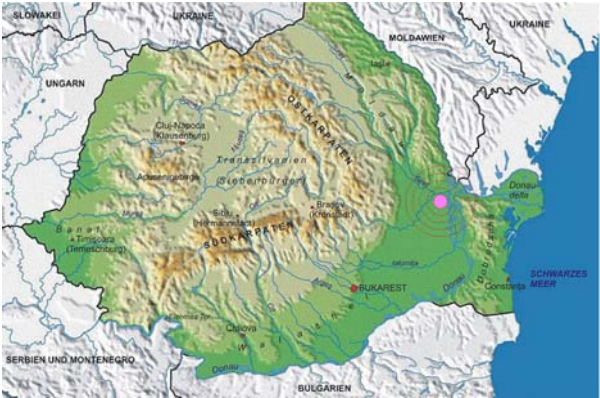
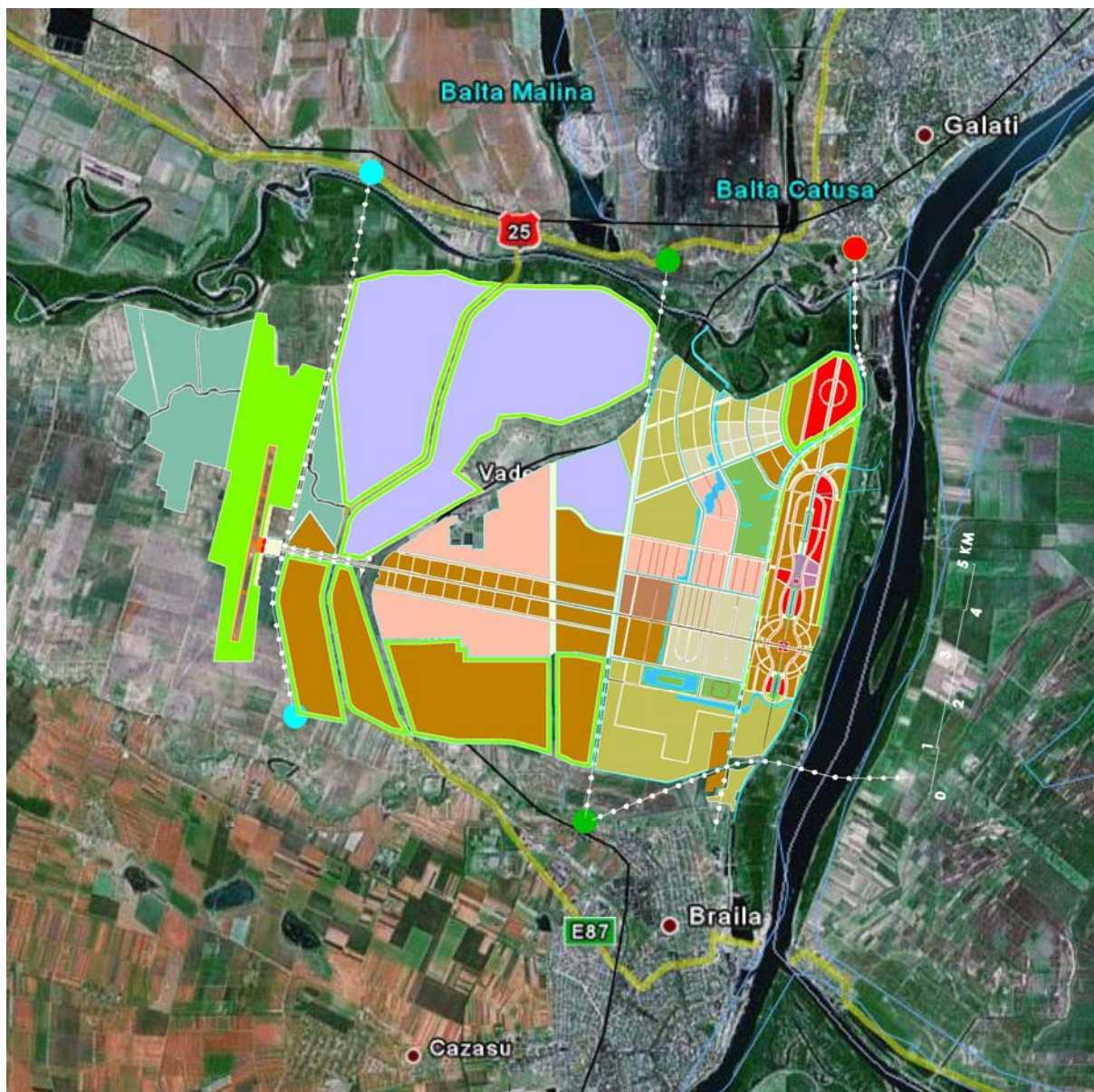


PROJECT URBANISTIC EUROCITY-BRAILA-GALATI-ROMANIA





Dezvoltarea vizionară a unui cartier situat între Brăila și Galați, pe coridorul final al Dunării, garantează poziționarea regiunii orientată spre viitor. Pe cea mai mare rezervă de suprafață în miloul metropolei dunărene va trebui să se construiască în următorii 20 de ani orașul progresist al secolului 21.

Noul cartier multifuncțional, orășenesc și pentru care merită să trăiești, va oferi atât forme atractive de locuit, noi locuri de muncă, servicii și căi moderne de aprovizionare, precum și un sector științific și educațional inovator, cu importanță supraregională. Acest amplasament se caracterizează în principal prin spații verzi generoase, un mediu atractiv pentru industrie și producție (târguri cu expoziții), locuri amenajate pentru domeniul social, medical, petrecerea timpului liber, activități sportive (fotbal, teren de regată, piscine, teren de golf),

recreere și instituții culturale, o infrastructură performantă (căi ferate, rețea de străzi, pod peste Dunăre), precum și prin proximitatea față de importante locuri de recreere.

Măsurile de inovație sunt orientate cu efect durabil spre amplasament ca și completare ideală pentru revitalizarea regiunii, precum și ca o compoziție finală culturală și socială, finalizându-se prin dezvoltarea omogenă a unei noi metropole.

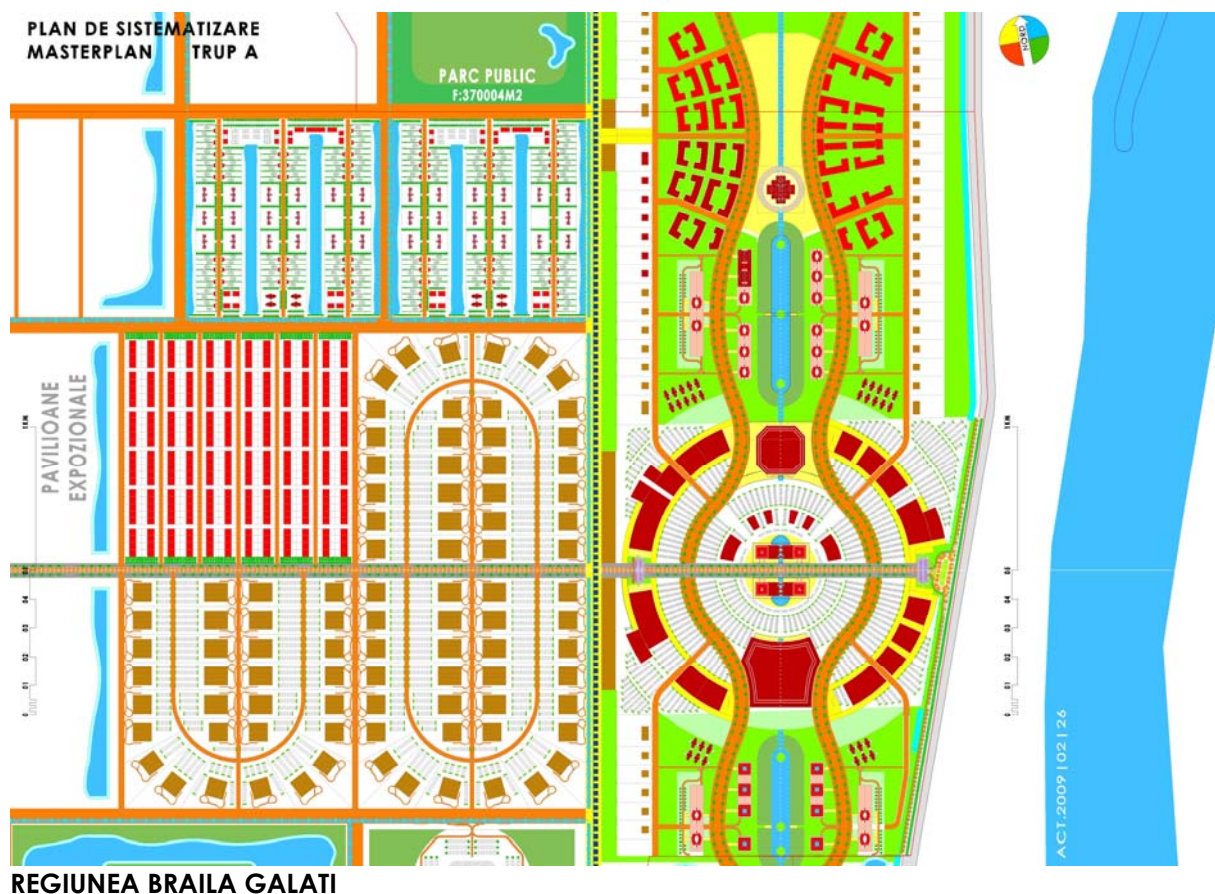
Respectând noua identitate, va trebui adăugat un nou component urban ideal sinergetic și va trebui revalorificată autenticitatea utilizării neglijate până acum, conform stadiului actual. Prioritatea incontestabilă a complexului constă în mod corect, în renașterea și revitalizarea zonei printr-o exploatare citadină, precum și în extinderea dezvoltării urbanistice, cu potențial creator de valori fundamentale și economice, într-o zonă liniștită și totuși centrală.

Din punct de vedere economic, acest impuls de dezvoltare are o importanță supraregională și trebuie privit ca o asigurare a continuității instituțiilor culturale și economice existente.

În urma dezvoltării continue în ce privește inovația urbană în imediata apropiere și a structurării accentuat modulate a zonelor stradale și a construcțiilor ca și simplitate de cuplare, aranjarea structurată cu racord stradal ideal diferențiat, distanța optimă a spațiilor verzi corespunzător cu zonele citadine deja existente, este asigurată integrarea clară, independentă în fizionomia obiectelor urbane învecinate.

În mod sincron rezultă astfel o suburbie inovatoare ce va dezvolta relații specifice cu celelalte orașe și împrejurimile acestora.

Datorită acestui fapt, este de așteptat ca în realizarea întregului proiect să ia naștere o acceptanță ulimativ atractivă și regiunea orășenească să cunoască o prosperitate economică durabilă.



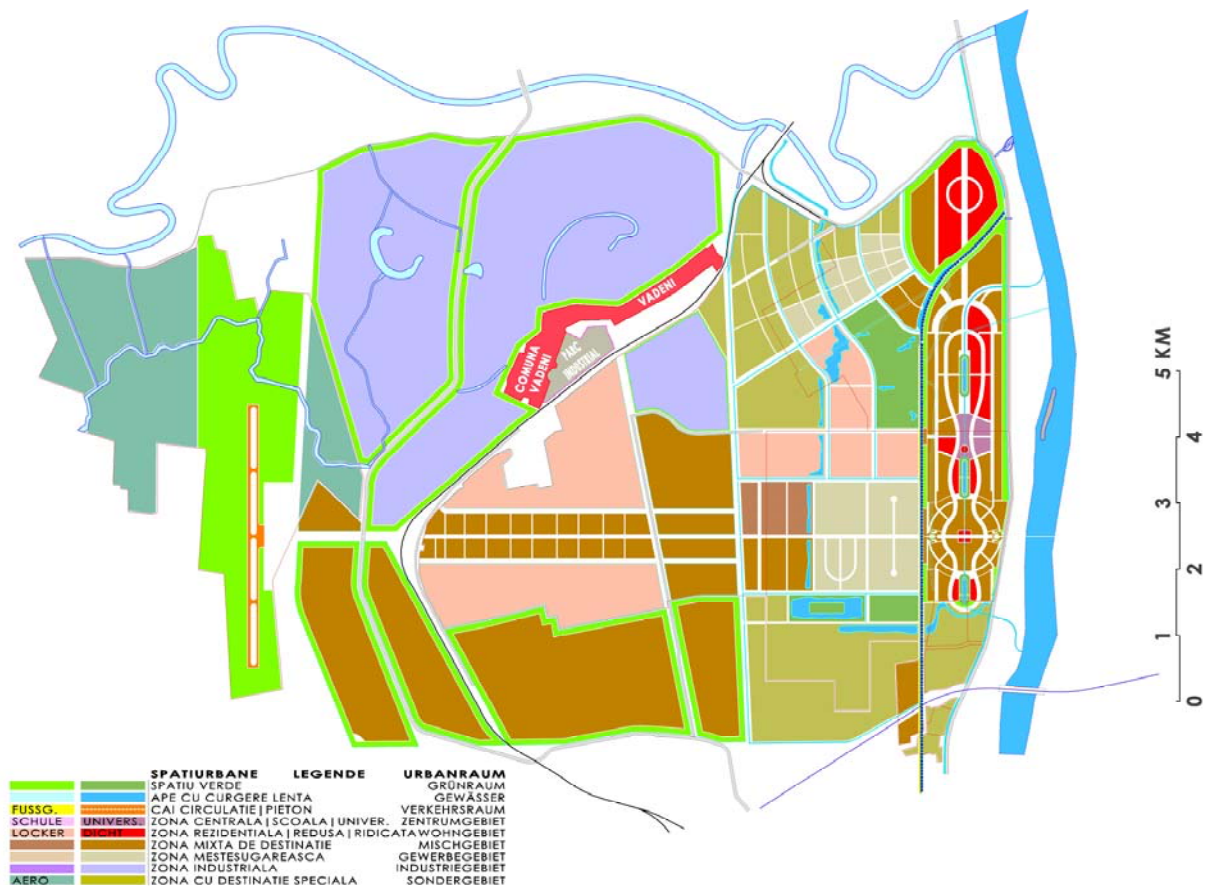
ROLUL NOULUI CARTIER ÎN REGIUNE

Fostul teren agricol, extinderea sporită a orașelor învecinate reprezintă prin suprafața de ca. 8.000 ha, un potențial enorm de dezvoltare:

Prin extinderea Uniunii Europene, poziția geopolitică periferică a devenit o poziție cu relații fundamentate din punct de vedere istoric cu țările vecine și cu un important potențial de creștere economică. Noua dezvoltare economică a devenit expresia declarației de voință politică pentru dezvoltarea partenerială a regiunii formate din mai multe state. În acest sens, zona a devenit și o importantă suprafață strategică a dezvoltării urbane, ce se manifestă și în stabilirea punctelor forte ale planurilor de dezvoltare urbanistică: teritoriul vizat reprezintă unul din numeroasele „hot-spot“-uri ale dezvoltării urbanistice. Având în vedere viitoarea importanță a regiunii de Est, noul centru ca și locație de dezvoltare, va îndeplini două roluri esențiale :

Cu dezvoltarea unui centru urban pe Dunăre trebuie luată în considerare oportunitatea de a dezvolta pe axa Braila-Galati un parteneriat regional, cu un mare potențial economic și o multitudine de situații win-win.

Cunoscând dispozițiile urbanistice ireversibile, pentru dezvoltarea unui centru urban atractiv, racordat la funcțiile vitale pe cea mai scurtă cale, cu legături reciproce vitale cu ambientul și cu prioritate absolută pentru transportul public, calitatea amenajărilor trebuie clar îmbunătățită și trebuie dat un impuls pentru o creștere durabilă în regiune.



STRATEGII REGIONALE PRINTRU PEISAJ

Braila și Galați nu sunt legate doar prin istoria comună, ci și prin Dunăre, parcul natural din Lunca Dunării și peisajul cultural de pe litoralul Mării Negre. Referitor la luncile Dunării, este vorba de cele mai mari lunci naturale ce au mai rămas în Europa de Est. În cadrul unei dezvoltări axate pe durabilitate, păstrarea și dezvoltarea peisajelor constituie o componentă esențială a dezvoltării economice a zonei și prin aceasta, constituie baza pentru dezvoltarea pe termen lung a calității vieții. Strategia de planificare a peisajului pentru noul centru include structurile verzi aflate în jur, consolidându-le și introducându-le în zonele construite.

STRATEGII DE TRANSPORT PENTRU REGIUNE

Dezvoltarea urbanistică este strâns legată de extinderea planificată a căilor de transport. Noua legare rapidă a orașelor prin teleferic, extinderea căilor de legătură existente, precum și construirea autostrăzii, a căilor rapide, a drumurilor de legătură și a noului pod peste Dunăre vor îmbunătăți considerabil accesibilitatea teritoriului și legăturile în cadrul regiunii. Aceste proiecte privind construcția de șine și străzi sunt rezumate în master plan, ca și măsuri realizabile pe termen scurt și mediu. Importanța strategică a acestor proiecte de transport pentru noul spațiu urban, precum și pentru întregul spațiu este dovedită prin argumente temeinice. În momentul de față, pentru toate proiectele s-a prevăzut un termen de finalizare cuprins între 2009-2020.

MEDIU AMBIANT ȘI CETĂȚENI

Dezvoltarea orașelor dunărene constituie punctul culminant prealabil al unui proces care a început cu înflorirea economică din secolul trecut și de atunci nu a încetat să contribuie la creșterea și dezvoltarea permanentă.

