

ANEXA 8	REGULAMENT LOCAL DE URBANISM
	PUZ-ZONA CONSTRUITĂ PROTEJATĂ TÂRGU MUREȘ (PUZCP TÂRGU MUREȘ) PUZ PRELIMINAR
	ANEXA 8 – REGLEMENTĂRI GENERALE PRIVIND SPAȚIUL PUBLIC

Proiectarea spațiilor publice trebuie să țină cont de context și de scara acestuia.

Spațiile publice din Zona Construită Protejată a municipiului Târgu Mureș sau din zona de protecție a monumentelor istorice, vor fi amenajate doar pe baza unor proiecte de specialitate fundamentate pe baza studiilor peisagistice și istorice în raport cu prevederile prezentului Regulament Local de Urbanism.

Spațiile publice sunt clasificate în funcție de tipul acestora, pe baza definiției caracterului lor și a rolului pe care îl au în cadrul urban.

Pentru fiecare tip de spațiu sunt formulate principiile de bază pentru atingerea calității lor. Obiectivul este acela ca fiecare spațiu public să aibă un caracter ușor de identificat și un rol clar și semnificativ în structura de ansamblu a orașului. Acest lucru se aplică atât proiectării de noi spații publice cât și optimizării sau refuncționalizării celor existente.

O evaluare corectă a caracterului, rolului și sensului unui loc specific din oraș este baza unei abordări conceptuale corecte în cazul zonelor construite protejate. Definirea naturii unui spațiu public ar trebui să fie primul lucru abordat atât entitatea contractantă ce stabilește tema, cât și de echipa de proiectanții implicați, întrucât aceasta determină direcția în care se va îndreaptă pe termen mediu și lung aspectul general al spațiului amenajat și conexiunea actorilor implicați în utilizare și mentenanță.

Aspectul spațial al spațiilor publice și a facilităților acestora trebuie să fie constituite având în minte faptul că ele vor fi percepute de la nivelul ochiului, cu o anumită viteză (pedestru, vehicul, mașină). În condițiile în care ritmul, scara și amplasarea obiectelor sunt percepute din viteză, scara umană dispare, spațiul este deformat, iar gradul de interes în ceea ce privește locuirea este pierdut.

În prezenta Anexă sunt stabilite reguli generale și specifice de amenajare a componentelor principale ale spațiilor publice, care mobilează și dau caracter peisajului urban:

- spațiul pietonal
- infrastructura auto și parcare
- intersecții și traversări
- spații aferente transportului în comun
- infrastructura vehicul

- locurile de joacă.

Regulile de amenajare a spațiilor verzi publice se regăsesc în Anexa 9.

Partea I. REGLEMENTĂRI PE TIPURI DE SPAȚII PUBLICE

- (1) În cadrul proiectelor de restructurare, reamenajare și refuncționalizare a străzilor, piețelor publice, trotuarelor etc se va face în mod obligatoriu o revenire sau o apropiere cât mai sensibilă de cota de calcare inițială. Acesta se va identifica pe baza studiilor și măsurătorilor specifice.

Sectiunea I. REGLEMENTĂRI DE ORDIN GENERAL

(2) Reglementări pentru străzi

- Străzile vor fi tratate ca element de bază al spațiului public ce contribuie substanțial la imaginea generală a orașului.
- Străzile vor fi amenajate astfel încât rolul acestora să nu fie redus la ideea de transport.
- Străzile vor fi amenajate și ca zone pentru plimbarea pietonală, opriri frecvente și chiar petrecerea unui timp mai îndelungat.
- Amenajarea străzilor se va face astfel ca, în timp ce satisface cerințele volumului de trafic, să se maximizeze posibilitatea acestora de a acomoda funcțiunea de locuire la capacitate maximă, confortul pietonilor și volumul de trafic nemotorizat.
- Amenajarea străzilor se va face integrând fațadele clădirilor adiacente. Pentru ca străzile să fie sigure și locuibile, clădirile trebuie să comunice cu străzile la nivelul parterului direct sau indirect.
- Morfologia unei străzi trebuie să formeze o compoziție armonioasă în tot parcursul acesteia.
- Conceptul de design sau de refuncționalizare a spațiilor publice existente trebuie să aibă la bază importanța și caracterul străzii în structura urbană a orașului. Caracterul străzilor trebuie graduat în funcție de:
 - Străzi în zonele rezidențiale cu trafic redus, riveran
 - Străzi comerciale
 - Artere reprezentative cu trafic intens
 - Artere cu trafic intens penetrante

- h) Proiectele de amenajare a străzilor vor analiza desfășuratele străzilor ca parte a peisajului urban și a vitezei de trafic și se vor propune măsuri ca acestea să fie păstrate, îmbunătățite, completate sau modificate după caz, posibil folosind arbori sau alei cu arbori.
- i) La amenajarea străzilor se va avea în vedere că pierderea contactului vizual direct, blocarea relațiilor cu clădirile adiacente la nivelul parterului, dificultatea deplasării pe jos sau sentimentul de nesiguranță în cazul pasajelor subterane duc la sentimentul parcurgerii unui spațiu respingător și greu de locuit.
- j) La amenajarea străzilor se va avea în vedere că intersecția a două străzi creează cel mai adesea un loc de o importanță mai mare decât cea a traseului străzilor. Se va avea în vedere că spațiului generat de intersecții și alte anomalii spațiale în traseul străzilor poate fi folosit pentru a genera o zonă de interes, de tip reper (de exemplu prin a planta un singur copac într-un loc, mobilier urban, elemente arhitecturale de scară mică și instalații de artă în spațiul public).
- k) La intersecții și noduri de trafic importante, unde activitățile și oamenii se concentrează în mod natural, impactul traficului trebuie minimizat prin modificări corespunzătoare ale spațiului și profilului stradal, astfel să fie ușor de utilizat de toți participanții la trafic.
- l) Pe străzile cu trafic redus se admit amenajări care nu delimitează culoare dedicate pe tipuri de mișcare.
- m) Pe străzile cu trafic ridicat se recomandă separarea clară a culoarelor dedicate pe tipuri de mișcare.

(3) Reglementări de ordin general pentru piețe publice

- a) Piețele publice reprezintă un element compozițional al orașului fiind noduri importante ale rețelei stradale și vor fi amenajate astfel încât să răspundă rolului de identificare și reprezentare a caracterului specific fiecăruia, la scara urbană.
- b) Conceptul configurării / revitalizării / refuncționalizării unei piețe publice va avea la bază caracterul acesteia în structura și în viața orașului și va amplifica obligatoriu zona pedestriană. Spațiile publice trebuie graduate în funcție de dominantă funcțională:
 - caracter rezidențial
 - caracter reprezentativ
 - caracter comercial
 - caracter de loisir
- c) Piețele publice vor fi amenajate astfel încât să răspundă unui rol multifuncțional, însă va prevala obligatoriu prezervarea și punerea în valoare a fondului construit istoric și a altor elemente ce constituie resursa culturală a spațiului respectiv.

- d) Proiectul de amenajare a unei piețe publice va integra fronturile construite și antropizate din jur.
- e) Piețele publice vor trebui să ofere o varietate de activități utilizatorilor săi și libertatea de a se mișca liber, fără restricții și vor fi amenajate obligatoriu cu locuri de stat umbrite
- f) Este admisă amplasarea de fântâni publice și instalații artistice.

