

## Străzi Deschise Raport 2021

Ce a însemnat transformarea  
temporară a străzilor centrale  
bucureștene în zone pietonale?

un proiect



dezvoltat cu



susținut de



implementat de



# Străzi Deschise Raport 2021

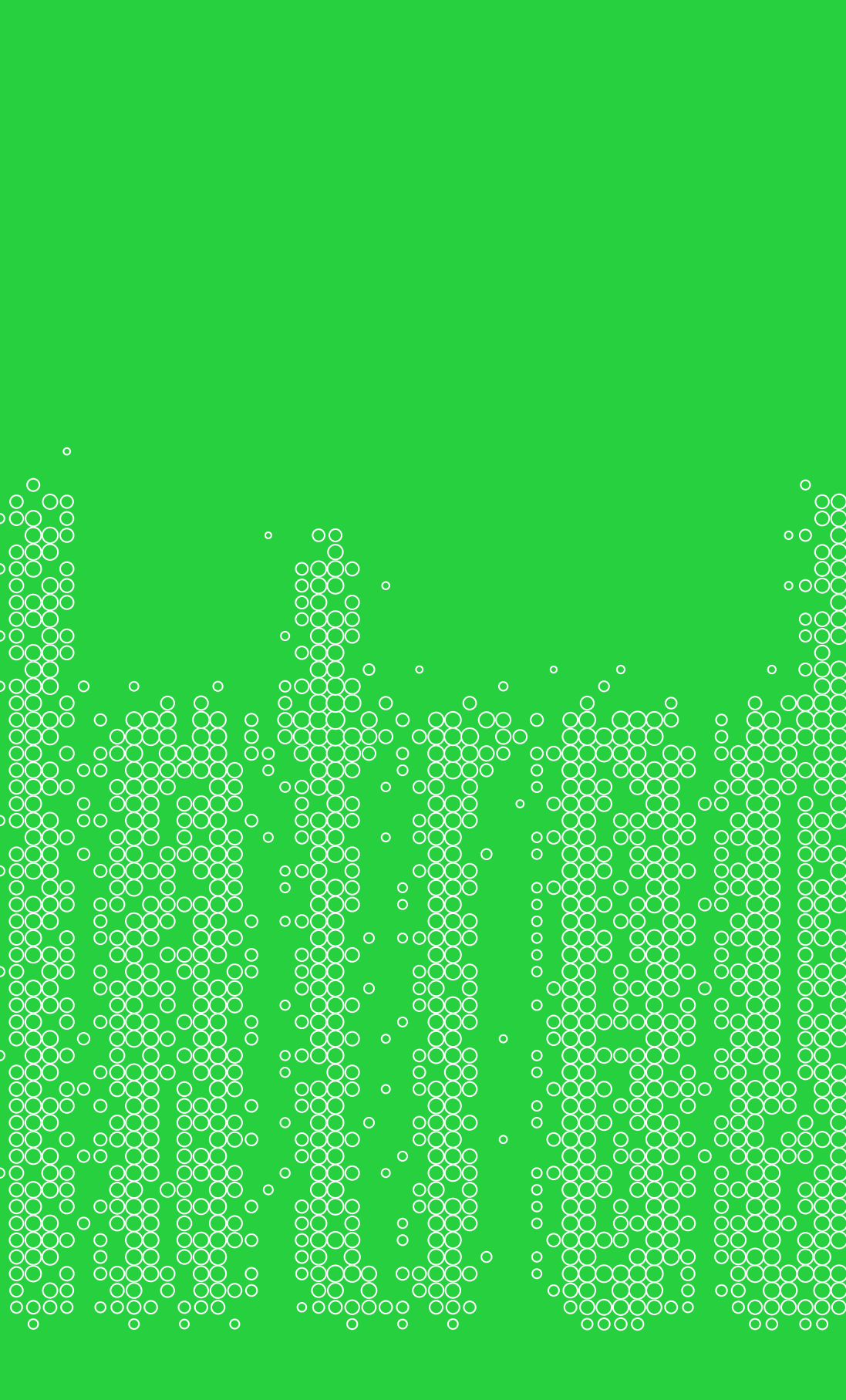
Raport întocmit de	Maria Duda, BAZA. Deschidem orașul Louisiana Stoica, ARGEN Edmond Niculușcă, ARGEN
	cu colaborarea Alexandra Dincovici, IziBiz Consulting Alexandru Dincovici, IziBiz Consulting
Echipa proiectului Străzi Deschise	Inițiatori și coordonatori proiect 2020–2021, ARGEN
	Edmond Niculușcă Alberto Groșescu Louisiana Stoica Marta Ghelesel
	în 2021, cu sprijinul BAZA. Deschidem orașul
	Maria Duda Irina Niculescu – Belenyi Alexandru Belenyi Matei Bogoescu
Au contribuit	Francesca Mitea, Ana Sabina State, Despina Bordeanu, Alex Damian, Ananda Angelescu Cîrciog, Cristolovean Iancu, Alina Muncileanu, Iulia Jugănar, Oana Petroviciu, Ana Neacșu, Dragoș Bugu, Maria Velcu, Gabriela Moise, Ciprian Buzduga, Raluca Rusu, Ingrid Alecsiu, Gabriela Elena Ranetescu
Hartă Logo Străzi Deschise	Shentzu Studio
Fotografii	Alberto Groșescu Alexandru Bușcă Octav Ganea George Călin