NOUL ORAȘ TREBUIE SĂ FIE ȘI ÎN FOLOSUL AȘEZĂRILOR LIMITROFE

Mediul ambiant este marcat de alte peisaje, de raportul ridicat de spații libere, dar și de lipsa totală a infrastructurii necesare. Localnicii sunt desigur afectați în mod special de dezvoltarea urbanistică a zonei. Proiectanților și politicienilor li se cere să integreze aceste zone cât mai timpuriu posibil, chiar înainte de a începe lucrările de proiectare.

Colectarea ideilor împreună cu cetățenii

Ar trebui transmise către gospodăriile din zonă broșuri informative. Pe de o parte, este vorba de o informare cât mai detaliată, pe de altă parte, trebuie investigate și puse în discuție grijile și temerile locuitorilor din așezările limitrofe, urmând ca necesitățile formulate să fie integrate în proiecte.

Rezultatele ar trebui prezentate și explicate în cadrul unei întâlniri publice. Punctele principale pe ordinea de zi a acestei întâlniri vor fi: dezvoltarea transportului public, având prioritate pietonii și cicliștii, evitarea drumurilor ascunse ce trec prin așezări. Ideile trebuie colectate, discutate, integrate în procesul de proiectare și definite ca și condiții-cadru.

GENDER MAINSTREAMING

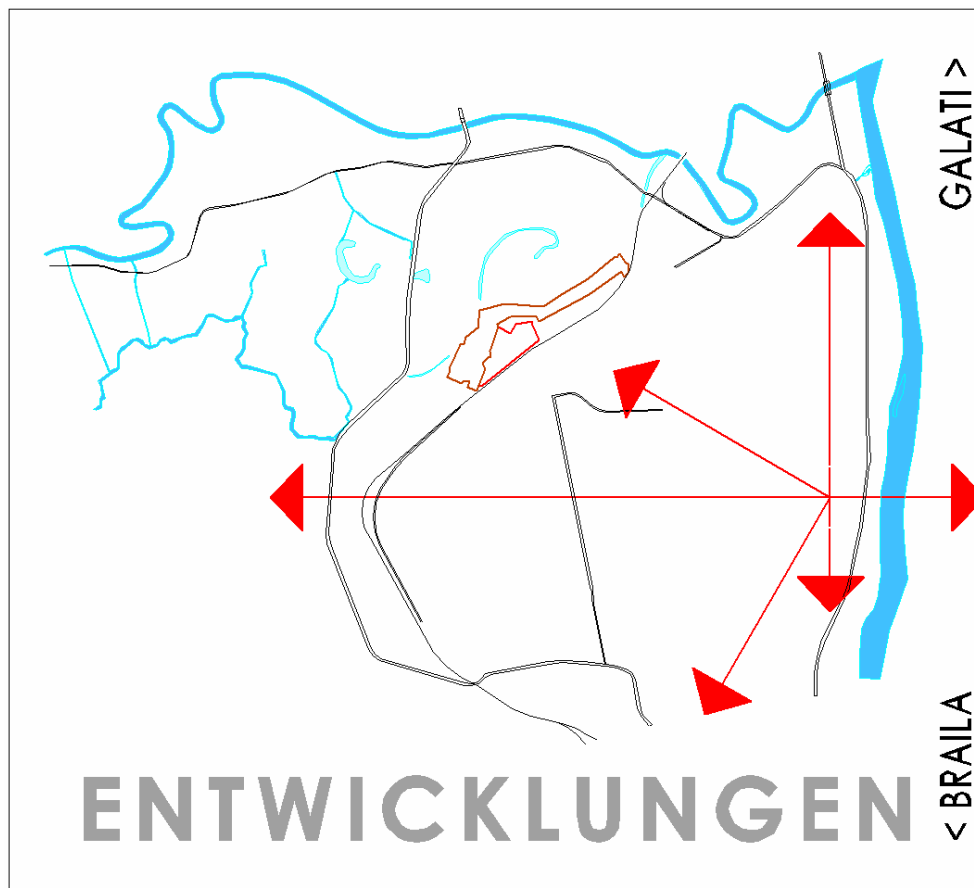
Master planul, prin verificarea atentă și optimizare va constitui baza pentru realizarea exploatărilor, clădirilor și spațiilor publice, care datorită lipsei barierelor, multifuncționalității, dar și diferențierii, să respecte cerințele și nevoile speciale ale diferitelor grupuri de oameni. Desigur, acest proces nu se încheie odată cu elaborarea master planului, ci va continua pe toată durata transpunerii în practică.

...Pentru aceste orașe-gemene reprezintă șansa secolului ca pe lângă capitalul politic să asigure și înțelegerea față de oameni, sub forma calității durabile a vieții. Un schimb serios al paradigmelor, departe de transportul individual motorizat până la transportul în comun, ar fi de mare actualitate. Contribuția noastră esențială la elaborarea master planului este angajamentul nostru, pentru ca protecția prezentei și viitoarei generații de pe aceste locuri să fie luată în considerație cu băgare de seamă.

MASTER PLANUL CA ȘI PROCEDURĂ DE URBANISM

ROLUL ȘI FUNCȚIA MASTER PLANULUI

Calități stabile pentru dezvoltări flexibile. Dezvoltarea ariei descrisă în master plan va dura mai multe decenii. Într-un interval de timp așa de mare se pot produce schimbări în condițiile cadru economice și sociale, ce nu pot fi prevăzute încă de acum, precum și schimbări în stabilirea punctelor forte privind politica de dezvoltare. Conceptul de urbanism trebuie, prin urmare, să fie capabil să reacționeze la astfel de schimbări, fără să-și piardă calitățile fundamentale. Master planul trebuie să facă dovada că pe aria principală se poate realiza o structură urbană constructivă și de exploatare multifuncțională, corelată cu un sistem public de spații libere și verzi de înaltă calitate. Vor fi ilustrate și definite calitățile și potențialul celor mai importante zone-cheie, care vor crea identitatea inconfundabilă a noului cartier. Sistemul de transport reprezentat va lega cartierul în cel mai optim mod cu putință, cu rețelele principale de transport, în special transportul în comun. Tuturor participanților la trafic și tipurilor de transport trebuie să li se ofere o rețea clar structurată și atractivă de linii de deplasare în interiorul și în afara teritoriului.



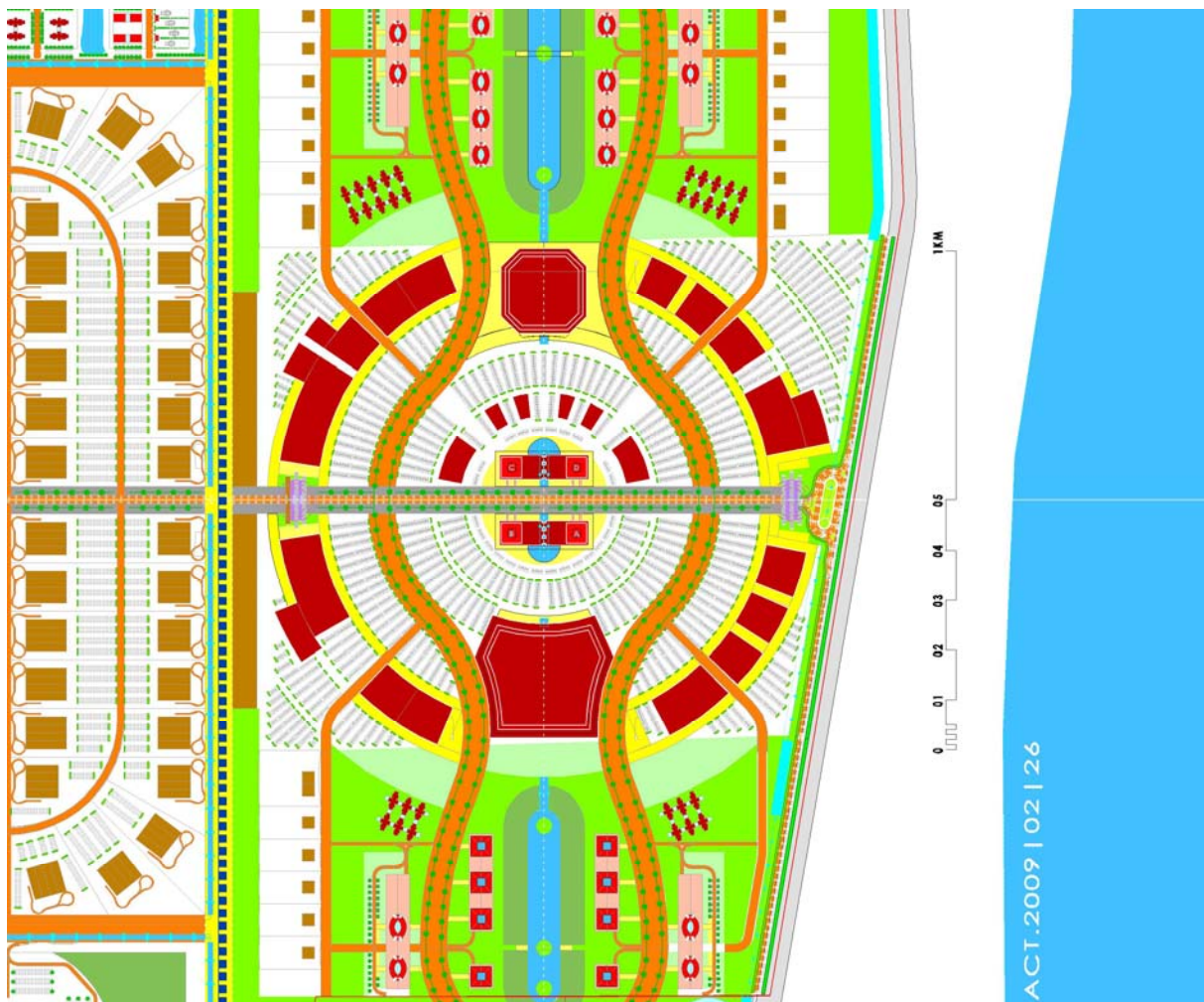
Master planul este doar începutul.

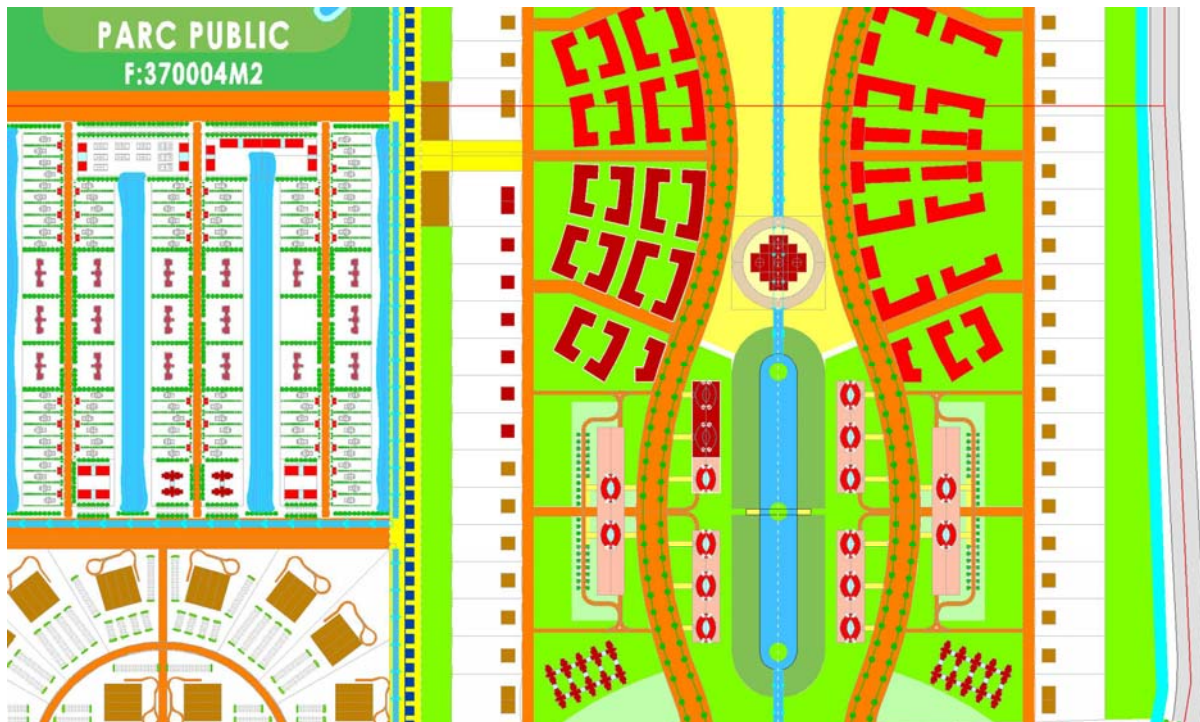
Master planul trebuie văzut ca și un punct de plecare pentru proiectare, ce poate și trebuie concretizat, completat și dezvoltat pe viitor. Master planul constituie baza și punctul de orientare pentru planurile de utilizare a suprafețelor și de urbanism, pentru coordonarea cu celelalte planuri și proiecte, pentru prevederile calitative și alte convenții, dar și pentru evaluarea amplasamentului și a calităților acestuia.

...Astăzi suntem în căutarea unui oraș ce are mai multe de oferit decât calitate funcțională. În acest sens, spațiul public este cel mai important element de organizare. De acesta depinde, dacă oamenii se simt ca acasă în orașul lor sau dacă se identifică cu orașul...

PARAMETRII DE PROIECȚIE

Impresia de ansamblu asupra unei unități urbanistice/ topografia autonomă în cadrul mediului înconjurător cu spații largi/ parametrii urbani transparenți și sesizabili transmit proporționalitate, coerență și congruență/ deschidere spre dialog cu cartierele învecinate, luarea în considerație a tuturor intereselor, posibilitatea integrării mediului/ amenajarea optimă a spațiilor verzi, interconectarea în rețea cu structura urbană fină a centrelor secundare sub formă de „centru verde” stimulează viața urbană și amestecarea rețelei de străzi robuste, dar flexibil utilizabile/ înalt potențial în ce privește oportunitățile de dezvoltare.





CONCEPT ȘI STRUCTURĂ

Structura urbanistică totală

Orice oraș este perceput prin spațiile sale publice.

Relatiile cu mediul înconjurător. Prin urmare, prioritatea numărul unu este organizarea și utilitatea practică a spațiului urban. Imaginea urbanistică de ansamblu este compusă din clădiri, străzi, piețe și parcuri. Elementele proiectului, precum bulevarde, alei și alte axe sunt decisive pentru lizibilitatea și identitatea spațiului. Structura sectorial radială a blocurilor, divizată în secțiuni mici, permite o deplasare simplă și rapidă în interiorul spațiului urban. Mersul pe jos și cu bicicleta devine simplu, plăcut și practic. Împreună cu măsurile de promovare a transportului nemotorizat se urmărește maximalizarea utilizării mijloacelor de transport în comun, ca și alternativă la utilizarea privată a autoturismului. Fiecare cartier nou, cu acest ordin de mărime și cu această poziționare, necesită un concept de transport durabil, pentru a deservi cât mai bine teritoriul și mediul ambiant.

Viitorul succes al teritoriului dezvoltat este strâns legat de raporturile cu spațiile înconjurătoare : cu peisajul natural, terenurile agricole, precum și cu locurile de recreere. Orașul cu numeroase canale poate deveni parte a unui întreg mai mare, numai dacă integrarea sa în mediu este finalizată cu succes, în toate etapele de dezvoltare. Structura radială susține capacitatea fundamentală de racordare prin străzi și drumuri, raporturi de vedere, dar și prin peisaje.

FACTORII IMPORTANȚI DE STRUCTURARE ÎN CONCEPTUL TOTAL

LEGENDE	
00	PORTICUS-WERBETURM TURN PENTRU RECLAME PAORTA EST
01	GRÜNE LUNGE (WASSER-,PARK- U.GRÜNFLÄCHEN) ZONA VERDE
02	LOKALE ZENTRUMSEINRICHTUNGEN CLADIRI PUBLICE
03	WARENHÄUSER MAGAZINE
04	INDUSTRIEPARK ZONA INDUSTRIALA
05	GEWERBEPARK ZONA DE MANUFACTURA-MICA INDUSTRIE
06	LOGISTIC PARK SÜD ZONA LOGISTICA SUD
07	LOGISTIC PARK WEST ZONA LOGISTICA VEST
08	FACHMARKT EINZEL MAGAZIN DE SPECIALITATE
09	AUTOHÄUSER REPREZENTANTE DE AUTOMOBILE - EXPOZITI AUTO
10	OFFICE PARK ZONA DE BIROURI
11	SHOPPING MALL U.MULTIPLEX STRADA COMERCIALA
12	FUSSBALLSTADION STADION DE FOTBAL
13	WATERFRONT RESIDENCES CARTIER RESIDENTIAL LA LAC
14	RELIGIONSZENTRUM CASA PAROHIALA
15	HOTEL M.HELIPORT, WEST-TOR HOTEL POARTA VEST
16	MEDICAL CENTER CENTRU MEDICAL
17	SPORTSTÄTTEN TERENURI DE SPORT
18	SCHUL- UNIVERSITÄT U.KULTURBAUTEN CENTRU DE SCOALA-UNIVERSITATE- EDUCATIE SI CULTURA
19	WOHNGBIET DICHTBEBAUUNG ZONA DE LOCUINTE CU DENSITATE MARE
20	WOHNGBIET LOCKERE BEBAUUNG ZONA DE LOCUINTE CU DENSITATE REDUSA
21	KLÄRANLAGE STATIE DE DECANTARE



Partea de Est a cartierului, divizată prin teleferic. Străzi diferențiate și noduri de autobuze în jurul teritoriului planificat concurează la o ofertă atractivă de transport în comun și leagă astfel toate proiectele importante de transport în nordul și sudul regiunii. Această funcție de nod reprezintă un element esențial al proiectului tehnic de urbanism, crescând mobilitatea

populației în afara limitei teritoriului planificat. După poricul estic al orașului se deschide pe o suprafață întinsă spațiul central dinamic, marcat de clădiri de proporții mari. Ca noțiunea pereche a « centrului verde » și legată cu aceasta printr-o promenadă vitală infinită și o stradă comercială de la Nord spre Sud, zonele situate la sudul și nordul nucleului spațiului urban sunt concepute ca și zone mai liniștite.

