centrală modernă și nepoluantă în 2015.

1.3 Concluzie: structura spațială a cartierului



Se pot citi la scara cartierului o serie de tipuri de spațiu urban:

- Zona de locuit și rețeaua verde: caracter liniștit, rezidențial
- Zona de locuit cu lipsa de spații verzi intermediare (la est de Parcul Magnoliei)
- Centrul de cartier: fronturile de la arterele principale și spațiul plin de activitate publică
- Parcul Magnoliei: inima cartierului, cu un rol de relaxare și întâlnire
- Instituțiile publice și incintele acestora (spitale, școli, grădinițe)
- Bd Dacia: blocurile turn inițiale și 'placarea' de bulevard ulterioară
- Rețeaua de spații verzi mari și mijlocii dintre Bd Dacia și Str. Coposu, de la spitalul municipal până la parcul Olosig

Această structură spațială va sta la baza strategiei de regenerare urbană.

1.4 Consultarea publică

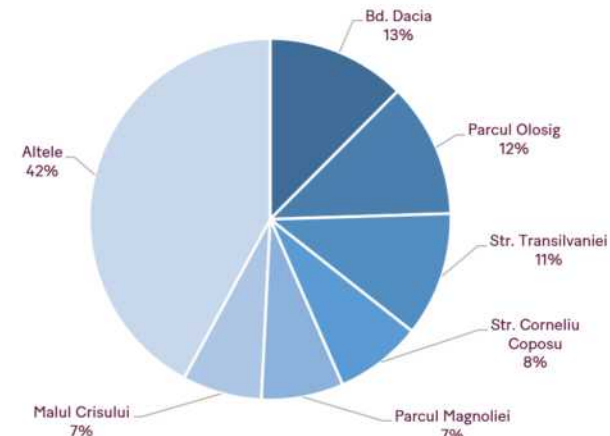
Pentru a avea o imagine completă asupra problemelor cartierului Rogerius și a priorităților, am inițiat un proces de consultare publică. Peste 500 de locuitori au răspuns chestionarului distribuit de către primărie între 2-18 iulie. Datorită măsurilor de prevenție COVID-19 din respectiva perioadă, majoritatea răspunsurilor au fost prin mediul online (449 respondenți), dar și prin asociațiile de proprietari (peste 100 respondenți).

Cetățenii au primit următoarele trei întrebări:

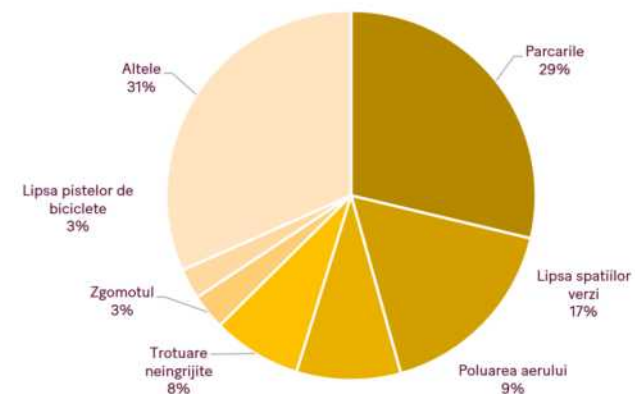
1. Care este locul sau strada ta preferată din cartierul Rogerius? Spune-ne de ce!
2. Care este problema cu care te confrunți des în cartierul Rogerius?
3. Care este lucrul cel mai important pe care ți l-ai dori realizat sau schimbat în cartierul Rogerius?

O statistică a răspunsurilor cetățenilor arată ca cele mai importante teme în cartier sunt spațiul verde, disponibilitatea parcarilor dar și spațiul publicat ocupat de parcare. Aceste teme sunt urmate de infrastructura pentru cicliști și pietoni, poluarea aerului, zgomotul, locurile de joacă și varietatea spațiilor comerciale și social-culturale.

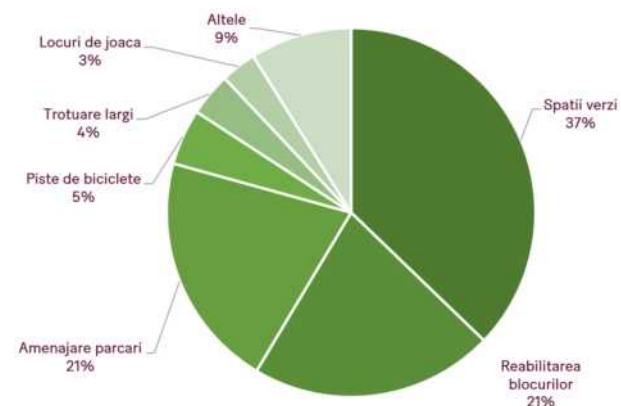
Care este locul sau strada ta preferată din cartierul Rogerius?



Care este problema cu care te confrunți des în cartierul Rogerius?



Care este lucrul cel mai important pe care ți l-ai dori realizat sau schimbat în cartierul Rogerius?



Consultarea publică

Răspunsurile cetățenilor

Răspunsurile întăresc concluziile analizei în ceea ce privește principalele probleme din Rogerius. În același timp dau o imagine mai clară asupra **necesităților aparent contrare**. De exemplu eliminarea parcărilor de pe trotuar și în același timp adăugarea de parări în cartier. Alte exemple sunt alături.

Consultarea a adus în prim-plan și o tema mai puțin cuantificabilă în analiza spațială, și anume **siguranța în spațiul public**, atât socială cât și în trafic. Aceasta este în general o problemă de ordine publică și de aplicare a legilor, dar unde se poate proiectarea spațiului public poate fi un factor pozitiv. De exemplu prin vizibilitatea mai bună în intersecții.

Entuziasmul cetățenilor arătat în legătura cu proiectul de regenerare și consultarea publică a fost surprinzător. Acest elan poate fi folosit de către primărie pentru a populariza proiectul de regenerare și pentru a rezolva probleme la un nivel cât mai apropiat de locuitori. De exemplu prin a implica locuitorii în deciziile luate la nivel de cartier sau stradă.

"Sunt bătrân și abia mai umblu, nu am unde ieși și sta pe o bancă"



"Reabilitarea blocurilor"

"Poluarea, zgomotul și traficul sunt primele probleme."



2

Viziune și strategie de regenerare urbana

Trei principii de regenerare pentru Rogerius

După evoluțiile din ultimii 30 de ani, cartierul Rogerius are nevoie de o nouă identitate. Propunerea acestui studiu este de a redefini cartierul Rogerius ca o zonă atrăgătoare a orașului care permite locuitorilor să practice un stil de viață sănătos.

Pentru a îmbunătăți calitatea vieții în cartierul Rogerius am identificat următoarele trei principii de dezvoltare:

1 Spațiul verde variat

Spațiile verzi de diferite mărimi și tipologii sunt legate într-o rețea verde la nivel municipal. Tipologia spațială, tipul de vegetație și de mobilier urban este adaptat scopului spațiului verde: de relaxare, culoar de tranzit pietonal, coridor ecologic, atașat unui loc de joacă sau scoli/grădinițe, bariera verde etc. spațiile verzi oferă siguranța, sunt curate și îmbie la petrecerea timpului în aer liber. Îngrijirea activă a spațiului verde de către locuitori contribuie la sentimentul de apartenență la comunitate.

2 Raza de acțiune pentru toate vârstele

Mobilitatea este variată și adaptată categoriilor cele mai sensibile: vârstnicii și copiii. Continuitatea și calitatea rețelei pietonale este esențială pentru funcționalitate și siguranța în trafic.

Siguranța socială îndeosebi în zonele școlilor trebuie garantată. Încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta și în același timp reducerea presiunii locurilor de parcare asupra spațiului public fac parte dintr-o strategie integrală la nivel urban. O structura rutieră inteligentă reduce traficul de tranzit prin cartier, dar în același timp păstrează buna accesibilitate din întregul oraș. Transportul în comun și bicicleta sunt la fel de rapide ca mașina între Rogerius și restul orașului. Parcările nu mai ocupa trotuarele, dar locuitorii nu pierd posibilitatea de a parca în apropiere.

3 Cartierul complet

Cartierul oferă locuri de muncă, servicii publice și comerț variat pentru nevoile zilnice. Noi dezvoltări aduc varietate în ceea ce era un "cartier dormitor". Activități socio-culturale sunt readuse în cartier și prezintă un mediu de socializare pentru toate vârstele. Spațiul disponibil la vest de strada Podului este utilizat inteligent pentru a reășeza spațiile comerciale nepotrivite în centrul cartierului. În același timp are loc un program de reabilitare integrată a blocurilor în colaborare cu locuitorii.

2.1 Spațiul verde variat

Infrastructura nu doar leagă ci reprezintă câteodată un obstacol. Un spațiu verde poate juca rolul de traversare a barierelor infrastructurale în siguranța pentru toate vârstele.



FAMILII TINERE



VÂRSTNICI

Un spațiu verde potrivit pentru fiecare tip de activitate: pauza de prânz (10 de minute), plimbarea spre servicii (30 de minute), sport în aer liber (1 ora) excursia la sfârșit de săptămână (1 zi)

spațiile verzi mari din afara cartierului nu sunt mereu accesibile și nici vizibile pentru toată lumea. Rute logice și directe ajută la legarea cartierului Rogerius de împrejurimi



Spațiul verde variat

Transformare din insule în coridoare

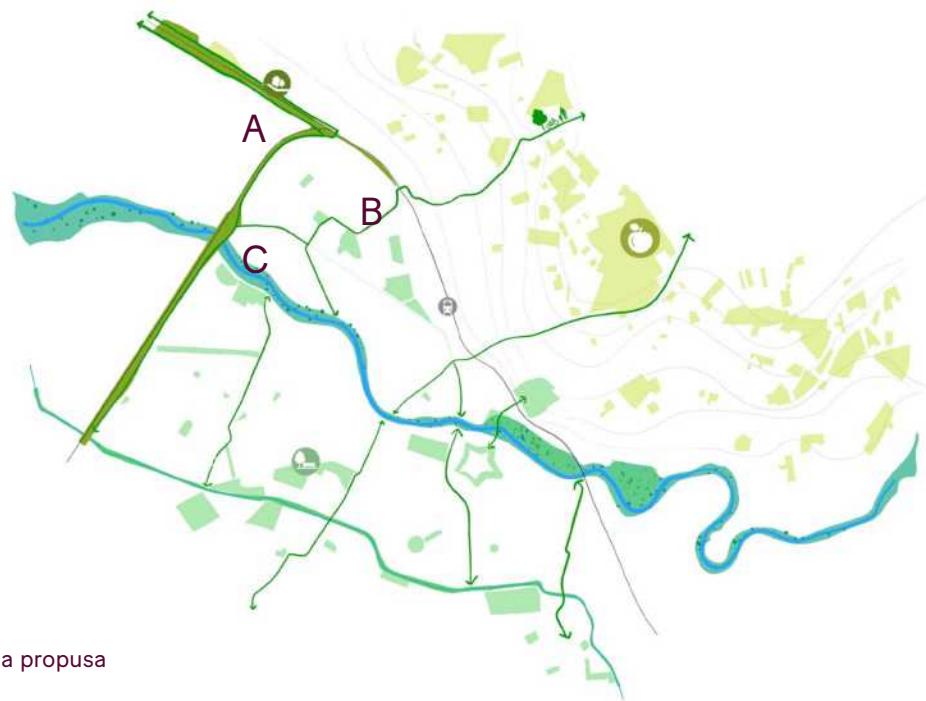
Spațiul verde din cartierul Rogerius este în acest moment fragmentat atât la nivel de cartier cât și în ceea ce privește legăturile verzi cu restul orașului.



Situația actuala

Aceste spații verzi pot fi puse în valoare prin integrarea lor în coridoare majore la nivel urban:

- De-a lungul Crișului Repede: ax verde principal
- Coridor verde urban (Str. Lacul Roșu – Str. Iza – Str. Sf. Apostol Andrei) ce leagă Rogerius de Crișul Repede și zona de dealuri
- De-a lungul căii ferate ca barieră verde



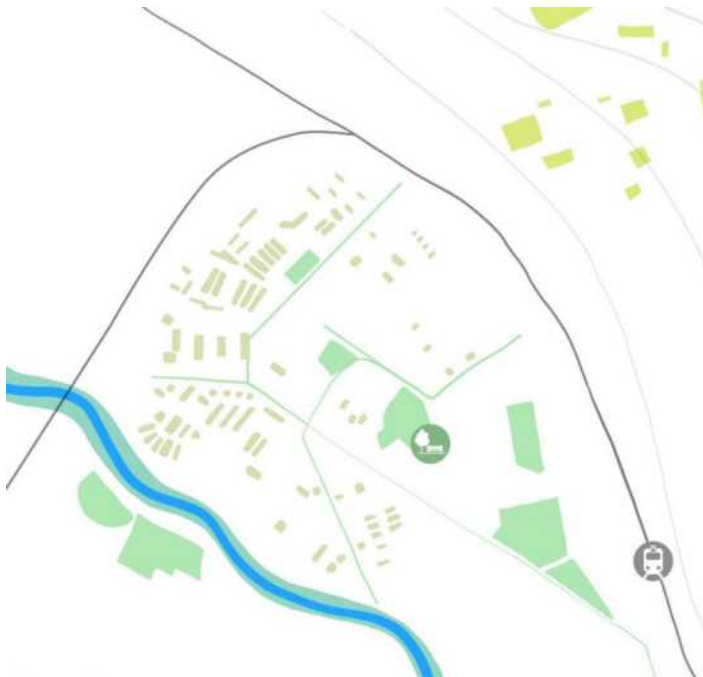
Situația propusă

Spațiul verde variat

Diferențiere și legături în cartier

În interiorul cartierului Rogerius, spațiile verzi de diferite tipuri (grădini de bloc, spații verzi mari, coridoare verzi) pot fi integrate prin intermediul unor "coloane vertebrale" verzi de diferite tipuri:

- De-a lungul bulevardelor: vegetație înaltă predomina
- Coridor verde urban (Str. Lacul Roșu – Str. Iza - Str. Sf. Apostol Andrei) ce leagă Rogerius de Crișul Repede și zona de dealuri
- Coridor verde în cartier: prin țesutul urban, leagă cvartalele și școlile/grădinițele, și se ramifica în curțile de bloc



Situația actuală



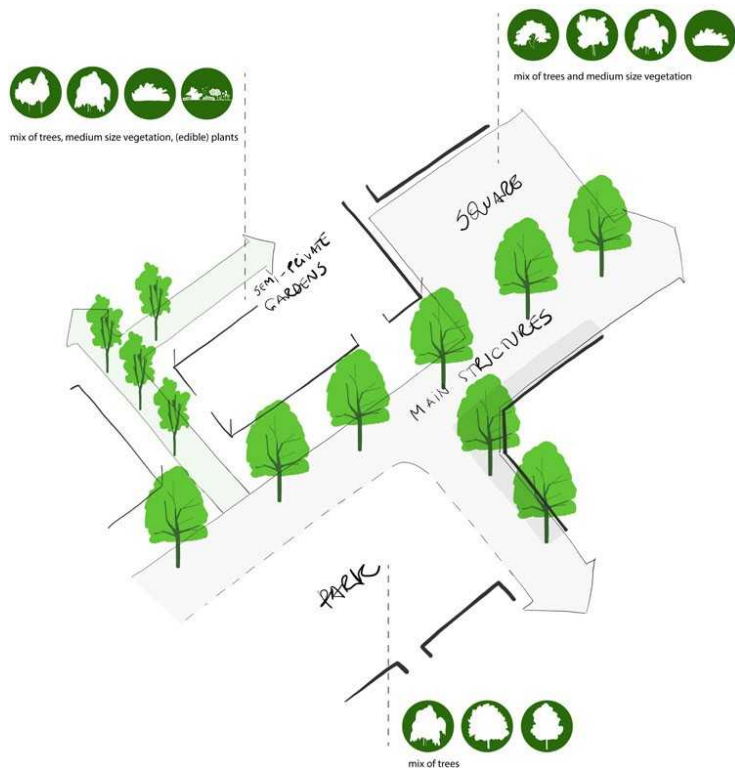
Situația propusă

Spațiul verde variat

Tipologia spațiului verde definește scara urbana

Tipul de vegetație poate fi determinant pentru spațiul urban: vegetație înaltă de-a lungul bulevardelor; arbori de-a lungul străzilor rezidențiale; vegetație joasă de diferite tipuri între blocuri și în grădini.

Înlocuirea vegetației arboricole în următorii ani poate porni de la aceasta nouă viziune care îmbina caracterul spațial, funcțional și estetic al spațiului verde.



Aleile existente în Rogerius sunt un punct de pornire pentru o rețea pietonală verde.



Andreas Ensemble, Amsterdam, Tarile de Jos



Loc de joacă, St Andrews, Bromley, UK



Sluseholmen, Copenhagen, Danemarca

Spațiul verde variat

Exemple



Exemplu de culoar pietonal-verde pe axul unei străzi cu profil larg și trafic redus.

Ocurs Sanguin, Boulogne, Franța
AAUPC și Patrick Havane



Amestec de vegetație medie și joasă și mobilier urban potrivit amenajării peisagistice.

Ocurs Seguin, Boulogne, Franța
AAUPC și Patrick Chavanne



Vegetație deasă și mobilier urban pe coridor pietonal în zona de locuire.

Vegetație, Franța
Exit Paysagistes Associés, Techni'Cité, Biodiversita

Tipuri de vegetație

Aliniament și scuaruri

Alăturată se afla o selecție de tipuri de vegetație posibile în cartierul Rogerius. Selecția cuprinde specii ce se regăsesc în peisajul Câmpiei de Vest și în special în lunca Crișului Repede, dar și alte specii potrivite solului aluvionar din zona. Lista este indicativă și nu limitativă. Are rolul de inspirație și ghid orientativ pentru plantarea spațiului public din cartier. Alte soiuri pot fi utilizate atât timp cât corespund din punct de vedere estetic și ecologic.

Recomandări

1. Plantarea de specii locale din regiune potrivite peisajului de câmpie.
2. Consultarea cu un ecolog de preferință cu o cunoaștere bună a speciilor locale pentru elaborarea unui catalog de specii de arbori, arbuști și vegetație joasă.

Arbori

Tei

Tilia cordata



Tilia platyphyllos 'Orebro'



Tilia henryana



Tilia tomentosa



Platan

Platanus spp.



