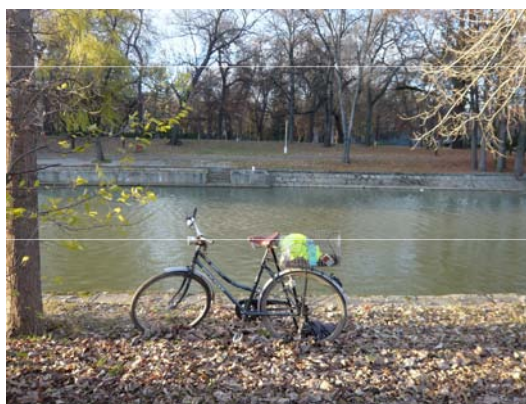


# MASTERPLAN

## PLAN URBANISTIC ZONAL MALURILE CANALULUI BEGA TIMIȘOARA



## **COLECTIV DE ELABORARE**

**DENUMIRE PROIECT:** Plan urbanistic zonal - Malurile Canalului Bega Timișoara

**BENEFICIAR:** Municipiul Timișoara

**PROIECTANT GENERAL / COORDONATOR :**

Primăria Municipiului Timișoara

Direcția Dezvoltare

Serviciul Centrul de Coordonare pentru Reabilitarea Cartierelor Istorice din Timișoara  
(CCRCIT)

**COORDONATOR :**

Societatea Germană pentru Cooperare Tehnică (GTZ)

**AUTORI:**

dr. ing. Gabriele Seelemann

arh. Lavinia Popa

arh. Astrid Heck

**DATA ELABORĂRII:** noiembrie 2009

## Cuprins :

1. Introducere .....	4
2. Etapa de planificare.....	4
3. Tipologia drumurilor.....	4
3.1 Indicații generale.....	4
3.2 Tipuri de drumuri .....	7
4. Catalog cu dotările din spațiul public.....	8

## Cuprinsul planșelor:

Plan -Nr	Conținut	Scara
03-B-0	Masterplan	1:5000
06-B-1	Secțiuni caracteristice. Profil de alee I	
06-B-2	Secțiuni caracteristice. Profil de alee II	
06-B-3	Secțiuni caracteristice. Profil de alee III	
06-B-4	Secțiuni caracteristice. Profil de alee IV	
06-B-5	Secțiuni caracteristice. Profil de alee V	
06-B-6	Secțiuni caracteristice. Profil de alee VI	
06-B-7	Secțiuni caracteristice. Profil de alee VII	
06-B-8	Secțiuni caracteristice. Profil de alee VIII	

## 1. Introducere

Prezentul concept se bazează pe afirmațiile formulate în cadrul PUZ Bega. Acesta conține propuneri de amenajare pentru implementarea practică a ideilor formulate în cadrul PUZ Bega.

În centrul intereselor se află în special zona denumită Bega Boulevard – ca și punte de legătură pentru pietoni și bicicliști. Malul canalului Bega precum și parcurile și spațiile verzi din zonă vor fi dezvoltate ca zone de agrement urbane. Puntea de legătură dintre mal și utilizările adiacente sunt privite ca elemente evidente de accesibilitate.

În esență, în plan principal se află îmbunătățirea calității de utilizare și agrement a zonei.

## 2. Etapa de planificare

În cadrul planului sunt formulate indicații cu privire la modalitatea optimă de construire a rutelor drumurilor, la organizarea de spații de odihnă și recreere, la iluminarea și plantarea malurilor canalului Bega.

Accesul la pontoane și drumurile de sub poduri este cuprins în prezentul plan. Planșele sunt anexate

## 3. Tipologia drumurilor

### 3.1 Indicații generale

Valori orientative cu privire la gabaritul drumurilor (în parcuri, nu pe stradă/ dimensiuni orientative)

#### A. Alei pietonale

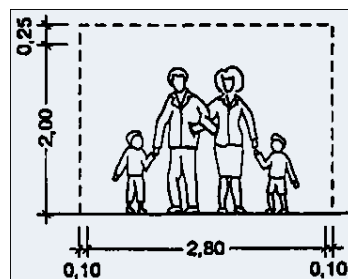
Măsurile „dinamice” de alei pietonale:

Pieton: lățime de 0,75 m și înălțime de 2,25 m

Cărucior copil: 0,75 m

Cărucior persoană cu handicap: 1,10 m

Întâlnirea a două perechi =  $4 \times 0,75 \text{ m} = 3,00 \text{ m}$   
(lățimea utilă a căii pietonale propriu-zise)



#### B. Piste pentru bicicliști

Măsurile „dinamice” ale pistelor pentru bicicliști:

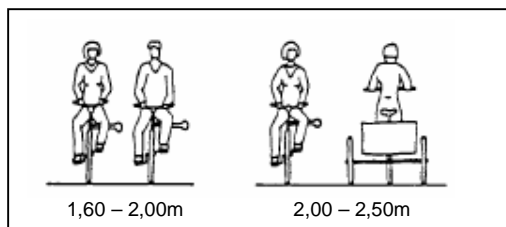
Bicicleta: lățime de 0,8-1 m

Bicicleta cu ataș 1,30 m

Pistă cu sens dublu de circulație:

lățime 2,00-2,50m

Cu două fluxuri de circulație în același sens:



## **1,60-2,00m**

(lățimea utilă a pistei de bicicletă propriuzisă)

### **C. Căi mixte: trotuare și piste de bicicletă**

În cazul ideal, îndeplinirea comună a celor două valori conduc spre o lățime totală de **min. 5,00m**.