Centrul verde și extinderile acestuia spre Nord, Sud și Vest

Parcul Central cu suprafețe de apă întinse și continue, reprezintă unul din elementele principale ale proiectului. Străzile, zonele pentru pietoni și cicliști, parcurile întinse, toate se orientează după acest punct public important. Exploatățile urbane și clădirile semnificative formează un terminal atractiv al centrelor comerciale ce conduc spre Vest.

Strada cu portic în direcția aeroportului constituie un alt element-cheie în structura spațială a proiectului.

Ea leagă toate căile principale de acces din zonă și subliniază rețeaua radială a străzilor subordonate și a legăturilor cu drumurile pietonale cu spații verzi, în paralel cu canalul. Strada cu portic trece prin coridorul rotund ce leagă centrul dominat de parc și periferia. Astfel, din interiorul cercului pot fi observate părți întinse ale teritoriului de dezvoltare. Această stradă va deveni fără îndoială, datorită proximității constante față de toate funcțiile importante, una din cele mai importante artere de distribuție și aprovizionare în « circuitul » vieții urbane în noul cartier.

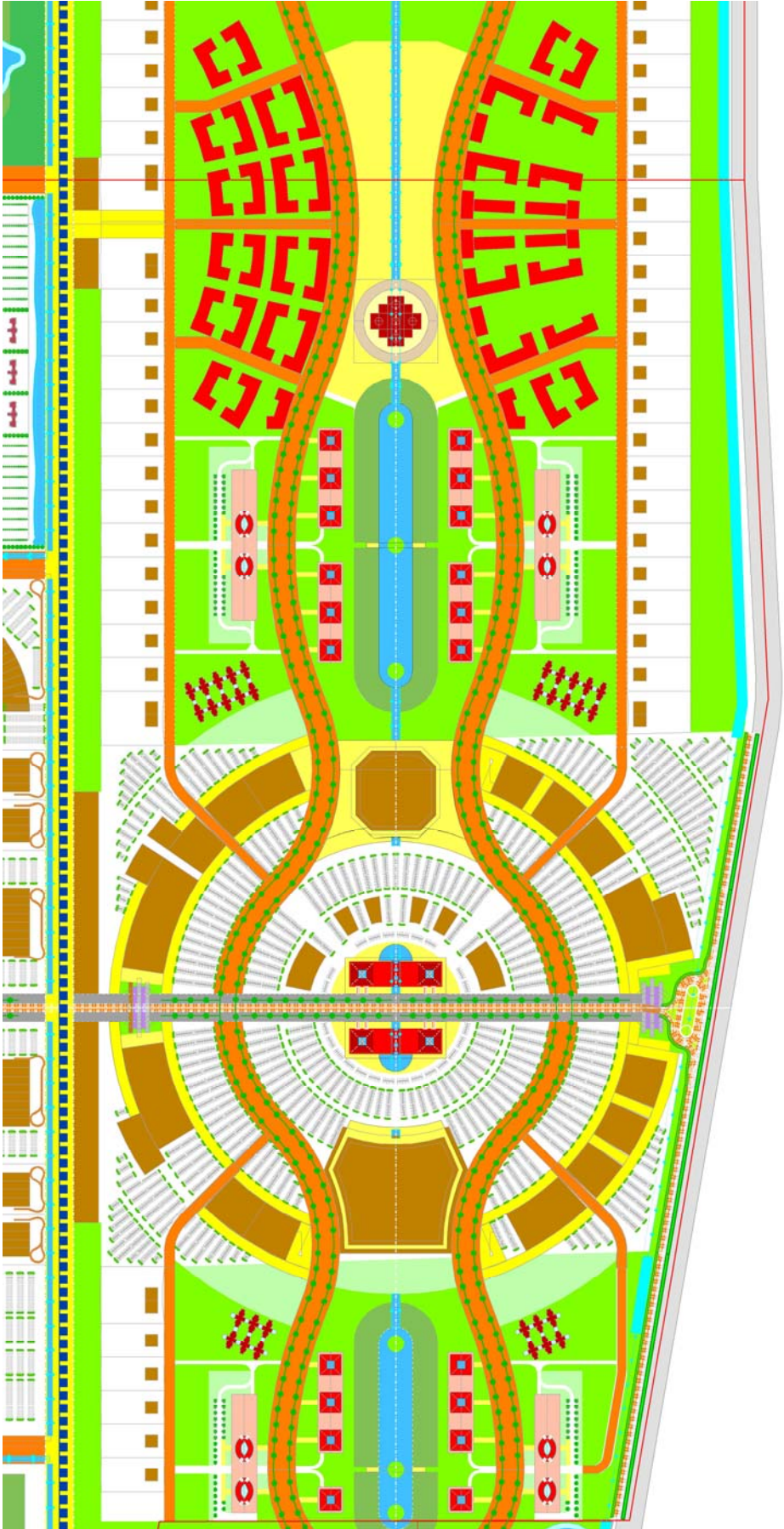
Zone industriale

Părțile vestice ale teritoriului planificat sunt prevăzute pentru exploatarea industrială. Structura clară a proiectelor depinde în mare măsură de cerințele concrete ale viitoarelor exploatare. În master plan sunt menționate doar principii importante, lăsând spațiu liber pentru utilizarea și construcția concretă. În mod normal, construcțiile industriale sunt caracterizate prin corpuri pe suprafețe mari și cu dimensiuni reduse. Privitor la amplasarea zonelor industriale lângă străzi și căi principale de acces pe teritoriu, parțial sunt necesare principii organizatorice, pentru a atinge standardele de calitate prevăzute pentru spațiile publice.

Cartierul cu funcție științifică și educațională

Spațiul de la ieșirea nordică a centrului este rezervat pentru un cartier cu instituții științifice, de cercetare și educare. Având în vedere că nu sunt încă cunoscute cerințele concrete ale utilizatorilor, specificațiile pentru această zonă din master plan privind volumurile, dimensionarea blocurilor și spațiile publice au pentru început caracter general.

SPAȚII LIBERE ȘI VERZI



CALITATEA SPECIALĂ A SPAȚIILOR LIBERE ȘI VERZI

Spațiile verzi reprezintă un element central și o caracteristică de indentificare pentru Orașul Nou. Având în vedere că noul cartier trebuie să fie urban și în același timp să corepundă cerințelor calitative speciale privind spațiile verzi și libere, stabilirea raportului corect între peisajul natural, parcuri urbane, străzi și piețe a jucat un rol decisiv. Era nevoie de o ierarhizare și delimitare clară pe bază de deosebiri, a spațiilor verzi și libere private, semi-publique și publice, pentru a facilita orientarea utilizatorilor și a permite utilizarea multiplă a spațiilor libere, fără a crea conflicte.

ELEMENTELE SPAȚIILOR LIBERE ȘI VERZI

Spații libere comune cu așezările deja existente. Spațiile verzi de-a lungul canalelor constituie o parte importantă a conceptului supraordonat de spații verzi al proiectului. La punctul de intersecție dintre fostul teren agricol și spațiul dunărean, este decisiv ca Parcul Național și lunca inundabilă să fie legate cu noua « coloană vertebrală verde ». Aceste peisaje au o funcție specială, de legătură și trebuie să folosească la recreerea populației crescânde. Drumurile pentru pietoni și cicliști, ce trec prin spații verzi, vor fi racordate în cel mai direct mod cu putință la arterele de circulație. Se amenează coridoare suplimentare pentru circulația publică.

Parcul Central

Parcul Central cu suprafețe de apă deschise, este de o importanță deosebită pentru rețeaua verde. Străzile, drumurile pietonale și pentru cicliști, precum și parcurile întinse se orientează după acest punct public important.

Zonele litorale cu aspect urban se află în strânsă legătură cu construcțiile vecine cu o mai mare densitate. Promenade generoase pe litoral, cu chioșcuri și grădini de vară, cafenele și restaurante te invită la hoinăreală și zăbovire. În zona litorală plană situată în apropierea spațiilor verzi, suprafețele mari de câmpie formează spațiile libere extinse ale canalului maritim central. Zone cu plantații mai dense direct pe apă, contribuie la autocurățirea apelor și creează mediul de viață și protecție pentru animale, completat cu câteva insulițe în mijlocul apelor. Ștrandurile sunt amenajate parțial direct pe malul apelor. Canalul maritim se va executa sub formă de lac de retenție. Pentru a realiza o trecere armonioasă de la suprafețele acvatice la spațiile verzi și cele construite, se va coborî cota întregului teren de jur împrejurul lacului.

Rețeaua Verde în spațiul central

Rețeaua densă de spații verzi și libere structurează și străbate cartierul. Pe lângă legătura Vest-Est-Nord-Sud, parcurile întinse și spațiile verzi în zona stradală, precum și părculețele amenajate în nodurile mai importante, reprezintă înainte de toate elemente semnificative ale structurii orașului.

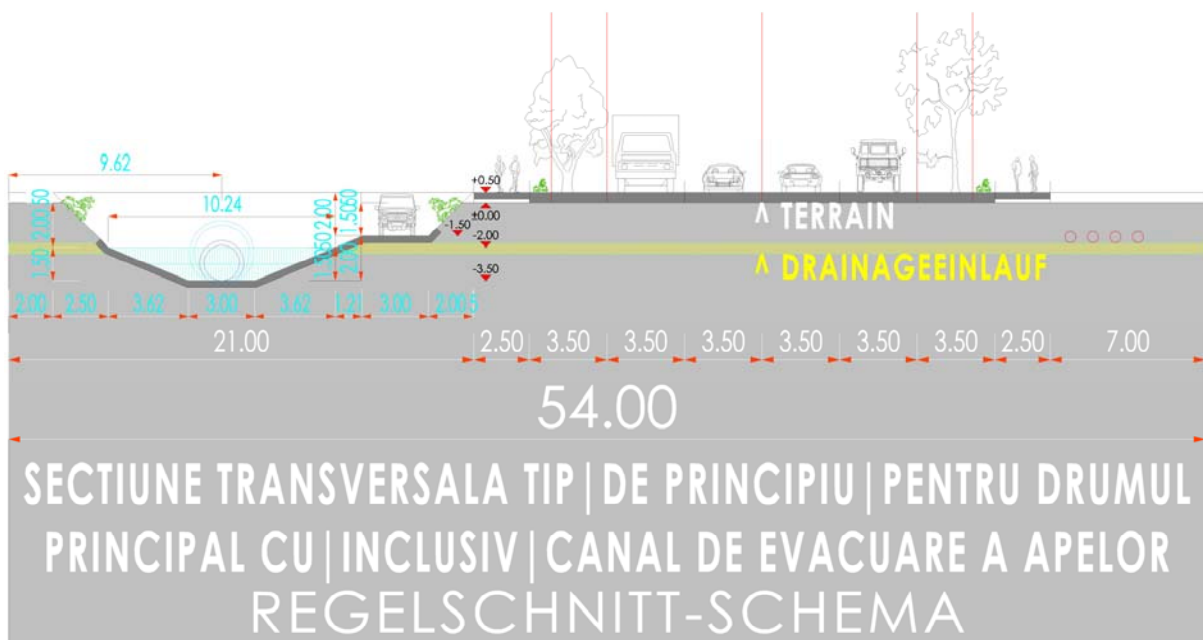
Zone amenajate pentru mișcare și socializare

Zona nucleu oferă o mare varietate de spații verzi și libere de diferite dimensiuni. Aceasta este un îndemn pentru toți localnicii și locuitorii de pe așezările vecine, să profite pe deplin de oferta bogată în spații publice. Numeroasele piețe și spații verzi oferă posibilități pentru mișcare și sport în aer liber. Pentru ramurile de sport la modă s-au prevăzut locații elegante de-a lungul căilor ferate, de ex. o pistă mare pentru skateri cu platforme de streetball în zona

gării Porticul de Vest. Zona planificată pentru terenul de golf este înconjurată de un traseu public pentru jogging, plimbări și ciclism.

CIRCULAȚIA

Bulevard | Promenada | Bulevard periferic, lățime 54 m
Cale principală de acces, lățime 42 m
Stradă comercială, variabil, lățime 20 – 14 m
Cale de acces, lățime 14 m



REPARTIZAREA CIRCULAȚIEI

Sistemul de circulație se bazează pe legătura extraordinar de bună în faza de amenajare finală la mijloacele de transport în comun (tren, rețea densă de autobuze și tramvaie), pe o legătură directă pentru circulația pietonilor și a cicliștilor în diferitele părți ale orașului, precum și pe legătura foarte performantă la rețeaua stradală de prim rang din zonă.

Trenul va merge din sud, prin centru, până în nord.

Stația de gară Porticul de Vest reprezintă un punct de legătură important între liniile de autobuze necesare și servește de asemenea și ca punct important de legătură între autoturism și mijloacele de transport în comun. Astfel încât traseul feroviar să nu devină o barieră, acesta urcă în fața noului pod peste Dunăre, până la poziția cea mai înaltă. A doua stație se află direct lângă Centrul Științific planificat respectiv lângă terenul de golf, deservind astfel regiunea centrală.

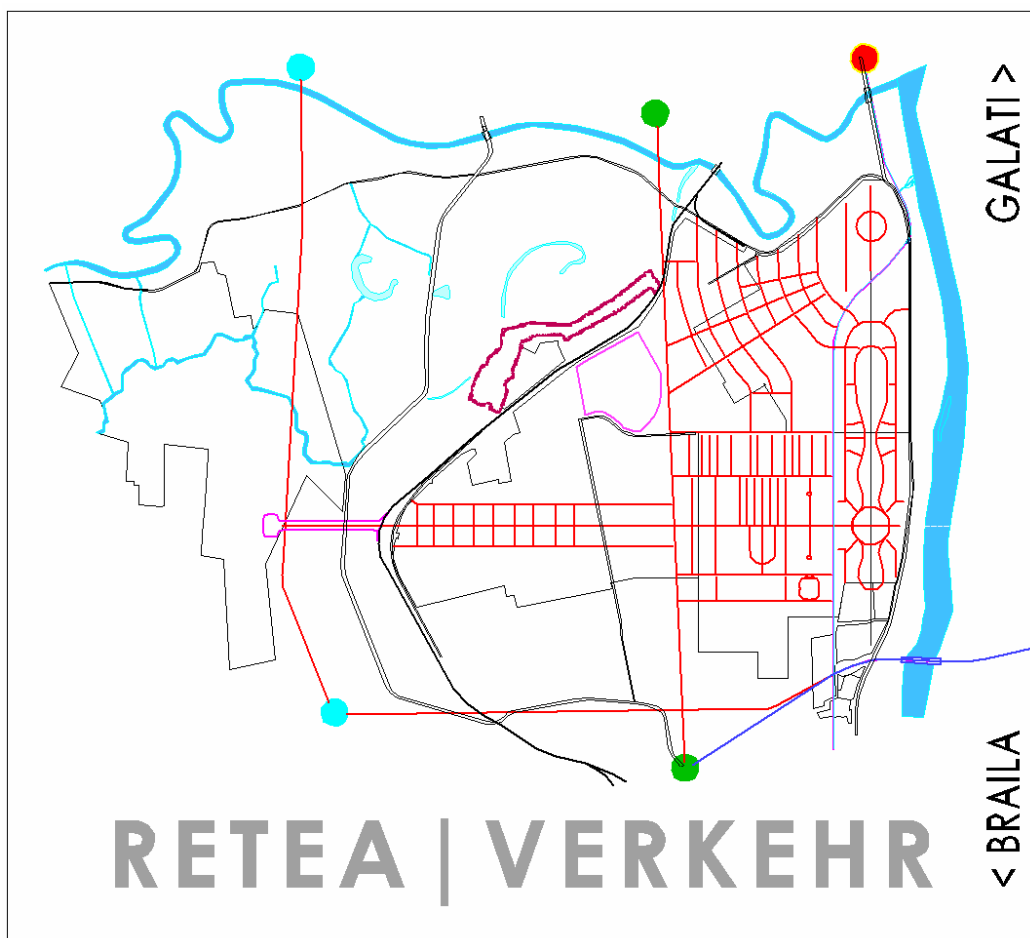
CIRCULAȚIA NEMOTORIZATĂ

Planul general este îndreptat asupra stimulării circulației pietonilor și a cicliștilor. Rânduri de copaci, benzi de verdeață și zone de parter animate trebuie să asigure o existență de înaltă calitate. Sunt prevăzute chiar și pasaje acoperite. În plus față de rețeaua stradală va fi creată, prin structura spațiului verde, o rețea densă de drumuri verzi, fără circulație care să ofere în imediata vecinătate a locuințelor, spațiu pentru recreere și activități în aer liber. Toate spațiile verzi vor fi legate de mediul înconjurător prin multe pasaje pentru pietoni și cicliști. Podurile verzi reprezintă ca și cele mai înalte ridicături de teren din zonă, puncte de vedere atractive.

SISTEMUL STRADAL

Stabilirea exactă a traseelor se va realiza în acord cu autoritățile locale, precum și toate locurile de racord, legăturile principale la rețeaua stradală pentru circulația individuală motorizată. În afară de acest lucru, regiunea este legată prin conexiuni locale la rețeaua stradală județeană.