Velniș

Ulmus laevis



Arțar

Acer rubrum



Acer platanoides 'drummondii'



Vegetație joasă

Amestec pajiște



Flori perene



Tipuri de vegetație

Alei rezidențiale și grădini de bloc

Arbori

Castan
Castanea sativa



Alun
Corylus avellana



Mălin
Prunus padus



Arbori in coridorul verde

Salcie
Salix alba



Plop alb
Populus alba



Arin negru
Alnus glutinosa



Arbuști și vegetație medie

Zălog
Salix cinerea



Salcie de migdale
Salix triandra



Porumbar
Prunus spinosa



Sânger
Cornus sanguinea



Coacăz negru
Ribes nigrum



Coacăz roșu
Ribes rubrum



Vegetație joasă

Pătăgină
Plantago lanceolata



Ciocul-cucoarei
Erodium cicutarium



Veronica
Veronica persica



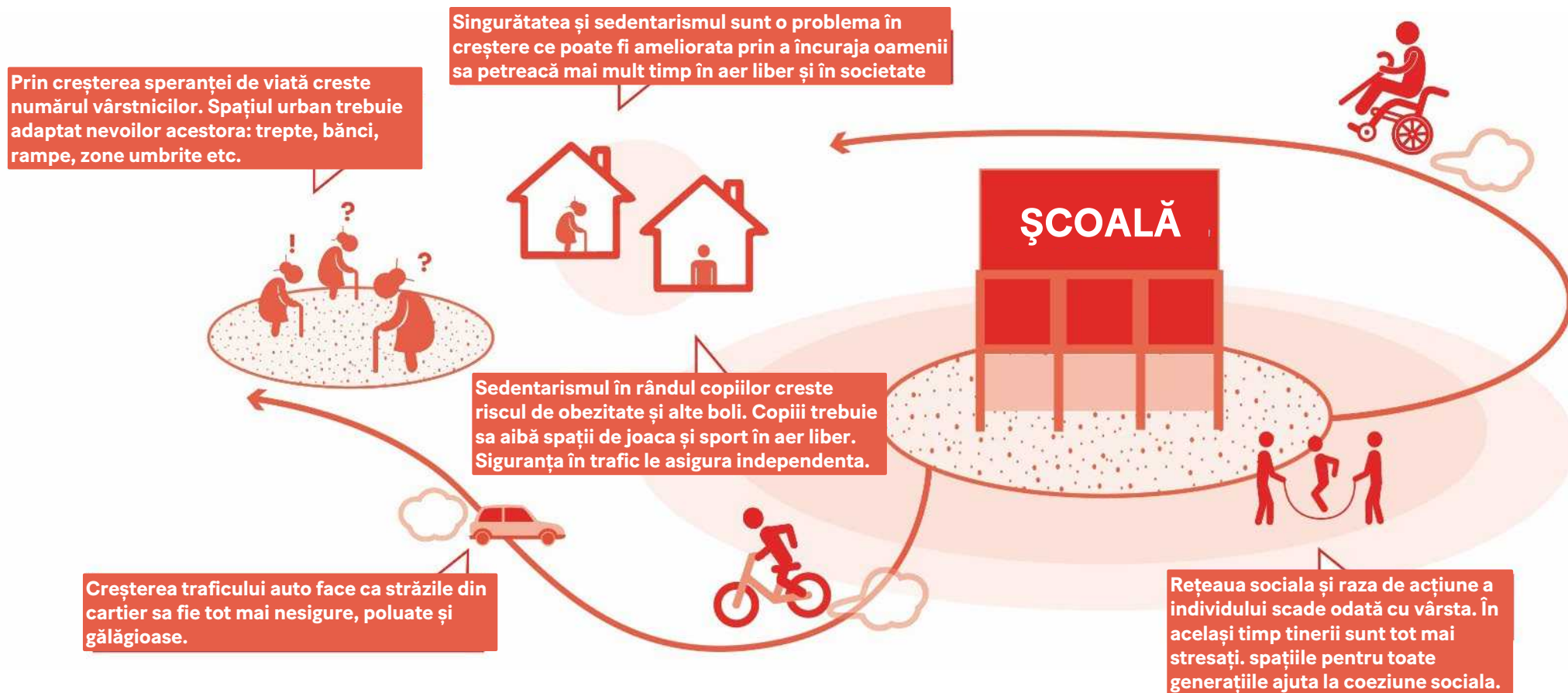
Salvie
Salvia nutans



Trifoi
Trifolium campestre



2.2 Raza de acțiune pentru toate vârstele



De la infrastructura la spațiu urban



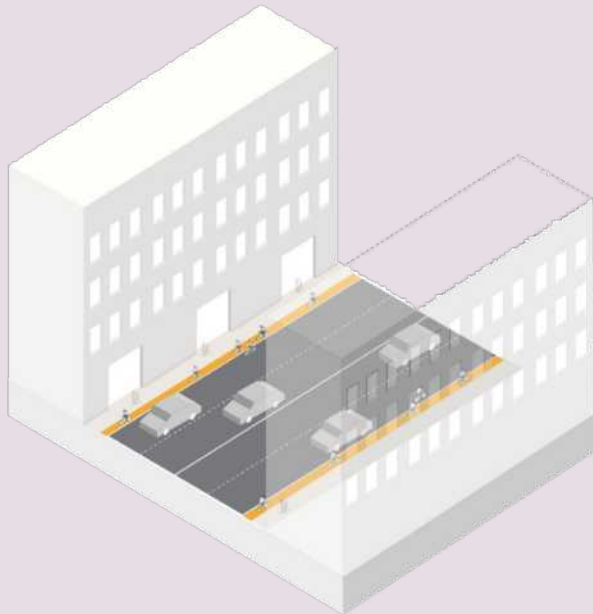
Sursa: International generațiile Institute
computer tolit, 2nd Avene Seattle.



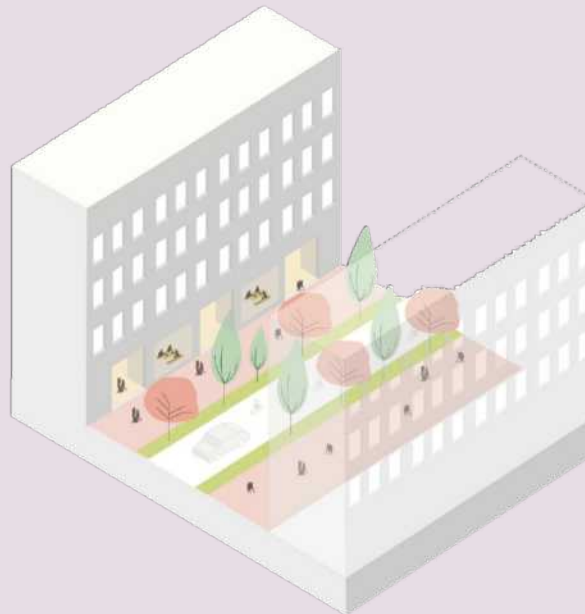
Privind soluția de mobilitate trebuie puse în echilibru confortul și alegerile personale cu eficiența și amprenta spațială a fiecărui mod de transport.

În proiectarea spațiului public se face astăzi trecerea de la urbanismul cu infrastructura ca punct de pornire către urbanismul cu spațiul urban de calitate ca punct de pornire.

În acest fel nu doar capacitatea drumului, ci și calitatea spațiului public și verde, vietea străzii și calitatea frontului urban devin ingrediente de proiectare ce trebuie luate în considerare.



Infrastructura ca punct de pornire
Strada = drum



Spațiul urban ca punct de pornire
Strada = viață urbană, în care și transportul are un loc alături cu alte funcțiuni

Sursa: Friesland, proiect de cercetare pentru CRA, Tarile de Jos
PosadMaxwan, 2019

Exemple de profiluri stradale readaptate



Amenajarea spațiului public în țesutul urban din anii 1960-1970

Exemplu spațiu public în strada rezidențială din anii 1960 rezidențială. Într-un cartier asemănător ca tipologie și perioada de construcție cu prima parte a cartierului Rogerius. Spațiul verde este îngrijit și diversificat, parcările nu ocupa trotuarul și exista rașpeluri amenajate pentru biciclete.

Google Street Vie, 2020



Exemplu concret de utilizare a spațiului pentru a crea capacitate maxima fiecărui mijloc de transport

Exemplu de profil stradal în fiecare, Tarile de Jos. De la stânga la dreapta:

- Parcări doar pe aleile laterale pentru a nu îngreuna traficul pe artera principală
- Linia de tramvai îmbinată cu spațiul verde
- Carosabil minimal (1 bandă pe sens) cu lărgire doar la intersecții
- Spațiu generos pentru pista de biciclete și spațiu verde

Google Street Vie, 2020

Tendințe în profilul stradal urban



Separarea traficului urban în funcție de viteză

Tendința în proiectarea străzilor urbane este de a trece de la împărțirea carosabilului în modalități diferite – autoturisme, biciclete, pietoni – la împărțirea pe categorii de viteză: 30 km/h (autoturisme și transport în comun, bicicleta electrica), 15 km/h (bicicleta și alte vehicule cu viteză redusă) și viteză redusă (pietoni, biciclete ocazionale).

Planul de mobilitate al municipiului Rotterdam 2040
PosadMaxwan, Goudappel Coffeng, 2019

Combinarea traficului lent cu soluții inovatoare pentru infrastructura edilitara

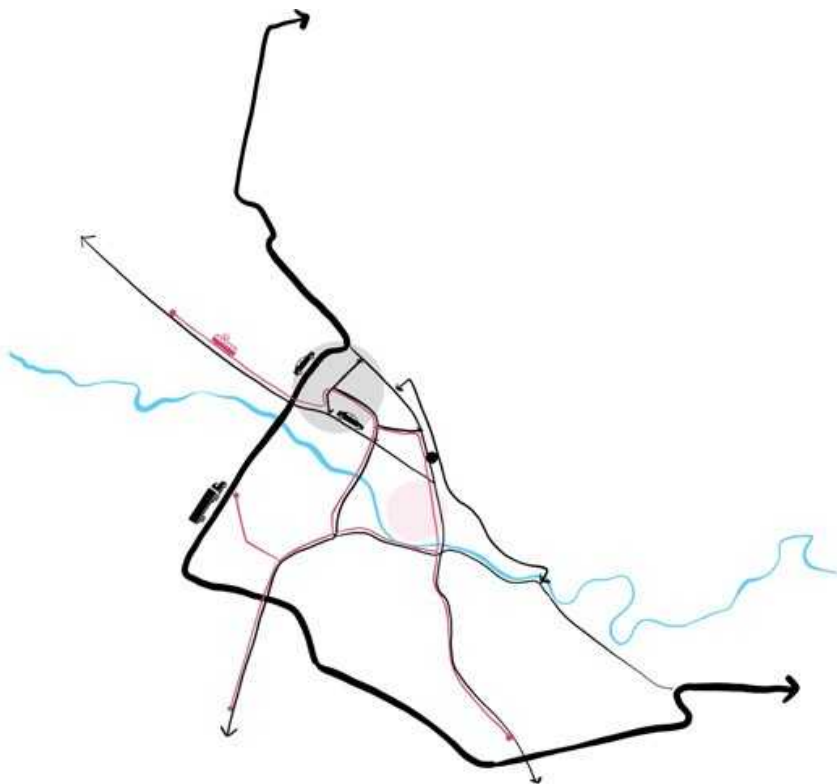
Exemplu de pista de biciclete din elemente prefabricate modulare cu multiple opțiuni de utilizare:

- Depozitarea temporară a apelor pluviale.
- Canal vizitabil pentru cabluri și țevi edilitar precum apa potabila, agent termoficare, telecomunicații, energie electrica, iluminat public etc.
- Permite accesul facil pentru realizarea de noi racordări sau alte lucrări.
- Includere senzori și alte tipuri de infrastructura sart.
- Este o soluție sustenabila prin folosirea plasticului reciclat în fabricație și prin întreținerea minimala în timpul perioadei de utilizare.

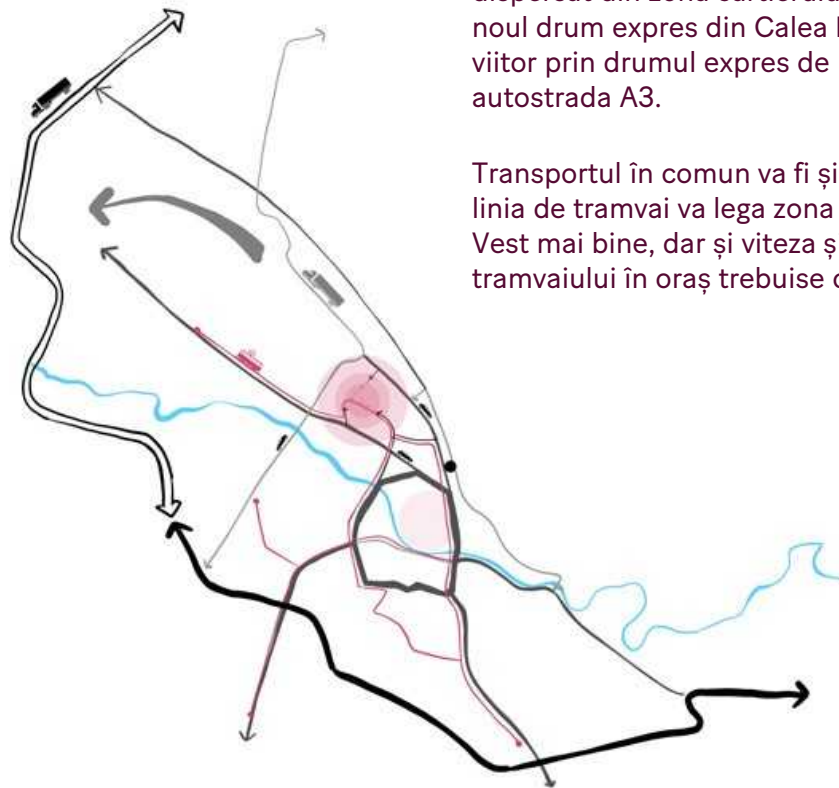
Sursa imagine: Plasticroad.eu

Mobilitate

Modificări în structura urbana



Situția actuală



Situția propusă

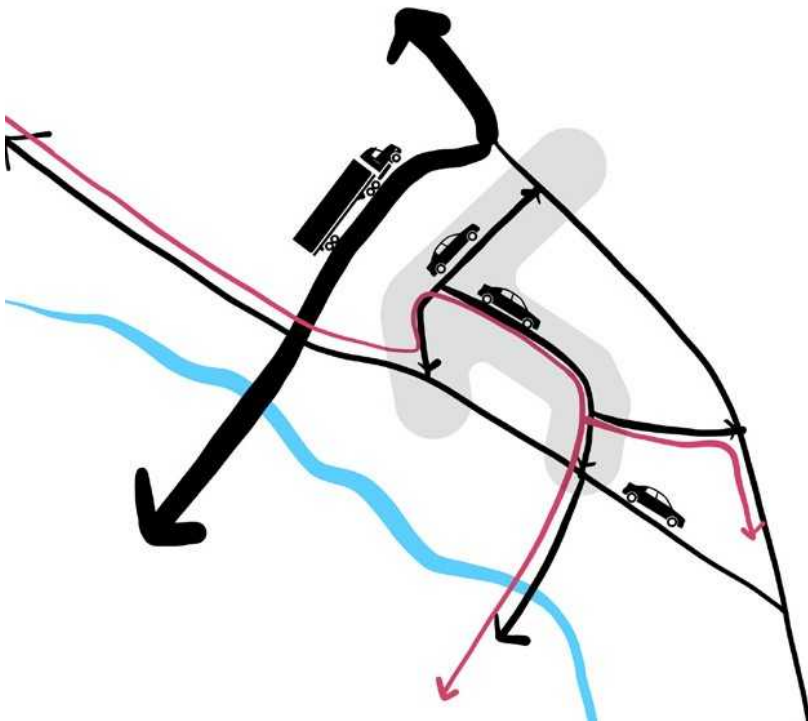
La nivelul municipiului, traficul de tranzit este dispersat din zona cartierului Rogerius prin noul drum expres din Calea Bihorului și în viitor prin drumul expres de legătura cu autostrada A3.

Transportul în comun va fi și el îmbunătățit: linia de tramvai va lega zona industrială noua Vest mai bine, dar și viteza și frecvența tramvaiului în oraș trebuie crescute.

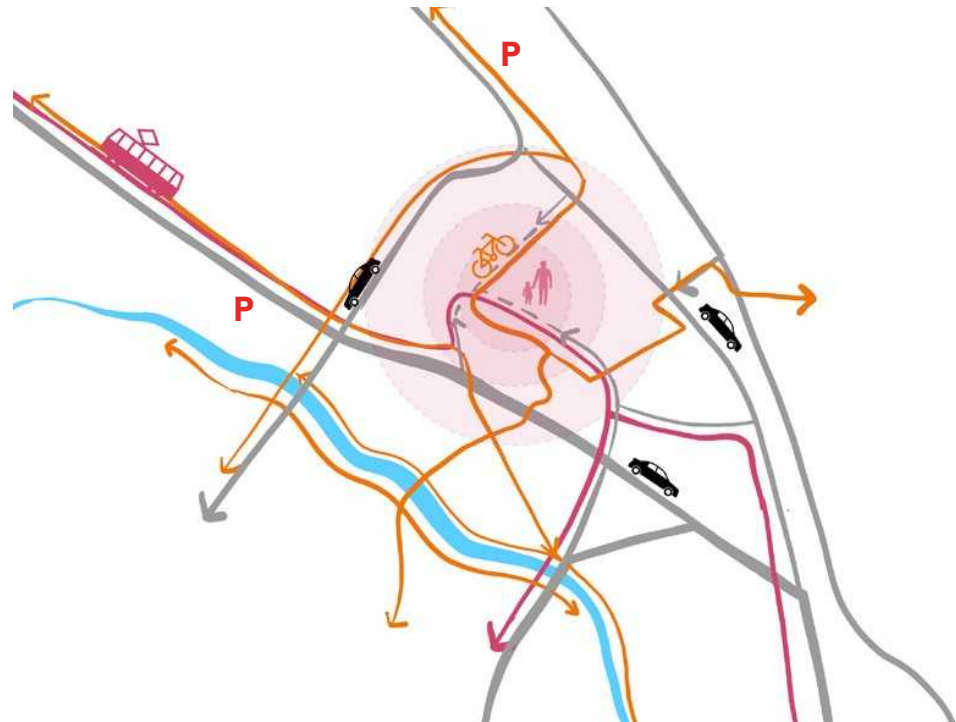
Mobilitate

Modificări în rețeaua de mobilitate la nivel de cartier

Centura odată eliberată de traficul de tranzit poate fi folosită pentru a prelua traficul din cartier. În centrul de cartier se poate crea astfel mai mult spațiu pentru pietoni și biciclete, dar și transportul în comun.