**Ce a însemnat transformarea  
temporară a străzilor centrale  
bucureștene în zone pietonale?**



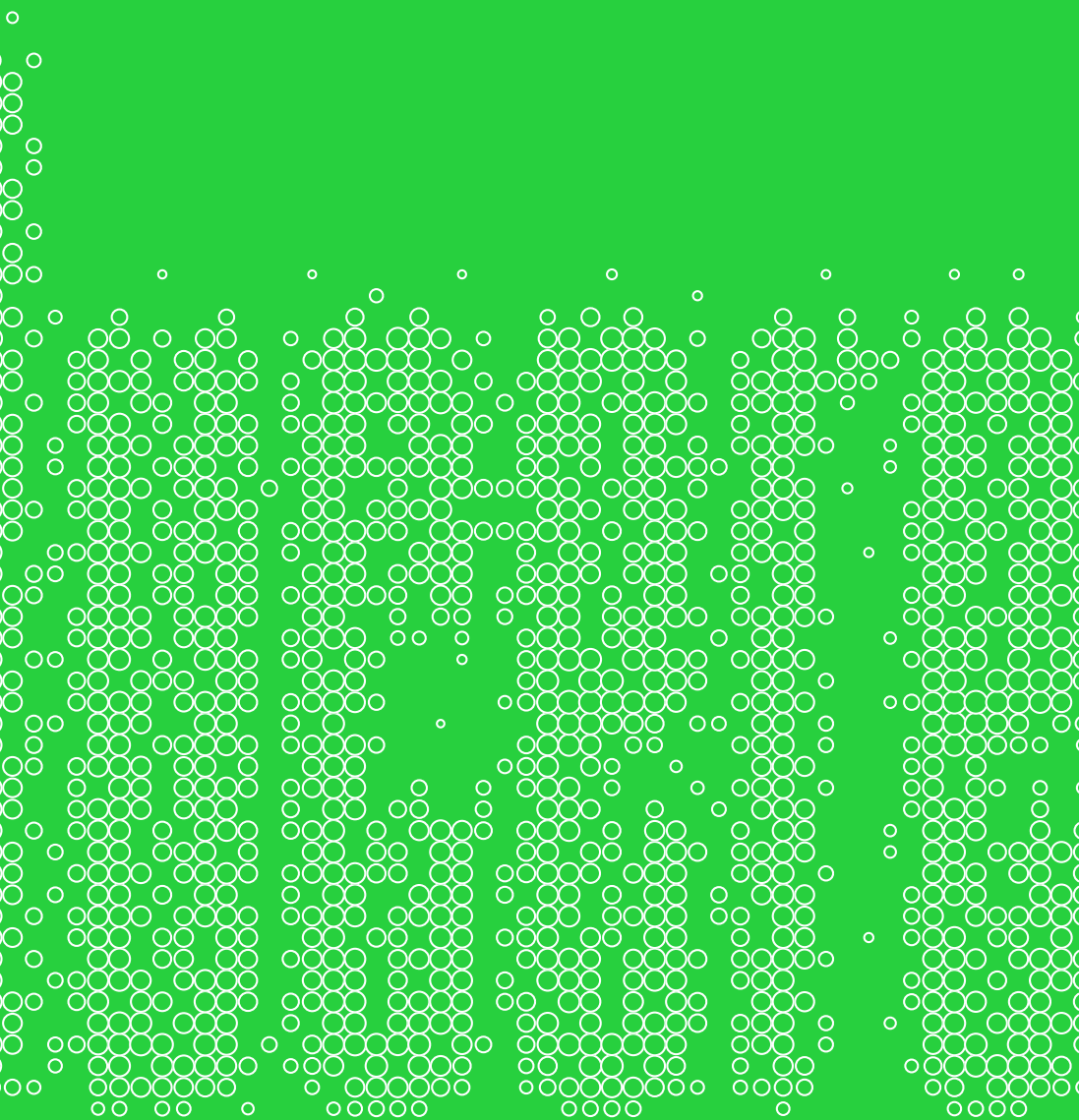


**ZONĂ  
PIETONALĂ**





# Introducere și rezumat



Acest raport marchează încheierea primelor două ediții ale proiectului Străzi Deschise. Pornit în 2020 ca un răspuns din partea societății civile la ridicarea restricțiilor impuse de starea de urgență și starea de alertă, proiectul Străzi Deschise a evoluat spre o soluție pentru creșterea numărului de trasee pietonale și îmbunătățirea vieții urbane a centrului Bucureștiului. Prezentul raport documentează capacitatea proiectului de a fi un instrument de cercetare și planificare strategică pentru regenerarea spațiului public, recuperarea spațiului străzii ca spațiu public și, nu în ultimul rând, rețeserea conexiunilor sociale — economice — culturale — identitare între locuitori și spațiul urban locuit.



## Ce este proiectul Străzi Deschise?

Proiectul Străzi Deschise a fost inițiat de Asociația ARCEN în primăvara anului 2020, odată cu încheierea stării de urgență provocate de pandemia Covid-19, ca propunere de extindere temporară a spațiilor de recreere și socializare centrale (parcuri, piațete, scuaruri) prin transformarea unor zone carosabile adiacente lor în spații pietonale. Desfășurat pe perioada sfârșitului de săptămână (sâmbătă — duminică), în intervalul 11:00—22:00, între lunile mai — septembrie, proiectul Străzi Deschise a introdus un nou tip de utilizare a spațiului urban al Bucureștiului: plimbarea, joaca, sportul și socializarea în spațiul stradal.

Recurența proiectului în anul următor, pe un traseu neîntre-rup de-a lungul axei Kiseleff → Victoriei, a pus bazele a ceea ce poate deveni, pe de-o parte pentru public, un tabiet și un reper la nivel de interacțiune cu orașul, și pe de altă parte pentru administrație, profesioniști și societatea civilă, un instrument de cercetare, negociere și planificare urbană cu privire la activarea orașului și dezvoltarea de politici publice.

## Care este scopul prezentului raport?

Raportul de față își propune să noteze evoluția proiectului ca instrument de cercetare și planificare strategică, ancorându-l în contextul european actual, dar, mai important, venind ca un răspuns natural la contextul local, cotidian, bucureștean. În sprijinul relatării descriptive vine o cercetare de percepție asupra experienței proiectului, realizat în rândul riveranilor, comercianților și publicului general. Pe baza: observațiilor documentate de către echipa de proiect la fața locului, a medierii semnalărilor publicului de pe perioada desfășurării proiectului, a implicării a diferite instituții culturale de stat în organizarea de evenimente găzduite în cadrul pietonal, a interpretării sugestiilor din sondaj, prezentul raport oferă o serie de recomandări posibile și intenții privind continuarea și dezvoltarea proiectului.

Raportul se structurează astfel în cinci capitole:

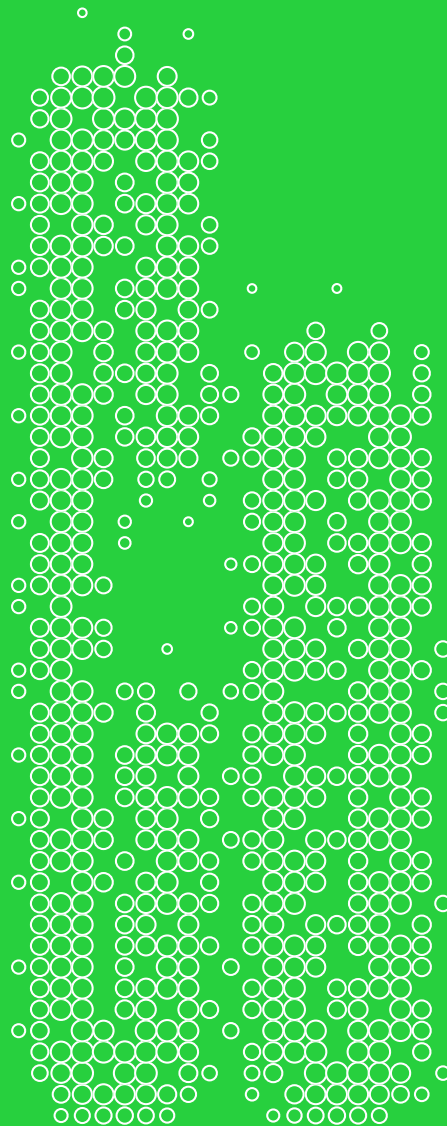
<b>1</b>	<b>Context</b>
	Introducere în noua normalitate, context local, context european și exemple de bune practici.
<b>2</b>	<b>Edițiile 2020 și 2021</b>
	Scurtă descriere, implementare, rezultate directe și imediate, rezultate analizate și interpretate.
<b>3</b>	<b>Percepția publică asupra proiectului</b>
	Metodologie, interpretare sondaje riverani, comercianți, public general, concluzii cercetare.
<b>4</b>	<b>Recomandări posibile</b>
<b>5</b>	<b>Perspective de viitor</b>