În cadrul acestei dimensiuni se poate discuta despre alăturarea armonioasă, lipsită de conflicte a celor două funcțiuni.

În cazul unor suprafețe vacante se poate ajunge la o formă de rezolvare de îngustare punctuală a căii de circulație/de rulare. O măsură minimă de **2,50m - 3,00m** trebuie păstrată totuși, pentru a nu reduce considerabil atractivitatea și pentru a evita posibilele conflicte între grupele de utilizatori.

Având în vedere clădirile existente și multitudinea de arbori valoroși din parcuri, lățimea ideală de 5m va putea fi atinsă doar în puține zone centrale.

Deoarece intensitatea utilizării în ambele direcții – atât înspre est, cât și înspre vest – este descrescătoare, lățimea recomandată a drumurilor (vezi planșe) este acceptată ca fiind suficientă.

Din experiența acumulată în alte orașe europene în care mersul cu bicicleta este mai popular decât până în prezent în Timișoara, se poate pleca de la premisa că două grupuri de utilizatori posibile se vor înțelege perfect la utilizarea spațiului disponibil.

### **Gabaritarea secțiunilor**

Lățimile utile ale drumurilor câștigă atractivitate în mod considerabil și din amplasarea complementară a copacilor, a elementelor de mobilier urban, a corpurilor de iluminat etc.

Oricum însă în această modalitate crește și necesarul de spațiu, astfel încât probabil că nu va fi posibilă realizarea tuturor dotărilor.

### **Copaci**

Pentru plantarea suplimentară a copacilor (cu tulpina înaltă /vegetație înaltă) este prevăzută o limită a implantării de **1,50 m**. În cazul în care spațiul se dovedește a fi insuficient, problema își poate găsi rezolvarea parțială prin amplasarea unei plăci circulabile realizată din oțel sau din fontă.

### **Iluminarea**

Organizarea sistemului de iluminat se poate realiza sub forma a trei modalități: în interiorul aliniamentului de vegetație, vis-a-vis sau alternativ (obligatorie izolarea cablurilor).

Pentru a se respecta distanța de siguranță suficientă față de pieton/biciclist, precum și pentru amplasarea infrastructurii tehnice necesare este nevoie de o lățime de min. 0,75 m.

## Mobilier urban

**Bănci, coșuri de gunoi, suporturi pentru parcare bicicletelor și semne de ghidaj** ar trebui amplasate pe suprafețele înverzite adiacente (lățimea nișei pentru amplasarea băncii cca. 1,50 m), ele neavând nevoie de spații suplimentare concepute special pentru ele. Aceste obiecte de mobilier urban trebuie să beneficieze de o bună orientare și să aibă la bază un limbaj formal unitar și o paletă de materiale comună.

## Întărire

În ceea ce privește întărirea aleilor pietonale și cicliste stă la dispoziție o gamă de materiale diferite cu avantajele și dezavantajele aferente ei. Independent de metodele diferite de fixare, alegerea adâncimii de fundare trebuie realizată cu atenție în funcție de cota de îngheț a terenului din zonă, respectiv în funcție de realizarea drenării apelor meteorice de pe îmbrăcămintea asfaltică ulterioară.

### A. Asfaltarea

Cea mai rentabilă variantă, atât din punct de vedere constructiv, cât și din punct de vedere al exploatării și al întreținerii ulterioare a drumului o constituie aceea de asfaltare a acestuia.

Prin adaosul de vopsea, respectiv prin adaosul de substanțe complementare (amândouă relaționate, cu costuri suplimentare) se poate îmbunătăți aspectul estetic al „îmbrăcămintei asfaltice negre” binecunoscute.

Suprafața lipsă pe care o formează îmbrăcămintea asfaltică a unei piste cicliste se dovedește a fi deosebit de pretabilă pentru practicanții mersului pe bicicletă. Dezavantajele pe care le prezintă asfaltul constau în lipsa permisivității infiltrării naturale a apelor pluviale precum și o rezistență dovedită în cazul efectuării unor lucrări ulterioare la nivel de instalații. În acest caz, porțiuni ale drumului trebuiesc decapate, după care trebuie efectuată din nou pe acele porțiuni asfaltarea nouă a acestuia - constituie totodată un dezavantaj din punct de vedere al aspectului estetic. Pentru departajarea aleilor pietonale și a pistelor de biciclete este propusă realizarea unei benzi cu o lățime de 30 cm din asfaltare cu piatră naturală (3 rânduri paralele). Acestea se vor construi la aceeași înălțime cu asfaltul. Prin asprimea suprafeței acesteia este realizată delimitarea clară a benzilor, fără a forma însă nici un fel de piedică.