Situația actuala



Situația propusa

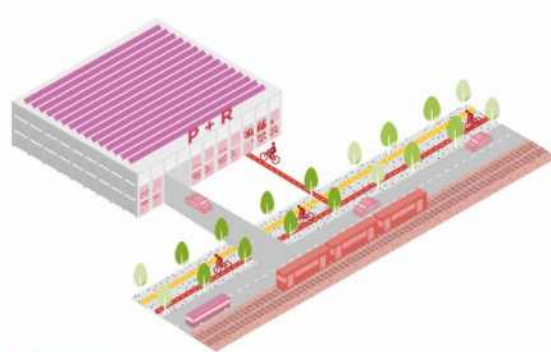
Soluții de parcare compactă

Problema parcărilor poate fi rezolvată, pe lângă încurajarea altor moduri de transport decât mașina, prin soluții adaptate fiecărui tip de utilizator:

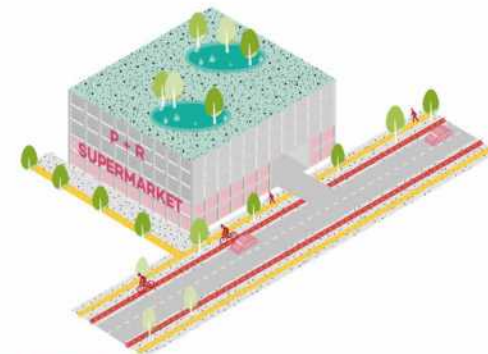
- a. La marginea orașului
- b. Integrat cu alte funcțiuni sociale sau comerciale intra-un 'hub' de cartier
- c. Parcare etajate în zona de locuire
- d. Parcare în curtea de bloc, acoperită cu un spațiu comun de relaxare pentru locatari ('deck').

Aplicarea unui preț de piață al parcărilor poate ajuta la convingerea unor locatari de a accepta un loc de parcare mai depărtat de locuința. Vârșnicii și persoanele cu dizabilități pot primi prioritate în alocarea locurilor aproape de locuința.

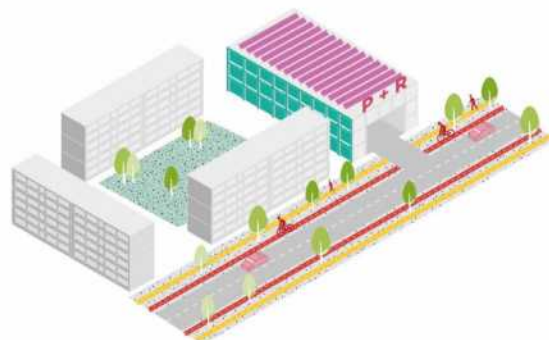
Trebuie menționat că parcarile care sunt concentrate tot mai departe de locuința ocupă o suprafață mai mare (servind mai mulți locuitori). Spațiul în Rogerius nu este suficient în acest sens. De aceea nu este posibil de a aplica universal o singură soluție pentru întregul cartier.



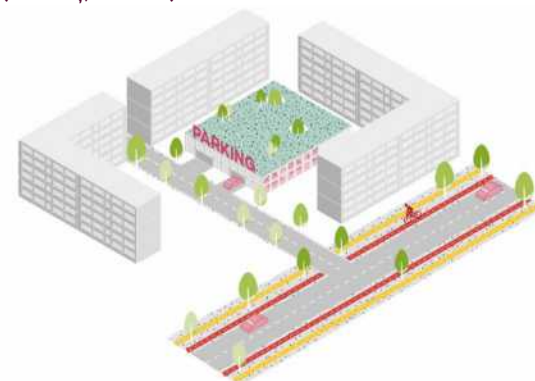
A. Vizitatori: hub de mobilitate (zona Vest, sos. Borșului)



B. Parcare de cartier integrată cu alte funcțiuni (comerț, servicii)



C. Parcare de cartier în zona de blocuri (spațiul este foarte limitat)



D. Parcare de tip 'deck' în curțile de bloc (spațiu foarte limitat)

Localizări potențiale pentru parcări supraetajate

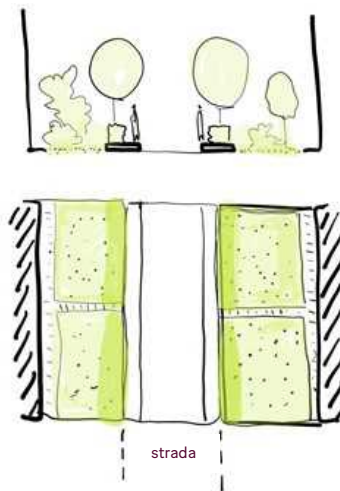


1. Șelimbărulei 1: tip B; P+5; Integrare funcțiuni existente: 320 mp horea la parter și 570 mp sala fitness la et. 4/5; **223** locuri parcare
2. Șelimbărulei 2: tip C/D; P+1+ gradina de cartier tip deck; **240** locuri parcare
3. Posada: tip C/D; P+1+ gradina de cartier tip deck; **140** locuri parcare
4. Transilvaniei: tip B/C; P+4; **155** locuri parcare sau 132 locuri parcare + spațiu comercial parter (actual 'Zoomania')
5. Blaise Pascal: tip D; gradina de cartier tip deck peste 62 locuri parcare existente
6. Camille Flammarion: tip D; gradina de cartier tip deck peste 36 locuri parcare existente
7. Mihail Sadoveanu: tip D; gradina de cartier tip deck peste 60 locuri parcare existente
8. Galilei: P+5; tip C; **331** locuri parcare
9. Borșului: tip A; Nod de mobilitate integrat P+R de capacitate mare în legătură directă cu stația de tramvai Zahărul.
10. Spitalul Municipal: tip A; înălțare parcare existenta cu 3-4 niveluri (condiționat de posibilitatea structurală)

Soluție de parcare posibilă în străzile rezidențiale prin remodelarea vegetației



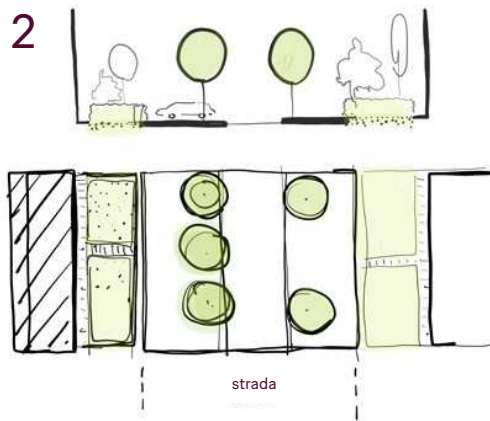
1



O mare parte din parcări vor rămâne de-a lungul străzilor rezidențiale. Însă acestea trebuie amenajate pentru a nu ocupa spațiul pietonal și pentru a crea un ambient atrăgător pe strada. Pentru aceasta am identificat soluții pentru două tipuri de străzi rezidențiale în Rogerius: cu un profil de 30-40 m (1) și de 20-30 m (2).

1. Tipuri diferite de vegetație sunt folosite pentru profilurile stradale. Arbuști separa spațiul verde și pietonal de cel pentru automobile.

2



2. Arbuștii sunt mutați spre interior pentru a face loc parcarilor. Arborii rămân pe loc pentru a păstra structura spațială.



Parcare de cartier

Tendențe



Parcările etajate în zona de locuire trebuie să aibă o fațadă atrăgătoare, cum ar fi materiale naturale sau chiar fațade verzi. Legătura prin alei pietonale și de biciclete cu parcare, precum și o amenajare ce garantează siguranța publică în zona, sunt esențiale pentru buna funcționare.



Exemplu Hub de mobilitate pentru cartierul funcționare, Amsterdam. Parcare este combinată cu funcțiuni comerciale, sociale, stație de transport în comun și panouri solare pe acoperiș.

PosadMaxwan, Arcadis, Deloitte 2019

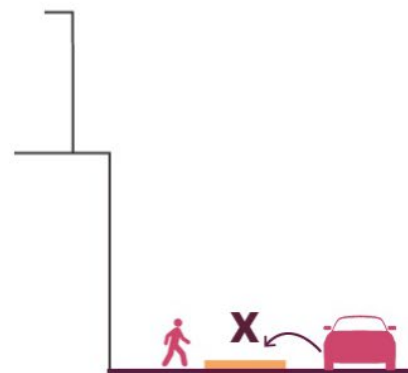
Spațiul public

Principii de proiectare trotuare



Pe străzi circulate

- Crearea senzației de spațialitate și în același timp vizibilitate bună pe întreg profilul stradal
- Evitarea barierelor vizuale la nivelul ochiului (panouri publicitare, garduri vii)
- Cu precădere vegetație înaltă, tăierea crengilor sub 2 metri care împiedică vizibilitatea și trecerea
- Iluminarea corespunzătoare a spațiului public pe timp de noapte fără a lumina fațadele blocurilor

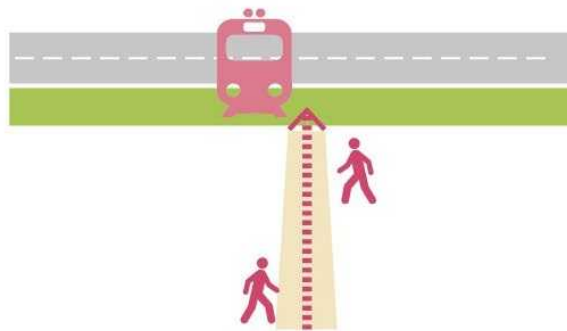


Pe străzi cu parcare laterala

- Amenajarea locurilor de parcare separat de trotuar
- Controlarea parcării regulamentare
- Evitarea barierelor fizice (garduri și garduri vii) între trotuar și carosabil
- Evitarea diferențelor mari de nivel între carosabil și trotuar (borduri > 5 cm); tratarea prin diferența de material de pavaj sau, în zone foarte circulate, prin bolarzi

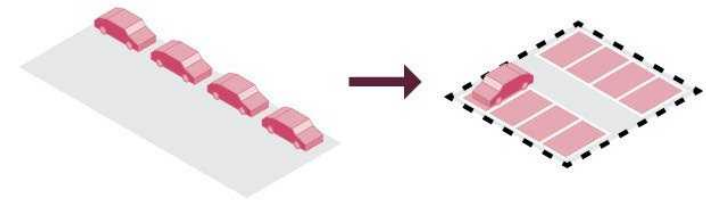
Spațiul public

Reducerea nevoii de a utiliza automobilul prin proiectare



Transportul în comun

- Rute clare și sigure către stațiile de tramvai, de preferabil separate de arterele auto
- Accent pe a amenaja rute sigure și confortabile din stațiile de tramvai către școli și grădinițe
- Siguranța în stațiile de transport în comun
- Traversări de artere conferă siguranța (socială și în trafic) și sunt puse în valoare în apropierea stațiilor de tramvai prin: marcaj, iluminare, tratare peisagistică, insule pietonale între sensurile de mers în cazul bulevardului Dacia

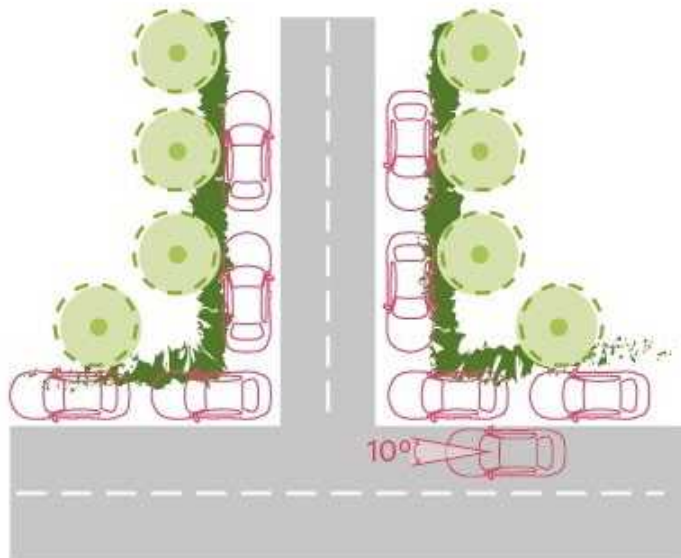


Încurajarea parcării la distanță

- Unde este posibil, consolidarea tuturor parcărilor în structuri etajate în imediata apropiere
- Parcare pentru locatari cu preț mult mai avantajos în parcare etajată față de parcare pe stradă; se poate face excepție pentru vârstnici și persoane cu dizabilități
- Parcare pentru vizitatori gratuită doar în nodul de mobilitate pe Calea Borșului (cu acces direct la tramvai)
- Parcare pentru vizitatori plătită la spitalul Municipal, alte locații

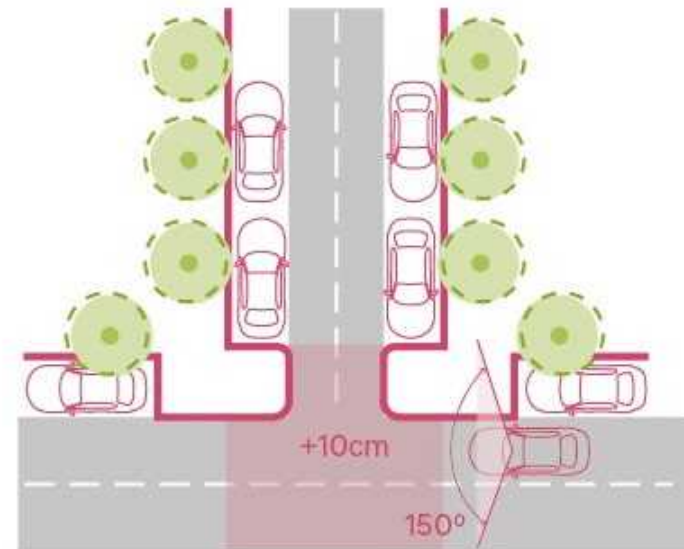
Siguranța în trafic

Principii de proiectare intersecții



O intersecție tipică acum

- Mașini parcate pe întreaga lungime a trotuarului, inclusiv în intersecție
- Vegetație de tip gard viu
- Vizibilitate slabă, în special în cazul copiilor, bicicliștilor
- Unghi de vizibilitate redusă în intersecție



Modificări

- Extinderea trotuarului în intersecție (prin pierderea a 2 locuri de parcare)
- Reducerea barierelor vizuale (garduri, gard viu, panouri publicitare)
- Înălțarea carosabilului în intersecție la nivelul trotuarului și marcare prin vopsire, material

Scuarul școlii



Curțile și intrările în școli și grădinițe se pretează pentru reamenajare ca loc de joacă liber de trafic. Vegetația existentă poate fi combinată cu vegetație nouă pentru a crea un ambient verde și plăcut. Mobilierul urban poate fi adaptat pentru a oferi loc de joacă sau teren de sport informal. De asemenea, bănci de șezut la umbra pot fi folosite de exemplu de către părinți și bunici care așteaptă copiii. Este recomandat ca scuarul să aibă o vizibilitate foarte bună pentru siguranța publică sporită. Panouri publicitare, clădiri anexe sau vegetația medie nu sunt recomandate. Din același motiv este bine ca scuarul să aibă o poziție centrală în cartier și să fie circulat în afara orelor școlare.

Exemplu: scuarul școlar, Amsterdam, Open fabric, DMAU.



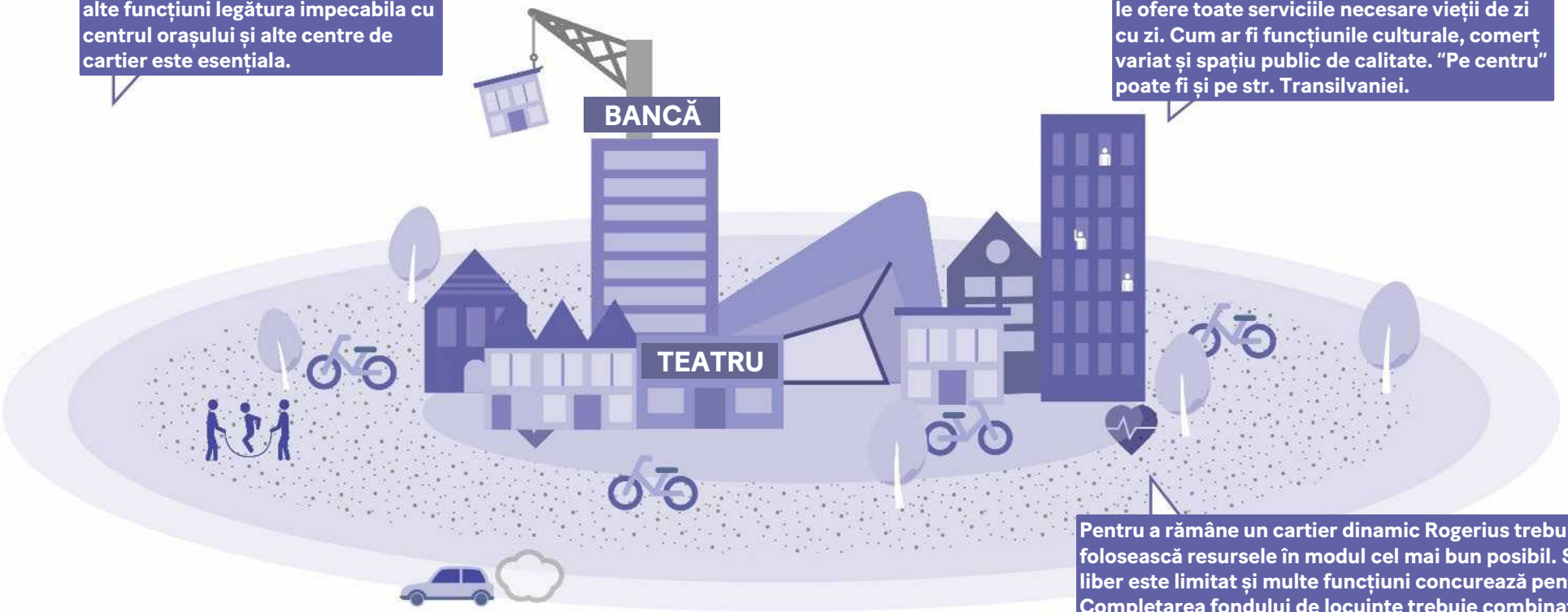
Scuarurile din zonele școlilor și grădinițelor trebuie să încurajeze circulația copiilor pe jos, cu bicicletă sau cu transportul în comun către școală. Trebuie astfel să fie legate la rute pietonale amenajate către stațiile de tramvai și autobuz, să conțină rasteluri de biciclete vizibile și eventual păzite.

Exemplu: Școală gimnazială Hokksund, Danemarca, Østengen & Bergo landskapsarkitekter.

2.3 Cartierul complet

Serviciile la distanță mică de casa sunt esențiale pentru cartier. Pentru alte funcțiuni legătura impecabilă cu centrul orașului și alte centre de cartier este esențială.