Secțiunea II. REGULI SPECIFICE PENTRU COMPONENTELE SPAȚIULUI PUBLIC

(4) Spațiul pietonal

- a) Zonele pietonale trebuie să fie dimensionate suficient de generos încât să permită mobilitatea pietonilor și desfășurarea activităților prevăzute în spațiul respectiv.
- b) Se admite ca trotuarele cu o lățime de minim 2,5 m să fie amenajate cu zone de ședere, vegetație, infrastructură și alte elemente. Caracterul și parametrii spațiali ai trotuarelor trebuie să țină cont de atractivitatea acestuia.
- c) Nu se admite configurarea unui trotuar ca spațiu rezidual de-a lungul unei străzi cu circulație auto, doar în baza parametrilor minimali, conform normativelor de proiectare.
- d) Lățimea unui trotuar va fi decisă în concordanță cu tipul de stradă, cu densitatea urbană a zonei respective, cu viteza de trafic.
- e) O dimensiune pentru un trotuar care să permită, variații de utilizare este de minim 2,50 - 3,00 m.
- f) Se va avea în vedere următoarele dimensiuni minimale în cadrul proiectării spațiului public:
 - lățimea aferentă unui om este de minim 0,75 m
 - lățimea aferentă unui om cu căruciorul, om în scaun cu rotile, un senior, este de minim 1,00 m
 - Pentru activități mai ample precum mersul cu trolerul sau plimbarea cu un copil este necesară o lățime minimă de 1,20 m.
 - Pentru a permite interacțiuni și conversații spontane pe un trotuar a două persoane este nevoie de o lățime de minim 1,50 m.
 - Pentru combinații de circulații pietonale (de exemplu o persoană cu un cărucior + un grup de peste 2 persoane) este necesară o dimensionare de 2 / 2,50 m.
 - Pentru grupuri de oameni ce necesită o parcurgere a spațiului împreună, este necesară o lățime minimă între 4 și 5 m.
- g) Dacă traficul impune îngustarea trotuarelor, acestea nu vor fi îngustate sub 1,50 m. Se admite lățimea de 1,20 m în cazuri excepționale, justificate.

h) Pentru fiecare element fizic ce poate perturba fluxul pietonal pe un trotuar trebuie alocat următorul spațiu:

- Pentru semne de circulație este nevoie de un spațiu tampon de 0,5 / 1 m.
- Pentru a separa trotuarul de un spațiu verde, trebuie alocată o bandă de cel puțin 2 m zonei plantate, pentru ca aceasta să permită dezvoltarea unei vegetații consistente.

i) Pentru situațiile în care se decid zone comerciale cu deschidere către spațiul public, trebuie ținut seama de dimensiunea trotuarului pentru a permite pietonilor să asimileze informațiile aferente fațadelor.

- În cazul în care într-un anumit spațiu public există cafenele, trebuie alocat un spațiu suficient pentru acestea în așa fel încât ele să nu incomodeze fluxul traficului pietonal dimensionat.
- În cazul în care pe trotuar au loc activități diverse (cafenele, fluxuri pietonale, spațiu verde), acesta trebuie să aibă o lățime între 5 și 10 m.
- Pentru a permite cafenele în spațiul public, este nevoie de minim 3 zone: una aferentă meselor, una aferentă fluxului de oameni și una dedicată repausului, care să permită asimilarea informațiilor;
- Zonele de relaxare și terasele situate de-a lungul unui traseu pietonal trebuie să țină cont și de necesarul de spațiu pentru persoanele cu dizabilități locomotorii.

j) În parcurgerea spațiului public este necesară instalarea mobilierului urban ce activează fațadele prin încurajarea unor popasuri spontane.

- Băncile poziționate de-a lungul fațadelor clădirilor contribuie semnificativ la calitatea spațiului. Nu ocupă foarte mult loc (adâncime de aproximativ 0,60 fiind potrivite pentru aproape toate tipurile de spații.

k) Pentru a îmbunătăți calitatea spațiului public se recomandă renunțarea la orice tip de întreruperi ale căilor de trafic pietonal. Accesele în ganguri, curți vor fi amenajate cu borduri teșite, fără a întrerupe trotuarul.

l) Dacă un trotuar este brodat de parcuri, este necesară amenajarea unor spații intercalate mai ample mobilate, pentru a fragmenta limita creată de mașinile parcate.

(5) Spațiul auto

a) Prospectul unei străzi depinde în mare măsură de tipul traficului care se desfășoară în acel spațiu. Se vor implementa prospectele recomandate în Anexa 10, cu adaptarea acestora la situația din teren.

b) De regulă, benzile auto trebuie să fie definite în parametri minimi, în raport cu traficul. Acest lucru facilitează calmarea traficului auto și încurajează traficul pietonal.

- c) La amenajarea spațiului auto se vor avea în vedere lățimile mijloacelor de transport și lățimile culoarelor necesare:

Mijloace de transport	Lățimea mijloacelor de transport
Automobil	75 m / 2,00 m
Autobuz	50 m / 2,80 m
Motocicletă	1,10 m / 1,50 m
Bicicletă	6 m / 1,00 m

Mijloace de transport/ Lățimea culoarelor necesare	
Lățimea de bază a unei benzi de circulație	3,00 m
Lățimea de bază a unei benzi pentru depășire	2,25 m
Străzile cu dublu sens, pentru volum ridicat de trafic.	6,00 m (2 x 3,00 m)
Străzile cu dublu sens, pentru volum de trafic foarte redus.	5 m (2 x 2,50 m)
Dimensiunea unei străzi cu sens unic, pe care se poate admite circulația bicicletelor și pe sens opus.	4,00 m
Pistă bicicletă când se află de-a lungul unei borduri sau între două benzi de circulație	1,5 m
Lățimea de bază a pistei de bicicliști, când se află de-a lungul unei zone destinate parcurii laterale	1,75 m
Lățimea minimă pentru ca un vehicul de mari dimensiuni și o bicicletă să poată trece unul pe lângă celălalt în siguranță	4,25 m - 4,50 m
Lățimea minimă pentru ca un autovehicul și o bicicletă să poată trece unul pe lângă celălalt în siguranță	3,75 m
Lățimea minimă pentru o bandă de circulație parcursă de vehicule de mari dimensiuni	3,25 m
Alternarea poziționării zonelor de parcaje poate ajuta la calmarea traficului eliminând culoarele lungi, în linie dreaptă	



- d) Pentru calmarea traficului pe culoare lungi se recomandă:
- alternarea poziționării zonelor de parcaje
 - utilizarea aliniamentelor de arbori la marginea străzii
- e) Delimitarea unei zone de parcaj de-a lungul unei benzi de circulație se va face nu doar prin marcaje rutiere, ci prin extinderea trotuarului înspre stradă și prin păstrarea unei linii curate de marcaj, din punct de vedere geometric.
- f) Pe străzile cu spațiu limitat, unde avem o singură bandă de circulație, vor fi create zone de întoarcere. Acestea pot fi situate în intersecții sau în dreptul accesului auto pe proprietăți private, acolo unde pot exista lărgiri.

(6) Intersecțiile și traversările

- a) Intersecțiile trebuie configurate în așa fel încât să protejeze toți participanții la trafic, în special pietonii și bicicliștii.
- b) Ca regulă generală trebuie depuse eforturi în direcția de a reduce pe cât posibil zona carosabilă a intersecțiilor și a oferi cât mai mult spațiu pietonilor și cicliștilor.
- c) Se recomandă amenajarea intersecțiilor cu raze de curbură mici pentru a crește siguranța pietonilor, deoarece autovehiculele sunt forțate să încetinească.
- d) Extinderea trotuarelor în intersecții poate avea consecințe pozitive asupra deplasărilor pietonale.
- e) Toate intersecțiile trebuie marcate corespunzător, pe toate direcțiile de trecere.
- f) În cazul intersecțiilor cu trafic redus, pot fi luate în considerare și traversări în diagonală.
- g) Orice tip de deviere a fluxului de pietoni nu este recomandată. Cu cât este mai departe trecerea de pietoni de fluxul firesc, cu atât circulația este mai îngreunată.
- h) Pentru a reduce substanțial viteza în spații nepartajate, întreaga suprafață a unei intersecții poate fi ridicată la cota trotuarului.
- i) Utilizarea excesivă a gardurilor de protecție pentru zonele pietonale nu este recomandată. Acestea incomodează și blochează deplasarea liberă a pietonilor.
- j) În implementarea pistelor de biciclete în intersecții trebuie impuse retrageri care să ia în calcul câmpul vizual al șoferilor.
- k) Se recomandă marcarea trecerilor de pietoni în toate intersecțiile cu trafic crescut sau mediu.

- l) Pot exista traversări nesemnalizate în cazul străzilor cu trafic redus, dar trebuie ținut cont că în acest caz autovehiculele au prioritate.
- m) Pentru infrastructura velo pot exista treceri diferențiate, care nu sunt dedicate și pietonilor. Aceste treceri contribuie la coerența unui traseu dedicat bicicliștilor.
- n) Dacă sunt implementate traversări combinate (pietoni și bicicliști), atunci ele trebuie semnalizate suplimentar.
- o) În cazul străzilor cu trafic crescut, refugiile pentru pietoni sunt o soluție care permite traversarea mai sigură, în etape.
- p) Chiar și în cazul traversărilor combinate, pe străzile sunt cu trafic intens, se recomandă amenajarea refugii care să permită traversarea în etape.
- q) Zonele de protecție pentru trecerile de pietoni vor fi realizate din elemente fixe sau prin extinderea trotuarului și îngustarea zonei de trecere.