Bulevardul circular reprezintă un element de structură important pentru planul general. El reprezintă baza pentru repartizarea și deplasarea internă a tuturor mijloacelor de transport și face legătura între toate tipurile de străzi în interiorul regiunii. Legăturile interioare de străzi, care duc de la bulevardul circular până la lac, vor fi amenajate ca și străzi cu circulație redusă și viteză limitată.



Sistemul de garaje

Conceptul spațiului de parcare prevede ca locurile de parcare pentru circulația individuală nemotorizată să fie amplasate în garajele subterane. Din cauza nivelului ridicat al pânzei freatice se va îngreuna construirea garajelor subterane. Pe acoperișul garajelor se vor amplasa curți interioare verzi. Această soluție „Split-Level“ facilitează amenajarea unor suprafețe imense de parter în zona străzilor frontale.

O instalație Park & Ride cu o capacitate de până la 1500 locuri de parcare trebuia să ia în considerare funcția viitoare a gării, Porticul de Vest, ca nod de legătură, și să contribuie în mod esențial la minimalizarea circulației motorizate.

URBANIZARE: UTILIZĂRI

Dezvoltarea unei părți a orașului care trebuie să capete o funcție centrală printr-o ofertă variată în ceea ce privește aprovizionarea și serviciile, cere dimensiuni urbane și o proporționalitate corespunzătoare.

Acolo unde este vorba de diversitate urbană, clădirile trebuie să fie ca funcționalitate și aspect în strânsă legătură cu spațiul liber.

Țeluri precum vivacitate, drumuri scurte și o structură socială echilibrată cer un nivel înalt al îmbinării utilizărilor, într-o structură spațială robustă și flexibilă.

Locuințe

Accentul în ceea ce privește folosirea compactă a locuințelor se întinde de-a lungul străzii comerciale și de promenadă, de la jumătatea acesteia și până la sud și nord și indică legături strânse către parcul central și spațiul verde aferent terenului de golf.

Aprovizionarea locală a acestei regiuni trebuie să se dezvolte în zone de parter destinate pentru acest lucru. O premisă deosebită a master planului este aceea de a permite exploatarea locuințelor în cât mai multe zone ale orașului. Prin aceasta se vizează o mai mare și continuă animare a orașului pe tot parcursul zilei.

Școli și grădinițe- infrastructura socială

În master plan sunt stabilite utilitatea și poziția numai a acelor instituții de infrastructură socială care trebuie să fie construite pe proprietăți publice. Astfel, este prevăzută de exemplu o locație pentru învățământul preșcolar și școlar cu cămin pentru copii de câte 6 grupe, precum și locații pentru o altă școală generală, un liceu și o universitate. În afară de acestea mai există și două locații pentru cămine a câte 6-8 grupe de copii. Toate locațiile de infrastructură indicate se află chiar lângă stațiile mijloacelor de transport în comun și sunt afectate spațiilor verzi.

Alte 16 cămine integrate din punct de vedere arhitectural completează echiparea de bază cu școli și grădinițe. Structura urbanistică este foarte potrivită în ceea ce privește deschiderea și diversitatea ei să pună la dispoziție locuri și spații atractive viitoarelor instituții de infrastructură socială, care sunt necesare într-un cartier urban. Pe suprafețele cu folosință flexibilă pot fi realizate instituții arhitecturale mai mari în domeniul cultural și de agrement, precum o piscină acoperită sau o sală polivalentă multifuncțională.

Zonele rezidențiale și cele mixte, cu o densitate moderată, în apropierea zonelor întinse de spații verzi, sunt potrivite în special pentru amenajarea sanatoriilor și azilelor de bătrâni.

Preocuparea spațială pentru cartierul științific include și instituții de educație pentru un public mai larg.

Birouri și servicii, comerț și industrie

Pentru că birourile au nevoie de o poziție foarte bună, în planul regiunii, pe suprafețele din apropierea stațiilor de transport în comun, este prevăzută construirea unor clădiri de birouri.

Comerțul, serviciile personale, gastronomia, agrementul dar și funcțiile socioculturale trebuie să fie pe cât posibil integrate în urbanizare și orientate spre spațiul public.

Pasajele, trecerile, marchizele și copertinele completează spațiul stradal. Cea mai mare concentrare de instituții comerciale se va forma de-a lungul aleei principale, între gară și aeroport. Exploatarea industrială, clădirile speciale, halele și marile suprafețe sunt prevăzute în special în zona vestică în direcția aeroportului.

Instituții culturale

În master plan nu sunt indicate suprafețe ca locații culturale, căci solicitările pentru spații și clădiri sunt numeroase: spectrul trebuie să se întindă de la galeriile de artă și instituții de cultură de importanță locală până la ateliere și săli de repetiție. Doar locațiile pentru un oraș cultural sacral au fost stabilite deja în master plan.

Cartierul științific- Cercetare și dezvoltare

În sectorul de promenadă aflat în nordul centrului orașului au fost rezervate suprafețe de tip campus pentru cercetare și dezvoltare, aceasta reprezentând o locație unde economia și cercetarea pot colabora activ.

Calități importante ale cartierului științific sunt posibila îmbinare cu întreprinderi High Tech, o mare flexibilitate a suprafețelor, o extraordinară racordare la infrastructura rutieră, o infrastructură urbană, precum și un mediu înconjurător atractiv.

ÎNĂLȚIMI ȘI DENSITĂȚI

ÎNĂLȚIMI

Master planul definește înălțimile exacte ca și principiul de bază al alternanței între volumele mai înalte și mai joase. Trebuie să fie puse accente cu o diferențiere conștientă a înălțimilor, trebuie să fie evidențiate situații spațiale speciale și trebuie să fie create ritmuri urbanistice și spații atragătoare. În interiorul blocurilor trebuie să fie create, prin alternarea înălțimilor clădirilor, și spații libere private pe acoperișuri.

Blocurile ca punct de reper

În jurul centrului acvatic-verde al regiunii sunt poziționate ca și simbol, deasupra înălțimii clădirilor, două „porți spre noul oraș”. Această localitate trebuie să poată fi văzută și recunoscută din depărtare. În aceste zone, până la stația feroviară Porticul de Vest, trebuie să existe posibilitatea de a construi în etapa finală de amenajare, clădiri înalte de birouri și cu funcții publice, ca semn pentru locuri speciale.

ÎNĂLȚIMI – ETAJE

Etajele P+1
Etajele P+2
Etajele P+3
Etajele P+4
Etajele P+6
Etajele P+13

De-a lungul străzii comerciale și de promenadă, al litoralului nordic și al câtorva porțiuni, va fi subliniat prin clădiri cu P+4 până la 6, punctual P+13 etaje, caracterul de bulvard al acestor străzi și locuri. Chiar și colțurile blocurilor în construcție sunt accentuate deseori prin clădiri mai înalte, intersecții și schimbarea direcției.

Înălțimea clădirilor în zona rezidențială variază de la P+2 până la 7 etaje. Se va realiza o diferențiere a înălțimilor în vederea optimizării însoririi, precum și a formării de terase și terase acoperite, pe parcursul unui proces detaliat. În regiunile industriale se vor construi în mod

obișnuit, clădiri cu înălțimea cuprinsă între P+2 și 3 etaje. În ceea ce privește numărul mare de birouri, se dorește ca în liniile de front ale bulevardelor să se construiască clădiri cu mai multe etaje.

DENSITĂȚI

Structura urbanistică dorită cere per total o densitate înaltă. De asemenea, și din obiectivul de a aduce cât mai mulți oameni precum și utilități cu frecvență ridicată în zona imediată a stațiilor feroviare, rezultă probleme importante. Indiferent de aceste puncte de vedere funcționale trebuie să fie realizată o gradare a densității, pentru a accentua spațiile și succesiunea de spații, pentru a structura orașul și a o face lizibilă.

Pe lângă densitatea arhitecturală trebuie să ia naștere și o densitate socială și o diversitate socială. În acest sens, master planul creează atât varietate cât și contrast. În medie, densitatea suprafețelor construite (suprafața construită brută raportată la terenul construit net) pentru întreaga regiune se ridică până la 3, 2. Deoarece realizarea unor structuri urbanistice dense, cu instituții centrale pentru servicii și aprovizionare, atrage după sine și solicitări ulterioare corespunzător dezvoltate, zonele deosebit de dense vor lua naștere de-abia în etapele următoare de dezvoltare. Totuși, chiar și în prima fază, trebuie să fie vizate mărimile relevante pentru infrastructură și aprovizionare, și transformate în forme de construcție urbane.

JALOANE DE REFERINȚĂ PENTRU DEZVOLTARE

Master planul prevede 4 etape de dezvoltare, care sunt denumite de la faza 0 până la faza 3.

Această denumire rezultă din referirea temporală la premisele pentru realizarea lor. Pentru dezvoltarea fazei 0, modificarea de folosință documentată pînă acum ca plan structurat de dezvoltare al noului centru al orașului, este suficientă; pentru toate etapele următoare este necesară elaborarea unei noi repartizări a suprafețelor și a unui nou plan urbanistic, și de aceea se va folosi aici denumirea de la 1 pînă la 3.

La definirea fazelor, s-a avut în vedere înainte de toate, dezvoltarea unor spații parțiale, care din punct de vedere cantitativ și funcțional, formează unități rațional delimitabile.

Asigurarea calității

În cazul acestui proiect urbanistic amplu este de dorit, spre interesul cetățenilor, să se încheie o convenție procesuală între autorități și dezvoltatori, care să asigure dezvoltarea durabilă în etape, prin reglementări calitative și cantitative. Dezvoltarea în etape creează și spațiu pentru asigurarea calității, procesul de creștere trebuie urmărit de către o comisie de specialitate. Zonele speciale, ca de exemplu spațiul verde central, piața gării, aleea comercială și cartierul cu instituții de învățământ, trebuie să fie supuse unor procese de asigurare a calității, înainte de a fi transpuse (de ex. proces de selecție).

Master planul oferă în această privință un schelet stabil, invitând la flexibilitate în cadrul acestuia și la reacții la piață și condițiile-cadru ale acesteia.

Faza 0.

Aceasta facilitează dotarea rapidă a centrului comercial cu utilizări contractuale.

Prima măsură se referă la deservirea zonei industriale, prin construcția parțială a aleei până la Portic și racordarea la rețeaua stradală existentă. Măsurile viitoare se referă la amenajarea spațiului verde, sub sloganul «verde timpuriu»: zonele de construcție din faza 1 vor fi plantate diferit, făcându-le viabile. Va fi amenajată o pepinieră ca «ceas simbolic al proiectului», care va fi rărită în favoarea spațiilor verzi și a aleilor de pe suprafața principală, pe măsură ce proiectul progresează. Suprafețele pentru comerț și industrie sunt repartizate în această fază în vest.

Faza 1.

Poziționarea în partea estică a fost aleasă datorită celei mai scurte legături a drumurilor, pistelor pentru cicliști și autobuzelor la viitoarea stație de teleferic, Porticul de Vest. Zonele din jurul lacului sunt supuse unor mari modificări de nivel și de aceea pot fi populate de-abia în fazele următoare. Amenajarea spațiului verde central va decurge probabil începând cu prima fază. Vor fi amenajate primele construcții rezidențiale și de aprovizionare, precum și o grădiniță, iar în jurul parcului se va forma centrul așezării.

În prima fază este planificată ridicarea a 1.500 de locuințe.

Faza 2.

Odată cu punerea în funcțiune a telefericului și continuarea construcției aleei spre Portic, începe racordarea generală a spațiului urbanistic. Zonele în jurul punctelor de racordare la rețelele stradale formează nucleurile de dezvoltare ale exploatărilor comerciale și industriale, formând totodată baza pentru construcția sectorului de birouri. Strada circulară și aleea spre Portic prin spațiul verde central, reprezintă scheletul de bază pentru alte racordări.

La începutul acestei faze, se va realiza axa est-vest din jurul spațiului verde central. Astfel, poate fi exploatată complet stația telefericului, iar periferia urbană poate fi transformată în lac. Pe malul de est vor fi atacate construcțiile rezidențiale. În această fază este prevăzută și transpunerea cartierului administrativ.

Faza 3.

Pentru că faza 3 se situează cel mai departe în timp, este și cea mai flexibilă. Extinderile vor fi compensate sau întărite. Scopul este optimizarea mixului de exploatare până la aeroport și în sectoarele parțiale aferente. Programul va fi încheiat în nucleu, printr-un complex predominant de birouri, hoteluri și locuințe.

Structura cantitativă

În faza finală de execuție, în zona nucleu trebuie să locuiască până în anul 2010 cca. 20.000 | – până în 2012 cca. 40.000 | – până în 2016 cca. 100.000 de oameni.

Pentru aproape la fel de mulți oameni trebuie create locuri de muncă în zona de birouri și prestări servicii, iar pentru alți 6.000 până în 2010 | 12.000 până în 2012 | 30.000 până în 2016 locuri de muncă în domeniul industrial.

FUNCȚIA SPECIALĂ A PRIMEI DEZVOLTĂRI A TERITORIULUI

În zona centrală a regiunii proiectate trebuie să aibă loc prima mare dezvoltare a teritoriului, după colonizarea pentru întreprinderi. Grație proximității față de orașul Brăila, poate fi realizată foarte ușor racordarea la rețelele de infrastructură existente. În plus, în această situație nu sunt de așteptat conflicte cu reprezentanții conducerii de șantier viitoare (modificări ale nivelului terenului, ale construcțiilor gărilor și autogărilor).

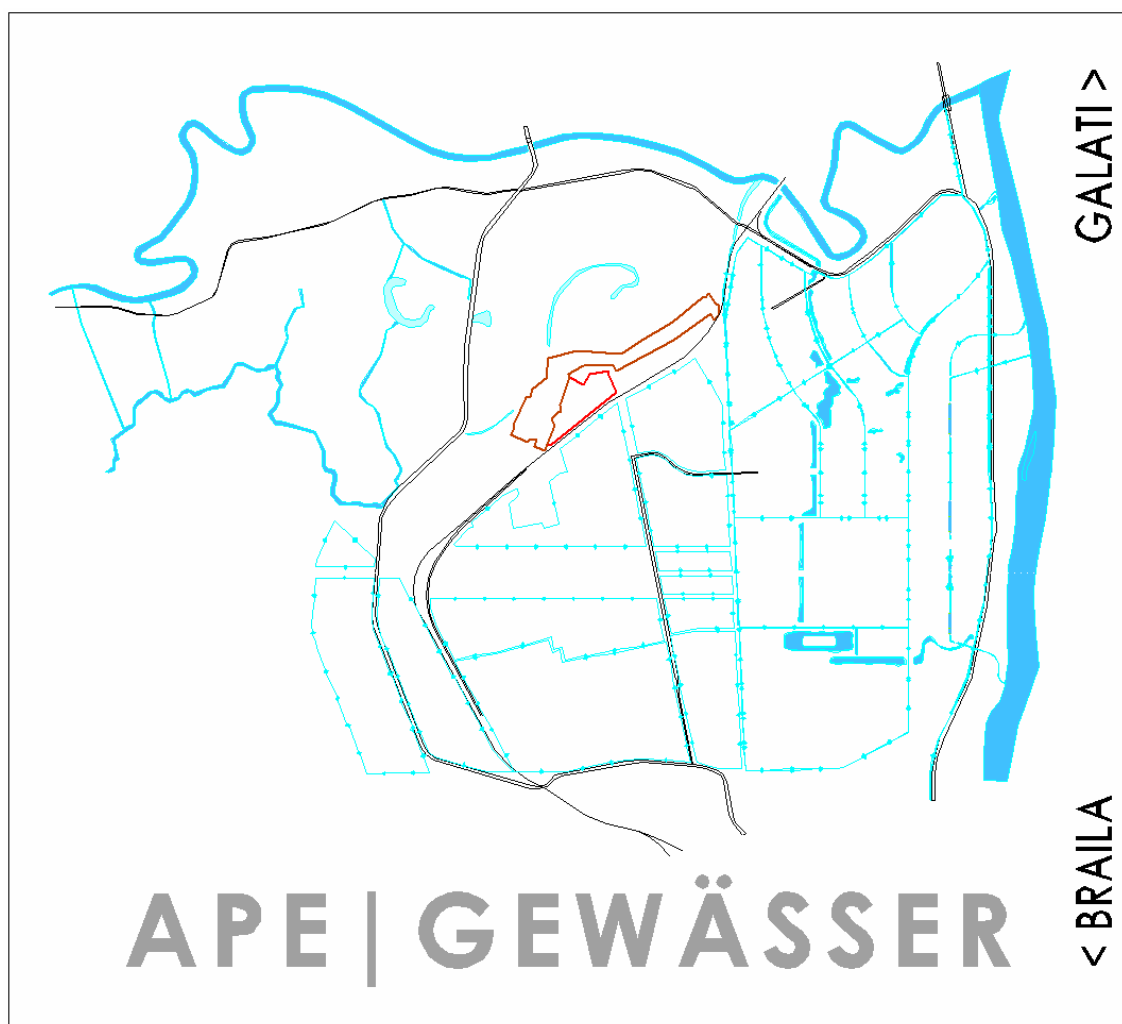
Legătura cu regiunile existente și stația de cale ferată, care va fi disponibilă cât mai curând posibil, va fi realizată prin traseul pentru autobuze și finisarea drumurilor și a pistelor ciclabile. Dezvoltarea acestei regiuni este supusă unor exigențe foarte mari din cauza rolului său de pionier. Nu în ultimul rând, ca semn pentru dezvoltarea generală, aici trebuie să ia naștere încă de la început, cartiere rezidențiale de calitate, un mediu atractiv și cele mai bune structuri de aprovizionare. Centru local pentru mediul înconjurător. Odată cu popularea locuințelor și lăsând la o parte dotarea primară cu școli și grădinițe, trebuie creată o primă funcție centrală, care pe lângă aprovizionarea locală de bază trebuie să conțină și oferte pentru o amenajare mai amplă. Strada principală și piața principală radială vor fi printre primele străzi cu adresă în primii ani, și vor rămâne și după realizarea centrului regional al zonei de dezvoltare (strada comercială și zona gării) centrul local al așezărilor vecine. O

oferă cât mai variată de instituții comerciale, prestări servicii, gastronomie și sociale oferă șansa de a crea rapid un centru de cartier animat. În ceea ce privește instituțiile pentru nevoile locale din cartier, trebuie să fie abordat un cerc cât mai larg de persoane și în afara regiunii, care în momentul de față nu găsesc asemenea oferte în propriul mediu. O șansă deosebită rezultă din faptul că nu toate suprafețele construite trebuie să fie folosite și ocupate imediat în forma lor finală.