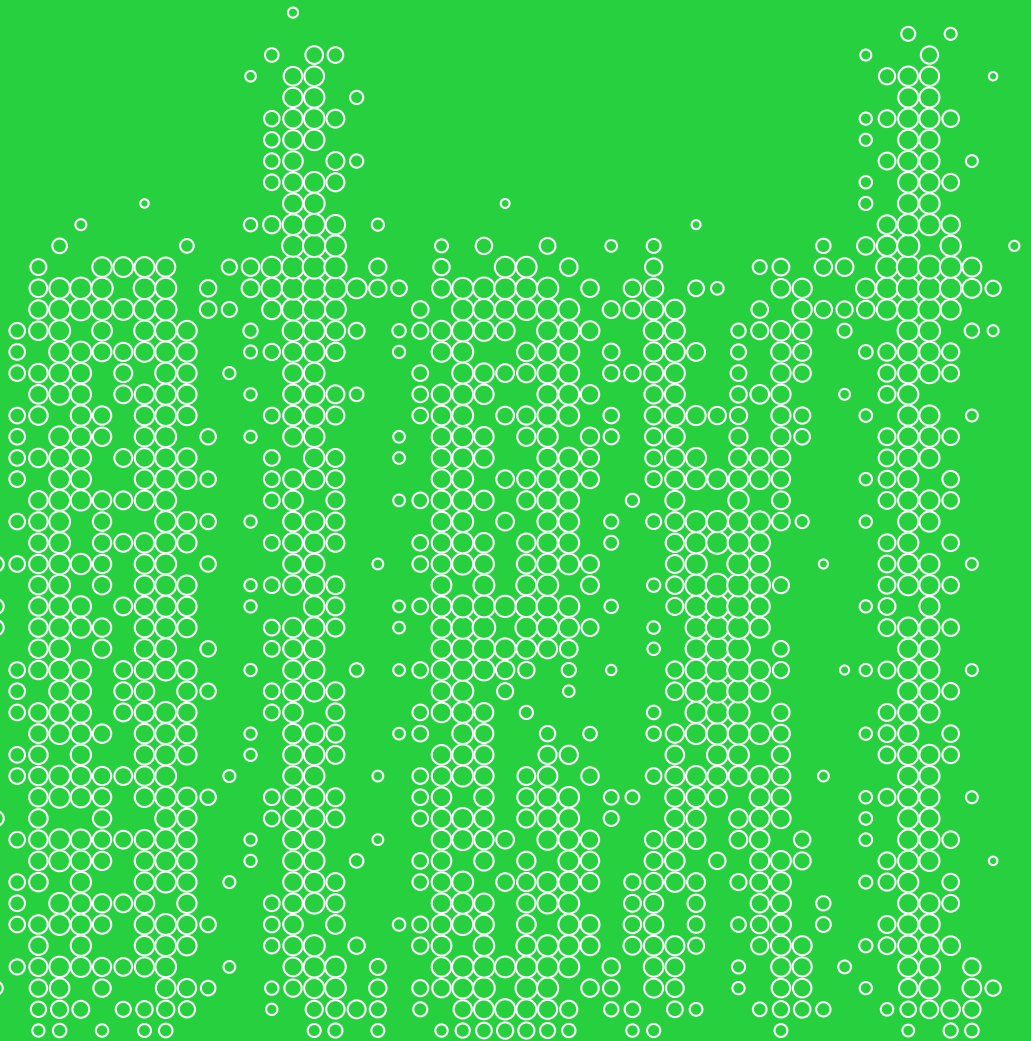


Dacă faci treabă bună într-un spațiu public, atunci oamenii vor veni acolo și vor începe să se bucure de loc. Dacă le crezi condiții bune ca să le placă să iasă în oraș, ca turiștilor să le placă să petreacă timpul acolo, ca organizatorii de conferințe să se bată să vină în oraș – asta dezvoltă economia. Pentru că este un lucru așa de universal încât dacă ești sigur ca aceste lucruri sunt organizate, oamenilor le va plăcea să vină acolo. E atât de simplu.

Jan Gehl



# Context



## Noua normalitate?

Noul context pandemic a schimbat substanțial comportamentul oamenilor, opțiunile de petrecere a timpului liber și de deplasare. Am fost cu toții martori la modul în care diverse orașe europene și comunități de locuitori au implementat măsuri legislative, economice, sociale și urbanistice de adaptare atât a spațiului public cât și a spațiului comun, pentru a acomoda nevoile publicului noilor condiții.

În această perioadă, în București, precaritatea spațiilor publice accesibile în preajma locuinței, inerția prelungită a adaptării spațiului urban la utilizare incluzivă (pentru locuitorii săi cu deficiențe de vedere, motricitate, sau cogniție), precum și problematicile deja existente ale orașului, au devenit tot mai vizibile, acutinzându-se. Experiența cotidiană obișnuită a tuturor locuitorilor, șoferi sau pietoni, era deja marcată de aglomerația din trafic, de autoturismele parcate neregulamentar pe trotuare și în intersecții, de discontinuitatea pistelor de biciclete și ineficiența transportului public. În ultimii doi ani însă, s-au adăugat, cu urgență, creșterea traficului auto individual, supra-aglomerarea spațiilor de recreere în aer liber, nevoia de socializare în siguranță în spații deschise, nevoia de ajutorare și socializare a persoanelor în vârstă sau cu dizabilități (servicii de catering, îngrijire, acompaniere), întreruperea activităților sectorului cultural, de stat și independent, dificultățile de redresare a activităților economice pentru afacerile locale sau HoReCa. Orașul trebuie să se schimbe, iar presiunea pusă de pandemie ar putea crea această oportunitate.

Proiectul Străzi Deschise a fost parte din acest context, inițial ca un răspuns la ridicarea restricțiilor impuse de starea de urgență și starea de alertă, apoi ca o soluție pentru creșterea numărului de trasee pietonale și îmbunătățirea vieții urbane a centrului Bucureștiului, într-un oraș care nu are o infrastructură pietonală satisfăcătoare sau incluzivă.