(7) Spațiile aferente transportului în comun

- a) Amenajarea stațiilor de transport în comun se va face în mod obligatoriu pe baza unui concept unitar, care va stabili soluții și modalități de adaptare specifică pentru fiecare stație în parte, astfel încât acestea să răspundă cerințelor de confort, siguranță și estetică.
- b) Concepția amenajării și echipării stațiilor trebuie făcută ținând cont de următoarele recomandări :
 - La asigurarea protecției împotriva climei trebuie să țină cont de direcția din care bate soarele la amiază în lunile de vară, sau de direcția predominantă a vântului și ploilor;
 - Să se țină cont de contextul și volumul de pasageri din zona stației – în funcție de acestea se poate decide necesitatea dimensiunii adăpostului din stație sau chiar renunțarea la acesta
 - În lumina schimbărilor climatice, protecția împotriva soarelui este la fel de importantă precum cea împotriva ploii.
 - Adăposturile trebuie instalate astfel încât călătorii aflați în ele să vadă vehiculele de transport public venind înspre stație;
 - În cazul unor trasee de străzi în pantă, amplasarea adăposturilor se va face mai în vale de zona de îmbarcare, cu precădere dacă există o trecere de pietoni în deal
 - întreaga zonă a stației ar trebui gândită astfel încât urcarea să se desfășoare prin partea din față a vehiculelor, iar coborârea prin spate;
 - Adăposturile trebuie să fie realizate din materiale durabile, să fie ușor curățate, inclusiv în jurul și în spatele acestora;

- Adăposturile trebuie să nu aibă puncte sau unghiuri moarte pentru a limita actele de vandalism și violență;
- Panourile de semnalizare a stațiilor de transport în comun trebuie să fie vizibilă de la circa 200m și pe partea cealaltă a străzii atunci când sunt vehicule înalte pe stradă
- Stațiile trebuie amenajate cu panouri care să informeze pasagerii cel puțin despre ce rute trec prin stație și dacă trebuie să semnalizeze șoferului oprirea în cazul stațiilor facultative.
- Băncile din stațiile de transport în comun trebuie instalate astfel încât călătorii așezați pe ele să vadă Vehiculele de Transport Public venind înspre stație;
- Băncile nu trebuie instalate prea aproape de spațiul în care efectiv se realizează îmbarcarea și debarcarea;
- Băncile se recomandă să fie din materiale durabile, stabile termic și plăcute la nivel senzorial și vizual
- Stațiile de transport în comun vor fi dotate cu coșuri de gunoi, instalate perimetral în cadrul stației
- Întreg mobilierul unei stații de transport în comun trebuie asigurat anti vandalism și antifurt

(8) Infrastructura velo

- a) Modul de amenajare a infrastructurii velo va fi axată pe sporirea siguranței utilizatorilor, fie ei cicliști, șoferi sau pietoni.
- b) Lățimea minimă a unei benzi pentru bicicliști realizată în zona carosabilă trebuie întotdeauna respectată. Dacă lățimea străzii nu permite inserția unei benzi dedicate, acesta nu va mai fi deloc marcată și va fi din punct de vedere al traficului bandă comuna, pentru ambele mijloace de transport.
- c) Pistele de biciclete pentru viteză crescută vor fi amenajate în afara trotuarelor. În cazul unor piste de biciclete în comun cu trotuarul viteza maximă de deplasare a bicicletelor va fi reglementată astfel să nu afecteze traficul pietonal
- d) Pistele de biciclete vor separate de fluxul auto prin linii de marcaj sau prin bariere.
- e) La alegerea modului de separare se va ține cont de caracterul zonelor. În zonele de aprovizionare a magazinelor de la parter, separarea benzii de bicicliști se va face prin marcaje.
- f) Pe străzile unde nu se pot amenaja benzi dedicate pentru velo, pentru împărțirea în siguranță a aceleiași benzi de circulație se recomandă marcarea unor linii de ghidaj de-a lungul marginii drumului.

(9) Locuri de joacă

- a) Locurile de joacă reprezintă o platformă ce permite copiilor să experimenteze lumea reală, inclusiv să se expună unui minim grad de risc, care contribuie la procesul de educație.
- b) Locurile de joacă vor fi amenajate pe baza unor proiecte dedicate fiecărui amplasament în parte, fiind fundamentate pe baza unui studiu peisagistic și/sau istoric după caz. Selecția amplasamentului locurilor de joacă va lua în considerare compoziția spațială și caracterul zonei în care se situează
- c) La proiectarea unui loc de joacă, ar trebui luate în calcul criteriile cum ar fi costurile de mentenanță, durabilitate, rezistența la vandalism, siguranța utilizatorilor și protecția față de trafic.
- d) Nu se recomandă împrejmuirea locurilor de joacă. Se admite împrejuriri ale locurilor de joacă în situații specifice argumentate: în zone foarte aglomerate sau în locuri în care copiii trebuie protejați de trafic.
- e) În cazul împrejuririi locului de joacă, în plus față de funcțiunea utilitară, împrejmuirea va avea caracter estetic și de mobilier urban și se va integra în contextul zonei.
- f) Amenajarea locului de joacă se va integra în contextul zonei și va utiliza materiale de calitate adaptate la context, inclusiv vegetația contextului.
- g) Locurile de joacă vor fi realizate pentru toate categoriile de vârstă ale copiilor.
- h) În cadrul locului de joacă se va integra un loc dedicat supraveghetorilor și cu vizibilitate bună ce poate deveni un adevărat reper pentru comunitate.

Partea II. REGULI PENTRU MATERIALE ȘI SUPRAFETE ÎN SPAȚIUL PUBLIC

Ca regulă generală la alegerea materialelor pentru amenajări în spațiul public se va avea în vedere ca:

- materialele și suprafețele alese trebuie să respecte caracterul local, contextul istoric și compoziția generală a spațiului public pentru care sunt alese.
- pe lângă rolul lor funcțional și istoric, materialele și suprafețele vor avea un rol important în experiența senzorială imediată a utilizatorilor, în special la percepția lor vizuală, tactilă, precum și la cea a mișcării.
- toate materialele și suprafețele folosite în spațiile publice vor avea o calitate vizuală și structurală ridicată.
- proprietățile suprafeței materialelor, precum textura, capacitatea de reflecție și de absorbție a luminii și culoarea influențează puternic cromatica spațiului.

Sectiunea III. REGULI PRIVIND SUPRAFETELE DE CĂLCARE

Capitolul 1. Reguli pentru zonele pietonale și de tip shared space

(10) Reguli generale la alegerea materialelor pentru amenajări în spațiul pietonale și de tip shared space

- a) Alegerea materialelor și dimensiunea acestora pentru spațiile publice și a modului de punere în operă se vor face pe baza unor proiecte integrate, se vor încadra în conceptul general al spațiului și vor ține cont de contextul urban.
- b) Atunci când sunt folosite modele diferite de pavaj, acestea trebuie să aibă continuitate în intersecții în funcție de abordarea de detaliu a proiectului.
- c) Este admisă utilizarea unor materiale diferite ca structură și culoare în jurul elementelor de mobilitate urbană: statui, fântâni etc.
- d) Căile de acces realizate la același nivel cu trotuarul (accesele în curți, parcări subterane etc.) trebuie proiectate în așa fel încât să fie cât mai similare estetic cu trotuarul adiacent. Materialul utilizat ar trebui să fie de aceeași culoare și textură ca trotuarul, dar cu o capacitate de suport mai mare.
- e) Este admisă combinarea unor materiale diferite cu aceeași rezistență la uzură.
- f) Trecurile de pietoni la nivel trebuie să fie realizate din materiale cu aceeași textură, structură și culoare ca trotuarul adiacent, dar cu un grad mai mare de rezistență la încărcările mai mari de trafic.
- g) Când o zonă pavată se întâlnește cu o zonă nepavată, trebuie propusă între ele o zonă tampon.