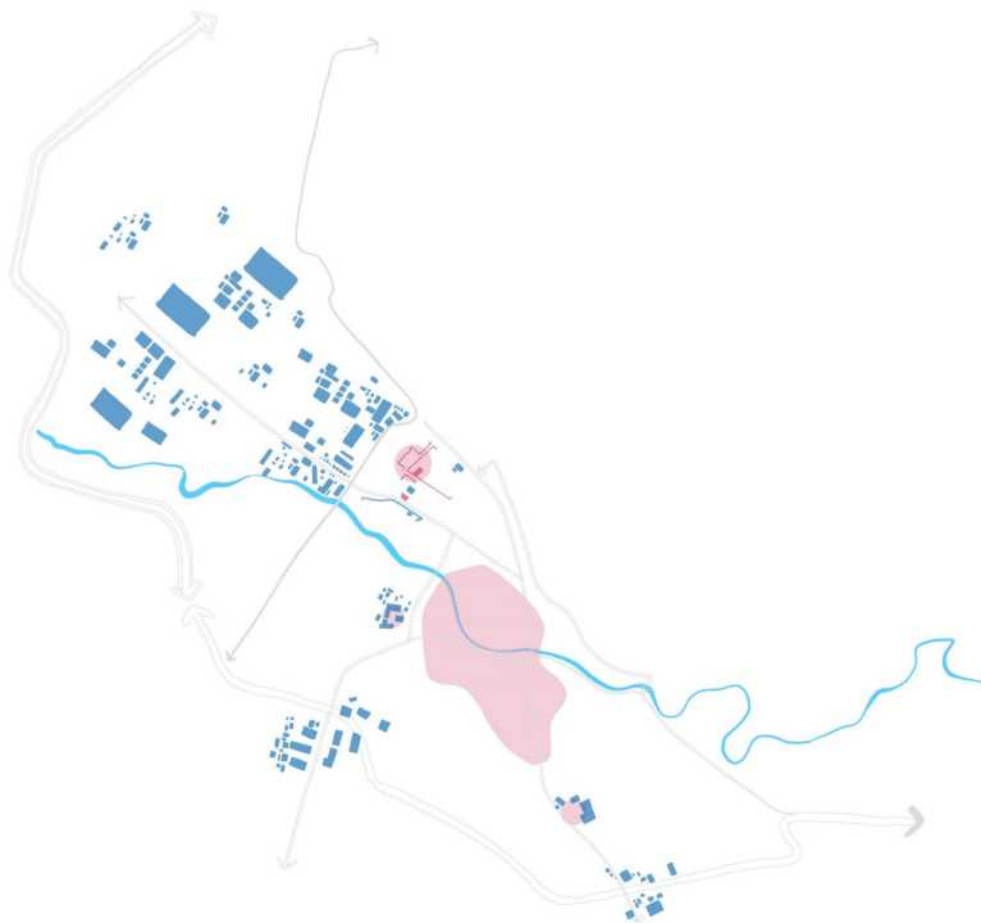
Populația variată este un atu al cartierului. Pentru a păstra locuitorii Rogerius trebuie să le ofere toate serviciile necesare vieții de zi cu zi. Cum ar fi funcțiunile culturale, comerț variat și spațiu public de calitate. "Pe centru" poate fi și pe str. Transilvaniei.



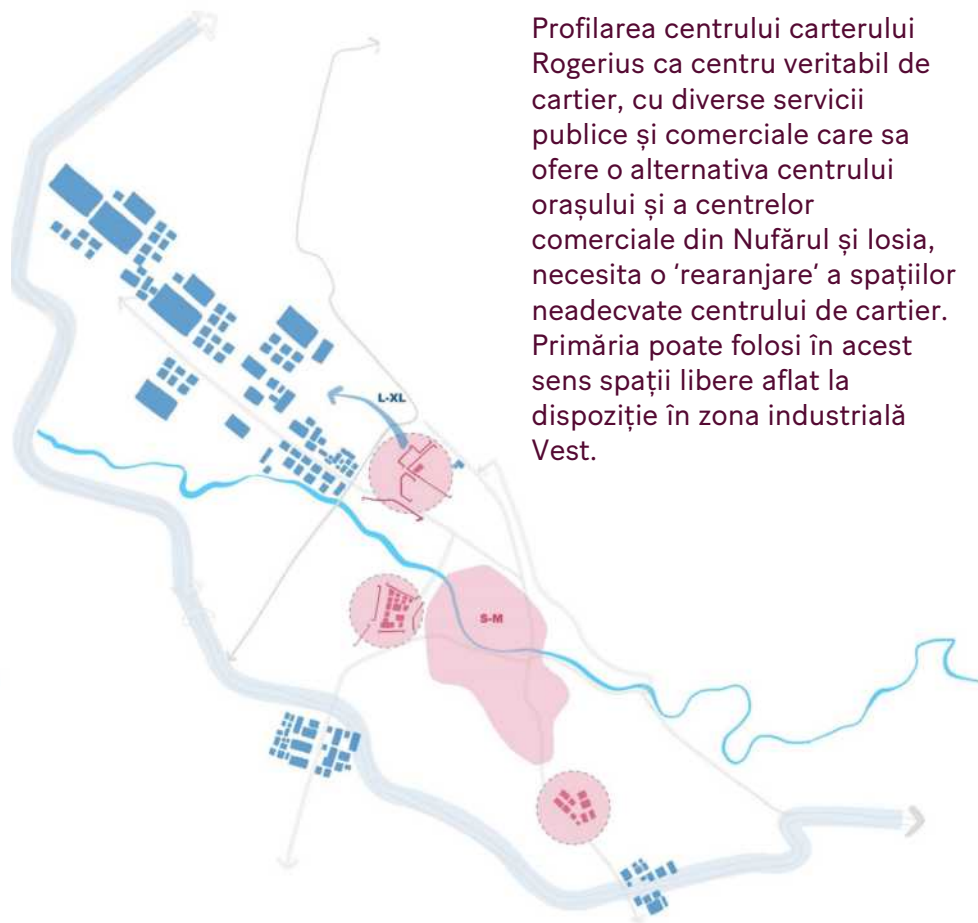
Pentru a rămâne un cartier dinamic Rogerius trebuie să își folosească resursele în modul cel mai bun posibil. Spațiul liber este limitat și multe funcțiuni concurează pentru el. Completarea fondului de locuințe trebuie combinat cu noi locuri de muncă în domenii care acum nu se găsesc în cartier.

Program

Un centru de cartier activ



Situția actuala



Situția propusa

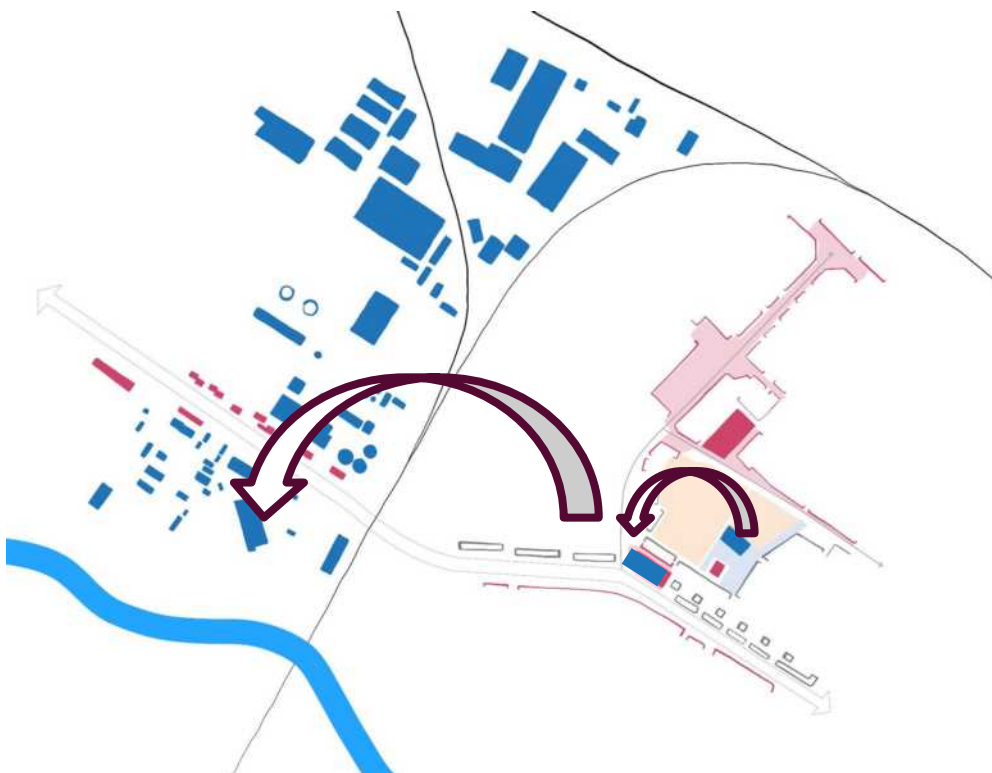
Profilarea centrului carterului Rogerius ca centru veritabil de cartier, cu diverse servicii publice și comerciale care sa ofere o alternativa centrului orașului și a centrelor comerciale din Nufărul și Iosia, necesita o 'rearanjare' a spațiilor neadecvate centrului de cartier. Primăria poate folosi în acest sens spații libere aflate la dispoziție în zona industrială Vest.

Program

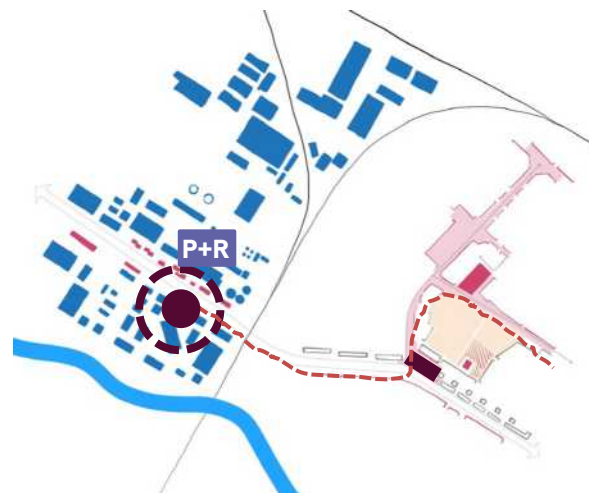
Punerea în valoare a centrului de cartier și încurajarea micului comerț

În dialog cu proprietarii spațiilor comerciale din intersecția Bd Dacia/Str. Transilvaniei se poate demara un proces de ajustare a spațiilor comerciale în Rogerius. Spațiile comerciale prea mari sau neadecvate aici pot fi concentrate în afara zonei locuite, cu o legătură de tramvai de înaltă frecvență - în combinație cu hub P+R legat direct de tramvai.

Primăria trebuie să intre în dialog și eventual asocieră (vezi p.66) cu proprietarii pentru a identifica împreună soluția cea mai bună. O soluție ar fi terenurile libere pe care primăria le deține pentru a oferi un sediu temporar spațiilor comerciale mutate.



Situția actuala



Situția viitoare posibilă

Revitalizarea centrului de cartier

Beneficiile economice ale spațiului public de calitate

Zona din jurul pieței agroalimentare Rogerius poate deveni o zonă semi-pietonală integrând comerțul de la parter din zona. Aceasta împreună cu încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta poate avea efecte economice pozitive.

Vânzări
+30%

creștere în străzi adecvate pentru pietoni și bicicliști.

Cumpărături
+40%

Lunar pietonii cheltuie mai mult decât șoferii auto pe cumpărături în străzile comerciale.

Concediu de boala
-27%

Angajații cu un stil de viață activ sunt mai puțin predispuși să se îmbolnăvească.

Productivitate
73%

din angajații care se deplasează cu bicicleta sunt mai productivi la locul de muncă.

Sursa cifre: Transport for London, *Walking & cycling: the economic benefits* (2018)
Imagine: PosadMaxwan, 2019.



Program

Densificare strategica

Într-o a doua faza se poate trece la redezvoltarea terenului de pe Bd. Dacia într-o dezvoltare mixta cu locuire, spații comerciale la parter și eventual birouri. Relația cu blocurile de locuire existente poate fi tratată printr-un spațiu urban atractiv. Proiectul poate fi realizat simultan cu o reamenajare a intersecției giratorii într-o intersecție cu un caracter urban mai potrivit pentru pietoni și biciclete.



Exemplu dezvoltare mixta: Spazio, Zoetermeer, Tarile de Jos, 2006. Proiectul conține 343 locuințe, 15.500 mp spațiu comercial, 5.300 mp birouri.



Regenerare participativă

Cartierul Binckhorst din Haga este în plină transformare din zona industrială în zona mixta de locuire, birouri și amenajări urbane.

Pentru a realiza transformarea în zona Maanhaven, municipalitatea din Haga a dezvoltat o **asociere** cu proprietarii de teren și cu dezvoltatorii imobiliari din zona. Municipalitatea are doua roluri in asociere:

- a. Partener privat prin faptul ca este proprietar pe doua dintre parcele.
- b. Partener public, facilitând procesul de participare.

Împreună, partenerii au dezvoltat o viziune pentru dezvoltarea parcelelor din zona pe care o vor supune consultării publice. Propunerile publicului vor fi integrate în viziune și vor forma **pașaportul zonei**. Acest "pașaport" va fi ulterior trimis către aprobare în consiliul local si va avea statut de regulament pentru dezvoltarea parcelelor. Procesul va fi urmărit în continuare de către o echipa de specialiști (Q-team) selectată de primărie.

De ce un pașaport al zonei?

Pașaportul de zonă este un concept nou din planul zonal Binckhorst. Într-un pașaport de zonă, proprietarii de terenuri lucrează împreună pentru a elabora un plan pentru o zonă. Avantajul de a lucra cu un pașaport de zonă este că, în cazul proprietății fragmentate a terenurilor, există posibilitatea de a se concentra cu partenerii pe o dezvoltare mai integrată a întregii zone în loc de dezvoltări separate pe parcelă. Acest lucru ne permite să încheiem acorduri despre, de exemplu, un schimb de terenuri, astfel încât anumite funcțiuni, cum ar fi o școală sau un spațiu verde, să fie situate în zona cea mai potrivită.

Sursa: <https://gebiedmaanweg.denhaag.nl/>
Imagini: PosadMaxwan, 2020.



Spațiul public

Principii de tratare parter de bloc



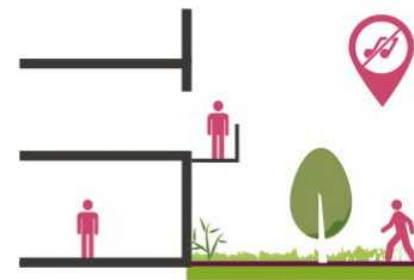
Parter comercial

- Continuitatea pavajului între trotuar și accesul în spațiul comercial.
- Evitarea soluțiilor exagerate pentru a se conforma reglementarilor (de exemplu rampele impracticabile pentru persoane în scaun cu rotile); căutarea unei soluții optime în acord cu primăria și comercianții vecini.
- Închiderea tuturor spațiilor comerciale în intervalul orar 22:00-06:00.
- Bariera fonica și vizuala între parterul comercial și apartamentele de mai sus. Aceasta poate fi construită pentru întreg șirul de spații comerciale, oferind un cadru vizual unitar pe care se pot afișa firmele acestora; structura aceasta poate masca și aparatele de aer condiționat.
- Semnalizări pe trotuar de exemplu "Păstrați liniștea în intervalul 22:00-06:00. Va mulțumim!" și controlarea aplicării acestei reguli de către autorități.
- În total 1.800 m de parter comercial în zona de studiu.



Parter locuit lângă strada

- Spațiu verde cu vegetație mixta pentru a servi ca bariera fizica, fonica și de praf.
- Spațiul verde poate fi dat în îngrijirea locuitorilor din bloc.
- Evitarea băncilor pe trotuar pentru a reduce deranjul locuitorilor de bloc
- Semnalizări pe trotuar de exemplu "Păstrați liniștea în intervalul 22:00-07:00. Va mulțumim!" și controlarea aplicării acestei reguli de către autorități.



Parter locuit lângă spațiu verde

- Spațiu verde continuu cu senzația de spațialitate. De evitat gardurile și vegetația de înălțime medie care pot fi o bariera vizuala.
- Spațiul verde poate fi dat în îngrijirea locuitorilor din bloc, inclusiv pentru agricultura urbana.
- Păstrarea liniștii în intervalul orar 22:00-07:00, menționarea acestui fapt lângă locurile de joacă, bănci și mese.
- Unde configurația spațială o permite, accesul în spațiul verde poate fi limitat locatarilor în anumite intervale orare.

Reabilitare parter comercial

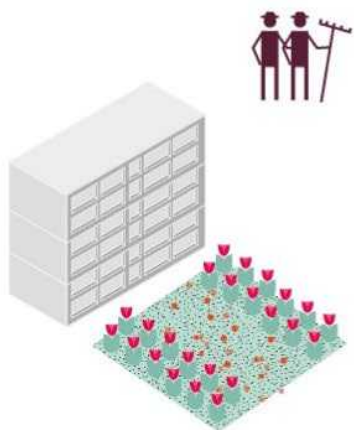
Zona comerciala De Lijnbaan din Rotterdam a fost deschisa în 1953 și proiectata de biroul Van den Broek & Bakema. După un declin în anii '80, ansamblul cu peste 800 metri de front comercial a fost reabilitat de către Mei Architects în 2018 și este o zona comerciala pietonala de succes.

Reabilitarea a constat în înlocuirea copertinei și înlăturarea diverselor adăugiri din anii '90. Rezultatul este o imagine unitara și impresia de camera urbana prin utilizarea materialului cald și a traversărilor acoperite care încadrează spațiul pietonal.