## Context local și obiective de dezvoltare a orașului

Cele mai recente strategii și studii asupra Bucureștiului, PIDU, PMUD, SIDU, indică gravitatea stării infrastructurii publice și pietonale în oraș, venind în confirmarea experienței cotidiene a fiecăruia dintre cei care îl folosesc fizic. Cauzele principale sunt două: una legată de normarea, executarea, administrarea și mentenanța trotuarelor, a intersecțiilor și a traversărilor pietonale, și una legată de normarea și cadrul legislativ privind spațiul carosabil — parcare la bordură, limitarea vitezei de rulare, realizarea unei rețele de spații pietonale și străzi în regim sharedspace (cu prioritate acordată pietonilor și traficului nemotorizat).

Menționăm mai jos problematici recurente, precum și câteva date din documentele sus numite:

- subdimensionarea trotuarelor;



- discontinuitatea materialelor de pavare și mentenanța lor precară;
- lipsa accesibilizării lor prin design incluziv: marcaje tactile pentru nevăzători, borduri conforme pentru depasarea în scaun rulant, beacon-uri de ghidaj, semnalizare fonică a traversărilor;
- lipsa mobilierului urban de staționare, informare și socializare;
- iluminat public stradal precar pentru spațiile dedicate pietonilor;
- vegetație de aliniament neîntreținută;
- ocuparea trotuarelor cu autoturisme parcate neregulamentar, pubele, elemente infrastructurale sau diverse alte obstacole;
- treceri de pietoni insuficient semnalizate sau dispuse la distanțe prea mari, fără raport cu reperele pietonale, timpi de traversare mult prea reduși, lipsa insulelor mediane pentru siguranța traversării;
- obturarea vizibilității în intersecții datorită autoturismelor parcate neregulamentar;
- viteza mare de rulare pe carosabil, zgomotul traficului și poluarea aerului.

**PIDU** Una din premisele analizate și dovedite de PIDU<sup>1</sup> (2010) este că accesibilitatea slabă și insulele urbane mari nu sprijină circulația pietonală și scad potențialul de dezvoltare al activităților economice și al serviciilor ce depind de publicul pieton. Restabilirea conectivității centrului cu arealele limitrofe, promovarea formelor de transport alternativ în centru, regenerarea arealelor centrale degradate, recuperarea spațiilor publice și reconectarea zonei centrale de articulare între nordul și sudul Dâmboviței reprezintă direcții strategice de dezvoltat în manieră integrată, prin proiecte de reabilitare de străzi cu prioritate pentru pietoni și bicicliști, realizarea de piețe și scuaruri, poduri, spații verzi și promenade de-a lungul Dâmboviței. Se notează drept componentă importantă adusă de studiu relația de interdependență, direct proporțională, dintre plinta urbană, activă<sup>2</sup> și atractivă, și accesibilitatea pietonală, prioritizarea unei rețele de conectivitate nemotorizată.

**PMUD** Conform PMUD<sup>3</sup> (2016), „infrastructura pentru pietoni nu este satisfăcătoare în întreg teritoriul studiat (...) iar ambianța deplasărilor pietonale este în general afectată de prezența agresivă a vehiculelor în spațiile și peisajele urbane, de poluare, zgomot, nesiguranță, generate de traficul auto. În ciuda condițiilor precare, există un mare număr de deplasări pietonale în București, mai ales pentru a face cumpărături (32% din totalul deplasărilor) și pentru a însoți copiii (37%)”.

1 Planul Integrat de Dezvoltare Urbană, <https://www.centralbucuresti.ro>  
 2 Plinta urbană este zona de racord a spațiului construit al parterelor și trotuar, componentă principală a orașului de la nivelul ochilor. O plintă urbană activă reprezintă prelungirea spațiului public în interiorul spațiului construit, prin intermediul funcțiilor și serviciilor dedicate publicului, vitrine active, accesuri spre curți sau pasaje pietonale publice  
 3 Planul de mobilitate urbană durabilă 2016–2030, Regiunea București — Ilfov

Mai mult, conform analizelor ce stau la baza PMUD, în 2015 distanța medie de deplasare în București era 6,8 km — o distanță favorabilă deplasărilor nemotorizate sau cu transportul public. Cu toate acestea, condițiile actuale, menționate anterior, „descurajează opțiunea mai extinsă pentru mersul pe jos și, de asemenea, pentru utilizarea transportului public către și de la care accesul pietonal este inconfortabil”. Se recomandă, atât în zona centrală cât și în cartierele rezidențiale, crearea de străzi și areale favorabile deplasării nemotorizate „în toate zonele cu fluxuri ridicate de pietoni și/sau sensibile la efectele traficului motorizat: zone de învățământ, comerciale, de agrement, rezidențiale, zone istorice, cu patrimoniu arhitectural valoros, etc”, precum și introducerea zonelor cu 30 km/h.

---

Statisticile europene de mobilitate din 2018<sup>4</sup> plasează românii printre cei care parcurg cele mai multe distanțe mici cu mașina personală: deplasările medii în oraș sunt pe distanțe sub 15 km, la un diametru oficial al orașului de 24 de km, cu o medie de 1.87 pasageri. Drumurile zilnice cu mașina sunt 38% spre serviciu, 24% în scop personal, 22% pentru cumpărături, și în proporție mai mică pentru relaxare, școală sau condusul cuiva. 7% merg zilnic pe jos, 30% cu mașina ca sofer, 26% cu mașina ca pasager, 27% cu transportul public.

---

**SIDU** Conform SIDU (2020), locuitorii capitalei au acordat nota 6,67 pentru capacitatea infrastructurii pietonale, 6,82 pentru calitatea trotuarelor și 6,31 pentru accesul pe trotuare al persoanelor cu cărucior, bicicletă, trotinetă, etc. De asemenea, zonele cu probleme în ceea ce privește calitatea sau eficiența infrastructurii pietonale acoperă o suprafață de peste 4700 ha și reprezintă 19,6% din teritoriul administrativ al capitalei. Una din consecințe este că, recurgând la transport motorizat, timpul mediu petrecut în trafic într-o zi obișnuită este de 116 minute. 51,5% din respondenții sondajului sunt de acord cu închiderea unor străzi din zona centrală și transformarea lor în artere pietonale.

Cu toate că toate cele trei documente citate mai sus, PMUD, PIDU, SIDU, recomandă extinderi ale zonelor pietonale și recuperarea spațiului public atât în centru cât și în cartiere, optimizări ale trotuarelor arterelor principale și încurajarea transformării lor în zone de promenadă, introducerea de străzi cu regim de *shared space*, Bucureștiul oferă doar un număr redus de trasee majore pietonale și prezintă un deficit mare de areale cu prioritate pentru pietoni<sup>5</sup>, de spații publice,

4 [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger\\_mobility\\_statistics#Mobility\\_data\\_for\\_thirteen\\_Member\\_States\\_with\\_different\\_characteristics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_mobility_statistics#Mobility_data_for_thirteen_Member_States_with_different_characteristics)

5 Unica zonă pietonală permanentă a Bucureștiului este centrul istoric, căruia, în primă instanță, modificarea statutului carosabil i-a declanșat un amplu proces de regenerare. Nerepetat ca model și lipsit de conectivitate la o rețea de străzi cu prioritate pietonală, centrul istoric a rămas izolat între artere cu important trafic. Presiunea accesibilității către funcțiuni punctuale și a alimentării serviciilor comerciale a condus la diminuarea controlului asupra accesului și parcării vehiculelor.

spații comunitare și amenajări specifice pentru interacțiune, recreere<sup>6</sup>, odihnă, joacă.