Idei de proiect

O listă cu eventuale idei pentru proiect pentru centrul local din etapa 1, poate fi repede întocmită, cu puțină fantezie, și va fi relizată și dezvoltată de investitori constructori, de antreprenori și de spirite întreprinzătoare în colaborare cu societatea dezvoltătoare a proiectului: „Hotel” cu centru de informare oraș nou, cu birou de dezvoltare, construcție și comercializare al societății dezvoltătoare, cu sediul biroului de management regional, suprafețe închirabile pentru sucursalele autorităților, biblioteci, întâlniri private, instituii pentru aprovizionare, piețe sau hale, chioșcuri, gastronomie în pavilioane, închiriate la parterele clădirilor la piața centrală, strada principală și la fluviu: „Hangarul 1” pentru întâlniri culturale, cinematografice și din timpul liber; școli cu program de după-amiază și cu program liber, grădinițe, cămine pentru studenți, piste de alergat, spații verzi pentru joacă și camping, terenuri de sport, centru de saună și wellness, ateliere, scene în aer liber/ arenă, faleză,...

TOPOGRAFIE ȘI MEDIUL ÎNCONJURĂTOR



TOPOGRAFIE

Spațiul verde central se sprijină pe caracterul structurii apelor. În parcul central se va amenaja un lac, a cărui adâncime medie va fi de 5m. Lacul și o parte a cursurilor de apă vor fi realizate în pânza freatică. Pentru legarea infrastructurii rutiere în sud și nord trebuie construite poduri. Terenul dintre punctele de legătură și canalele ce comunică între ele va fi ridicat. Această formațiune teritorială este asemănătoare cu terasele specifice spațiului dunărean. Pentru rambleul spațiilor verzi și al benzilor de circulație se va folosi balastul rezultat din spațiul verde central și din coborârea terenului din jur.

ECOLOGIE

Gospodăria apelor

Apele din precipitații sunt drenate la fața locului. Pentru aceste suprafețe de drenaj sunt disponibile diverse modalități de amenajare. Acestea variază de la suprafețe balastate, rigole de scurgere și până la biotopi generos amenajați, care uneori pot deveni arizi.

Flora și fauna, medii existențiale - măsuri de echilibrare

În prezent, suprafața este în mare parte pământ nefolosit. Pentru populația înconjurătoare arealul este abia folosibil și formează o barieră între regiuni, din cauza lipsei căilor de legătură. Noul cartier cu spațiile sale verzi reticulare formează nu numai o racordare optimă a spațiilor verzi, ci creează și noi legături. Structura variată a spațiilor verzi creează noi spații existențiale pentru floră și faună. Prin crearea mai multor lacuri și a comunicării acestora cu sistemul de canalizare pentru apa de zăcământ, se va lua în considerare și țelul stabilit pentru rețeaua naturală, și anume crearea rețelei de ape. Prin intermediul acestor suprafețe mari de apă, precum și al altor suprafețe mai mici și al biotopilor umezi, se vor crea noi medii existențiale pentru animale și plante.

CLIMA ȘI PROTECȚIA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR

O contribuție importantă la protecția mediului înconjurător se regăsește în designul urbanistic și în principiile master planului: drumuri scurte, utilizări mixte, forme de construcții prin care se economisesc suprafețe.

Strategia 1:

Evitarea circulației motorizate. Conceptul rutier și dispunerea suprafețelor construite sunt astfel concepute, încât deplasările cu autoturismele să fie din ce în ce mai puțin necesare. Drumurile și piste de bicicliști sunt atractive și sigure. Stațiile pentru mijloacele de transport în comun sunt ușor accesibile și cuprind țeluri importante în toată regiunea. Mărirea și densitatea cartierului permit o aprovizionare la fața locului, de mare valoare, cu bunuri și servicii. Locuitorii din zonă au la dispoziție o ofertă extraordinară în ceea ce privește natura și timpul liber.

Strategia 2:

Plan de bază al orașului care economisește energie. Pentru reducerea consumului de energie al clădirilor au fost urmărite din punctul de vedere urbanistic, o serie de optimizări. Printre acestea se numără imensul spațiu verde cu efectele lui pozitive asupra climei, asupra construcției dense și închise pentru evitarea pierderilor de energie, asupra unei eficiențe energetice cât mai mari cu putință, prin standardele de locuințe pasive.

Strategia 3:

Utilizarea energiei geotermale. Dacă la o adâncime de cca. 3500 m sub câmpul vizat, se va găsi apă caldă, se va realiza un studiu de fezabilitate referitor la activitatea de colonizare de amploare, planificată în zona aeroportului, precum și la noile tehnologii și cunoștințe, care fac posibilă construirea unei instalații de energie geotermică în zona terenului planificat. Dacă acest proiect se va realiza cu succes, o mare parte din necesarul de energie pentru noua regiune, folosit pentru încălzire și apă caldă pe timpul iernii, și o parte din energia necesară pentru răcire și apă caldă și încălzire pe timpul verii, va putea fi acoperită de energia geotermică. Se așteaptă la posibilități promițătoare pentru producerea de energie, având în vedere apariția izvoarelor de apă din ce în ce mai fierbinte, atunci când se va ajunge la adâncimea de cca. 5000 m.

Proiectul de energie geotermică oferă, pe lângă producția de energie, și posibilitatea construirii unui centru de cercetare și exploatare în acest domeniu.

Strategia 4:

Managementul materialelor. În general sunt necesare 3 mari modificări ale terenului care sunt în strânsă legătură cu tipul materialului: stratul de humus agricol existent trebuie să fie nivelat, efectele negative ale construcției rutiere în toată zona de fuziune a regiunii trebuie să fie atenuate prin rambleuri și punți, iar în centrul orașului trebuie să ia naștere un lac din apă freatică, cu maluri netede. Pe deasupra, amenajarea străzilor și construcția clădirilor provoacă și eforturi corespunzătoare de transport. Aceste mase de material trebuie să fie administrate prin cel mai bun management, pentru a minimiza consumul de energie, zgomotul și emisiile de praf.

Grafic de termene

2009

Diverse aprobări preliminare nu au fost încă obținute. Proiectul are o denumire definitivă, cu designul mărcii. Poate să abă loc o primă colonizare cu întreprinderi și instituții de cercetare. În acest context, trebuie să se înceapă repede și amenajarea spațiului verde. Următorii pași de dezvoltare merg mână în mână cu execuția finală a infrastructurii rutiere. Se vor începe lucrările de racordare și de construire în centrele industriale, comerciale și magazinele de specialitate, precum și primele clădiri de locuințe și de birouri.

2010

Se va amenaja linia feroviară până la stația Porticul de Vest.

Se va amenaja parcul central cu lacul, se va pune în funcțiune un birou de cartier, se vor construi primele locuințe, școli primare și grădinițe. Vor fi concepute un centru local cu puncte de aprovizionare și de socializare. Se vor institui și primele instituții de cultură și educație.

2011

Gara va fi prevăzută cu o a doua stație. Regiunea de expansiune a orașului și cartierul științific vor fi racordate mai bine la mijloacele de transport în comun. Se va continua amenajarea spațiului verde.

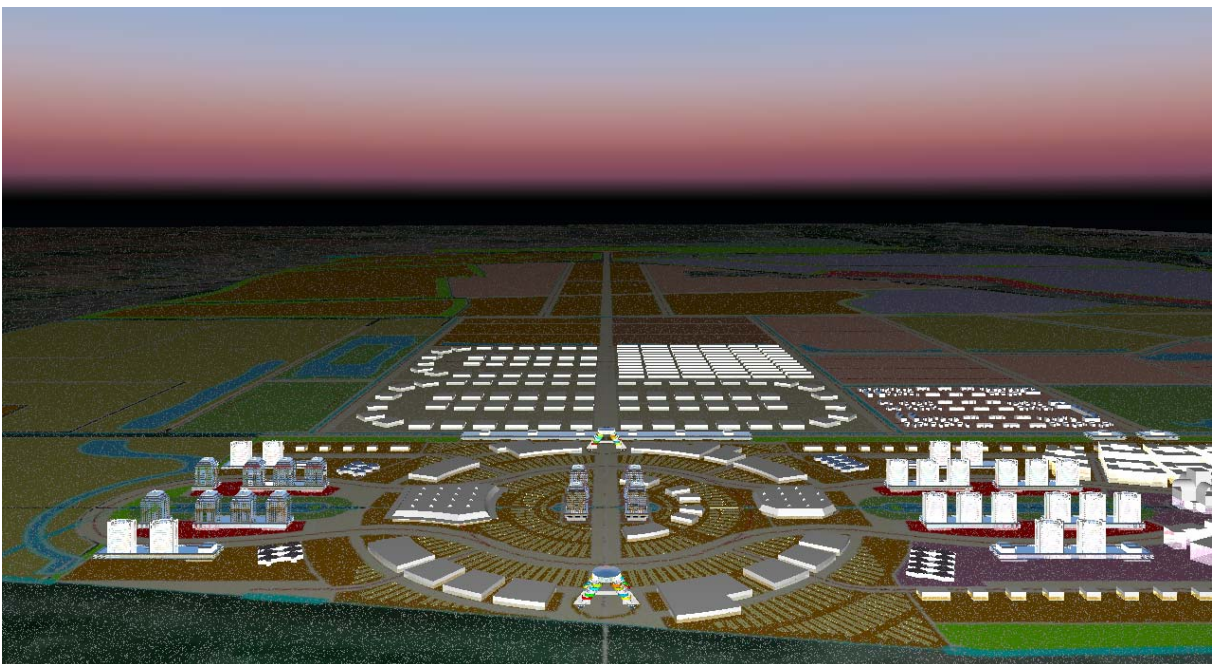
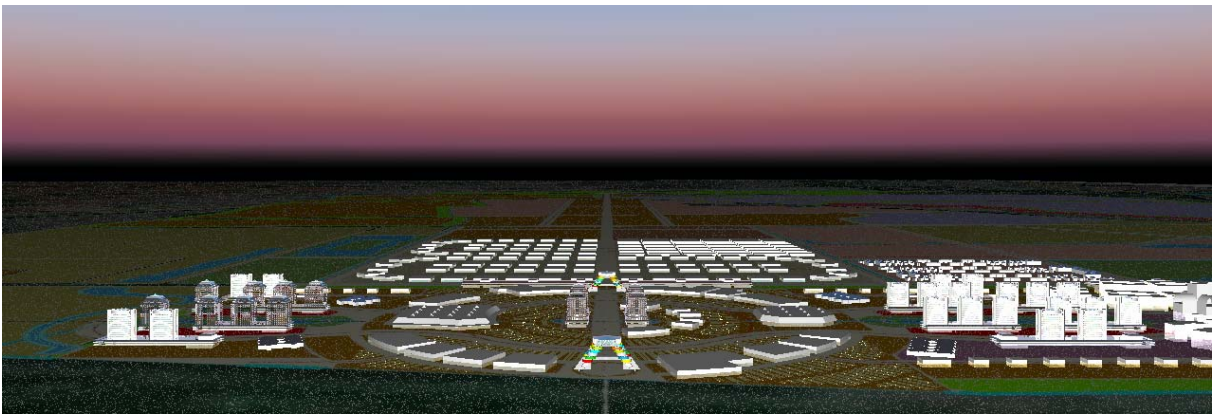
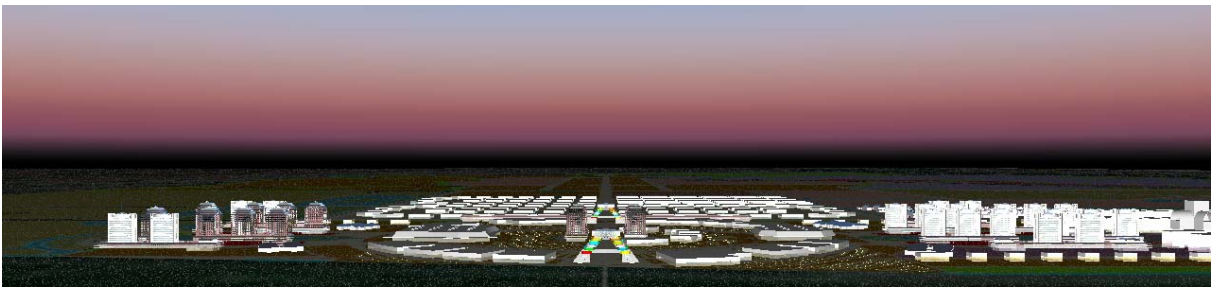
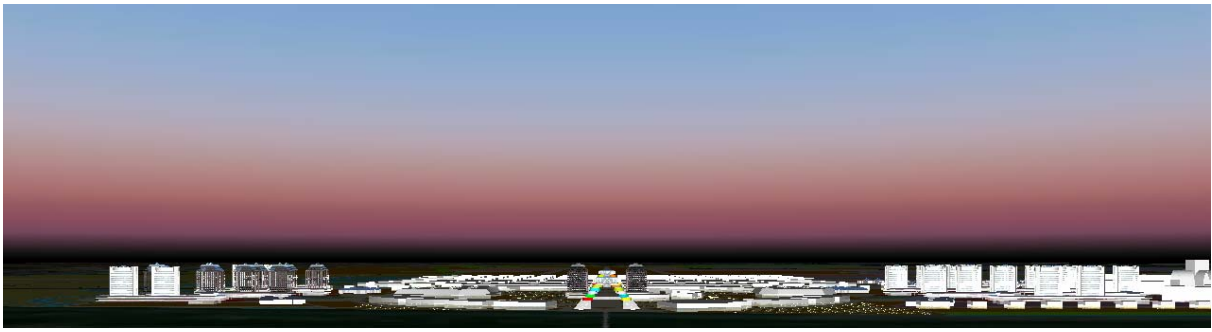
2012