- h) Pe terenurile de joacă pentru copii și pe terenurile de sport trebuie folosite materiale moi, care să amortizeze căderea.
- i) Pentru a păstra calitatea suprafețelor nepavate din jurul vegetației aflată în zone publice aglomerate este necesar ca acestea să fie protejate cu grătare metalice.

(11) Pentru suprafețele de călcare alegerea materialelor se va face cu respectarea următoarelor reguli:

- a) Este obligatorie păstrarea și reparația pavajelor istorice. Pentru a le crește confortul, pavajele pot fi completate cu alte suprafețe adecvate, care trebuie însă realizate din elemente de calitate comparabilă, pe baza unor proiecte integrate, ce se vor încadra în conceptul general al spațiului și vor ține cont de contextul urban. În astfel de cazuri, vor fi respectate principiile de protecție a monumentelor istorice.
- b) Se interzice utilizarea de materiale alunecoase în zonele pietonale și carosabile, cu excepția unui pavaj istoric.
- c) În cadrul amenajărilor se va acorda prioritate materialelor care permit infiltrarea apei de ploaie, de tipul pietrișului stabilizat, pavelelor montate pe o bază de nisip sau de tipul asfaltului permeabil.
- d) Se interzice asfaltarea impermeabilă a trotuarelor, curților, aleilor.
- e) Este recomandată proiectarea unor zone de infiltrare și de captare a apelor meteorice.
- f) În zonele cu trafic redus, unde diferențele dintre trotuar și carosabil au fost eliminate, este admis ca aspectul și modelul materialelor alese să diferențieze cele două tipuri de rulare.

(12) Reparația și întreținerea pavajelor se va face cu respectarea următoarelor reguli:

- a) Pavajele istorice trebuie întreținute, conservate și reînnoite. Pavajele acoperite cu straturi de asfalt vor fi decoperțate și recuperate. Diversitatea și atributele originale ale suprafeței trebuie păstrate, ce pot include, de exemplu, bordurile deschiderilor pivnițelor, pragurile din piatră și așa mai departe.
- b) La reconstrucția trotuarelor istorice care sunt acoperite în prezent cu asfalt, pavelele descoperite trebuie sortate, refolosite și înlocuite cu unele noi, acolo unde lipsesc, respectând modelele inițiale.
- c) În cazul înlocuirii pavajului tradițional cu noi materiale, dalele tradiționale trebuie depozitate într-un loc ferit pentru a permite reutilizări viitoare în alte zone ale orașului.
- d) La transformarea trotuarelor asfaltate în trotuare pavate, trebuie redusă înălțimea drenajelor, astfel încât pavajele să poată fi așezate pe un strat de bază refăcut și pavajul să poată prelua instalațiile de pluviale.

- e) Pe străzile identificate cu nivel de zgomot ridicat se va utiliza în mod obligatoriu asfalt fonoabsorbant.
- f) Pentru funcționarea corectă a suprafețelor asfaltate, precum și pentru întreținerea lor facilă și pentru valorificarea capacității lor de a reduce nivelul de zgomot pe căile de rulare, ele trebuie să fie plane și să nu aibă rosturi sau goluri.
- g) În cazul reparațiilor fragmentare, într-o anumită zonă, va fi utilizat același tip, structură și culoare a materialului ca suprafața reparată. Pentru prevenirea tasării suprafeței după reparație, trebuie realizat în zona de lucru același nivel de compactare al stratului suport, ca cel din zonele adiacente. Rosturile dintre suprafețele noi și cele vechi trebuie realizate mecanic și sigilate pentru a preveni infiltrațiile de apă și deteriorarea la îngheț.
- h) Orice reparație realizată în zone cu material asfaltic trebuie să aibă ca prioritate repararea lor pe întreaga lungime și lățime, cu un număr cât mai mic de articulații.

(13) Asigurarea drenajului suprafețelor pavimentelor se va face cu respectarea următoarelor reguli:

- a) Suprafețele ample, trebuie să conțină zone de infiltrare a apei de ploaie, direct legate la sistemul descentralizat de scurgere a apelor sau organizate în sisteme locale de colectare a apelor care după o tratare adecvată să poată fi utilizată pentru irigarea spațiilor verzi adiacente.
- b) Este recomandată combinarea zonelor minerale cu suprafețe verzi, nepavate și utilizarea unui asfalt permeabil pe căile de rulare.
- c) La amenajarea străzilor se va vor utiliza metode care să îndepărteze apa de ploaie din zona construcțiilor.

(14) Amenajarea zonelor pietonale sau a celor de tip shared-space se vor face cu respectarea următoarelor reguli:

- a) Suprafețele de tip shared space vor fi realizate la același nivel.
- b) Pentru dirijarea utilizatorilor, este recomandată utilizarea unor combinații de suprafețe similare, cu structuri și culori compatibile.
- c) În spațiile de tip shared-space, materialele utilizate trebuie să creeze un cadru armonios și suficient de rezistent la fluxurile auto.
- d) Se recomandă utilizarea materialelor naturale.
- e) În zonele cu grad de protecție ridicat / maxim se vor respecta modelele istorice existente și caracterul spațiului dat. Pentru a face mersul mai confortabil și pentru a ajuta persoanele cu handicap fizic și cu deficiențe de vedere și chiar bicicliștii să se deplaseze mai ușor, se admite utilizarea pentru anumite spații și benzi de rulare, materiale adecvate în forme contemporane, de tipul pavajelor mari de înaltă calitate sau a pavajelor netede cu rosturi foarte mici.

- f) În parcuri, grădini și spații publice cu vegetație predominantă va prevala suprafața nepavată și permeabilă, cu alei de tipul pietrișului stabilizat sau asfaltul permeabil pigmentat cu un aspect cât mai natural.
- g) Materialele utilizate trebuie să fie confortabile pentru mersul pe jos și îndeajuns de durabile pentru a rezista la greutatea vehiculelor motorizate.

(15) Zonele de extindere a trotuarelor se vor realiza cu respectarea următoarelor reguli:

- a) În funcție de materialul și structura suprafețelor existente, extinderile pietonale pot fi diferențiate prin culori diferite, cu condiția ca structura celor două materiale să fie similară.
- b) Dacă suprafața existentă este una pavată, nu este recomandată și pavarea zonei extinse deoarece modelul original se poate altera.

(16) Zonele de traversare a carosabilului se vor face conform următoarelor reguli de bază:

- a) Pentru a accentua prioritatea pietonilor în zonele de trecere, este recomandată, ori de câte ori este posibil, executarea trotuarului și a carosabilului la același nivel.
- b) În cazul în care trotuarul este realizat din dalaje, zona de trecere trebuie realizată la rândul ei din dalaje similare, rezistente la rulare.

(17) Reguli de bază pentru amenajarea elementelor pentru persoanele cu handicap fizic și pentru persoanele cu deficiențe de vedere:

- a) Toate elementele folosite pentru persoanele cu dizabilități trebuie să fie certificate.
- b) Liniile de ghidare trebuie să fie create din aceleași materiale ca suprafețele adiacente, iar diferențierea ar vor fi realizate prin combinarea diferențelor de tratare a suprafețelor.
- c) Diferențierea prin culoare poate fi realizată utilizând culori contrastante dar nu prin culori stridente.
- d) Liniile de ghidare trebuie să creeze un parcurs continuu prin oraș și, cu precădere, trebuie să unească puncte de interes maxim ale orașului.
- e) Liniile de ghidare vor fi amenajate fără întreruperi pentru a asigura deplasarea persoanelor cu deficiențe de vedere în siguranță și în spațiile de tip shared-space.
- f) Realizarea corectă a liniilor de ghidare trebuie făcută sub supravegherea unor consultanți specializați în problema persoanelor cu deficiențe de vedere și cu dizabilități fizice.