În mod sumar, dincolo de aspecte teoretice și strategice, pare că în realitate orașul își dispută spațiul și dezvoltarea pendulând între autoturism și pieton, văzuți însă ca agenți antagonici. O renegociere a utilizării spațiului public urban de către aceste două entități poate declanșa însă o varietate de (re)generări.

În cele ce urmează, marcând dimensiunea culturală a fascinației locale față de prezența autoturismului, introducem verbul *a pietoniza*, un împrumut din franceză a verbului *piétonniser*<sup>7</sup>, pentru a exprima acțiunea de transformare a spațiului carosabil în spațiu pietonal. Terminologia derivată — *pietonizat*, *pietonizare* lipsește din limba română.

## Context european și global. Exemple de bune practici

il Sindaco, “preferiamo fare scelte in positivo — che possano influire favorevolmente sul benessere e la qualità di vita della cittadinanza — piuttosto che rinunciare a priori a proporre qualcosa di nuovo” — (Primarul orașului Lugano: preferăm să facem alegeri pozitive, care pot influența favorabil bunăstarea și calitatea vieții cetățenilor, mai degrabă decât să renunțăm a priori la a propune ceva nou)

Ticino News

Europa occidentală a abandonat spre finalul anilor '90 paradigma modernistă a mobilității subordonate automobilului personal, care încuraja un comerț rapid, tehnologizat și al resurselor fosile, schimbând în același timp scara și modelul orașului: cartezian, cu distanțe amplificate, cu infrastructura ridicată la rang egal construcțiilor reper, rupt de dimensiunea umană. Întoarcerea spre economia regenerabilă, de scară minoră, a turismului cultural sau a specificității locale printre altele, s-a dovedit o eficientă salvare nu doar pentru orașele în criză sau contracție, dar și la nivel de dezvoltare sustenabilă, cu o riguroasă economie de resurse, a orașelor mari: revenirea la relaționarea umană atât ca dimensiuni, experiență, viteză și

Consecințele directe (ocuparea și tranzitarea străzilor cu autovehicule de varii dimensiuni) cumulate cu reglementările permissive în ceea ce privește amplasarea și mobilarea teraselor ce au redus culoarele circulabile pentru pietoni la dimensiuni inconfortabile (sub 2 m lățime), au dus la degradarea infrastructurii pietonale pe care acest proiect pilot ar fi trebuit să o promoveze.

6 În prezent, Bucureștiul are doar 3 mp de parcuri și grădini publice pentru fiecare locuitor, fără să ia în calcul rezidenții neoficiali, adică mai puțin de jumătate din norma europeană. În 2012, datele Registrului Verde, platformă care trebuia să facă inventarul parcurilor și copacilor din Capitală, dar care a fost abandonată între timp, arătau că Bucureștiul are 23 de metri pătrați de spații verzi pe cap de locuitor, sub norma europeană care cere 26 de metri pătrați pe cap de locuitor și la jumătate față de recomandarea Organizației Mondiale a Sănătății, de 50 de metri pătrați pe cap de locuitor.

7 <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/pietonniser>

ritm. O traducere simplificată la nivel de mobilitate ar putea fi înrădăcinată în tradiția, respectul cultural față de spațiul public: transformarea infrastructurii mobilității în spațiu democratic, în care prioritatea este acordată întâi pietonului, apoi biciclistului, transportului public și în final autovehiculului personal. Normărilor din mobilitate le corespund modificări de utilizare a spațiului orașului și de comportament al publicului în relație cu el: cartiere rezidențiale cu viteză de tranzit de maxim 15 km/h, străzi și areale pietonale cu acces auto restricționat, recuperări de spații infrastructurale și transformarea lor în spații publice.

Suplimentar acestei reorientări a orașelor spre scara umană, departajăm două filoane de politici publice care testează sau pun bazele unei noi paradigme de mobilitate, și, interdependent de ea, a unei alte paradigme de relaționare a publicului cu orașul:

## A Tradiția existentă a pietonizărilor sezoniere/temporare

- 1 Lugano, Lungolago  
Închiderea traficului auto pe bulevardul perimetral lacului, pe timp de vară, de vineri după-amiaza până duminica după-amiaza, unind astfel zona pietonală a centrului vechi cu plaja, pontonul și parcul municipal al orașului.
- 2 Cannes, Boulevard du Midi  
Închiderea traficului în fiecare ultimă duminică a lunii pentru activități sportive și în familie.

## B Tendințe spre extinderi de spații pietonale, independent de context pandemic

- 1 Barcelona Superblocks  
Unirea a câte 9 insule de locuit în jurul unui scuar, spațiu public și restricționarea accesului auto pe străzile ce le delimitează. Se obțin astfel unități abitative cu comunitate puternică, în care deplasarea pe jos sau nemotorizată, sportul în aer liber, socializarea, comerțul și serviciile de mici dimensiuni sunt încurajate.
- 2 15 min city<sup>8</sup>  
Strategia cu care Anne Hidalgo a câștigat votul Parisului: oferirea de infrastructură publică acoperitoare pentru funcțiuni de aprovizionare, educare, cultură, sport, recreere, formare profesională, asistență sanitară, exercitare a profesiei sunt în proximitate de 15 minute pe jos sau cu bicicleta de locuință.
- 3 30 km/h city

8 <https://www.bloomberg.com/news/features/2020-11-12/paris-s-15-minute-city-could-be-coming-to-an-urban-area-near-you> și <https://www.fastcompany.com/90456312/pariss-mayor-has-a-dream-for-a-15-minute-city>

	Reducerea vitezei de tranzit în interiorul orașului la 30 km/h permițând astfel deplasarea concomitentă și în siguranță a diferiți utilizatori (bicicliști, moto-riști, transport public, autovehicule personale), un pas spre implementarea sharedspace la nivel municipal cu efecte la nivel al economiei locale dar și la nivel de diminuare a poluării fonice și atmosferice.
4	Paris Închiderea la trafic a drumurilor către școli sau adiacente lor, reinstaurând tradiția mersului pe jos, socializând cu colegi sau părinți, străzi de cartier.
5	Viena Parklet municipal <sup>9</sup> : punerea la dispoziția locuitorilor a posibilității de a transforma temporar un loc de parcare reglementat în spațiu pietonal public cu funcțiuni și amenajare de ședere, socializare, joacă.