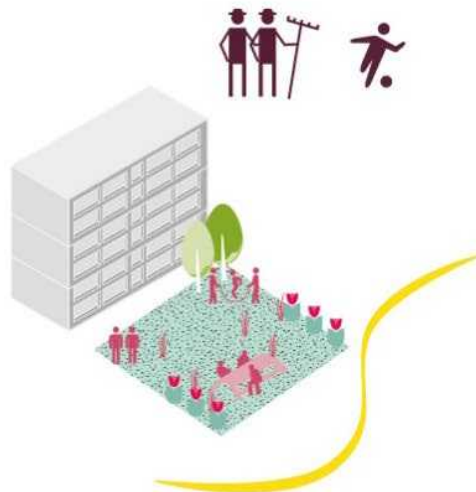
Spațiul verde lângă blocuri

Principii de utilizare



Spațiu verde cultivat

- Grădini întreținute de locatari
- Recomandat în zonele verzi dintre blocuri unde se dorește mai puțin zgomot
- Amintește de tradiția de grădinărit a zonei



Spațiu verde multifuncțional

- Grădini întreținute de locatari, locuri de joacă, bănci și mese, vegetație mixta
- Recomandat în zonele verzi dintre blocuri în apropierea aleilor circulate

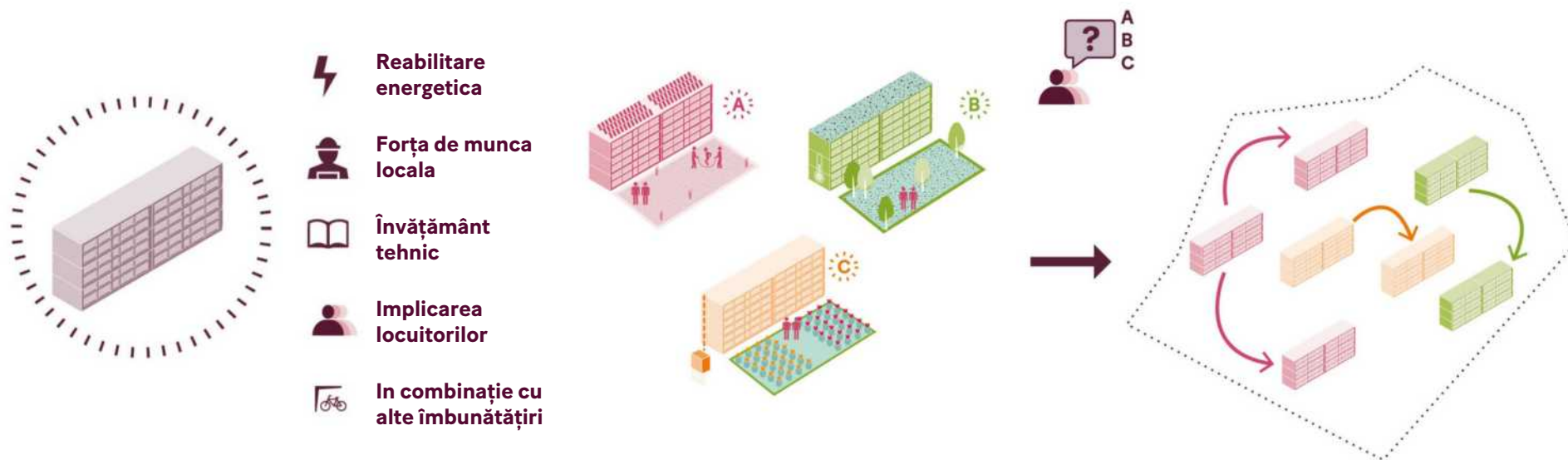


Spațiu verde public

- Spațiu verde amenajat peisagistic de locatari sau de primărie
- Vegetație înaltă și covor de iarbă pentru vizibilitate bună
- Evitarea gardurilor, gardurilor vii, panourilor publicitare în spațiul verde
- Recomandat la arterele principale, unde există spații comerciale la parter

Locuințe colective

Strategii de reabilitare integrate



Reabilitare integrata

- Energie: izolare termica, panouri solare, geotermie
- Implicarea forței de munca locale (electricieni, instalatori) și a învățământului tehnic
- Implicarea activa a locuitorilor și comercianților, inclusiv prin oferirea de beneficii financiare
- Combinat cu renovarea casei scărilor, izolarea acoperișului, amenajare alei, rastel de biciclete, spațiu verde
- Upgrade estetic (proiect existent al primăriei)

Proiecte pilot

- Experimentarea unor tipuri diferite de soluții
- Combinații de soluții alese împreună cu locatarii blocurilor-pilot și cu antreprenorii care executa lucrarea
- Proiectele-pilot vor fi promovate de către primărie, alte asociații de locatari pot face vizite organizate în acestea
- Numirea unui "manager" de cartier sau a unei organizații terțe pentru a purta dialogul cu proprietarii și pentru a construi încredere

Aplicare pe scara larga

- Asociațiile de locatari aleg soluțiile cele mai avantajoase pentru blocul lor (din punct de vedere tehnic, financiar, estetic) și aplica respectiva soluție
- Primăria pune la dispoziție un "buget de bloc/strada" pe care locatarii li pot suplimenta

2.4 Strategie de regenerare

Viziunea propune o schimbare de optica asupra cartierului Rogerius, prin care cele trei tipuri de spații – centrul de cartier, bulevardele și zonele de locuire – sunt diferențiate și puse în valoare. Viziunea este tradusa prin următoarea strategie:

- **Inelul protector:** devierea traficului de tranzit din cartier și bariera verde împotriva poluării.
- **Strategie de parcare în trepte:** P+R cu legătura de tramvai în afara carterului pentru vizitatori, parcări etajate combinate cu funcțiuni urbane în cartier, parcare pe strada amenajata.
- **Profilul complet de bulevard:** creează un ambient plăcut, verde și de calitate, îmbunătățește siguranța și eficiența traficului, oferă spațiu pentru infrastructura de ciclism în combinație cu soluții practice pentru rețele edilitare.
- **Inima cartierului** concentrează comerțul și serviciile zilnice și oferă mai mult spațiu pentru pietoni, bicicliști, spațiu verde și un nod de transport în comun.
- **Coridoarele verzi pentru trafic lent între** școli, grădinițe și stațiile de transport în comun, în combinație cu agricultura urbana, locuri de întâlnire și de joaca, terenuri de sport și bazine de retenție pentru apa pluviala.
- **Noii spații verzi:** parcul și coridorul verde de-a lungul vechiului curs de apa, o oaza de liniște lângă Spitalul Municipal.
- **Reabilitarea** integrata a locuințelor colective și a spațiului public adiacent cu implicarea locuitorilor în fiecare etapa și în alegerea soluțiilor.
- **Redezvoltare** cu funcțiune mixta în locații cheie precum intersecția Bd Dacia – Str. Transilvaniei.

Plan strategic de regenerare

Coridor verde pentru trafic lent
între școli și punctele de atracție
din cartier, cu prelungire spre
malul Crișului Repede și spre
zona dealurilor

Inel protector
Devierea traficului de tranzit din
cartier și barieră verde împotriva
poluării

Strategie de parcare în trepte:
vizitatori la margine, locuitorii în
parcări etajate și pe strada

Reabilitare integrată a
locuințelor colective și a
spațiului public adiacent

Redezvoltare cu
funcțiune mixta

Inima cartierului
eliberată de traficul auto de
tranzit, cu mai mult spațiu pentru
pieton, comerț, servicii, cultura și
nod de transport în comun

Nou spațiu verde
de-a lungul vechiului curs de
apa, o oază de liniște lângă
Spitalul Municipal și pentru
blocurile din jur

Profil complet de bulevard:
siguranță în trafic pentru pietoni,
linie înierbată de tramvai, piste de
biciclete separate și canale tehnice
vizitabile

**Legături cu restul
orașului**
Tramvai mai rapid,
piste de biciclete și
coridoare verzi spre
centrul orașului

Proiecte de regenerare

Pentru realizarea viziunii este propus un instrumentar de **31 proiecte** în centrul de cartier Rogerius, categoriale în cele trei principii traduse în programe de regenerare:

1. Spațiul verde variat.
2. Mobilitate pentru toate vârstele.
3. Cartierul complet.

Pe lângă proiectele din zona de studiu, regenerarea cartierului Rogerius presupune o serie de **proiecte conexe** la nivel municipal și de zona metropolitană. Acestea condiționează, înlesnesc și îmbogățesc strategia prin a lega cartierul de restul orașului și de regiune.

ETAPIZARE ȘI FINANȚARE

În etapizarea propusă se deosebesc proiectele care pot fi efectuate în termen scurt de cele care au nevoie de o pregătire mai îndelungată sau sunt condiționate de alte investiții. Proiectele mai ample cum sunt reabilitările de bloc la scara întregului cartier sunt împărțite în faze și etapizări anuale.

Nu în ultimul rând se ține cont atât de perioadele bugetare ale autorității locale și ale fondurilor europene. Pentru perioada 2021-2027 sunt prevăzute finanțări pentru Planul de Mobilitate Urbana și pentru spații verzi care ar putea fi utilizate în vederea regenerării urbane.

RECOMANDĂRI

De la proiecte sectoriale către o abordare integrală

O dificultate în modul de finanțare actual al investițiilor publice este corelarea investițiilor de tipuri diferite care au surse de finanțare diferite. De asemenea, proiectele de reabilitare actuale ale rețelelor edilitare prevăd refacerea acestora și a carosabilului la situația inițială. Astfel, proiecte cum sunt piste de biciclete, reabilitarea rețelei de termoficare sau mutarea cablurilor de telecomunicații în subteran nu pot fi corelate în cel mai eficient mod posibil.

Recomandarea la adresa Primăriei Municipiului Oradea este găsirea unor modalități de a corela și combina aceste investiții într-o abordare integrată. Reducerea costurilor pentru autoritatea locală și a duratei deranjului cauzat de lucrări

Digitalizarea și baza de date GIS unică

Inventarizarea și cartografierea tuturor rețelelor edilitare supra- și subterane într-o bază de date geo informațională (GIS) unică este o temă tot mai des întâlnită în orașele contemporane. O astfel de abordare poate duce la o mai bună corelare între societățile primăriei dar și la prevenirea incidentelor precum întreruperea neprevăzută a rețelelor edilitare subterane în timpul diverselor lucrări.

Proiecte de regenerare

Legendă

-  Bariera verde
-  Coridor verde
-  Potențial curs de apa istoric
-  Grădină de cartier
-  Spațiu verde adiacent blocurilor
-  Aliniament verde
-  Loc de joaca
-  Școală
-  Grădinița
-  Clădire cu funcțiune publica
-  Front comercial
-  Dezvoltare cu funcțiune mixta
-  Arteră rutieră
-  Linie de tramvai
-  Stație tramvai / autobuz
-  Stand taxi
-  Pista biciclete
-  Traseu pietonal
-  Zona pietonala
-  Strada cu trafic mixt



Spațiul verde variat

1. Parc de cartier lângă Spitalul Municipal
2. Coridor verde și traseu trafic lent
3. Grădini comunitare
4. Bazin de retenție ape pluviale cu amenajare peisagistica
5. Parc Călugăreni/Sulfinei
6. Completare și înlocuire vegetație bulevarde
7. Completare și înlocuire vegetație străzi rezidențiale *

Mobilitate pentru toate vârstele

8. Modificare profil stradal str. Transilvaniei, str. Corneliu Coposu
9. Fluidizare circulație tramvai str. Transilvaniei
10. Modernizare stație de tramvai Piața Rogerius (vezi p.79-80)
11. Pista de biciclete inclusiv canal tehnic vizitabil
12. Zona cu trafic mixt, prioritate pietoni
13. Scururi de cartier
14. 'Scurul scolii' inclusiv parcare velo
15. Creștere capacitate parcare existenta
16. Parcare supraetajata
17. Reamenajare străzi rezidențiale *

Cartierul complet

18. Mutare spații comerciale nepotrivite
19. Redezvoltare cu funcțiune mixta
20. Front comercial continuu și trotuar înălțat str. Coposu
21. Situire potențiala centru socio-cultural
22. Reabilitare integrala blocuri de locuire *
23. Loc de joaca
24. Teren de sport public

* Măsurile 7, 17 și 22 sunt valabile pentru întregul cartier.

Proiecte conexe



Legendă

	Parc		Drum		P+R
	Malul Crișului		Cale ferată și Gara Oradea		Zona spații comerciale și alte funcțiuni cu suprafața mare
	Bariera / aliniament verde de-a lungul arterelor rutiere și a CF		Linie de tramvai		
	Coridor verde		Pista biciclete		
	Potențial curs de apă istoric		Traseu pietonal		
			Zona pietonală comercială		

Măsuri conexe centrului de cartier Rogerius

- Trasee turistice în/spre zona dealurilor
- Parc regional Crișul Repede
- Legătura verde urbană Str. Lacul Roșu – Str. Iza – Str. Sf. Apostol Andrei
- Bariera verde de-a lungul CF
- Fluidizare înel rutier de cartier
- Nod de transport complex: P+R și mutare bucla tramvai la 'Zaharul'
- Fluidizarea circulației tramvaiului spre centru/gara
- Reducerea efectului de bariera Bd Dacia prin treceri pietonale îmbunătățite și noi.
- Piste de biciclete către:
 - Centru, de-a lungul Str. Sfântul Apostol Andrei
 - Iosia, de-a lungul Str. Hortensiei – Str. Fagului – Pod Carol I
 - Gara și zona dealurilor, de-a lungul Str. Lacul Roșu
- Consolidare funcțiuni mari la vest de podul CF
- Reducerea poluării din trafic și industrie în Zona industrială Vest
- Realizarea drumului expres de legătura cu A3
- Eliminarea încălzirii cu lemne în cartierele învecinate
- Continuarea programului de mutare a fermelor porcine Palota
- Realizare locuințe sociale (ANL)
- Proiect strategic nod inter modal Gara Oradea

Etapizare

PROIECT DE REGENERARE

SPATIU VERDE

MOBILITATE

CARTIER COMPLET

MASURI CONEXE ROGERIUS

pana in 2024

2024-2028

2028-2032

dupa 2032

2. Coridor verde si traseu trafic lent
3. Gradini comunitare
4. Bazin de retentie ape pluviale cu amenajare peisagistica
5. Parc Calugareni/Sulfinel
6. Completare si inlocuire vegetatie bulevarde

1. Parc de cartier langa Spitalul Municipal
7. Completare si inlocuire vegetatie strazi rezidentiale

9. Fluidizare circulatie tramvai Str. Transilvaniei
10. Modernizare statie de tramvai piata Rogerius
11. Pista de biciclete inclusiv canal tehnic vizitabil
14. Scurul scolii: Liceul L. Blaga, Scoala nr.16
H. Reducerea efectului de bariera Bd Dacia
- Amenajare treceri pietonale
17. Reamenajare strazi rezidentiale: trafic mixt, parcare, vegetatie - faza I

8. Modificare profil stradal Str. Transilvaniei, Str. Coposu
12. Zona cu trafic mixt, prioritate pietoni
13. Scururi de cartier
H. Reducerea efectului de bariera Bd Dacia
- Inlocuire tunel pietonal (statie tramvai) cu trecere la nivel
- Reamenajare intersectii Dacia-Transilvaniei, Dacia-Carpati
16. Structuri de parcare
17. Reamenajare strazi rezidentiale: trafic mixt, parcare, vegetatie - faza II

15. Crestere capacitate parcare spitalul Municipal

Amenajare Piata Magnoliei (proiect in curs)
25. Mutare spatii comerciale la vest de podul CF
27. Front comercial continuu si trotuar inaltat Str. Coposu
28. Centru socio-cultural pentru tineret in sediu temporar
29. Reabilitare blocuri de locuire faza I
- Termoizolare
- Reparatie scari,
- Parcare de biciclete securizata
30. Locuri de joaca
31. Terenuri de sport langa curtile scolilor

26. Redezvoltare cu functiune mixta Dacia/Transilvaniei
28. Centru socio-cultural pentru tineret in sediu permanent
29. Reabilitare blocuri de locuire faza I - continuare

29. Reabilitare blocuri de locuire faza II
- Fotovoltaice si pompe de incalzire/racire
- Lift exterior unde este posibil
- Colectare subterana deseuri

29. Reabilitare blocuri de locuire faza II - continuare

C. Legatura verde urbana Str.Lacul Rosu - Str. Iza - Str. Sf. Apostol Andrei
E. Fluidizare inel de cartier: Bd Stefan cel Mare
G. Fluidizarea circulatiei tramvaiului spre centru/gara si cresterea frecventei
J. Consolidare functiuni mari la vest de podul CF
K. Intelegeri pentru reducerea in continuare a poluarii din trafic si industrie din Zona Industriala
L. Realizarea drumului expres de legatura cu A3
M. Eliminarea incalzirii cu lemne in cartiere
N. Program de mutare a fermelor porcine Palota

B. Parc regional Crisul Repede
D. Bariera verde de-a lungul CF
E. Fluidizare inel de cartier: Strada Podului
F. Nod de transport complex Zaharul
Prelungire linie tramvai permanenta
Parcare la distanta
O. Realizare locuinte sociale
P. Proiect strategic nod intermodal Gara Oradea

A. Trasee turistice in/spre zona dealurilor
B. Parc regional Crisul Repede - continuare

D. Bariera verde de-a lungul CF
E. Fluidizare inel de cartier: Strada Podului

3

**Detaliiere
inima cartierului**

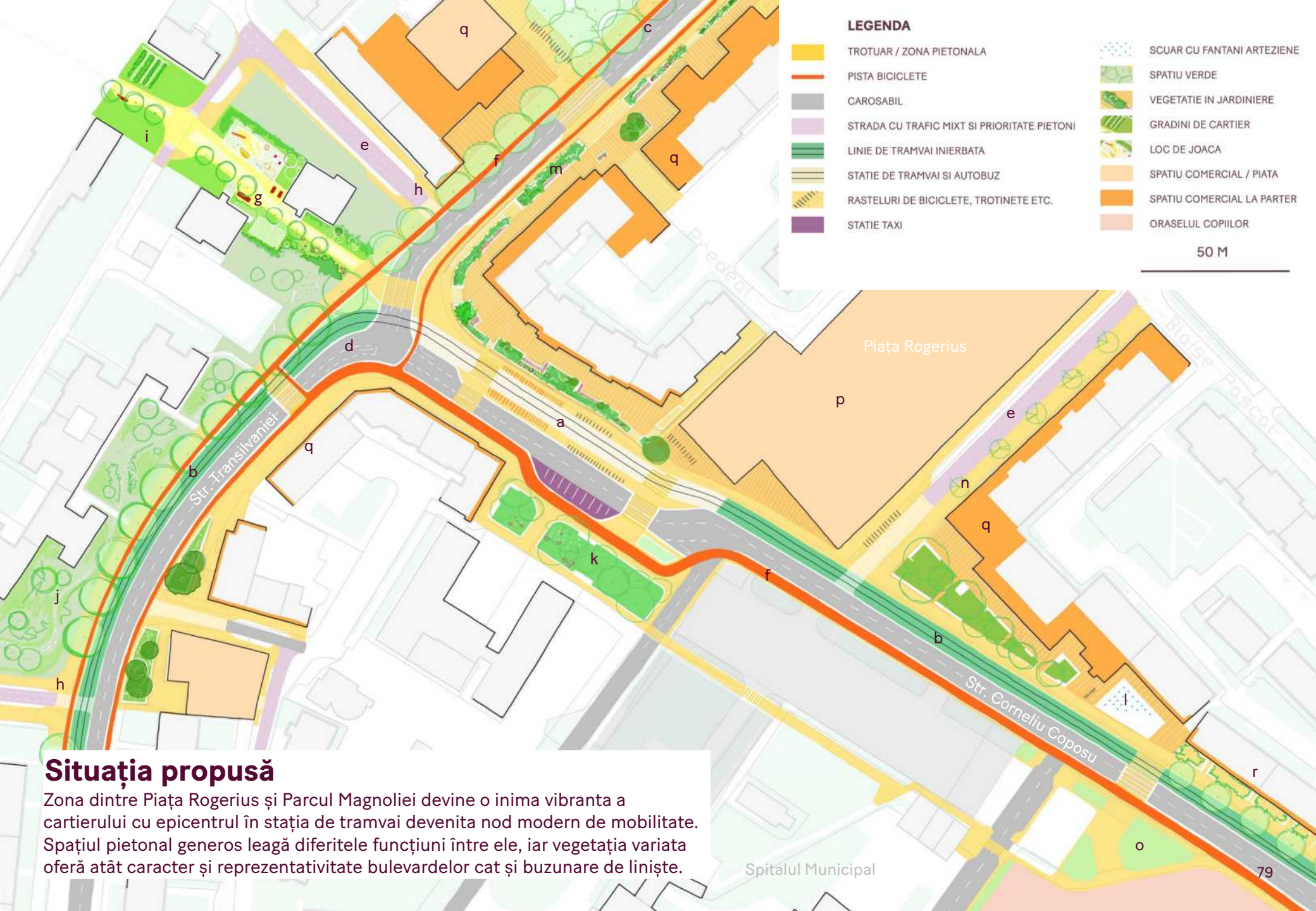
3.1 Centrul de cartier



Centrul de cartier: intersecția Str. Corneliu Coposu - Str. Transilvaniei

Situația actuală:

- Străzile din zona sunt utilizate ca parcare pentru utilizatorii pieței, în timp ce noua parcare etajată este utilizată la jumătate din capacitate
- Străzile adiacente pieței Rogerius sunt pline de viață, dar calitatea spațiului public este slabă
- Relația spațiului public cu Orașul Copiilor și coridorul verde Lacul Roșu-Izei nu este vizibilă
- Frontul comercial de pe str. Coposu are o calitate estetică slabă și trotuarul este fragmentat de accesul individual în spațiile comerciale
- Traficul auto ce tranzitează zona este în conflict cu traficul pietonal și transportul în comun
- Cele două spitale necesită spațiu dedicat pentru accesul specific (ambulante, deșeuri medicale), dar și un spațiu reprezentativ de acces public
- Trotuare înguste sau inexistente în multe locuri din zona
- Linia de tramvai pe carosabil reduce viteza tramvaiului în trafic și produce zgomot suplimentar
- Relația cu zona de locuire și traseele pietonale se face prin intersecții neprietenoase pentru pietoni



LEGENDA

- | | | | |
|--|---|--|----------------------------|
| | TROTUAR / ZONA PIETONALA | | SCUAR CU FANTANI ARTEZIENE |
| | PISTA BICICLETE | | SPATIU VERDE |
| | CAROSABIL | | VEGETATIE IN JARDINIERE |
| | STRADA CU TRAFIC MIXT SI PRIORITATE PIETONI | | GRADINI DE CARTIER |
| | LINIE DE TRAMVAI INIERBATA | | LOC DE JOACA |
| | STATIE DE TRAMVAI SI AUTOBUZ | | SPATIU COMERCIAL / PIATA |
| | RASTELURI DE BICICLETE, TROTINETE ETC. | | SPATIU COMERCIAL LA PARTER |
| | STATIE TAXI | | ORASELUL COPIILOR |

50 M

Situația propusă

Zona dintre Piața Rogerius și Parcul Magnoliei devine o inimă vibranta a cartierului cu epicentrul în stația de tramvai devenită nod modern de mobilitate. Spațiul pietonal generos leagă diferitele funcțiuni între ele, iar vegetația variată oferă atât caracter și reprezentativitate bulevardelor cat și buzonare de liniște.

Spitalul Municipal



Transportul în comun: **trasee rapide și un hub central**

- a. Stația de tramvai: se renunța la încrucișarea traficului auto-tramvai din direcția Str. Coposu. Stația este alungită pentru a fi utilizată atât de către tramvaie cât și autobuze. Treceți pietonale sunt la ambele capete și rasteluri de biciclete pe ambele părți. Diferența de nivel pe partea nordică este utilizată pentru a separa traficul pietonal de lângă spațiile comerciale de spațiul pentru așteptarea transportului în comun. Legătura cu stația taxi este directă pentru a facilita soluțiile integrate de mobilitate. Există loc rezervat pentru biciclete și trotinete de închiriat în viitor.
- b. Tramvaiul este separat de restul traficului pe străzile Transilvaniei și Coposu, în afara intersecțiilor și a zonei stației. Tramvaiul are peste tot prioritate și venirea lui este semnalizată vizual și fonic la trecerile pietonale. Aceasta înseamnă mutarea șinelor de tramvai pe strada Transilvaniei din mijlocul profilului către latura vestică (vezi p. 85).
- c. Autobuzul circula și oprește pe banda de circulație în dreptul Parcului Magnoliei.



Traficul auto: **trafic de destinație eficientizat**

- d. Traficul auto este redus la cel de destinație. Tranzitarea zonei cu automobilul rămâne posibilă, dar celelalte moduri de transport au prioritate. Traficul auto este mai eficient și rapid pe inelul de cartier (actuala centura Oradea). Pentru a preveni ambuteiajele, benzi separate pentru stânga/dreapta rămân în intersecția Transilvaniei/Coposu.
- e. Cu excepția acceselor la cele două spitale, toate străzile secundare devin străzi de trafic mixt auto+bicicleta cu viteză maximă de 30 km/h.



Traficul lent: **spațiu generos pentru pieton și biciclist**

- f. Pistele de biciclete sunt separate pe Str. Transilvaniei (ambele părți, sens unic sau dublu în funcție de spațiul disponibil) și Str. Corneliu Coposu (latura sudică, două sensuri). În rest bicicletele circula pe străzile secundare de trafic mixt alături de autoturisme.
- g. Aleile pietonale fac legătura cu zonele școlilor și grădinițelor. De-a lungul aleilor se găsesc diferite funcțiuni: locuri de joacă, bănci și mese, grădini urbane etc. În intersecțiile cu străzi secundare de trafic mixt, pietonii de pe alee au prioritate. Bicicletele sunt permise pe alee cu viteză redusă și atenție sporită.
- h. La intersecțiile între arterele principale și secundare, pietonii și bicicliștii de pe pista de biciclete au prioritate. În cazul în care este prezentă și linia de tramvai, aceasta este semnalizată luminos și fonic.



Spațiile verzi: **vegetația leagă și definește spațiile urbane**

- i. Spațiile verzi de-a lungul aleilor pietonale sunt variate ca tip de vegetație și funcțiune: arbori de înălțime medie, grădini întreținute de locuitori.
- j. Spațiul verde de lângă blocuri de-a lungul arterelor principale va fi degajat de vegetația medie pentru a crea vizibilitate. O alee șerpuită, acoperită cu pietriș prin spațiul verde oferă o alternativă trotuarului intens circulat.
- k. Covor verde amenajare peisagistic la intrarea în spitale.
- l. Spațiu verde cu ochiuri de apă în zona de parter comercial.
- m. Vegetație perena în jardinieră, folosind diferența de nivel între carosabil și trotuarul adiacent spațiilor comerciale.
- n. Arbori în străzile înguste cu caracter de trafic mixt.
- o. Caracter verde la intrarea în Orașelul Copiilor și semnalizarea coridorului verde Lacul Roșu-Izei-Crișul Repede.



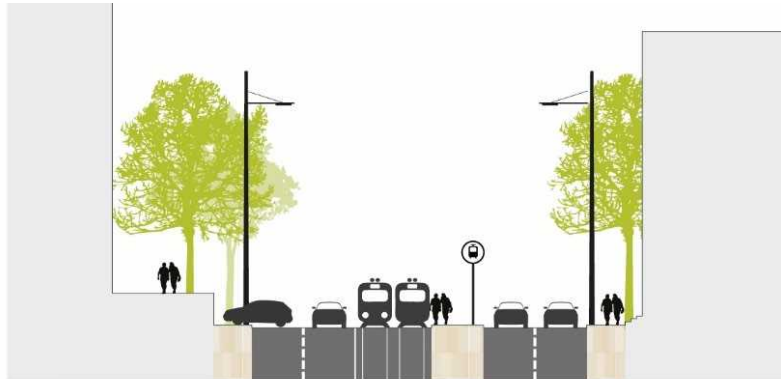
Spațiile comerciale și sociale: **calitate urbana și varietate**

- p. Piața Rogerius este spațiul comercial dominant al cartierului. Accesele și străzile laterale sunt îmbunătățite și acoperișul verde este folosit mai bine.
- q. spațiile comerciale în spații dedicate (plinte de bloc – fostul magazin Tineretului - și noul centru comercial în locul fostului cinematograf) vor beneficia de un tratament special al trotuarului de acces. Vor fi rezervate locuri pentru eventuale terase sau expuneri de produse în exterior. Se va pune accent pe ocuparea permanentă a acestor spații. Primăria poate prelua direct sau prin asociații un asemenea spațiu pentru funcțiunile socio-culturale ce lipsesc în cartier: biblioteca, spațiu de eveniment, club de tineret și/sau seniori, creșă, program after-school etc.
- r. Pentru spațiile comerciale la parterul de bloc, primăria poate amenaja o structură de acoperire continuă care să înlocuiască diferitele copertine. Aceasta asigură bariera vizuală și fonica spre locuințe, maschează aparatele de AC, este loc de afișare a firmei și asigură o fațadă unitară. De asemenea, primăria poate prelua inițiativa prin a crea un trotuar înălțat unitar, la nivelul acceselor în spațiile comerciale. Astfel, trotuarul primește o lățime mai confortabilă. Se creează în același timp o separare pe înălțime față de linia de tramvai, oferind siguranța sporită.

3.2 Profiluri stradale adaptate

Strada Corneliu Coposu – stația de tramvai

Situație actuală



Situație propusă



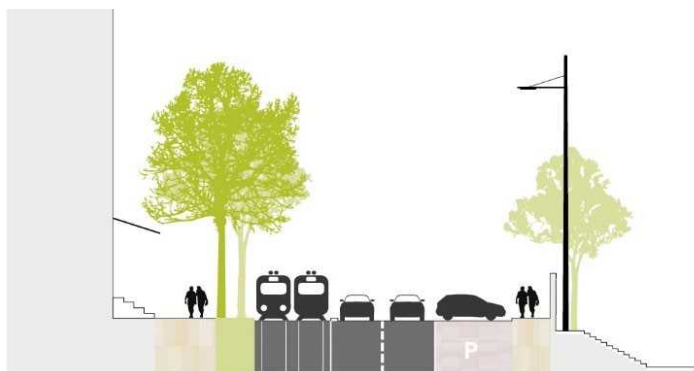
- Stația de tramvai și autobuz separata de traficul auto
- Pista de biciclete pe latura opusa
- Traficul pietonal principal rămâne pe trotuarul înălțat

Statie tramvai
Glattalbahn,
BURRI, Elvetia

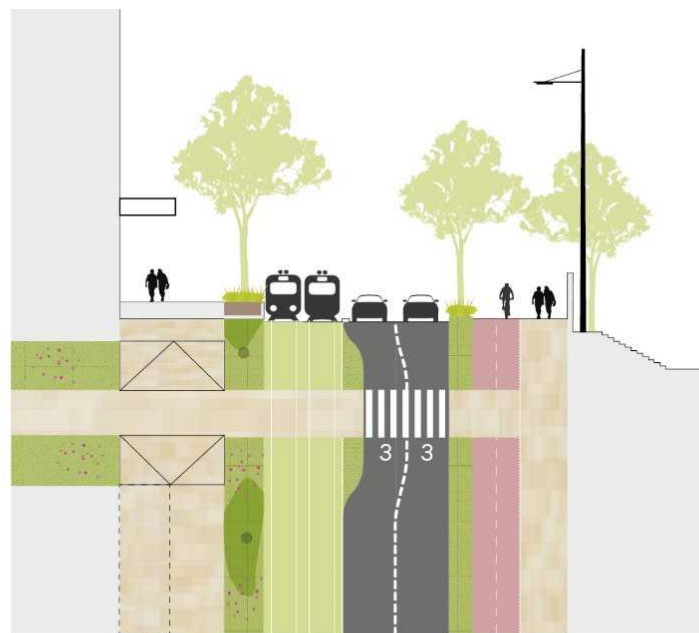


Strada Corneliu Coposu – în dreptul străzii Barsei / Orașelul copiilor

Situație actuală



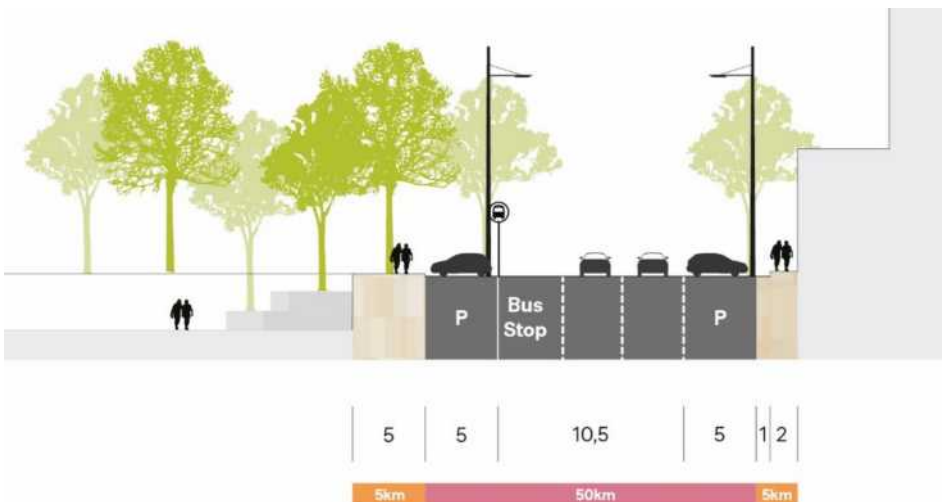
Situație propusă



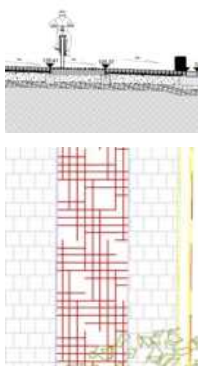
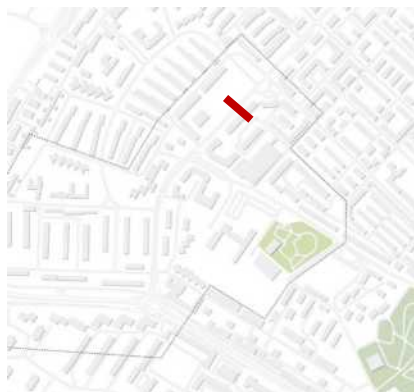
- Trotuar înălțat pentru a facilita accesul la nivel în spațiile comerciale de la parterul de bloc
- Vegetația separa trotuarul de linia de tramvai
- Pista de biciclete pe latura opusă
- Frontul comercial va fi regularizat pe lângă trotuarul înălțat la cota acceselor prin copertina continuă care va adăposti aparatele de aer condiționat și pe care vor putea fi montate firmele spațiilor comerciale

Strada Transilvaniei – în dreptul Parcului Magnoliei

Situație actuală



Situație propusă



Proiect existent de amenajare în Parcul Magnoliei, detaliu pista de biciclete

- Pista de biciclete de 1,5 m pe ambele laturi*
- Spațiu verde între pista de biciclete și benzile auto*
- Banda de parcare de scurtă durată pe latura comercială
- Trotuar lărgit pe latura comercială

* Presupune modificarea proiectului de reabilitare a Parcului Magnolia.



Strada comerciala cu trafic mixt, Principii de proiectare,
Municipalitatea Amsterdam, 2019
<https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/agenda-amsterdam-autoluw/>

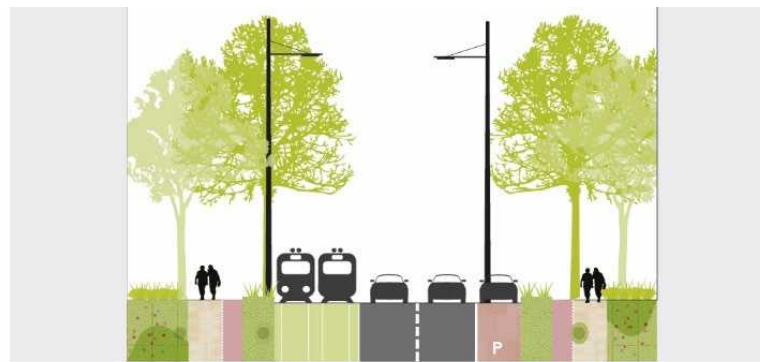
Strada Transilvaniei – între Str. Coposu și Bd. Dacia

Situație actuală



- Linia de tramvai va fi relocalizata de pe mijlocul profilului pe latura vestica a strazii.
- Traficul auto redus la o banda pe sens, separat de tramvai.
- Pista de biciclete de 1,5 m latime și trotuare sunt prezente pe ambele laturi.

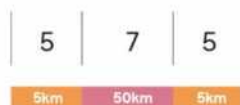
Situație propusă



Exemplu integrare linie de tramvai inierbata, Paris, Franta

Strada Posada

Situație actuală



Situație propusă



- Spațiu lărgit pentru pietoni în intersecții cu vizibilitate sporită
- Carosabilul ridicat la nivelul trotuarului în intersecții
- Înlocuirea vegetației de tip gard viu de lângă strada cu vegetație joasă

Bulevardul Dacia

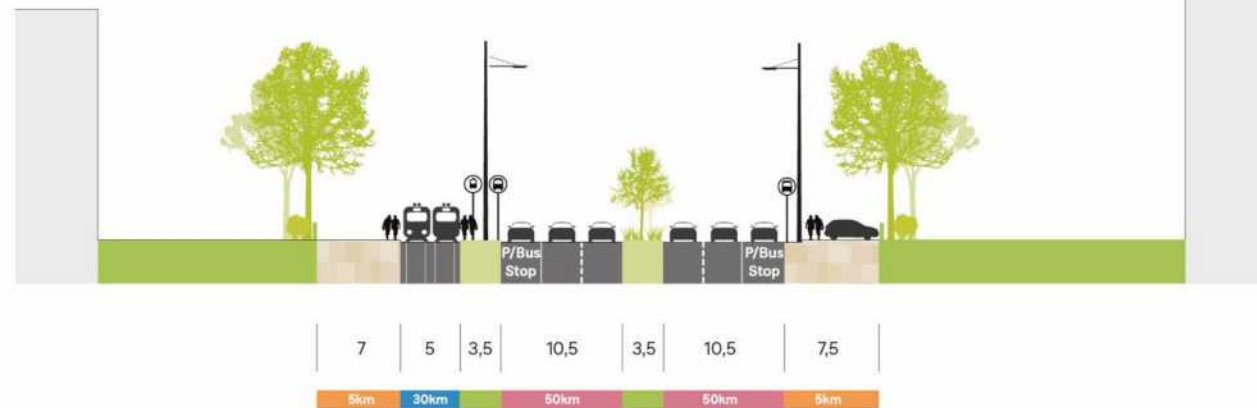


- Trecere pietonala la nivel, cu insule între sensurile de mers.
- Linie de tramvai înierbata, vegetație ca separare între tramvai și trafic lent
- Păstrare drum paralel pe latura sudica cu parcare pentru locatari
- Înlocuirea vegetației de tip gard viu cu vegetație joasa.