Capitolul 2. Reguli pentru amenajarea suprafețelor de rulare

(18) Reguli generale pentru amenajare suprafețelor de rulare

- a) Aspectul drumului trebuie să fie uniform pe toată lungimea spațiului public prin care trece și, prin urmare, orice schimbare de culoare sau structură trebuie să fie în conformitate cu compoziția spațiului și cu modul în care se efectuează deplasările în cadrul său.
- b) Organizarea spațiului poate fi realizată prin modificarea tipului și culorii suprafețelor destinate diferitelor utilizări (zone de parcare, spații dedicate staționării autobuzelor sau benzi dedicate).
- c) În zonele cu grad de protecție mare, pe străzile cu trafic redus și viteze de deplasare de maxim 30 km/h este recomandată utilizarea cât mai redusă a suprafețelor asfaltice. Dalele mari utilizate pentru suprafețele carosabile sunt, împreună cu indicatoarele de reglare a vitezei, un instrument adecvat pentru calmarea traficului.
- d) Pentru reducerea zgomotului va fi utilizat asfalt fonoabsorbant, care poate reduce nivelul de zgomot cu până la 7 dB în comparație cu asfaltul clasic.
- e) Drenarea suprafețelor asfaltice poate fi realizată și prin combinarea asfaltului clasic cu cel permeabil.

(19) Reguli specifice pentru suprafețele de rulare

- a) La amenajarea **intersecțiilor** se vor respecta următoarele reguli:
 - O intersecție trebuie tratată similar cu drumurile adiacente.
 - Dacă străzile care se întâlnesc în intersecție au caracteristici diferite, suprafața intersecției trebuie să preia caracteristicile străzii mai importante.
 - În intersecțiile unde trotuarul și carosabilul sunt la același nivel, materialul utilizat trebuie să fie relaționat la zona pietonală.
- b) La amenajarea **zonelor dedicate parcărilor** se vor respecta următoarele reguli:
 - Zonele dedicate parcărilor trebuie privite ca zone cu trafic redus. În general, suprafața lor trebuie realizată din materiale asemănătoare cu suprafața trotuarului. Această abordare îngustează optic banda de circulație și, prin urmare, calmează traficul.
 - Marcajele folosite pentru delimitarea locurilor de parcare pot fi înlocuite cu dale dintr-un material diferit.
 - O alternativă viabilă pentru zonele de parcare o reprezintă și spațiile realizate la nivelul trotuarului, delimitate de carosabil printr-o bordură teșită, de mici dimensiuni.
 - În cazul parcărilor cu barieră, acestea trebuie proiectate în așa fel încât să poată fi ușor accesate chiar și de persoanele cu dizabilități.
- c) La amenajarea **zonelor dedicate stațiilor de autobuz** se vor respecta următoarele reguli:

- Suprafețele utilizate în stațiile de autobuz trebuie să fie durabile pentru a rezista încărcăturilor rezultate din sosirile și plecările frecvente ale autobuzelor (presiune, tensiune, tracțiune și fluctuații ale temperaturii).
- În cazul opririlor realizate pe spațiul carosabil, tratarea suprafeței destinate opririi trebuie să fie similară cu cea a șoselei.
- În cazul în care există o zonă dedicată staționării, adiacentă suprafeței carosabile, atunci zona de staționare poate fi tratată similar cu trotuarul.

d) La amenajarea **benzilor dedicate pentru bicicliști** se vor respecta următoarele reguli:

- Traseele dedicate bicicliștilor trebuie să fie netede, cu cât mai puține denivelări și goluri.
- Pentru siguranța bicicliștilor, materialul utilizat trebuie să fie diferit, fie prin textură fie prin culoare, iar dacă pista de bicicliști este poziționată direct pe carosabil, atunci ea trebuie protejată printr-o zonă tampon.
- În zonele construite protejate cu grad mare de protecție, o varianta estetică o reprezintă combinarea pavajelor dure folosite la carosabil cu pavaje ușoare cu îmbinări simple.
- Dacă o suprafață carosabilă este realizată din asfalt, atunci benzile dedicate nu trebuie să fie pavate cu piatră

Capitolul 3. Reguli pentru amenajarea limitelor și delimitărilor între suprafețe

(20) Reguli cu caracter general pentru amenajarea limitelor și delimitărilor între suprafețe

- a) Marginile și limitele în spațiul public trebuie să facă parte din compoziția unitară a unui spațiu.
- b) Marginile și limitele în spațiul public nu trebuie tratate ca o barieră fizică, ci ca o linie naturală de ghidare, care contribuie la organizarea spațiului.
- c) Diferențierea spațiilor pe înălțime, marchează diferitele utilizări, facilitează mișcarea, protejează pietonii și direcționează scurgerea apelor meteorice.
- d) În spațiile deschise (parcuri), limitele și delimitările între suprafețe servesc ca linii de ghidare pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

(21) Reguli specifice pentru amenajarea bordurilor

- a) Bordurile vor fi realizate din materiale de înaltă calitate.
- b) Suprafețele adiacente sunt cele care dictează tipul și structura bordurilor.
- c) Pentru stațiile de autobuz este recomandată utilizarea bordurilor teșite sau bordurilor de tip Kassel. Bordurile Kassel sunt borduri cu formă concavă specială, ce permit autobuzelor

să oprească cât mai aproape de marginea de îmbarcare, prevenind deteriorarea anvelopei și a bordurii în sine.

- d) În zonele de acces auto pe proprietăți private este recomandată utilizarea bordurilor teșite
- e) În cazul zonelor pietonale și trecerilor de pietoni, bordurile trebuie să fie coborâte la nivelul suprafeței carosabile, astfel încât parcursul pietonilor, persoanelor cu dizabilități și bicicliștilor să fie unul cât mai confortabil.

(22)Reguli specifice pentru limitele în zonele verzi

- a) În parcuri, este recomandată minimizarea diferențelor de înălțime dintre suprafețele pavate și cele nepavate prin utilizarea marginilor ascunse. Acestea pot lua forma unor margini metalice încastrate în pământ sau a unor margini special realizate pentru anumite zone.
- b) Marginile aleilor aglomerate trebuie să acționeze ca linii directoare pentru persoanele cu deficiențe de vedere.

(23)Reguli specifice pentru utilizarea separatoarelor

- c) În mod obișnuit, separatoarele sunt folosite pentru a delimita diferitele benzi de circulație dintr-un oraș (benzi de bicicletă, benzi de tramvai, trasee pietonale etc.). Astfel de intervenții ar trebui utilizate doar în cazul în care folosirea materialelor sau a marcajelor rutiere nu este suficientă pentru a împiedica conducătorii auto să între în zonele neautorizate.
- d) Separatoarele utilizate în oraș trebuie să fie suficient de mici pentru a permite trecerea anumitor vehicule (de exemplu, ambulanțele) în situații de urgență.

Partea III. MOBILIERUL URBAN, CONSTRUCȚII ȘI FACILITĂȚI PENTRU SERVICII, ARTA ÎN SPAȚIUL PUBLIC

(24) Este obligatoriu realizarea unui proiect unitar pentru mobilierul urban al zonei construite protejate ce va trebui să fie conceput dedicat și modular atât din punct de vedere al dimensiunilor cât și al nivelului de detaliu, astfel ca designul estetic să corespundă caracterului fiecărei zone și necesității funcționale.

(25) Scara, gradul de detaliere și materialul mobilierului utilizat va trebui să corespundă tipului și contextului cultural, istoric și natural al zonei construite protejate.

Sectiunea IV. REGULI PENTRU MATERIALE ȘI SUPRAFEȚELE ELEMENTELOR URBANE

(26) Reglementări cu caracter general

- a) Alegerea materialelor pentru elementele tehnice din mediul urban trebuie să se bazeze întotdeauna pe designul general al spațiului.
- b) Stâlpii, containerele de gunoi, balustradele, mobilierul urban, toate trebuie să fie subordonate unei imagini unitare. Diferențele dintre acestea trebuie întotdeauna justificate pe baza ierarhiei compoziționale arhitecturale a unui spațiu.
- c) Materialele trebuie alese de înaltă calitate și durabile (bronz, oțel inoxidabil, oțel Corten, aluminiu, alamă, beton, piatră, lemn de esență tare, lemn impregnat în vid, lemn tratat termic etc.).
- d) Nu sunt admise imitațiile de materiale (materiale care imită lemnul, piatra, pavajul etc.):

(27) Reguli privind culorile elementelor din spațiul urban

- a) O singură culoare folosită pentru toate elementele tehnice similare contribuie la uniformitatea spațiilor publice și le face mai plăcute din punct de vedere vizual.
- b) Culorile de amenajare a unui spațiu public se vor face pe baza unor studii de peisaj urban și în conformitate cu concluziile studiilor istorice elaborate pentru fundamentarea acestor tipuri de intervenții.
- c) În cazul în care designul general al spațiului impune acest lucru, un accent de culoare poate fi utilizat în spații și parcuri importante.