### B. Pavare

În concordanță cu bugetul de care se dispune pot fi amenajate alei pietonale și cicliste cu diferite pavaje. Dalele de beton se prezintă a fi mult mai accesibile decât piatra naturală sau plăcile mari formatate.

Calitatea și atractivitatea dalelor de beton se deosebesc între ele. În acest sens se recomandă efectuarea unui sondaj de materiale pretabile și prețuri aferente pe piață. Atunci când pavajul este montat într-un mod neadecvat, respectiv fundația acestuia nu este suficient de bine pusă în operă, durabilitatea și prin urmare funcționalitatea drumului este pusă în pericol, afectând ulterior bicicliștii, sportivii amatori și persoanele cu handicap.

## C. Construirea pavajelor solidificate cu apă

Construirea aleilor secundare în parcuri, uzitând pavajele (compuse din agregate naturale fără amestec bituminos, pietriș, nisip, zgură) constituie o alternativă interesantă la pavajul asfaltic clasic. Totodată se poate afirma că soluția mai sus descrisă este una mult mai ecologică și mult mai rentabilă din punct de vedere financiar.

Acestea necesită mai multă îngrijire, comparativ cu cele asfaltice sau de beton.

Domeniul de folosire al acestora este mult mai restrâns în condiții de ploaie, iar pentru utilizatorii de patine cu rotile, pavajul nu este pretabil.

Aleile pavate cu spărtură de piatră montată fără liant nu sunt pretabile pentru drumuri intens circulate decât condiționat - în situația în care se poate asigura curățarea periodică a acestora

Din rațiuni de utilizare bazate pe multifuncționalitate este de preferat ca drumurile principale să fie asfaltate sau pavate.

### 3.2 Tipuri de drumuri

Pentru construcția pistelor de biciclete și aleilor pietonale sunt propuse 8 tipuri de profiluri de drumuri:

Tip	Caracteristici	Construcție din direcția apei	Lățime
Tip I	Alee cu lățimea de 2,5m + nișe speciale pentru bănci	1 pistă de biciclete lângă apă Alee pietonală + nișe speciale pentru bănci	0,8m 1,7m 1,5m
Tip II	Alee cu lățimea de 3m, spațiu îngust	Alee pietonală lângă apă 1 pistă pentru biciclete Fără bănci	2,0m 1,0m
Tip III	Alee cu lățimea de 3m + nișe speciale pentru bănci	1 pistă de biciclete lângă apă Alee pietonală + nișe speciale pentru bănci	1,0m 2,0m 1,5m
Tip IV	Alee cu lățimea de 3m + nișe speciale pentru bănci	2 piste de biciclete lângă apă Alee pietonală + nișe speciale pentru bănci	1,8m 2,2m 1,5m
Tip V	Alee de 4m lățime + nișe speciale pentru bănci cu trepte	Trepte către apă 2 piste de biciclete lângă apă Alee pietonală + nișe speciale pentru bănci	1,8m 2,2m 1,5m
Tip VI	Alee de 5m lățime + spațiu pentru șezut	Alee pietonală la apă 2 piste de biciclete în mijloc Spațiu pentru șezut + zid pe care se poate odihni	2,2m 1,8m 1,0m
Tip VII	Podet cu lățimea de 3m	1 pistă pentru biciclete + alee pietonală la apă și parțial peste apă cu utilizare compusă	2,0m
Tip VIII	Alee cu lățimea de 2.50m , spațiu îngust	Alee lângă apă 1 pistă pentru biciclete Fără bănci	1,50m 1,0m

Acestea sunt reprezentate grafic în planuri, iar în planul general de situație le este marcat amplasamentul. Aceste profile au fost prelucrate în baza situațiilor reale la fața locului (Vezi planșe, secțiunile 06-B-1 - 06-B-8)

#### **4. Catalog cu dotările din spațiul public**

Pentru dotarea spațiului public cu mobilier urban, instalații de iluminare precum și pentru construcția de alei, trepte și ziduri, în catalog sunt prezentate cu titlu de exemplu ca și elemente care intră în discuție din punct de vedere al amenajării urbane.

Sunt descrise și domeniile de acțiune ale acestora.

Se pleacă de la premisa că intensitatea de utilizare precum și exigențele cu privire la calitate sunt mai mari în centru orașului și descresc către marginea acestuia.

Paginile de catalog pot fi consultate în anexă.