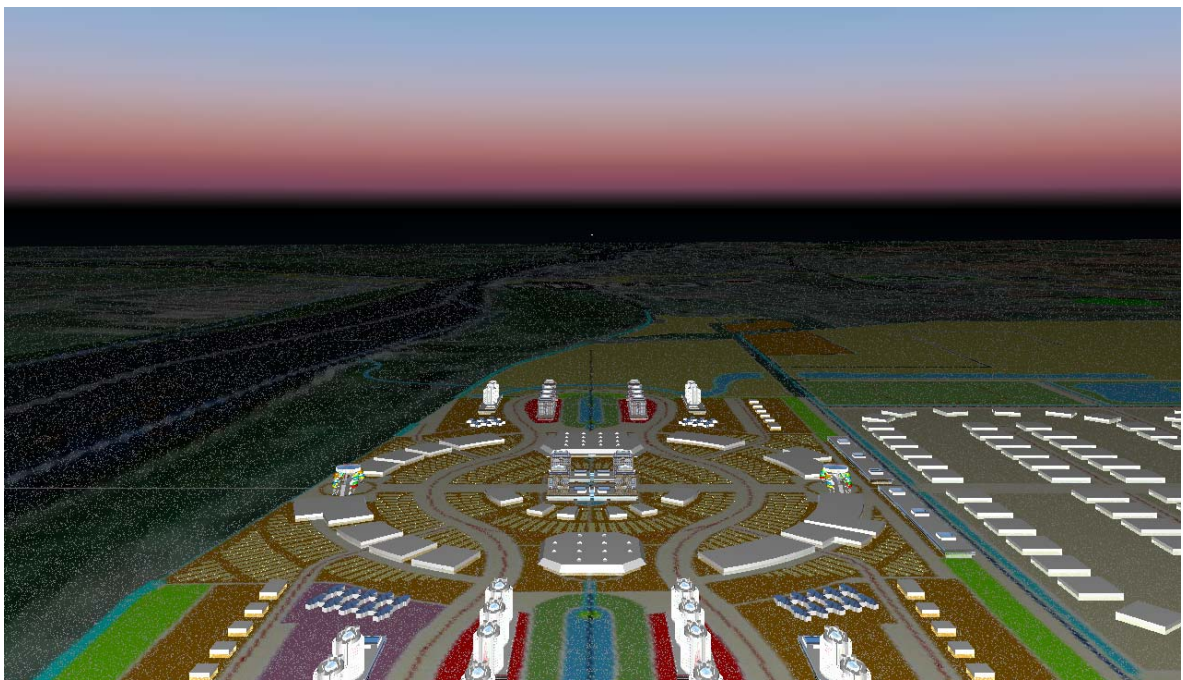
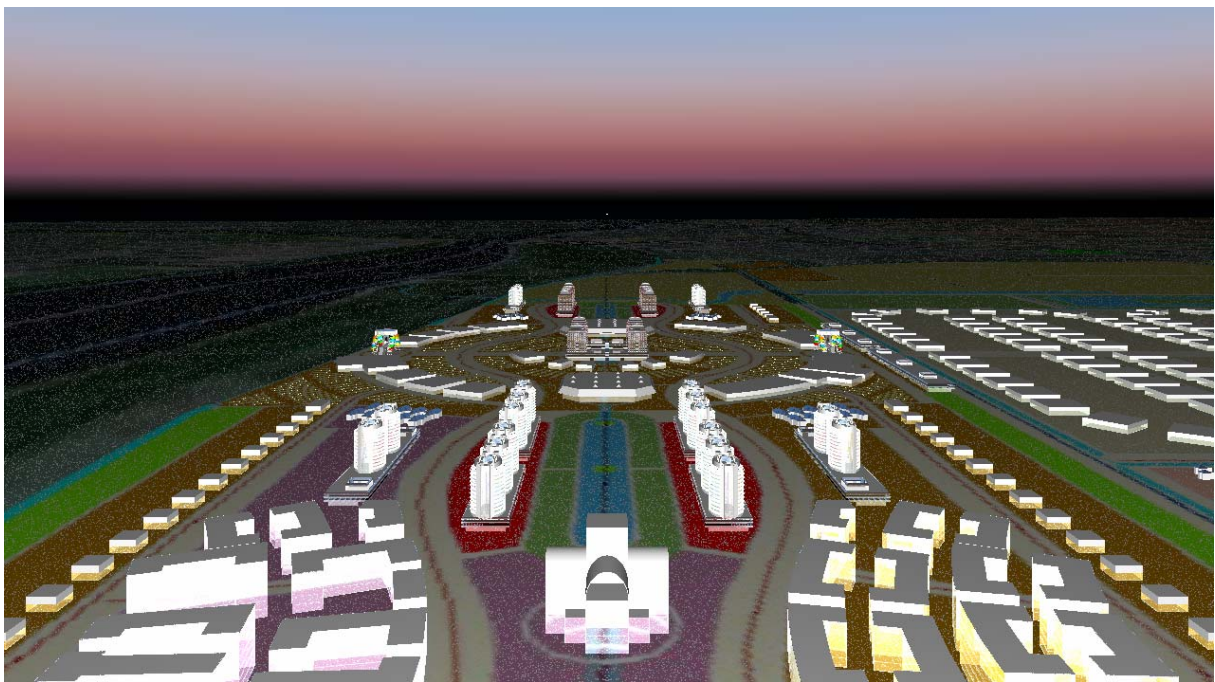
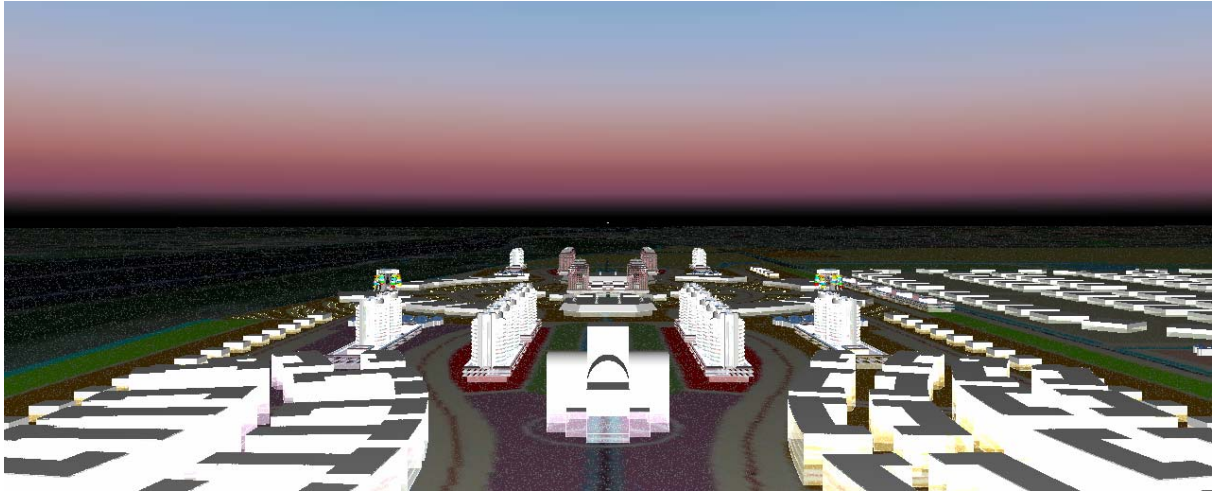
Autogara și podul Dunării sunt gata și legate la intersecții. Pot fi date în exploatare alte locuințe, iar zona de birouri și de prestare servicii începe să se contureze.

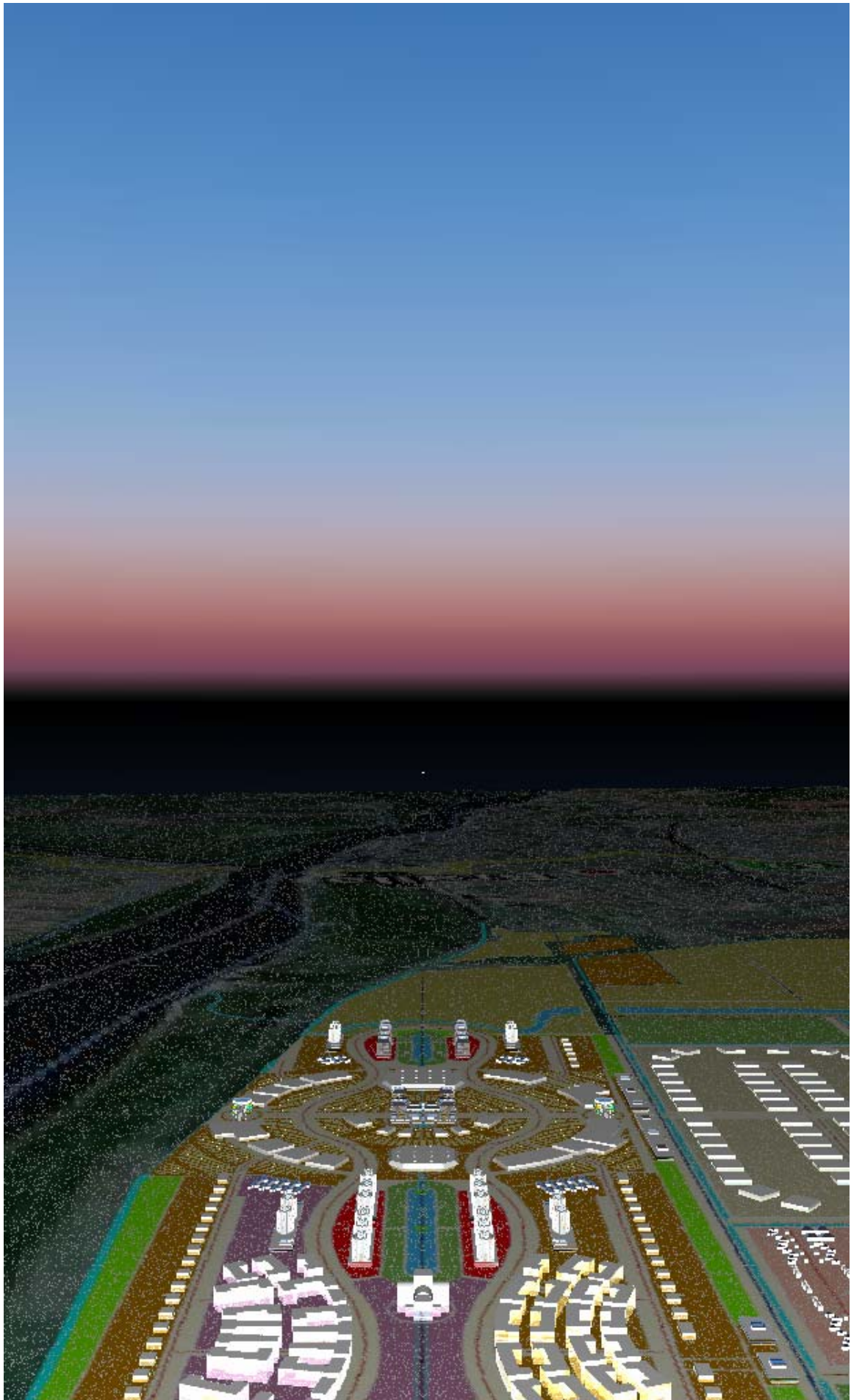
2015

Se termină centura din jurul regiunilor Brăila și Galați. Se dezvoltă domeniile principale, iar instituțiile de prestări servicii și zonele cu utilitate mixtă animează centrul orașului.

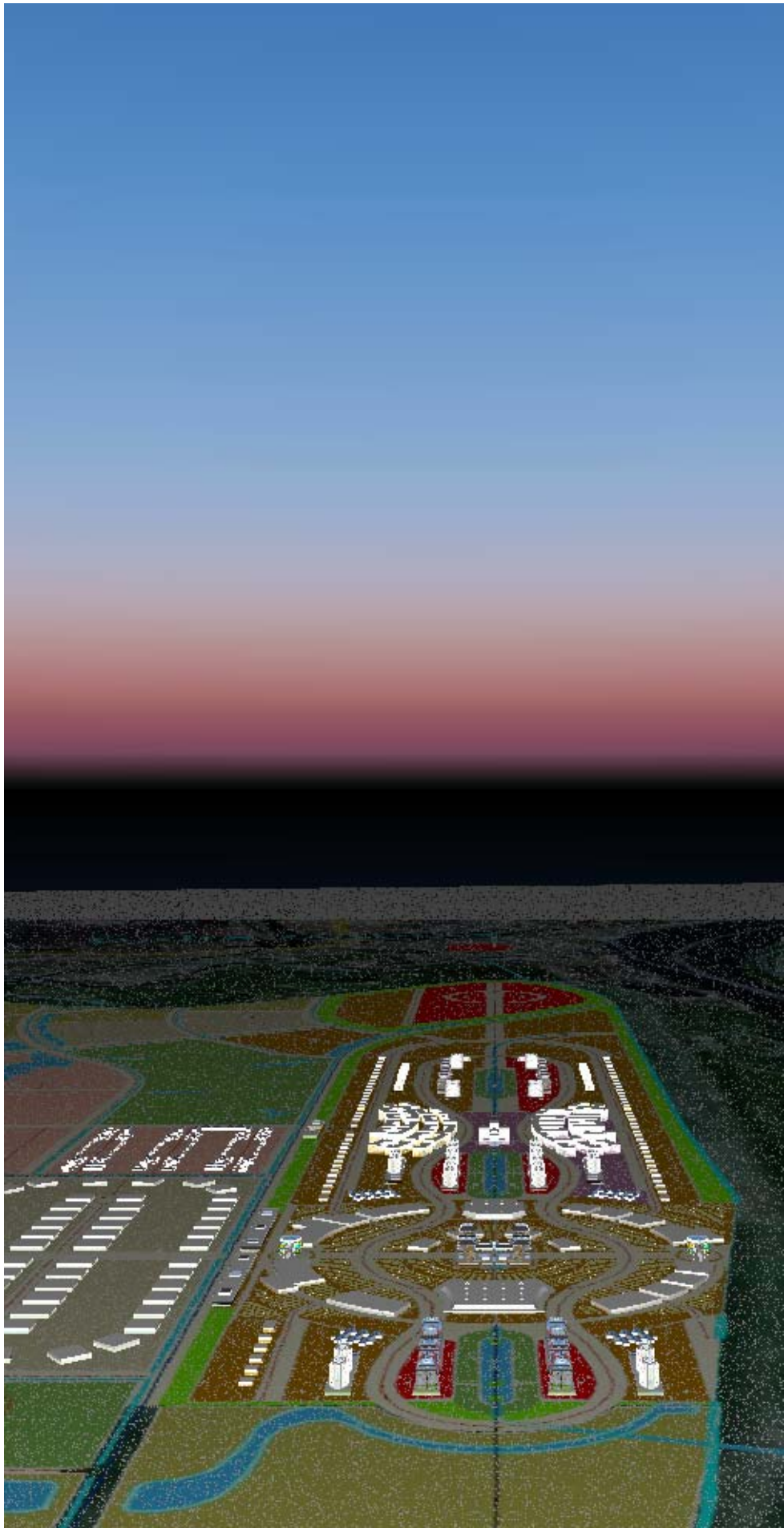
VIZUALIZARI

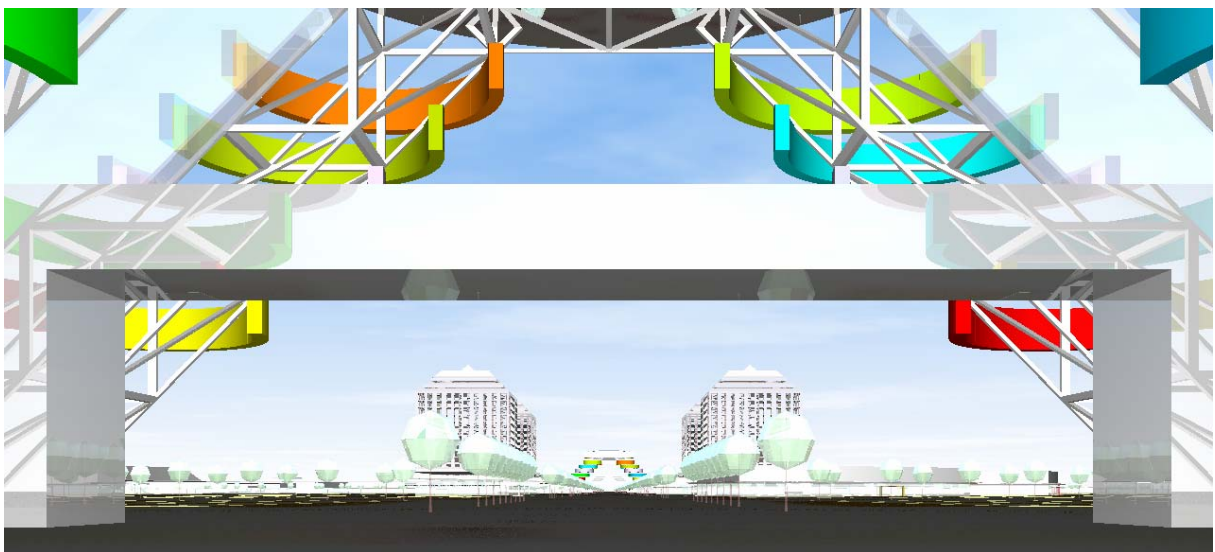
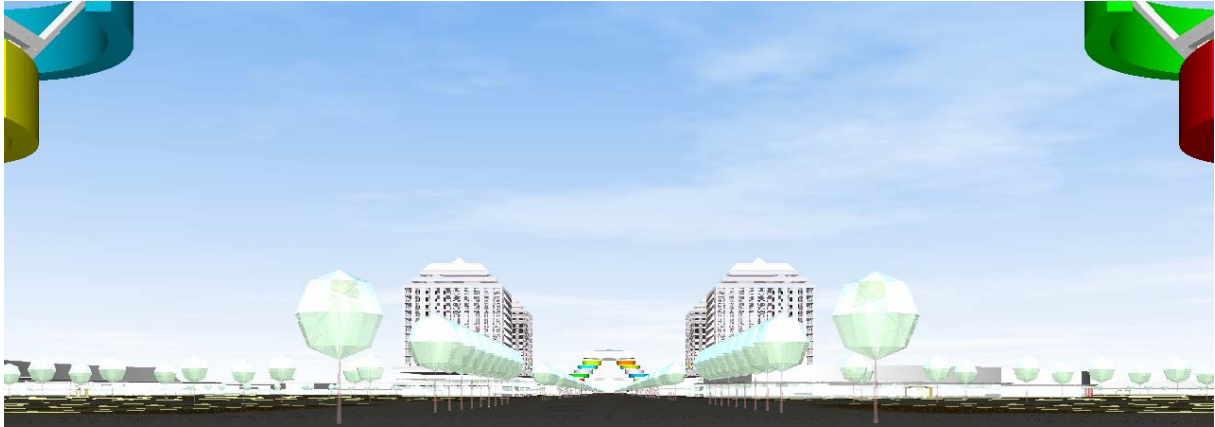