(28) Reguli privind suprafețele anti-adezive

- a) Suprafețele anti-adezive nu trebuie să afecteze estetica elementelor tehnice din mediul urban.

- b) Pentru realizarea suprafețelor anti-adezive se recomandă utilizarea unei vopsele cu granularitate foarte mică sau un tratament diferit (de exemplu, se pot realiza canelări verticale pentru anumite suprafețe).

Secțiunea V. MOBILIERUL URBAN

(29) Reglementări cu caracter general

- a) Se recomandă realizarea unui catalog de mobilier stradal standardizat, în cadrul proiectului unitar pentru mobilierul urban pentru spațiile publice, cu un set dedicat de reguli și principii de utilizare pentru o mai ușoară mentenanță.
- b) Până la realizarea proiectului unitar pentru mobilierul urban al zonei construite protejată, se recomandă evaluarea tuturor pieselor de mobilier existente deja în oraș, în vederea înlocuirii acelor piese care nu corespund din punct de vedere estetic, stilistic sau sunt deteriorate, în raport cu prevederile din prezentul regulament.
- c) Contextul și caracterul spațiului în care se vor plasa piesele de mobilier trebuie să dicteze modul de alegere al acestora.
- d) În zonele reprezentative cu caracter puternic, se pot admite piese de mobilier personalizate.
- e) Proiectarea mobilierului trebuie să fie întotdeauna subordonată designului arhitectural general al spațiului, iar alegerea mobilierului urban se va face în cadrul proiectelor integrate de intervenție.
- f) Mobilierul stradal trebuie să fie suficient de rezistent la vandalism și ușor de întreținut.
- g) Pentru a nu se transforma în obstacole nedorite, mobilierul urban trebuie grupat cu elementele conexe, în funcție de importanța și gradul de utilizare al spațiului.

(30) Reglementări cu caracter specific pentru zonele de stat

- a) Mobilierul pentru odihnă trebuie să fie plasat în zone cu microclimat plăcut (cu protecție în spate, între copaci, de-a lungul traseelor pietonale, cu vedere frumoasă etc.)
- b) Amplasarea zonelor de odihnă trebuie analizate pentru fiecare situație în parte, iar aspectul lor modificat în funcție de caz.
- c) Poziționarea unui număr mai mare de bănci într-un anumit spațiu este adecvată doar în cazul în care spațiul este intens utilizat și ocupat. De cele mai multe ori, asemenea zone se află în jurul unor dotări publice și în jurul spațiilor comerciale.
- d) În spațiile aglomerate, este recomandată utilizarea unor structuri secundare care pot îndeplini rolul de loc de stat: socluri, scări, borduri, bolarzi etc.
- e) Atunci când se proiectează locurile de stat în zonele rezidențiale sau de agrement, trebuie să se țină cont de mobilier pentru odihnă independent, asigurat și protejat suplimentar.

- f) Se pot crea zone de stat și de-a lungul fronturilor clădirilor, fără a se lua în considerare scaunele pentru cafenele și restaurante.
- g) Nu este admis mobilier pentru odihnă cu zone de afișarea publicității.
- h) Utilizarea imitațiilor de mobilier istoric este acceptabilă doar în cazuri justificate, în locuri cu caracter istoric și numai ca replicare a mobilierului istoric original.
- i) Utilizarea băncilor în zone de tranzit, care permit așezarea doar față de anumite direcții trebuie să fie analizată cu atenție. Acestea pot fi poziționate în acest fel doar în condițiile în care confortul nu este o prioritate.
- j) Nu este admisă amplasarea mobilierului pe fluxurile de circulație, alei înguste etc.
- k) Suprafețele pavate din jurul băncilor, în special în zonele pietonale îngustate, trebuie să fie îndeajuns de mari încât să permită staționarea scaunelor cu roțile, astfel încât acestea să nu stea în calea trecătorilor.
- l) În zonele nepavate, trebuie asigurată scurgerea apelor, în așa fel încât să nu existe acumulări sub zonele de stat.

(31) Reglementări specifice pentru rastelurile de biciclete

- a) Standurile de bicicletă nu este admis să creeze obstacole în fluxurile de circulație.
- b) Suporturile ar trebui să aibă un spațiu mai amplu în jurul lor, pentru a permite accesul pietonilor pe trotuar. Spațiul necesar pentru parcare a două biciclete la un singur stand este de 1x2 m. Înălțimea recomandată pentru un stand este de 0.9 m deasupra solului.
- c) Dimensiunea standurilor pentru biciclete va permite blocarea cadrului bicicletei pentru utilizarea mai multor tipuri de încuietori și menține stabilitatea și poziției bicicletei.
- d) Numărul rastelurilor trebuie să corespundă cu conformarea și utilizarea spațiului, dar și cu fluxurile de bicicliști existente în zonă.
- e) Este admisă posibilitatea legării bicicletelor la stâlpii existenți, în condiții particulare.
- f) Designul standurilor, va fi parte a proiectul unitar pentru mobilierul urban al zonei construite protejate.
- g) Standurile de biciclete pot fi amplasate perpendicular pe aliniamentul copacilor, între aceștia, servind și servi ca protecție suplimentară.

(32) Reglementări specifice pentru containere pentru deșeuri, coșuri de gunoi

- a) Designul coșurilor de gunoi va face parte integrată din proiectul unitar al mobilierului urban.
- b) Densitatea coșurilor de gunoi trebuie să țină cont de gradul de ocupare al unei zone.

- c) Coșurile de gunoi nu ar trebui să îngusteze trotuarele. Acestea vor fi plasate în rând cu copacii plantați, sau în rând cu alte elemente de infrastructură.
- d) Amplasarea va fi în locuri aglomerate, în apropierea punctelor de trecere și în intersecții, precum și în apropierea standurilor stațiilor de autobuz, standurilor de vânzare etc.
- e) Sacii de gunoi pentru igiena animalelor de companie trebuie integrați în designul coșului de gunoi. Scrumierele trebuie integrate în din designul coșurilor de gunoi.
- f) Containerele standardizate de gunoi în vederea reciclării trebuie să fie grupate pe o singură linie.
- g) Atât containerele supraterane, cât și cele subterane trebuie plasate în afara traseelor pietonale, admise în zonele dedicate parcării autovehiculelor fără să împiedice fluxurile de trafic.
- h) Suprafața de călcare din jurul containerelor trebuie tratată în același mod cu restul suprafețelor pavate și să fie la același nivel cu acestea. Containerele trebuie să fie accesibile persoanelor cu dizabilități fizice sau deficiențe de vedere.
- i) Culorile specifice reciclării trebuie să apară doar pe capacul sau pe marginea containerelor. Culorile trebuie să respecte standardul impus pentru reciclare.
- j) Containerele trebuie amplasate în pezele publice doar în cazuri excepționale. Acestea ar trebui amplasate în locuri prestabilite, care să respecte proiectul arhitectural general al spațiului.
- k) Containerele supraterane trebuie mascate în spatele unui ecran, care să se integreze în context. Astfel de soluții nu sunt obligatorii dacă recipientele au o formă neutră, integrată în proiectul unitar al mobilierul urban.

(33)Reglementări specifice pentru elemente de apă în spațiile urbane

- a) Aspectul și dispunerea elementelor de apă într-un anumit spațiu se va face pe baza proiectelor integrate.
- b) Forma, materialul și proporțiile lor trebuie să se bazeze pe tipologia și caracterul spațiilor pentru care sunt propuse. De asemenea, încă din etapa de proiectare trebuie luată în calcul și posibilitatea conectării lor la o sursă de apă naturală.
- c) Se recomandă amplasarea de fântâni cu apă potabilă în toate spațiile publice aglomerate. Designul fântânilor va fi standardizat și va face parte integrată din proiectul unitar al mobilierului urban. Fântânile cu apă potabilă trebuie să fie ergonomice și să permită sticlelor să fie umplute cu apă.
- d) Scurgerea apei trebuie luată în calcul atunci când se proiectează o fântână cu apă potabilă. Suprafețele și materialele din jurul unei fântâni trebuie să fie proiectate ținând cont de

umiditatea crescută care se creează în jur. Dacă fântâna se află pe o suprafață nepavată, trebuie luate măsuri pentru a preveni formarea noroiului și modificarea terenului suport.