Exemplu drum paralel pentru trafic local, Strijp-S, Eindhoven, Taril de Jos

Situație actuală



Situație propusă



3.3 Cărți poștale din viitor

Strada Transilvaniei – Strada Corneliu Coposu

Prioritate pentru tramvai, bicicleta și pietoni în intersecție

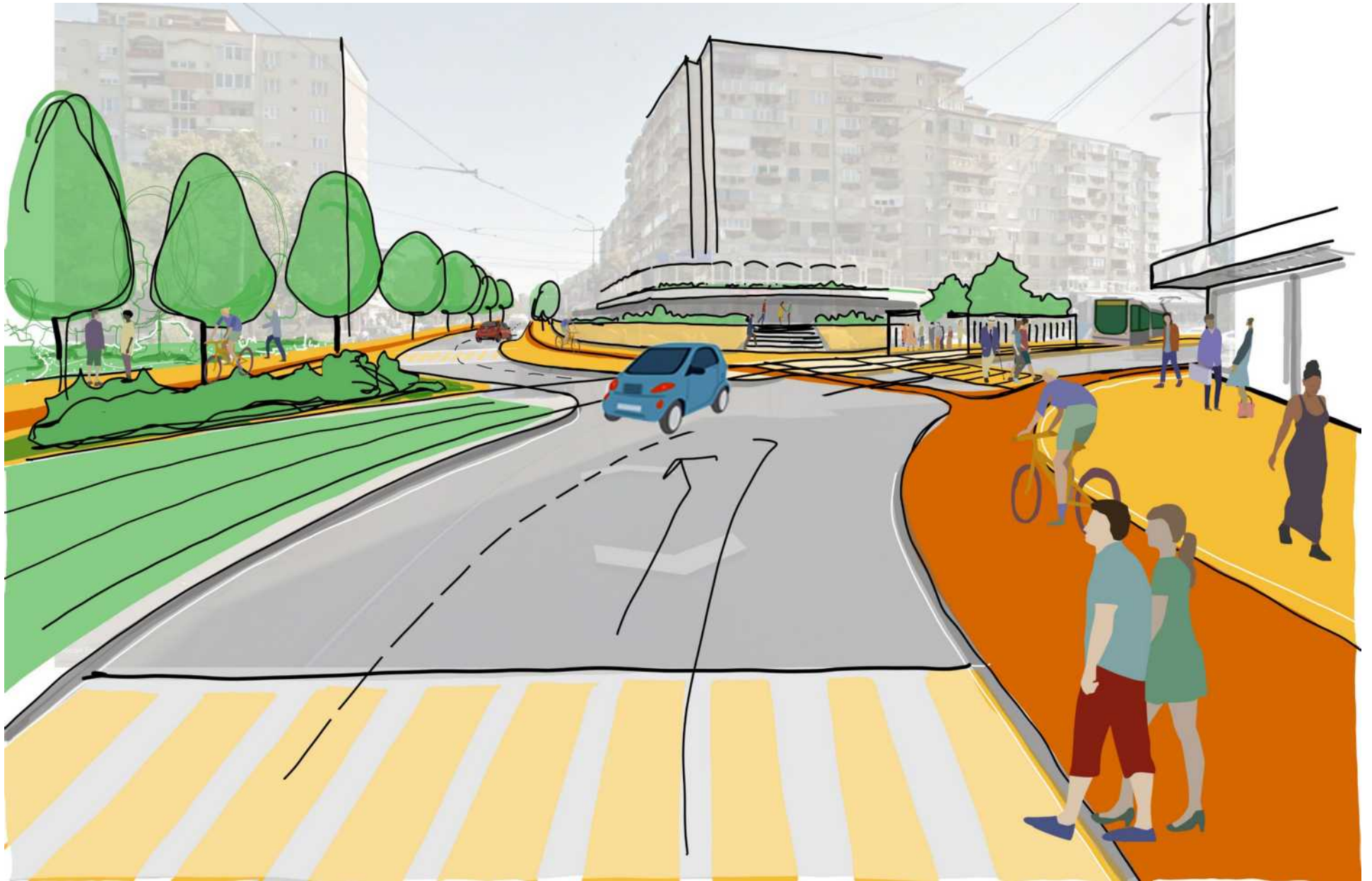


Situație actuală



Localizare pe hartă

Situație propusă pe pagina alăturată

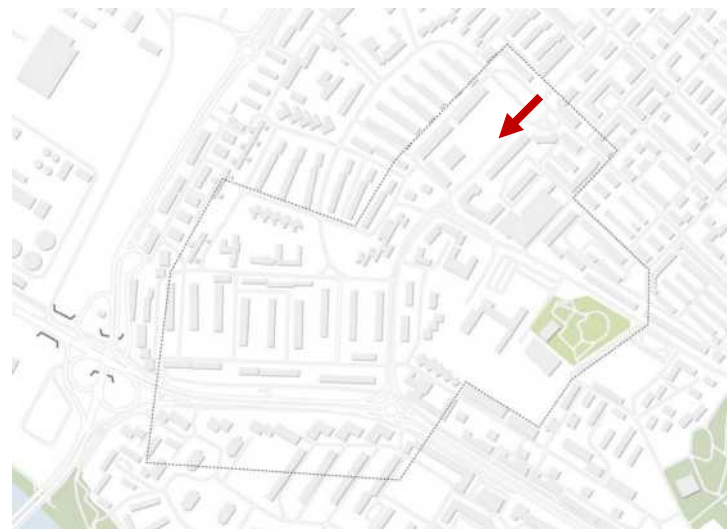


Strada Transilvaniei – Parcul Magnoliei și magazinul Tineretului

Relația între parterul comercial, mobilitate și scuarul urban



Situație actuală



Localizare pe hartă

Situație propusă pe pagina alăturată

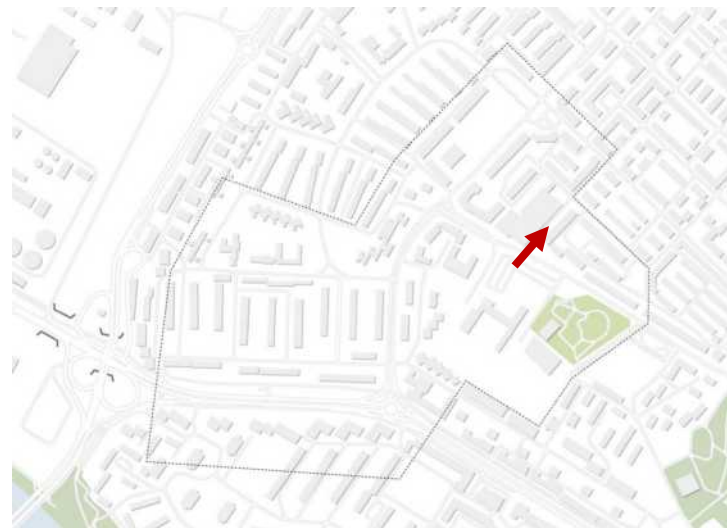


Piața Rogerius – Strada Mihail Sadoveanu

Spațiu pietonal de calitate și activitate comerciala



Situație actuală



Localizare pe hartă

Situație propusă pe pagina alăturată

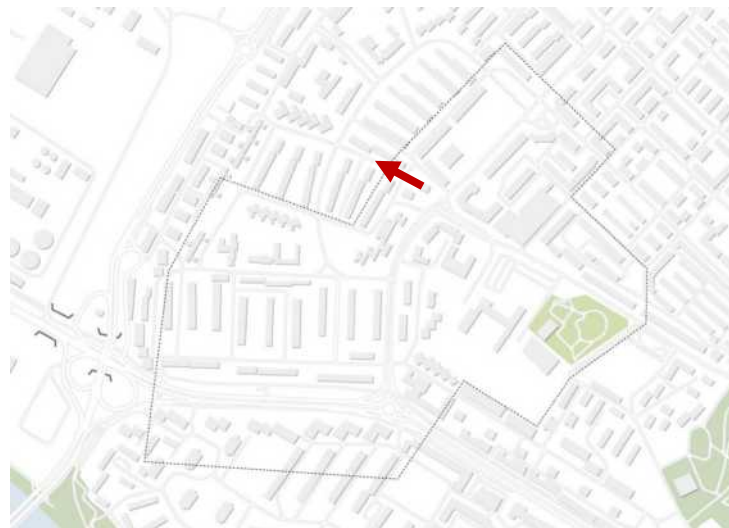


Aleea Rogerius

Coridor verde și de trafic lent



Situație actuală



Localizare pe hartă

Situație propusă pe pagina alăturată

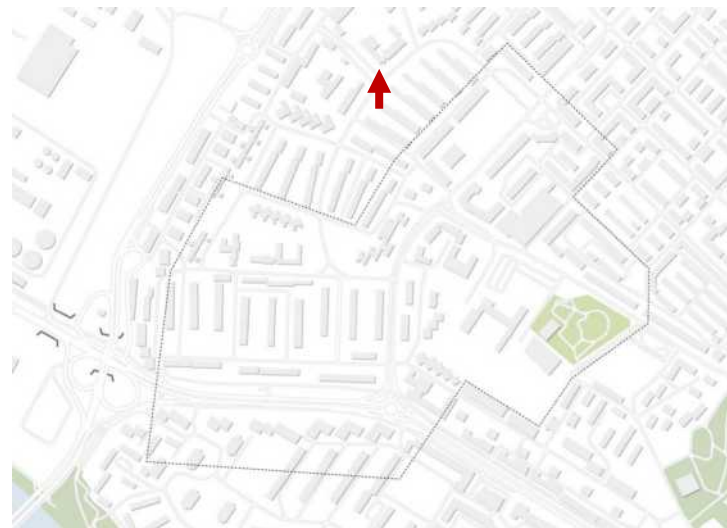


Strada Călugareni – Strada Italiană – școala nr.16

Scuarul scolii: siguranța în trafic, spațiu verde, loc de joacă și de interacțiune sociala



Situație actuală



Localizare pe hartă

Situație propusă pe pagina alăturată



Google

Studiul de regenerare urbană *Centrul cartierului Rogerius, Proiect pilot masterplan cu detalieri pe o zonă cheie* este realizat de către PosadMaxwan la comanda Primăriei Municipiului Oradea.

Primăria Municipiului Oradea:

Mircea Mălan, viceprimar

Instituția arhitectului șef:

Radu Fortiș, arhitect șef

Adriana Lipoveanu, director executiv adjunct

PosadMaxwan:

Han Dijk, Vincent Babeș, Iulia Sirbu,

Gintare Norkunaite, Keval Sakaria

August 2020



PRIMĂRIA ORADEA
INSTITUȚIA ARHITECTULUI ȘEF

Piața Unirii nr. 1
410100 Oradea
România
primarie@oradea.ro

POSAD MAXWAN
strategy x design

Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
Țările de Jos
mail@posadmaxwan.nl



Regenerare urbană Centrul cartierului Rogerius

August 2020

De ce o regenerare bazată pe principii sănătoase în Rogerius?

Un oraș sănătos este un oraș cu locuitori sănătoși. De aceea un proiect de regenerare urbană trebuie să pornească de la schimbări în mediul de viață zilnică a oamenilor ce conduc la o ameliorare a sănătății și a stilului lor de viață. Urbanismul contemporan a dezvoltat principii și instrumente de intervenție și proiectare urbană în acest sens. Aplicând aceste principii asupra zonei centrale a cartierului Rogerius, o serie de oportunități pot fi fructificate pentru a crea un cartier de locuit sănătos.

Prin îmbunătățirea mediului de viață, municipiul poate atinge două obiective: în mod direct, ameliorarea sănătății propriilor locuitori; în mod indirect, crearea și menținerea unei poziții de concurență cu alte orașe comparabile din regiune prin oferirea unui mediu de viață atractiv.

Primăria Municipiului Oradea, prin Instituția Arhitectului Șef, a comandat prezentul studiu pentru a defini o strategie de regenerare în cartierele ante-1990. Proiectul pilot are loc în cartierul cel mai dens locuit și unde efectele vor putea avea cel mai mare impact: Rogerius.



Ce pași trebuie să facă municipiul Oradea pentru a deveni cel mai sănătos oraș din regiune?

Studiul de regenerare urbană în centrul cartierului Rogerius propune Municipiului Oradea un pachet de intervenții și politici publice în acest sens. Măsurile luate pot fi parte dintr-un program mai amplu de regenerare a cartierelor de locuire colectivă din perioada ante-1990. Aceste cartiere, în mod specific Rogerius, sunt și cele unde se întâlnesc cei mai mulți factori care afectează sănătatea publică, cum ar fi poluarea aerului și traficul intens.

La nivel local, nu există încă un program de acest tip și proiectul poate avea puncte comune cu diverse alte ambiții și proiecte în curs ale municipiului: reamenajarea spațiilor publice, construirea de noi facilități publice, îmbunătățirea mobilității urbane, mutarea traficului greu în afara zonei urbane sau tranziția spre energie sustenabilă și nepoluantă.

Fondurile europene din perioada 2021-2027 sunt o oportunitate pentru a pune în practică regenerarea urbană în Oradea.



Care sunt implicațiile?

Aplicarea principiilor are implicații în următoarele domenii. Acestea sunt întâlnite în majoritatea orașelor contemporane, precum și în Oradea.

- **Spațiul verde** ca spațiu de relaxare, joacă, întâlnire; reducerea fenomenului de insule de căldură, mai ales pentru copii și vârstnici, are o relație directă cu amenajarea urbană.
- **Reglementări urbane:** diminuarea poluării prin reglementare, dar și prin măsuri spațiale.
- **Mobilitate:** efecte atât asupra reducerii sedentarismului cât și pentru combaterea poluării în mediul urban; accent pe mersul pe jos, bicicletă, transport în comun; un nivel ridicat de siguranță în trafic duce la o autonomie mai mare de mișcare a grupurilor cheie, mai ales a copiilor și vârstnicilor.
- **Protecția mediului:** calitatea aerului, a apei potabile și de înot etc. prin stabilirea și implementarea de limite clare.
- **Economie:** prestația economică a orașului se bazează pe o forță de muncă sănătoasă. Vitalitatea economică a carterului trebuie încurajată și trebuie oferit spațiu pentru dezvoltare unde este posibil.
- **Incluziunea socială și participarea** prin implicarea tuturor grupurilor: tineri și bătrâni, părinți, salariați, pensionari, antreprenori, voluntari, cluburi sportive și asociații de locatari.



Consultarea publică

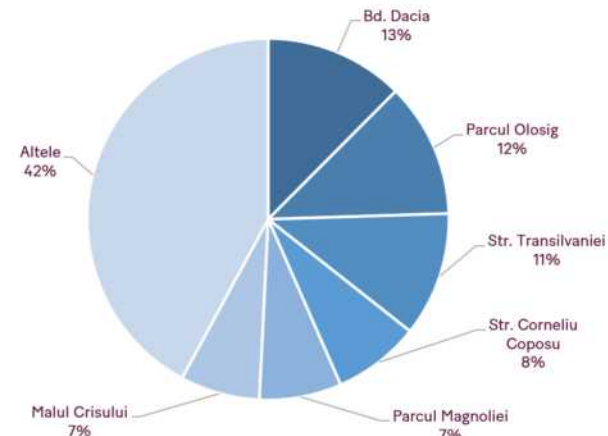
Pentru a avea o imagine completă asupra problemelor cartierului Rogerius și a priorităților, am inițiat un proces de consultare publică. Peste 500 de locuitori au răspuns chestionarului distribuit de către primărie între 2-18 iulie. Datorită măsurilor de prevenție COVID-19 din respectiva perioadă, majoritatea răspunsurilor au fost prin mediul online (449 respondenți), dar și prin asociațiile de proprietari (peste 100 respondenți).

Cetățenii au primit următoarele trei întrebări:

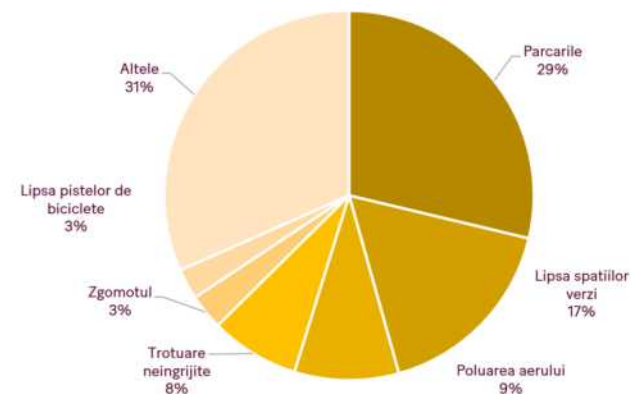
1. Care este locul sau strada ta preferată din cartierul Rogerius? Spune-ne de ce!
2. Care este problema cu care te confrunți des în cartierul Rogerius?
3. Care este lucrul cel mai important pe care ți l-ai dori realizat sau schimbat în cartierul Rogerius?

O statistică a răspunsurilor cetățenilor arată ca cele mai importante teme în cartier sunt spațiul verde, disponibilitatea parcarilor dar și spațiul publicat ocupat de parcare. Aceste teme sunt urmate de infrastructura pentru cicliști și pietoni, poluarea aerului, zgomotul, locurile de joacă și varietatea spațiilor comerciale și social-culturale.

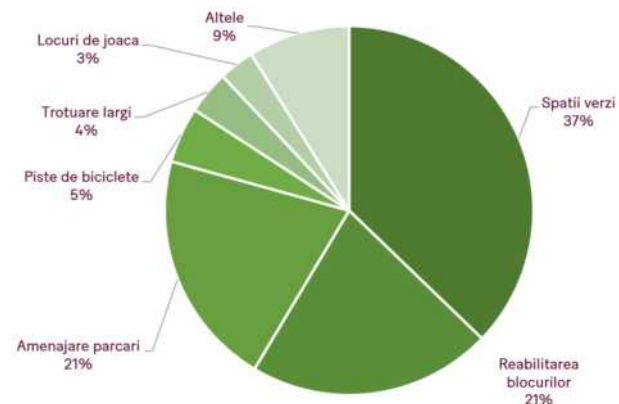
Care este locul sau strada ta preferată din cartierul Rogerius?