Ambele filoane au creat premisele unei adaptabilități rapide în caz de criză, producând:

	Ghiduri: NACTO — Streets for Pandemic Response and Recovery și Urban Design London — Design Principles for Covid 19 Related Street Changes.
	Cultura de consultări ale populației: aplicația Plan Local Street Space, Canada, Citizen Scientist <sup>10</sup> , Londra.
	Implementări rapide: Milano — Strade Aperte <sup>11</sup> , proiect ce a abordat atât modificarea spațiului carosabil pentru a oferi accesibilitate ciclabilă și pietonală mărită, dar și sprijinirea funcțiilor care au suferit cel mai mult în perioada pandemiei prin extinderea trotuarelor și a spațiului piețelor publice, închiderea traficului pentru a acomoda servicii de alimentație publică.

Este solicitant și complex de recuperat saltul evolutiv al orașelor occidentale, iar importarea modelelor fără alinierea experiențelor și adaptarea la contextul local existent poate fi o greșeală cu costuri importante. Privind la experimente similare din zona noastră putem însă învăța — transformarea temporară a bulevardului central din Ploiești în spațiu pietonal, recurențele Via Sport, Street Delivery și Festivalul Cartierului Armenesc instaurează tradiția sau tabietul străzii ca loc de plimbare și înțelegerea treptată a ofertei orașului ca spațiu public.

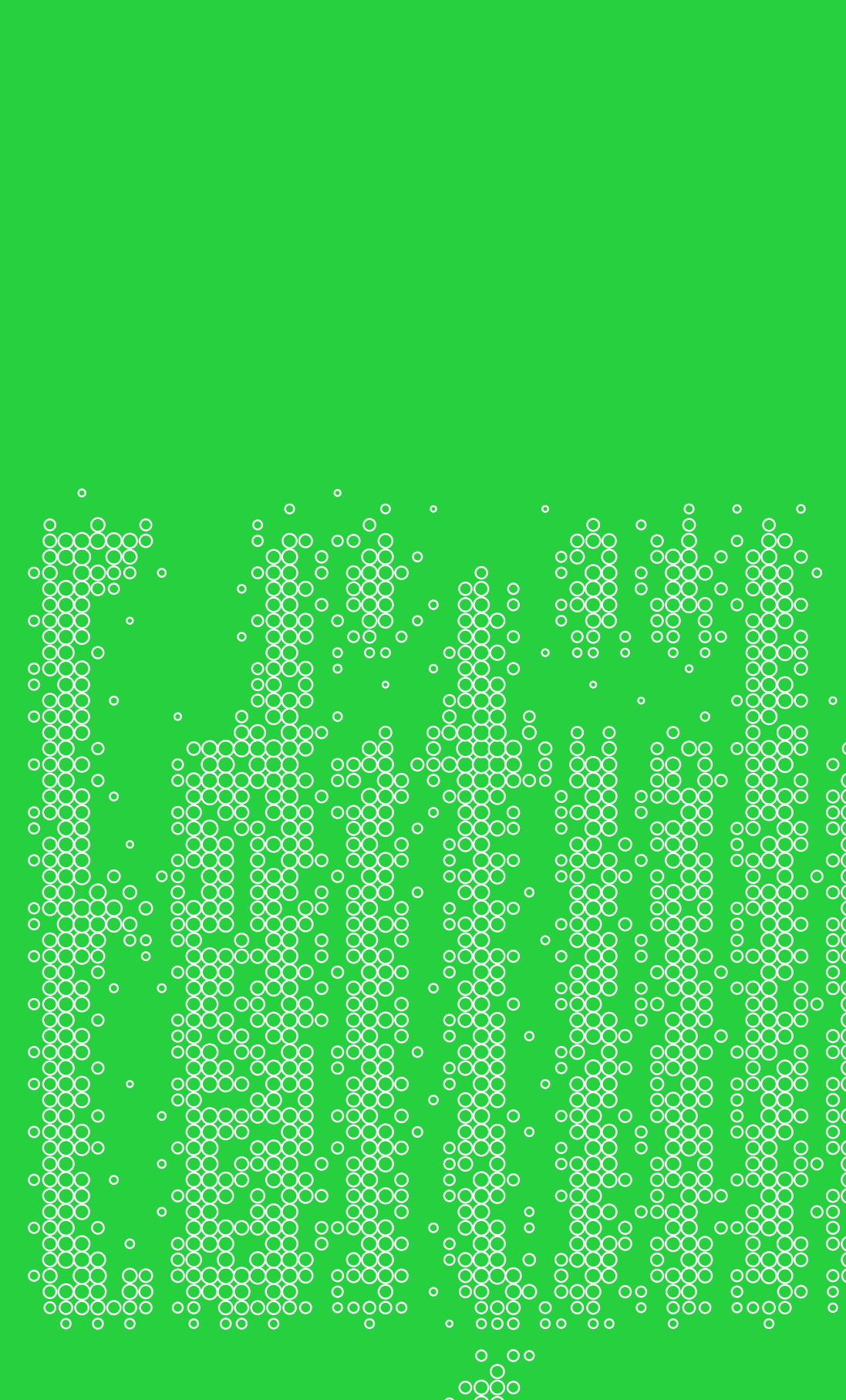
9 <https://citymaking.wien/en/>

10 <https://londonprosperityboard.org/citizen-scientists>

11 <https://www.comune.milano.it/documents/20126/7117896/Open+streets.pdf/d9be0547-1eb0-5abf-410b-a8ca97945136?t=1589195741171>









# Editurile 2020-2021



## Scurtă descriere

Proiectul Străzi Deschise a ținut în prima sa ediție punerea la dispoziție a unui spațiu exterior mai larg și sigur pentru socializare, sport, relaxare, fiind o primă adaptare, reversibilă și implementată cu resurse minime, a orașului la situația pandemică. În 2020, la inițiativa ARcen, s-au aprobat astfel câteva insule *pietonizate* temporar, pe perioada sfârșitului de săptămână în lunile de vară: Icoanei, Cotroceni, un tronson al Căii Victoriei, Edgar Quinet, tronsonul vest al Bulevardului Unirii. Proiectul a avut rol de deschidere a orașului față de pietoni și înlănzirea relației dintre cadrul urban și cei care îl folosesc, oferind totodată maleabilitate în ceea ce privea extinderea sau excluderea unor zone, tocmai ca negociere a utilizării spațiului public de către locuitorii înșiși.