- e) Fântânile cu apă potabilă trebuie să fie accesibile tuturor utilizatorilor, inclusiv persoanelor cu dizabilități.

(34)Reguli specifice pentru amenajarea de chioșcuri

- a) Designul chioșcurilor de vânzare, informare și a adăposturilor din stațiile de transport în comun vor face parte integrată din proiectul unitar al mobilierului urban.
- b) Chioșcurile vor fi concepute ca structuri mobile, modulare, ce pot fi conectate la rețelele de utilități în spațiul în care urmează să fie montate.
- c) Modularea și amplasarea chioșcurilor se va face pe baza unui studiu dedicat pe oraș, care să stabilească atât locurile în care acestea pot fi amplasate, cât și tipologia acestora, în așa fel încât imaginea să rămână una unitară.

(35)Reguli specifice pentru amenajarea de toalete publice

- a) Designul toaletelor publice vor face parte integrată din proiectul unitar al mobilierului urban.
- b) Amplasarea toaletelor publice trebuie să facă obiectul unui studiu dedicat, bazat pe gradul de utilizare al spațiilor și pe distanțele optime de parcurs pe jos. Toaletele publice ar trebui amplasate în special în spațiile publice importante și aglomerate.
- c) Este admisă recuperarea toaletelor publice subterane abandonat și reabilitarea lor strict pentru utilizare publică
- d) Nu este admisă amplasarea toaletelor publice mobile de plastic decât în cazuri speciale și pe timp limitat, în timpul unor evenimente, folosite atunci când cele permanente nu satisfac necesarul. Distribuirea, amenajarea și integrarea lor în zonele învecinate ar trebui va fi o condiție de autorizarea a evenimentelor cu caracter temporar.
- e) Toaletele trebuie să fie proiectate în așa fel încât să poată fi utilizate și de către persoanele cu dizabilități, persoane însoțite etc.

Sectiunea VI. ILUMINATUL EXTERIOR

Iluminatul stradal și arhitectural determină caracterul spațiilor publice pe timpul nopții. Categoriile iluminatului exterior sunt:

- Iluminatul stradal (străzi, piețe, parcuri etc.);
- Iluminatul arhitectural (clădiri, structuri tehnice, zone verzi, opere de artă etc.);
- Iluminatul zonelor în aer liber (șantiere, proprietăți industriale etc.);

- Iluminatul facilităților sportive (stadioane de fotbal și de sport, terenuri de golf etc

(36) Pentru reglementările privind iluminatul zonelor în aer liber și iluminatul facilităților sportive va fi consultată secțiunea specifică a Regulamentului Local de Urbanism pentru Planul de Urbanism General al Municipiului Târgu Mureș, aprobat.

Capitolul 1. Iluminatul Stradal

(37) Iluminatul stradal este obligatoriu să asigure siguranța utilizatorilor și siguranța proprietății, nu trebuie să perturbe mediul înconjurător și trebuie să creeze condiții care permit oamenilor să fie activi în spațiile publice și în afara orelor de zi.

(38) Este obligatoriu ca autoritatea locală să promoveze o politică de iluminat stradal care să cuprindă cerințe, reguli și principii care să fie raportate la trafic, la siguranță și la aspectele estetice ale arhitecturii și cadrului urban.

(39) Iluminarea străzilor pentru autovehicule trebuie să asigure că drumul și împrejurimile sale imediate sunt iluminate la nivel orizontal.

- a) Pentru iluminatul stradal sunt recomandate surse de lumină cu un ton cald, alb (mai puțin de 3000 K).
- b) Pentru o mai bună vizibilitate pe arterele principale sunt recomandate surse de lumină pe un ton neutru, alb (mai puțin de 4000 K).
- c) Iluminatul public nu trebuie să orbească pietonii sau șoferii.
- d) În cazul trecerilor de pietoni, este important ca pietonii să fie iluminați pentru șoferi, și viceversa.
- e) Locurile potențial periculoase în ceea ce privește traficul (intersecții complicate, puncte de trecere, stații de autobuz) ar trebui să fie diferențiate față de împrejurimi printr-un nivel mai ridicat de iluminare sau prin tonul luminii.
- f) În cazul iluminării podurilor, trebuie acordată grijă specială străzilor peste care trec acestea, tocmai pentru ca iluminatul lor să nu orbească șoferii. În cazul pasajelor, se recomandă integrarea iluminatului în structura lor.

(40) Iluminării zonelor pietonale trebuie să asigure atât iluminarea suficientă a suprafeței de călcare, cât și iluminarea pietonilor (iluminare verticală).

- a) Pe străzile unde trotuarele sunt bordate de fațadele clădirilor, lumina va ajunge până la primul nivel al clădirilor, fără să creeze disconfort locatarilor din clădiri.
- b) Pentru iluminatul străzilor și al trotuarelor cu utilizare pietonală mai intensă sunt recomandate surse de lumină cu un indice de redare al culorii mai ridicat (mai mult de 70).
- c) În zonele cu locuințe rezidențiale, lumina stradală nu trebuie să afecteze spațiile de locuit.

- d) Pentru a crește sentimentul de siguranță în zonele verzi și în parcuri, se recomandă iluminarea lor, chiar dacă sunt poziționate în vecinătatea unor zone pietonale deja iluminate.
 - e) Nu este admis ca stâlpii de iluminat să blocheze accesul pietonilor sau zonele de acces.
- (41) Este obligatoriu realizarea în cadrul operațiunilor urbane integrate a unor proiecte de iluminat stradal prin parametri de iluminare tehnică, pe zone și subzone, a căror scop nu este amplasarea stâlpilor de lumina ci iluminatul mediului și crearea aspectului și atmosferei orașului pe timpul nopții.
- a) Iluminatul stradal influențează substanțial atmosfera și aspectul spațiilor publice. Din acest motiv, în cadrul proiectelor trebuie luate în considerare valorile culturale, istorice și estetice ale locului.
 - b) Numărul, aspectul și poziția surselor de lumină trebuie să corespundă compoziției spațiului.
 - c) Prevenirea reflexiilor orbitoare are legătură directă cu percepția pozitivă în spațiul public și cu securitatea traficului. Culoarea luminii este oferită de tonul luminii și de calitatea culorilor percepute. În cadrul proiectelor trebuie luați în considerare parametri precum reflexiile și culoarea luminii ce afectează în mod direct percepția pozitivă în spațiul public.
 - d) Parametrii obiectelor surselor de lumină trebuie să fie conformate în cadrul proiectului unitar pentru mobilierul urban pentru spațiile publice, cu un set dedicat de reguli și principii de utilizare pentru o mai ușoară mentenanță. Parametrii fizici ai luminii sunt dependenți de aspectul și de amplasarea obiectelor surselor de lumină.
 - e) Designul ales pentru iluminarea unui spațiu trebuie să țină cont de caracterul, importanța și ierarhia spațiilor publice din oraș.
- (42) Este obligatoriu eliminarea poluării luminoase, sau smogului luminos cu toate efectele nedorite ale luminii artificiale.
- (43) Iluminatul stradal trebuie abordat în relație cu spațiile publice adiacente, atât în ceea ce privește parametrii iluminatului, cât și în ceea ce privește compoziția și aspectul întregului sistem.
- (44) Parametrii de iluminare necesari trebuie să fie aleși într-un mod eficient din punct de vedere energetic.
- (45) Este obligatoriu ca în spațiile publice importante, de tipul piațetelor și zonelor comerciale, iluminatul stradal și cel arhitectural să fie corelat.
- (46) Pentru o orientare mai ușoară în oraș pe timpul nopții, este obligatoriu ca iluminarea stradală să lumineze și numele străzilor, numerele caselor, semnele de circulație și panourile de informare.
- (47) Nu este admis ca prin planul de iluminat stradal să se obstrucționeze vizual puncte importante ale orașului, vederi panoramice sau clădiri reprezentative.

(48) Este admis ca, acolo unde este posibil, stâlpii de iluminat sa fie folosiți pentru poziționarea indicatoarelor rutiere sau a mobilierului urban (containere pentru deșeuri etc.)