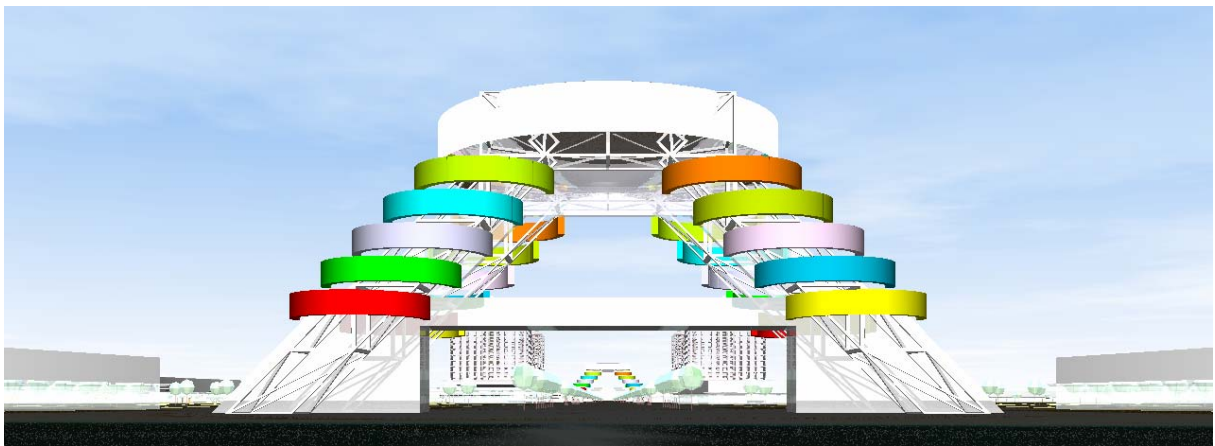
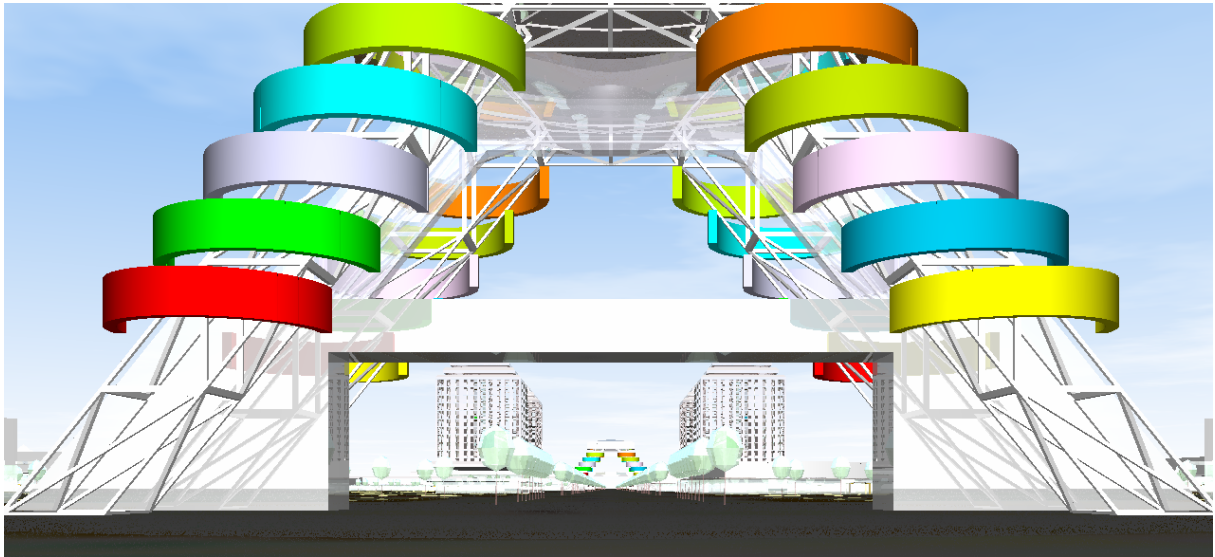
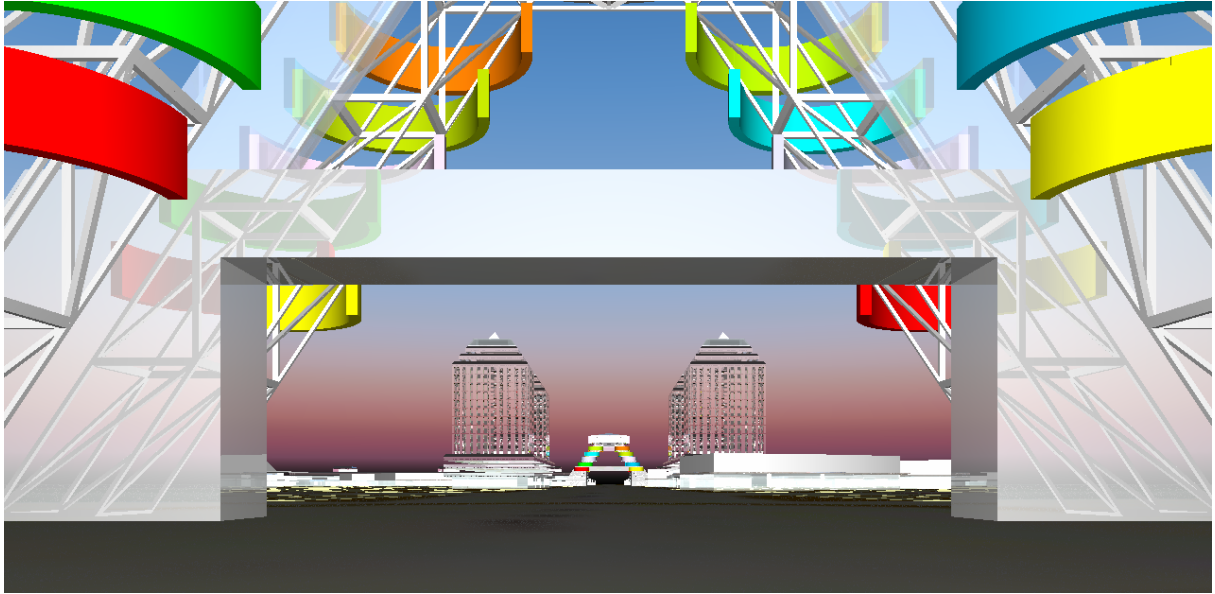


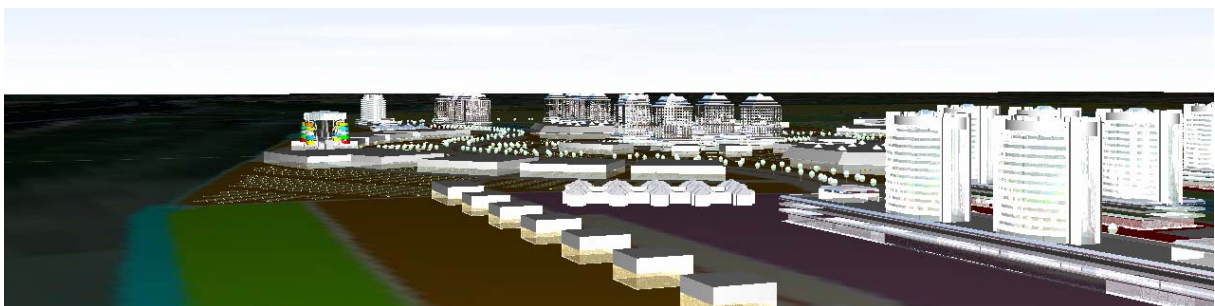
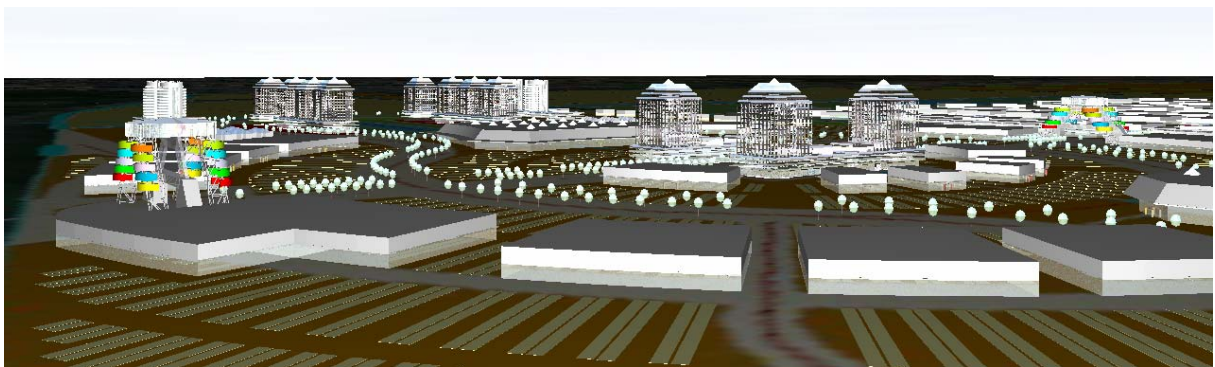
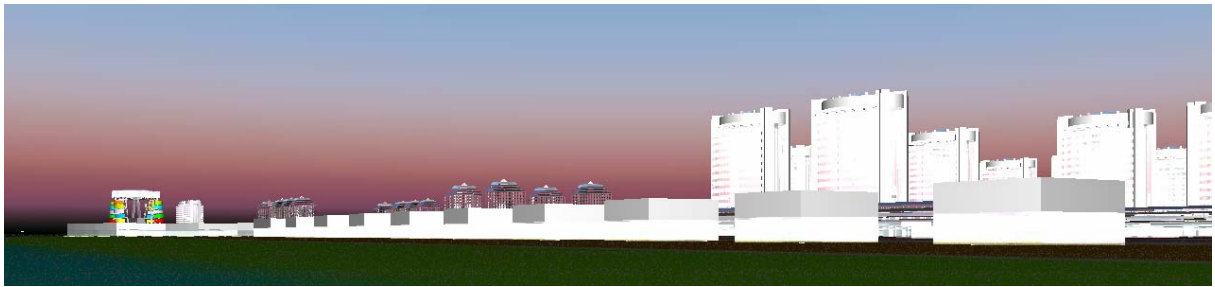
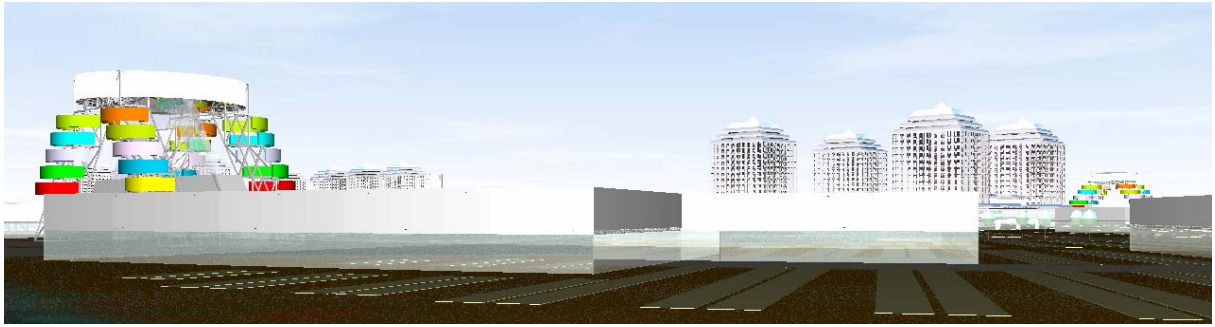


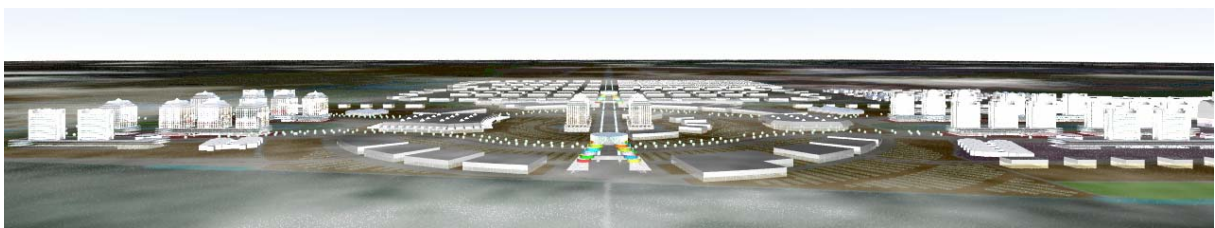
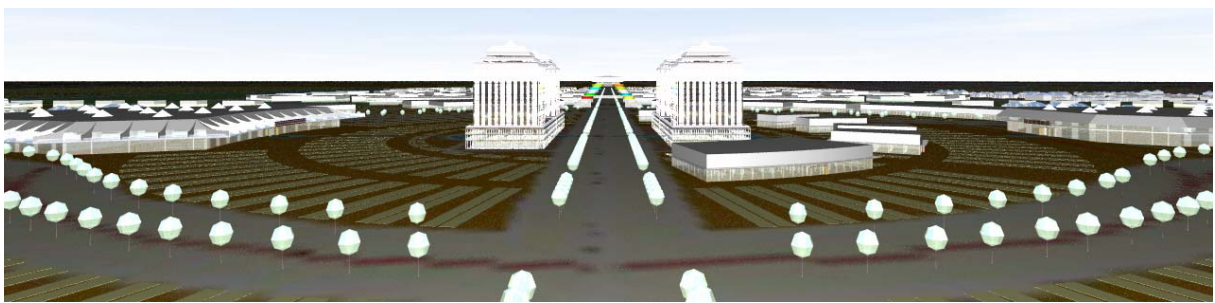


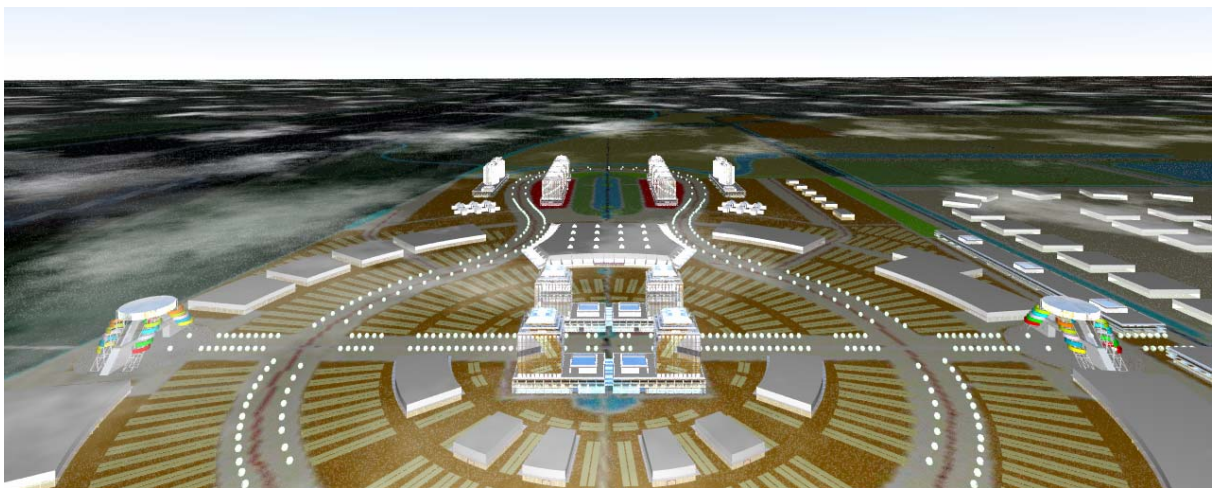
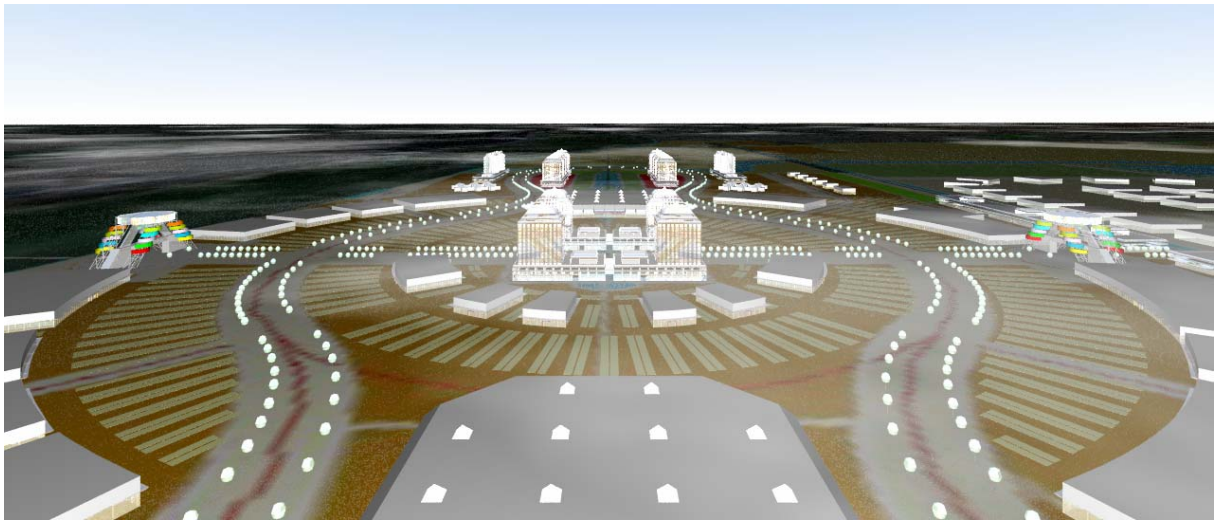
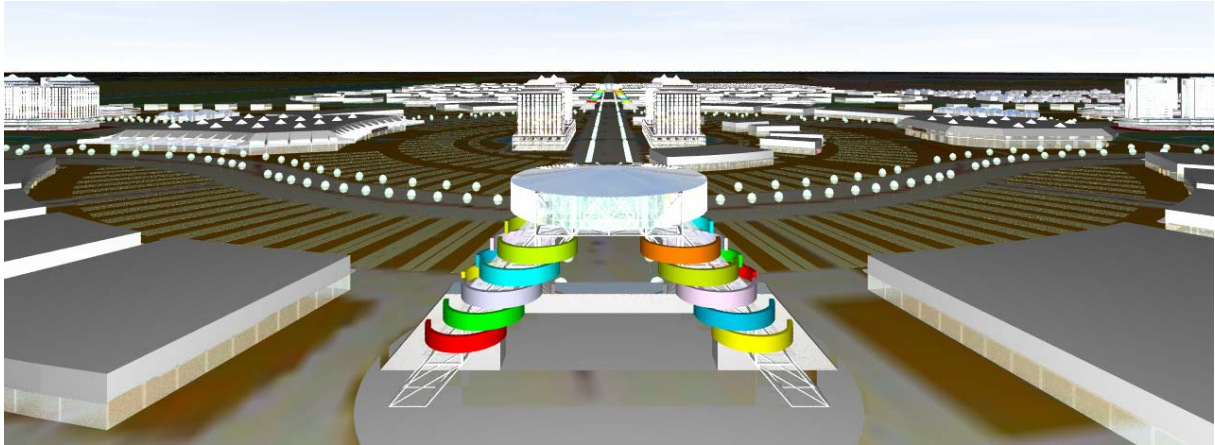