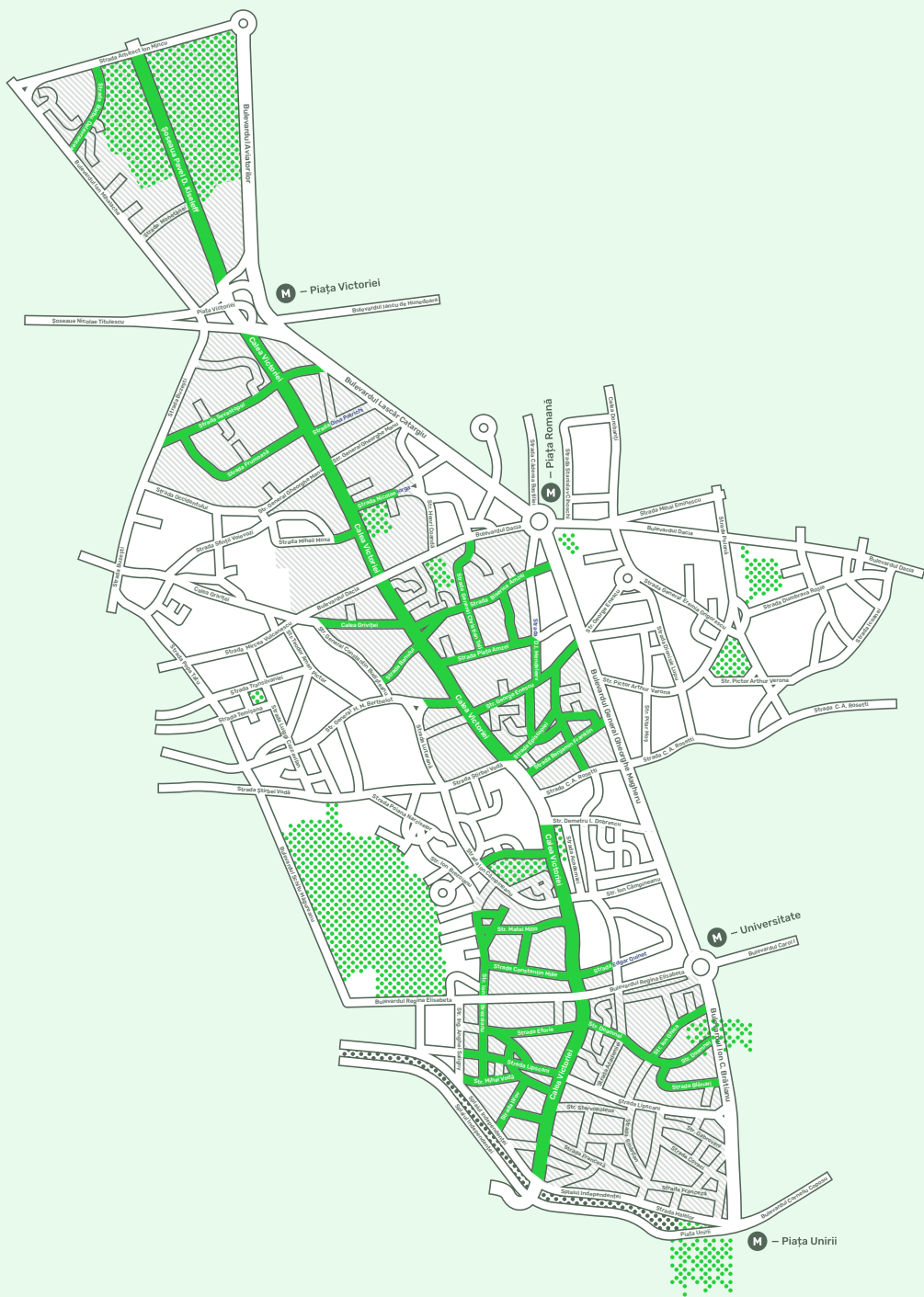
A doua ediție, 2021, a avut un dublu rol, transferându-se din sfera pur funcțională adresată pietonilor, atât în sfera cercetării și colectării de date, cât și în cea cultural-economică. Învâțând din prima ediție, și în colaborare cu Baza. Deschidem orașul și GIC Kiseleff, de data aceasta insulele pietonale au fost conectate printr-un traseu coerent, legat la parcurile centrale și zona pietonală a centrului istoric — Delavrancea → Kiseleff → Calea Victoriei → Amzei → Icoanei → Splai, ce permitea activarea sigură și neîntreruptă a întregii zone centrale.

Desfășurarea proiectului a fost observată pe teren, în timp real, de membrii celor trei organizații non guvernamentale, documentând fotografic și cuantificativ punctele de intensitate de pe traseu, interacțiunea publicului cu plinta urbană, apariția de noi activități comerciale sau de servicii pe traseu, organizarea spontană de evenimente punctuale, comunicarea permisivității de acces auto pentru riverani și aprovizionare. Proiectul Străzi Deschise a cuprins astfel în implementarea sa, componenta activă de consultare publică, permițând optimizări rapide datorită maleabilității și temporalității sale.

În a doua parte a proiectului — lunile august, septembrie, octombrie — BAZA. Deschidem orașul a testat conceptul PARKLET<sup>1</sup>-ului, o premieră în spațiul public stradal bucureștean ce presupune transformarea unui loc de parcare regulamentar în extensie a spațiului public pietonal, prin amenajarea sa ca loc de întâlnire, socializare, ședere, un loc de tihnă. Proiectarea și realizarea a trei astfel de elemente ca mobilier urban montat pe remorci înmatriculate, mobile, a permis pe de o parte respectarea legislației rutiere în vigoare, fiind parcate regulamentar pe spații amenajate și plătite, și pe de altă parte a permis amplasarea în diferite zone pe traseul Străzi Deschise, monitorizându-se astfel impactul, chiar dacă temporar, al creării de spații publice pietonale suplimentare. Parklet-urile au fost funcționale pe parcursul întregii săptămâni, nu doar în perioada închiderii străzilor la trafic.

De asemenea, BAZA. Deschidem orașul împreună cu ARcen și echipa grafică Shentzu Studio au realizat și amplasat

1 <https://debaza.ro/portfolio/items/parklet/>



Zonă temporar pietonală



Stradă temporar pietonală



Parc



Râul Dâmbovița



Metrou

trei totemuri cu harta proiectului, o scurtă descriere manifest, un cod de bune maniere urbane și, pentru a da un exemplu de design incluziv nu doar pentru elementele de informare publică ci pentru proiect în ansamblul său, informațiile scrise au fost traduse, cu sprijinul AMAiS<sup>2</sup>, și în Braille.

Străzi Deschise a devenit astfel mai mult decât o premisă pro-activă de extindere temporară a spațiului pietonal, ieșind din sfera evenimentului pilot: a devenit un instrument de cercetare și proiectare integrată, conectat atât la comunitatea profesională cât și cea locală, ce va facilita inițierea și aplicarea strategiilor de dezvoltare urbană. Proiectul devine un liant fizic între administrație - public - specialiști, la care se pot racorda actori economici, culturali și investitori.