Care este problema cu care te confrunți des în cartierul Rogerius?



Care este lucrul cel mai important pe care ți l-ai dori realizat sau schimbat în cartierul Rogerius?



Consultarea publică

Răspunsurile întăresc concluziile analizei în ceea ce privește principalele probleme din Rogerius. În același timp dau o imagine mai clară asupra **necesităților aparent contrare**. De exemplu eliminarea parcărilor de pe trotuar și în același timp adăugarea de parcuri în cartier. Alte exemple sunt alături.

Consultarea a adus în prim-plan și o temă mai puțin cuantificabilă în analiza spațială, și anume **siguranța în spațiul public**, atât socială cât și în trafic. Aceasta este în general o problemă de ordine publică și de aplicare a legilor, dar unde se poate proiectarea spațiului public poate fi un factor pozitiv. De exemplu prin vizibilitatea mai bună în intersecții.

Entuziasmul cetățenilor arătat în legătura cu proiectul de regenerare și consultarea publică a fost surprinzător. Acest elan poate fi folosit de către primărie pentru a populariza proiectul de regenerare și pentru a rezolva probleme la un nivel cât mai apropiat de locuitori. De exemplu prin a implica locuitorii în deciziile luate la nivel de cartier sau stradă.

"Sunt bătrân și abia mai umblu, nu am unde ieși și sta pe o bancă"

Mai multă verdețură și zone pietonale...

...dar spațiul verde existent este neîngrijit.

Colectarea subterană a deșeurilor

Siguranța în zona școlii
Terenuri de sport și fitness

Locuri de joacă curate
Siguranța pe strada și în trafic pentru copii

Piste de biciclete adevărate și sigure

"Reabilitarea blocurilor"

"Poluarea, zgomotul și traficul sunt primele probleme."

Eu ca pieton trebuie să mă strecor pe trotuare de mașini....

... dar în același timp este nevoie de mai multe locuri de parcare.

Tramvaiul vine rar și stația nu este un loc sigur și plăcut.

Trei principii de regenerare pentru Rogerius

După evoluțiile din ultimii 30 de ani, cartierul Rogerius are nevoie de o nouă identitate. Propunerea acestui studiu este de a redefini cartierul Rogerius ca o zonă atrăgătoare a orașului care permite locuitorilor să practice un stil de viață sănătos.

Pentru a îmbunătăți calitatea vieții în cartierul Rogerius am identificat următoarele trei principii de dezvoltare:



1 Spațiul verde variat

Spațiile verzi de diferite mărimi și tipologii sunt legate într-o rețea verde la nivel municipal. Tipologia spațială, tipul de vegetație și de mobilier urban este adaptat scopului spațiului verde: de relaxare, culoar de tranzit pietonal, coridor ecologic, atașat unui loc de joacă sau școli/grădinițe, bariera verde etc. spațiile verzi oferă siguranța, sunt curate și îmbie la petrecerea timpului în aer liber. Îngrijirea activă a spațiului verde de către locuitori contribuie la sentimentul de apartenență la comunitate.



2 Raza de acțiune pentru toate vârstele

Mobilitatea este variată și adaptată categoriilor cele mai sensibile: vârstnicii și copiii. Continuitatea și calitatea rețelei pietonale este esențială pentru funcționalitate și siguranța în trafic.



3 Cartierul complet

Cartierul oferă locuri de muncă, servicii publice și comerț variat pentru nevoile zilnice. Noi dezvoltări aduc varietate în ceea ce era un "cartier dormitor". Activități socio-culturale sunt readuse în cartier și prezintă un mediu de socializare pentru toate vârstele. Spațiul disponibil la vest de centura Oradea este utilizat inteligent pentru a reășeza spațiile comerciale nepotrivite în centrul cartierului. În același timp are loc un program de reabilitare integrată a blocurilor în colaborare cu locuitorii.

Strategie de regenerare

Coridor verde pentru trafic lent
între școli și punctele de atracție din cartier, cu prelungire spre malul Crișului Repede și spre zona dealurilor

Inel protector
Devierea traficului de tranzit din cartier și barieră verde împotriva poluării

Strategie de parcare în trepte: vizitatori la margine, locuitorii în parcări etajate și pe strada

Reabilitare integrată a locuințelor colective și a spațiului public adjacent

Redezvoltare cu funcțiune mixta

Inima cartierului
eliberată de traficul auto de tranzit, cu mai mult spațiu pentru pieton, comerț, servicii, cultura și nod de transport în comun

Nou spațiu verde
de-a lungul vechiului curs de apa, o oaza de liniște lângă Spitalul Municipal și pentru blocurile din jur

Profil complet de bulevard:
siguranță în trafic pentru pietoni, linie înierbată de tramvai, piste de biciclete separate și canale tehnice vizibile

Legendă

-  Bariera verde
-  Coridor verde
-  Potențial curs de apa istoric
-  Grădina de cartier
-  Spațiu verde adjacent blocurilor
-  Aliniament verde
-  Loc de joacă
-  Școală
-  Grădinița
-  Clădire cu funcțiune publică
-  Front comercial
-  Dezvoltare cu funcțiune mixta
-  Arteră rutieră
-  Linie de tramvai
-  Stație tramvai / autobuz
-  Stand taxi
-  Pista biciclete
-  Traseu pietonal
-  Zona pietonală
-  Strada cu trafic mixt

Legături cu restul orașului

Tramvai mai rapid, piste de biciclete și coridoare verzi spre centrul orașului

Etapizare

PROIECT DE REGENERARE

SPATIU VERDE

2. Coridor verde si traseu trafic lent
3. Gradini comunitare
4. Bazin de retentie ape pluviale cu amenajare peisagistica
5. Parc Calugareni/Sulfinel
6. Completare si inlocuire vegetatie bulevarde

MOBILITATE

9. Fluidizare circulatie tramvai Str. Transilvaniei
10. Modernizare statie de tramvai piata Rogerius
11. Pista de biciclete inclusiv canal tehnic vizitabil
14. Scurul scolii: Liceul L. Blaga, Scoala nr.16
- H. Reducerea efectului de bariera Bd Dacia - Amenajare treceri pietonale
17. Reamenajare strazi rezidentiale: trafic mixt, parcare, vegetatie - faza I

CARTIER COMPLET

- Amenajare Piata Magnoliei (proiect in curs)
25. Mutare spatii comerciale la vest de podul CF
27. Front comercial continuu si trotuar inaltat Str. Coposu
28. Centru socio-cultural pentru tineret in sediu temporar
29. Reabilitare blocuri de locuire faza I
 - Termoizolare
 - Reparatie scari,
 - Parcare de biciclete securizata
30. Locuri de joaca
31. Terenuri de sport langa curtile scolilor

MASURI CONEXE ROGERIUS

- C. Legatura verde urbana Str.Lacul Rosu - Str. Iza - Str. Sf. Apostol Andrei
- E. Fluidizare inel de cartier: Bd Stefan cel Mare
- G. Fluidizarea circulatiei tramvaiului spre centru/gara si cresterea frecventei
- J. Consolidare functiuni mari la vest de podul CF
- K. Intelegeri pentru reducerea in continuare a poluarii din trafic si industrie din Zona Industriala
- L. Realizarea drumului expres de legatura cu A3
- M. Eliminarea incalzirii cu lemne in cartiere
- N. Program de mutare a fermelor porcine Palota

pana in 2024

2024-2028

2028-2032

dupa 2032

1. Parc de cartier langa Spitalul Municipal
7. Completare si inlocuire vegetatie strazi rezidentiale

8. Modificare profil stradal Str. Transilvaniei, Str. Coposu
12. Zona cu trafic mixt, prioritate pietoni
13. Scururi de cartier
- H. Reducerea efectului de bariera Bd Dacia
 - Inlocuire tunel pietonal (statie tramvai) cu trecere la nivel
 - Reamenajare intersectii Dacia-Transilvaniei, Dacia-Carpati
16. Structuri de parcare
17. Reamenajare strazi rezidentiale: trafic mixt, parcare, vegetatie - faza II

15. Crestere capacitate parcare spitalul Municipal

29. Reabilitare blocuri de locuire faza II
 - Fotovoltaice si pompe de incalzire/racire
 - Lift exterior unde este posibil
 - Colectare subterana deseuri

29. Reabilitare blocuri de locuire faza II - continuare

- B. Parc regional Crisul Repede
- D. Bariera verde de-a lungul CF
- E. Fluidizare inel de cartier: Strada Podului
- F. Nod de transport complex Zaharul
 - Prelungire linie tramvai permanenta
 - Parcare la distanta
- O. Realizare locuinte sociale
- P. Proiect strategic nod intermodal Gara Oradea

- A. Trasee turistice in/spre zona dealurilor
- B. Parc regional Crisul Repede - continuare

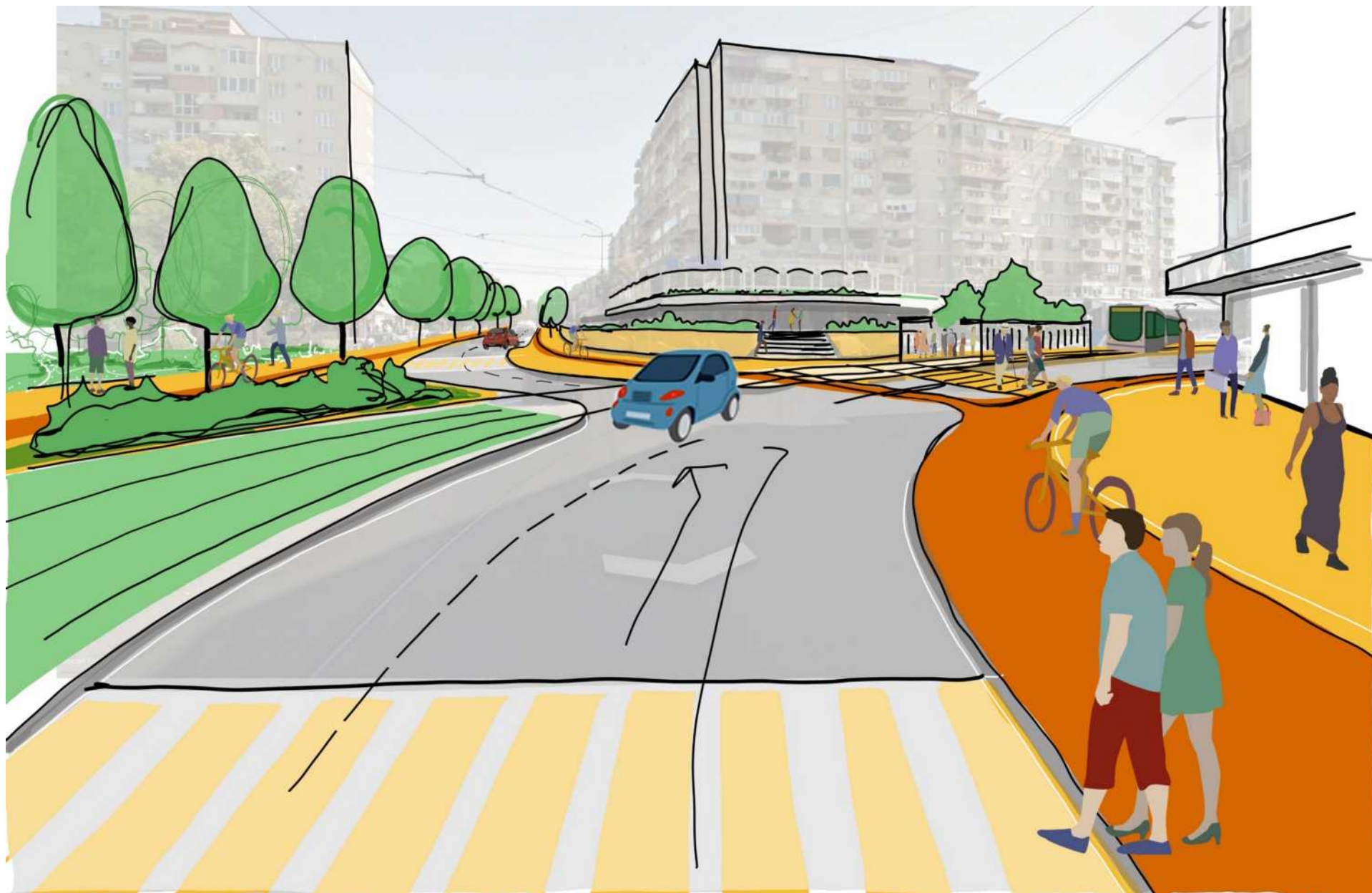
- D. Bariera verde de-a lungul CF
- E. Fluidizare inel de cartier: Strada Podului

Cărți poștale din viitor



Strada Transilvaniei – Parcul Magnoliei și magazinul Tineretului

Relația între parterul comercial, mobilitate și scuarul urban



Strada Transilvaniei – Strada Corneliu Coposu

Prioritate pentru tramvai, bicicleta și pietoni în intersecție



Piața Rogerius – Strada Mihail Sadoveanu
Spațiu pietonal de calitate și activitate comerciala



Aleea Rogerius

Coridor verde și de trafic lent



Strada Călugareni – Strada Italiană – școala nr.16

Scuarul scolii: siguranța în trafic, spațiu verde, loc de joacă și de interacțiune sociala

Studiul de regenerare urbană *Centrul cartierului Rogerius, Proiect pilot masterplan cu detalieri pe o zonă cheie* este realizat de către PosadMaxwan la comanda Primăriei Municipiului Oradea.

Aceasta broșură de promovare a proiectului este o varianta scurtă a raportului final.

August 2020



PRIMĂRIA ORADEA
INSTITUȚIA ARHITECTULUI ȘEF

POSAD MAXWAN
strategy x design

Consultarea publică

Pentru a avea o imagine completă asupra problemelor cartierului Rogerius și a priorităților, am inițiat un proces de consultare publică. Peste 500 de locuitori au răspuns chestionarului distribuit de către primărie între 2-18 iulie. Datorită măsurilor de prevenție COVID-19 din respectiva perioadă, majoritatea răspunsurilor au fost prin mediul online (449 respondenți), dar și prin asociațiile de proprietari (peste 100 respondenți).

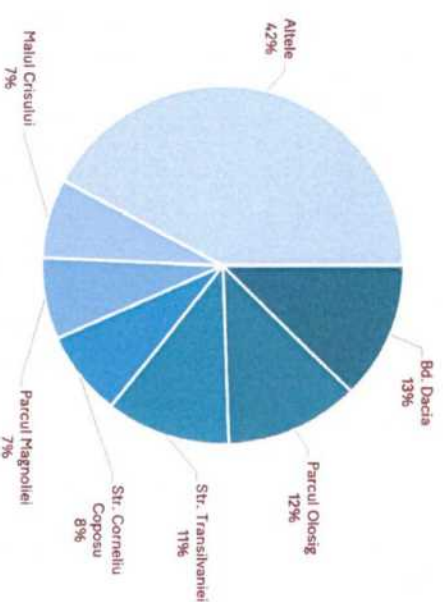
Cetățenii au primit următoarele trei întrebări:

1. Care este locul sau strada ta preferată din cartierul Rogerius? Spune-ne de ce!
2. Care este problema cu care te confrunți des în cartierul Rogerius?
3. Care este lucrul cel mai important pe care ți-l-ai dori realizat sau schimbat în cartierul Rogerius?

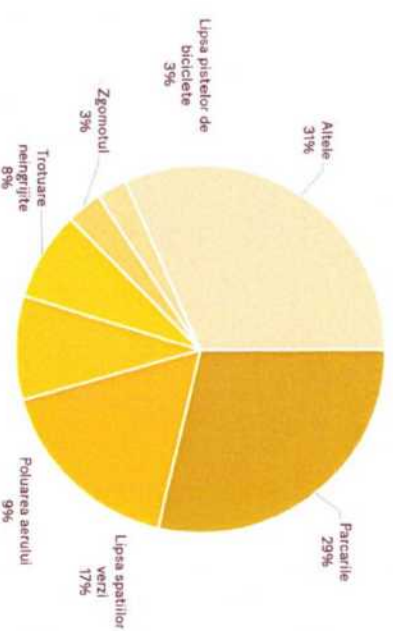
O statistică a răspunsurilor cetățenilor arată ca cele mai importante teme în cartier sunt spațiul verde, disponibilitatea parcarilor dar și spațiul publicat ocupat de parcare. Aceste teme sunt urmate de infrastructura pentru cicliști și pietoni, poluarea aerului, zgomotul, locurile de joacă și varietatea spațiilor comerciale și social-culturale.

ANEXA 4

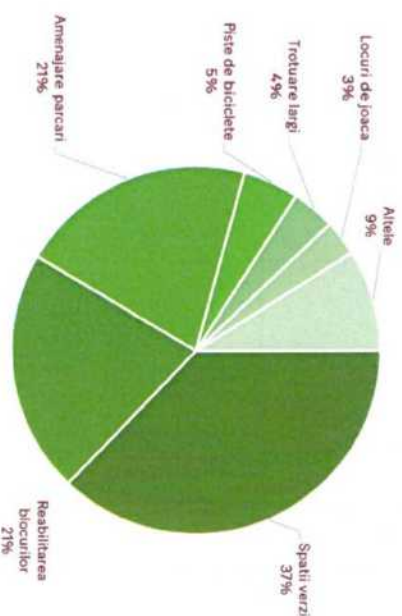
Care este locul sau strada ta preferată din cartierul Rogerius?



Care este problema cu care te confrunți des în cartierul Rogerius?



Care este lucrul cel mai important pe care ți-l-ai dori realizat sau schimbat în cartierul Rogerius?



Consultarea publică

Răspunsurile întăresc concluziile analizei în ceea ce privește principalele probleme din Rogerius. În același timp dau o imagine mai clară asupra **necesităților aparente** **contrare**. De exemplu eliminarea parcarilor de pe trotuar și în același timp adăugarea de parcuri în cartier. Alte exemple sunt alături.

Consultarea a adus în prim-plan și o temă mai puțin cuantificabilă în analiza spațială, și anume **siguranța în spațiul public**, atât socială cât și în trafic. Aceasta este în general o problemă de ordine publică și de aplicare a legilor, dar unde se poate proiectarea spațiului public poate fi un factor pozitiv. De exemplu prin vizibilitatea mai bună în intersecții.

Entuziasmul cetățenilor arătat în legătura cu proiectul de regenerare și consultarea publică a fost surprinzător. Acest elan poate fi folosit de către primărie pentru a populariza proiectul de regenerare și pentru a rezolva probleme la un nivel cât mai apropiat de locuitori. De exemplu prin a implica locuitorii în deciziile luate la nivel de cartier sau stradă.