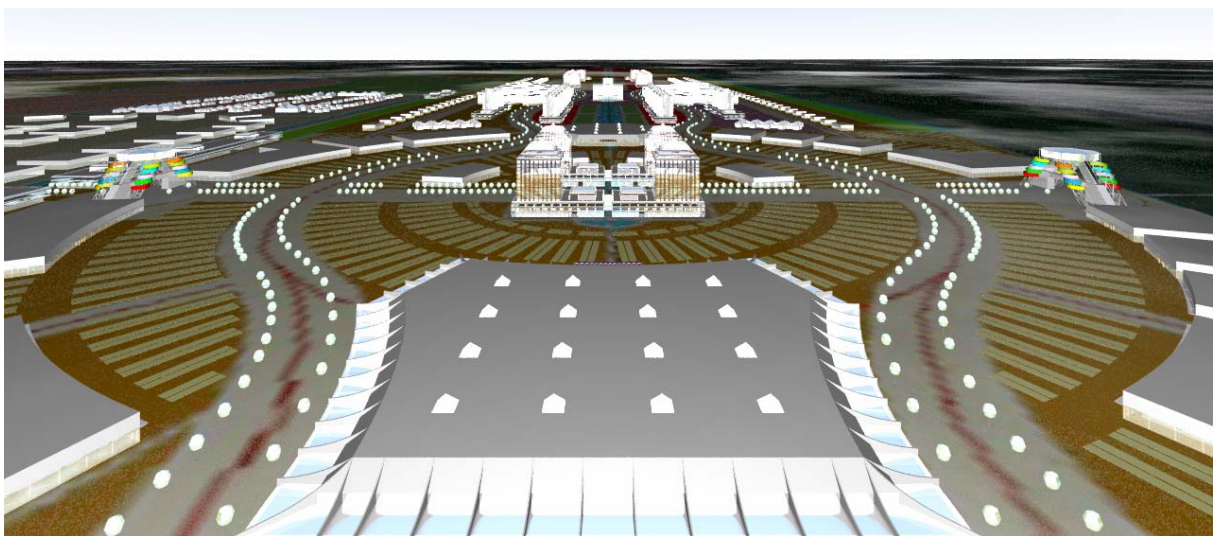
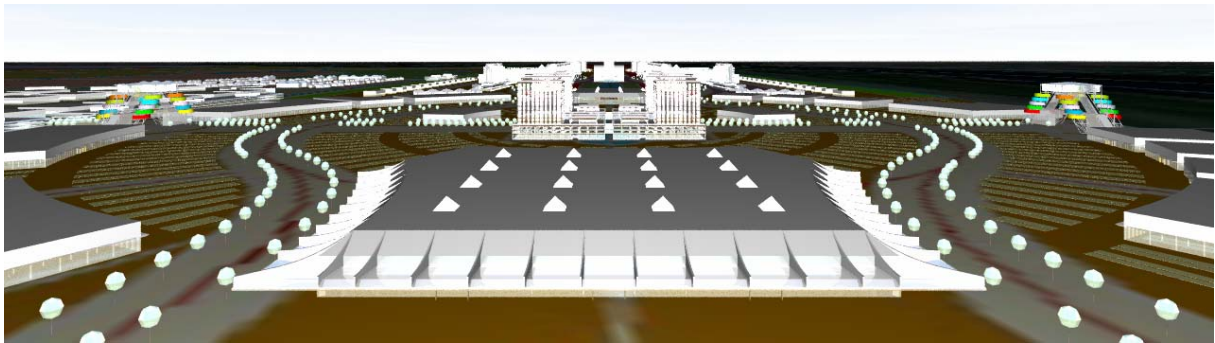
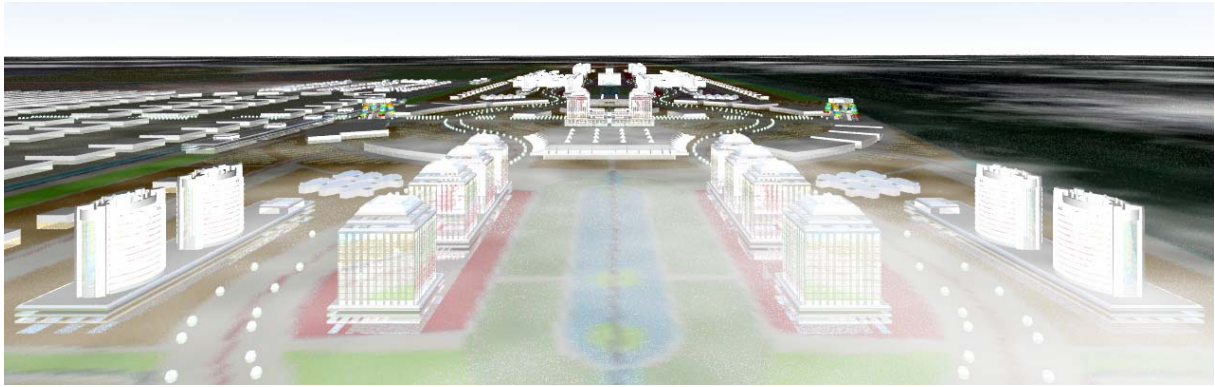


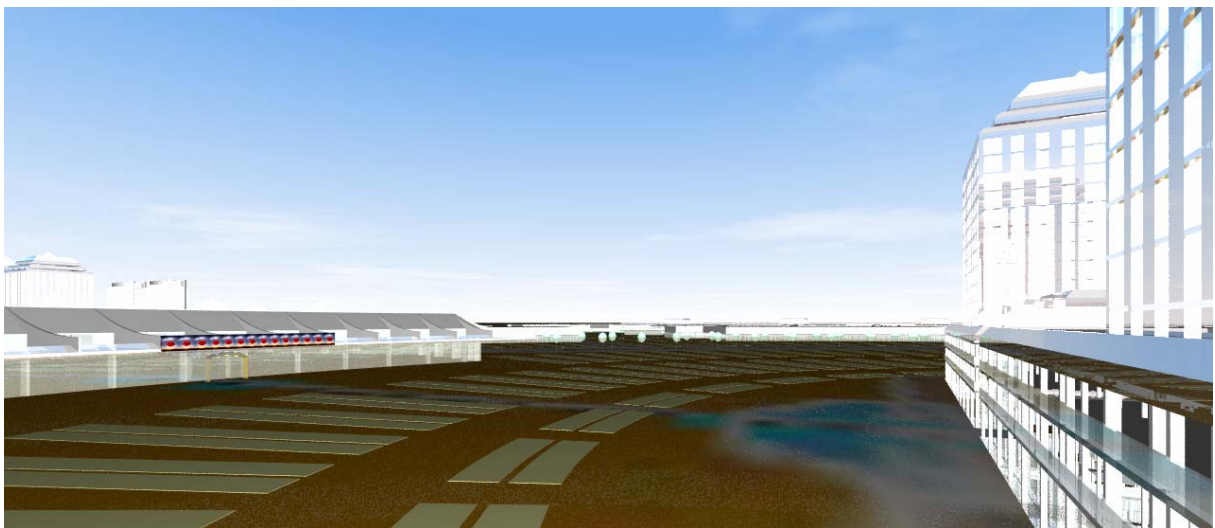
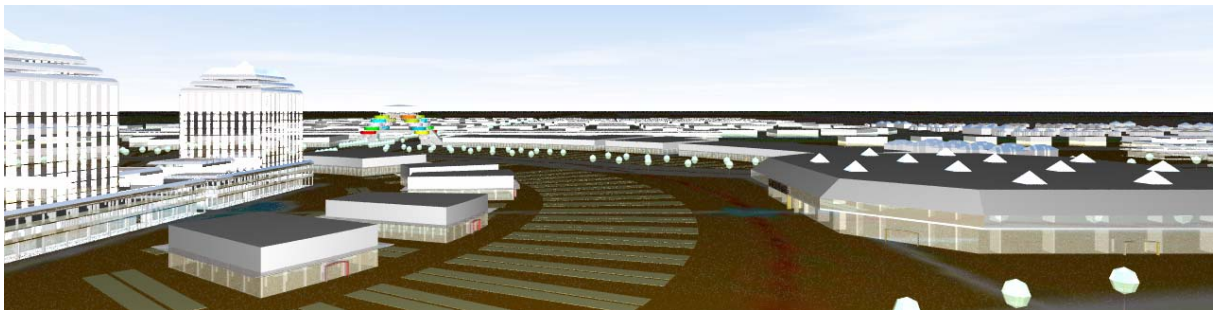
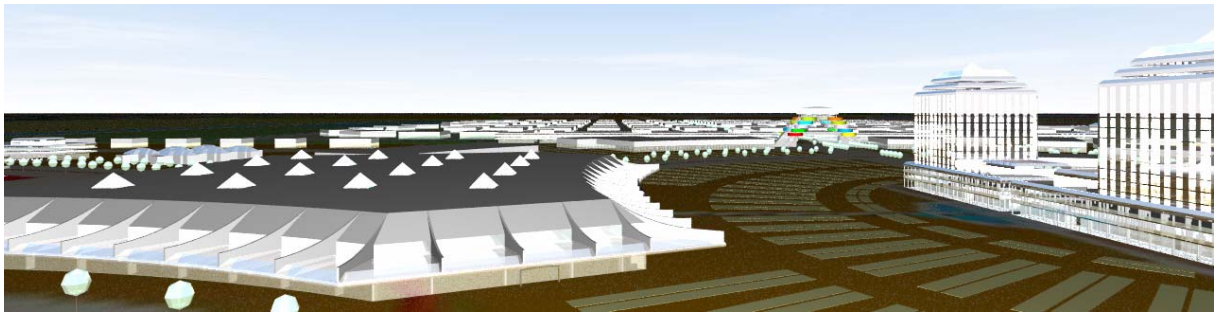
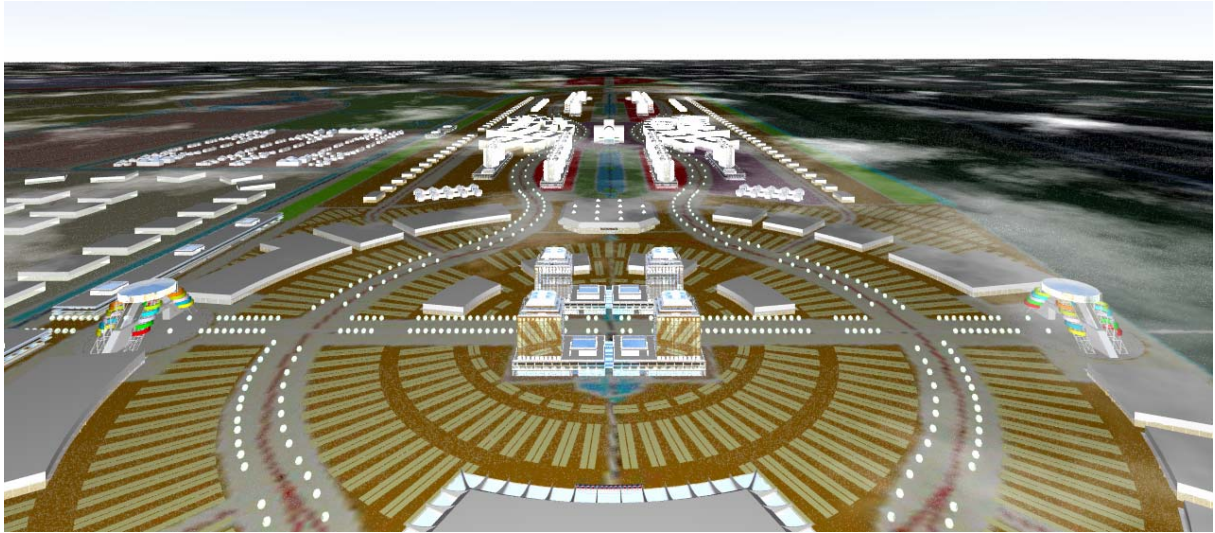


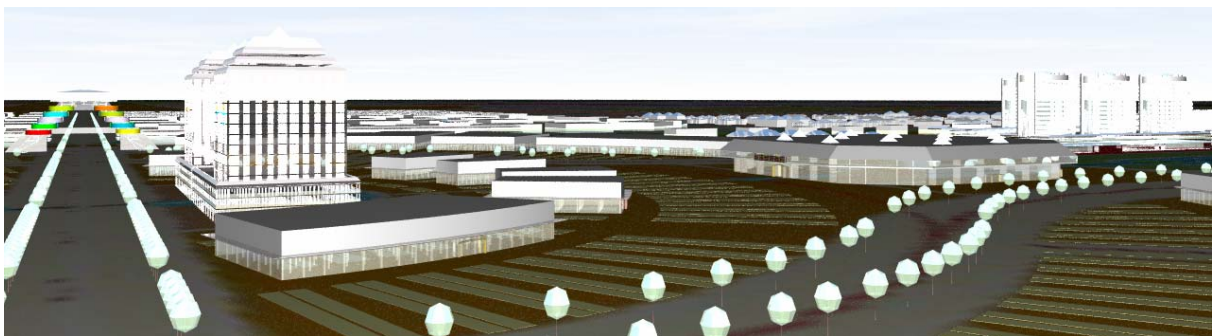
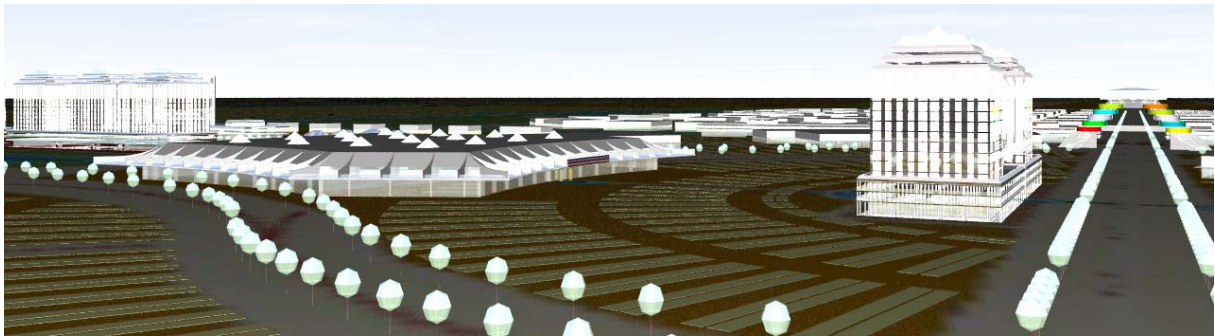
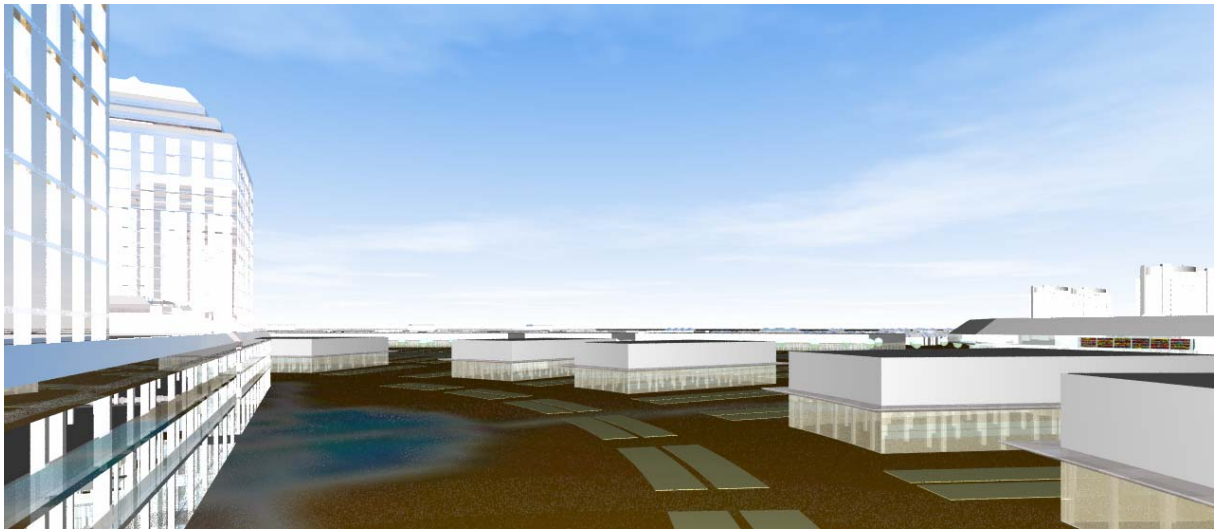














REPREZENTAT DE

BSB ROMINVEST S. R. L. RO-550075 SIBIU | STRADA TALMACEL NR.6/1
TEL: +40 | 372 | 982382 E-MAIL BSBROMINVEST @ YAHOO.COM



PROIECTANT GENERAL ARHITECT
FRIEDRICH LENHARDT A-3610 WEIBENKIRCHEN | WACHAU | WÖSENDORF 69
T +43 | 664 | 4124421 E-MAIL ARCLEN @ AON.AT
I-30135 VENEZIA | S.CROCE 251 | T+39 | 041 | 5244386 MAIL ARCLEN.VE@LIBERO.IT



GERMAN ARCHITECTS & PARTNERS
VLAD ANTONIU LAZAR RO-020321 BUCURESTI B-DUL BASARABIEI 28A, ET.2 SECTOR 2
T +40 | 729 | 005005 E-MAIL V.LAZAR@ GERMAN-ARCHITECTS.DE
D-90547 STEIN | NÜRNBERG MÜHLSTRASSE 10 | T+49 | 911 | 2527709 E-MAIL INFO@LAZAR-ARCHITEKT.DE

Actualizat: 2009 | 03 | 19