(49) Este obligatoriu ca poziția stâlpilor de iluminat să respecte axa, ritmul și posibila creștere viitoare a copacilor.

Capitolul 2. Iluminatul arhitectural

(50) Iluminatul arhitectural este obligatoriu sa creeze compoziția unui spațiu urban și atmosferă pe timp de noapte, relaționat la importanța spațiului.

(51) Iluminatul arhitectural în zonele construite protejate se va realiza doar în baza unor proiecte avizate.

(52) Iluminatul arhitectural poate include iluminatul ornamental, al cărui scop principal nu este iluminarea propriu-zisă a spațiului, ci completarea designului compozițional al spațiului. O astfel de iluminare poate fi permanentă sau temporară (de exemplu, decorațiunile de Crăciun).

- a) În planificarea iluminatului arhitectural, trebuie luată în considerare luminozitatea mediului înconjurător.
- b) Iluminatul arhitectural, prin compoziții adecvate ale planurilor luminate și întunecate, trebuie să reliefeze armonios aspectul unei clădiri, în conformitate cu caracterul său arhitectural.
- c) Nu este admisă în zonele istorice iluminare arhitecturală colorată sau dinamică.
- d) În cazul unor evenimente cu durată determinată este admisă proiecția de imagini/lumina artistică
- e) Culoarea surselor de lumină trebuie aleasă în funcție de culoarea naturală a fațadelor clădirilor.
- f) Iluminatul arhitectural al operelor de artă trebuie ales în relație cu spațiul și cu importanța lucrării în zonă, unghiul de privire trebuie luat în considerare.

(53) Iluminatul arhitectural trebuie poziționat astfel încât să fie posibilă mentenanța acestuia.

(54) Pentru iluminarea vegetației, este obligatoriu luarea în calcul al caracterului natural și faptul că plantele au nevoie de o anumită perioadă de odihnă pentru a se dezvolta armonios.

Sectiunea VII. BARIERE

Capitolul 1. Balustrade

(55) Utilizarea balustradelor este admisă doar în cazuri excepționale, argumentate în cadrul proiectelor.

(56) În cazul în care situația nu permite alte soluții, iar barierele de protecție trebuie să se încadreze în imaginea de ansamblu a spațiului în care sunt amplasate. Este necesar să aibă un design unic, să fie realizate dintr-un material durabil, să fie cât mai transparente și subtile, și să fie coordonate cu celelalte culori și materiale din spațiul respectiv. Ele nu trebuie să aibă sub nicio formă un aspect strict funcțional, de trafic.

- a) Nu este admis ca elementele de protecție să fie caracteristica dominantă a unui spațiu public.
- b) Balustradele trebuie amplasate întotdeauna cât mai aproape de marginea carosabilului și a trotuarului, pentru a oferi pietonilor cât mai mult spațiu de deplasare și pentru a reduce spațiile reziduale. Este necesară o siguranță de 0,25 m de la marginea carosabilului.
- c) Balustradele amplasate la limita spațiilor publice ample trebuie poziționate în așa fel încât să nu îngreuneze spațiul pentru bicicliști și pietoni.
- d) Secțiunile lungi cu balustrade de protecție nu sunt admise
- e) Balustradele care mărginesc drumurile trebuie alese în funcție de utilizatorii care tranzitează zona. Pentru pietoni, înălțimea recomandată este de 900 - 1100 mm, iar pentru bicicliști, 1300 mm.
- f) Amplasarea balustradelor trebuie să țină cont de faptul că pietonii și elementele de pe trotuar trebuie să fie vizibile șoferilor care circulă pe banda adiacentă.

(57) Nu sunt admise panourile publicitare atașate balustradelor.

(58) Sunt admise balustradele cu rol în ghidarea persoanelor cu dizabilități, ce trebuie să fie ușor de detectat și combinate cu suprafețe tactile adecvate. Balustradelor de ghidaj pot fi înlocuite cu ghidaje în pavaj.

Capitolul 2. Bolarzi și stâlpișori

(59) Bolarzii și stâlpișorii trebuie să fie conformați în cadrul proiectului unitar pentru mobilierul urban pentru spațiile publice, cu un set dedicat de reguli și principii de amplasare și utilizare pentru o mai ușoară mentenanță.

- a) Pot fi utilizați ca element compozițional și ca element de organizare al spațiului
- b) Pot fi utilizați pentru a împiedica pătrunderea vehiculelor în zonele pietonale și cele dedicate bicicletelor.
- c) Pot fi utilizați ca barieră psihologică, de-a lungul străzilor aglomerate, în locul balustradelor.
- d) Pot avea o utilizare secundară precum loc de stat, sprijin sau asigurare de biciclete.
- e) Materialele din care vor fi realizați se vor conforma în cadrul proiectului unitar pentru mobilierul urban pentru spațiile publice

(60) Nu este admisă legarea cu lanțuri între aceste elemente.

(61) Nu este admisă amplasarea panourilor publicitare și reclamelor

Capitolul 3. Împrejmuirea spațiilor publice

(62) Nu este admisă împrejmuirea spațiilor publice decât în cazuri justificate.

(63) Împrejmuirea spațiilor publice trebuie să fie cât mai permeabilă din motive de trafic, protecție, siguranță, mentenanță etc. În aceste categorii sunt incluse și acele spații care nu pot fi deschise publicului decât în anumite perioade ale zilei, care necesită achitarea unei taxe de acces, care sunt protejate deoarece sunt utilizate preponderent ca loc de joacă pentru copii, ca parcuri sau ca grădini.

(64) Calitatea împrejuririlor este obligatoriu să monitorizată atât din interiorul spațiului, cât și din exteriorul său.

(65) Este obligatoriu ca designul unei împrejuriri să corespundă importanței spațiului delimitat și scării sale.

(66) Este admis ca împrejuririle să nu fie o simplă barieră, ci o parte a spațiului public, cu utilizări secundare. De exemplu, în cazul unui loc de joacă, întotdeauna împrejmuirea va servi și ca zonă de stat pentru supraveghetori. Poate fi combinat cu un gard viu sau cu un rând de copaci, fără a diminua vizibilitatea către zonele învecinate.

(67) Gardurile și structurile care delimitează spații ce nu sunt accesibile publicului, trebuie prin înălțime și transparență să încurajeze relațiile sociale și comunicarea. Ca aspect, ele trebuie să se încadreze designului general al spațiului.

(68) Dimensiunea unui gard nu trebuie să depășească scara locului.

Capitolul 4. Garduri de protecție pentru șantierele în lucru

(69) Gardurile de protecție pentru șantier trebuie să minimizeze efectele negative ale lucrărilor de construcție asupra spațiilor publice, atât din punct de vedere estetic și funcțional, cât și din punct de vedere al siguranței trecătorilor. Schelele vor fi obligatoriu îmbrăcate în plasa de siguranță.

a) va conține informații și imagini detaliate cu privire la proiectul clădirii

b) va conține informații despre momentul închiderii și despre modul în care viitorul spațiu se va conecta la spațiul public existent

c) pot reda o imagine cu viitorul proiect.

d) poate fi suportul unei expoziții sau al unei lucrări temporare de artă

- (70) Dacă o anumită zonă este închisă pentru efectuarea unor lucrări, atunci trebuie păstrată o zonă de trecere de minimum 1,5 m.
- (71) Dacă condițiile locale nu permit respectarea lățimii minime de trecere, atunci culoarul de trecere va trebuie extins pe banda de parcare sau chiar pe carosabil
- (72) În cazul închiderilor pe termen lung, gardurile vor fi realizate din materiale care nu devin rapid inestetice.
- (73) Dacă proiectul este unul public, atunci este recomandată folosirea unor goluri în gard, care să ofere trecătorilor o perspectivă asupra evoluției șantierului.
- (74) Înălțimea unei împrejurimi de șantier va avea o medie de 1,8 m. și se va lua în calcul specificul spațiului înconjurător și tipul șantierului.

Capitolul 5 Bariere fonice

- (75) Barierele împotriva zgomotului nu sunt admise în cadrul zonelor construite protejate. Pentru reducerea zgomotului se vor folosi mijloace alternative precum vegetația, pavaje speciale etc.