## Implementare

Organizarea și implementarea proiectului ar fi fost imposibilă în lipsa unui dialog și deschideri din partea administrației publice. Ceea ce a pornit în 2020 ca propunere, din partea ARcen, de transformare temporară a spațiilor adiacente parcurilor Ioanid și Icoanei în zone pietonale odată cu încheierea stării de urgență provocate de pandemia Covid-19 a fost receptiv preluată de Primăria Generală a Municipiului București și implementată pe un areal mai extins, ce fusese parțial experimentat ca zonă de organizare de târguri sau festivaluri pietonale.

Recurența proiectului în al doilea său an a fost o validare administrativă a transformării sale din soluție de adaptare urgentă într-o posibilă politică publică de valorizare și promovare a spațiului public urban. Demersul în ambele cazuri a urmat calea procedurală, fiind analizat de entitățile implicate decizional și de entitățile implicate la implementare și control. Astfel, au fost implicate în proiect: Primăria Municipiului București cu instituțiile din subordine (Direcția Generală de Poliție Locală și Control a Municipiului București, Direcția

Transporturi, Administrația Străzilor, Direcția de Cultură, Polițiile Locale de Sector 1, 2, 3, 4 și 5), precum și Direcția Generală de Poliție a Municipiului București, Direcția de Jandarmi a Municipiului București și Brigada Rutieră.

## Rezultate directe și imediate

Proiectul Străzi Deschise a redesenat modul bucureșteanului de a interacționa cu orașul. Deschiderea străzilor pentru oameni a coincis cu ridicarea unei serii întregi de restricții datorate pandemiei de Covid-19, ceea ce a dat o puternică forță simbolică pietonalei: o adevărată recuperare a vieții normale, a dialogului de-aproape și a întâlnirii cu celălalt, suprapusă peste ideea unei noi normalități a relaționării cu cadrul fizic al orașului.

Săptămânal, familii, prieteni, vecini, singuri sau în grupuri de câte doi, trei sau mai mulți, cu animale de companie, cu copii, au luat străzile pietonale ca loc de întâlnire, de plimbare, de discuții, de observare, ghidați de curiozitate sau confort. Totodată, a devenit foarte vizibilă activarea plintei urbane comerciale și de servicii pe arterele deschise exclusiv traficului pietonal. Bucureștenilor li s-a oferit ocazia de a-și redescoperi orașul, dintr-o poziție aproape inedită: locuitori și turiști în același timp, într-un spațiu temporar prietenos, nepoluat de noxe și de zgomot, în care viața curge „aproape ca în capitalele occidentale”.

Sunt numeroase mărturii de *story-uri*, fotografii și postări pe rețelele de socializare, cu și despre pietonala din Delavrancea, Kiseleff și Calea Victoriei, pe perioada 29 mai - 30 septembrie. Acapararea mijlocului drumului pe de o parte a schimbat perspectiva asupra orașului, a clădirilor, a vitrinelor, a recreat repere, și pe de altă parte a readus joaca pe stradă: alergatul, badmintonul, bătutul mingii, șotronul, dansul, învățatul pedalatului pe bicicletă.

Din observațiile săptămânale ale echipei de proiect s-a remarcat prezența categoriilor de public cărora, așa cum arată și studiile menționate anterior, Bucureștii nu li se adresează cu prietenie: vârstnici, copii foarte mici, în cărucioare sau care învață să meargă, adolescenți, persoane în scaune cu roțile sau cu dificultăți de deplasare. Carosabilul, prin suprafața sa uniformă, largă și lipsită de obstacole, borduri, înghesuială, le oferă, în lipsa autovehiculelor, ocazia și posibilitatea de a se plimba în siguranță și confortabil prin oraș, și de a îl folosi ca loc de joacă, sport și învățare.

În manieră spontană, unul din primele efecte a fost adoptarea spațiului stradal de către diverși artiști — cântăreți, jongleuri, ghizi, care au revenit apoi săptămânal, în aceleași spații și intervale orare, creând, prin recurență, repere. Urmărind însă răspunsurile și sugestiile publicului, acest tip de micro-evenimente se dovedește a avea nevoie de o reglementare. (v. capitolul Recomandări).

De manieră programată, în schimb, Străzi Deschise a oferit cadrul pentru organizarea unor evenimente culturale în



aer liber, prin implicarea instituțiilor subordonate Primăriei Municipiului București, dintre care menționăm Muzeul Municipiului București, ARCUB, Teatrul Țândărică, Circul de Stat Globus, Muzeul Național al Literaturii Române. Centrul Ceh a organizat propriul eveniment Ion Ghica - Stradă Deschisă, extinzând punctual rețeaua pietonală. La inițiativa GIC Kiseleff și Fundația Comunitară București au avut loc activări prin sport ale bulevardului Kiseleff și a străzii Delavrancea, parcul Kiseleff găzduind de asemenea în rondou elemente interactive pentru copii și un cinema în aer liber. În total, timp de 6 săptămâni, pe traseul Străzi Deschise s-au organizat gratuit expoziții, spectacole de teatru pentru copii, parade, spectacole de dans, deschise publicului.

Au fost refuzate ofertele cu caracter comercial, de vânzare ambulantă, întrucât recuperarea străzii ca spațiu public pietonal nu trebuie parazitată cu acțiuni în beneficiul personal.

## Rezultate analizate și interpretate

Pentru a verifica raportul dintre obiectivele generale și specifice ale proiectului și îndeplinirea lor, precum și percepția de ansamblu a publicului, am recurs la diferite modalități de monitorizare.

### Obiective generale

- 1 Suplimentarea temporară a spațiului public deschis pentru promenadă, socializare și activități recreative, oferind condiții de siguranță, incluziune și confort publicului.

## Obiective specifice

- 1 Stabilirea unui precedent birocratic în organizarea de *pietonizări* temporare la cererea comunităților locale și profesionale.  
Instrument administrativ
- 2 Stabilirea unui program și a unei predictibilități cu privire la funcționarea proiectului, care să ofere astfel cadrul necesar pentru organizarea a diferite evenimente culturale publice.  
Instrument comunitar
- 3 Testarea reversibilă a utilizării pietonale a spațiului public și dezvoltarea unei strategii de permanentizare.  
Instrument strategic
- 4 Consultarea continuă a publicului pe desfășurarea proiectului, pentru a permite astfel, în deplinătatea experimentării sale, optimizarea și retestarea sa în vederea echilibrării nevoilor și utilizărilor posibile.  
instrument de consultare
- 5 Documentarea tipurilor de utilizatori, a modurilor de utilizare a spațiului public și a consecințelor lor spațiale.  
Instrument de cercetare
- 6 Transformarea percepției publicului asupra cadrului orașului, prin tranziția în pietonal a spațiului carosabil: viteza lentă de parcurgere, deschiderea vizuală către fațade, interacțiunea cu vitrinele, lipsa factorilor perturbatori de risc (autoturisme parcate, trafic, zgomot, noxe), permit realinierea afectivă a publicului față de oraș, patrimoniu construit și față de importanța spațiului public.  
instrument de educare

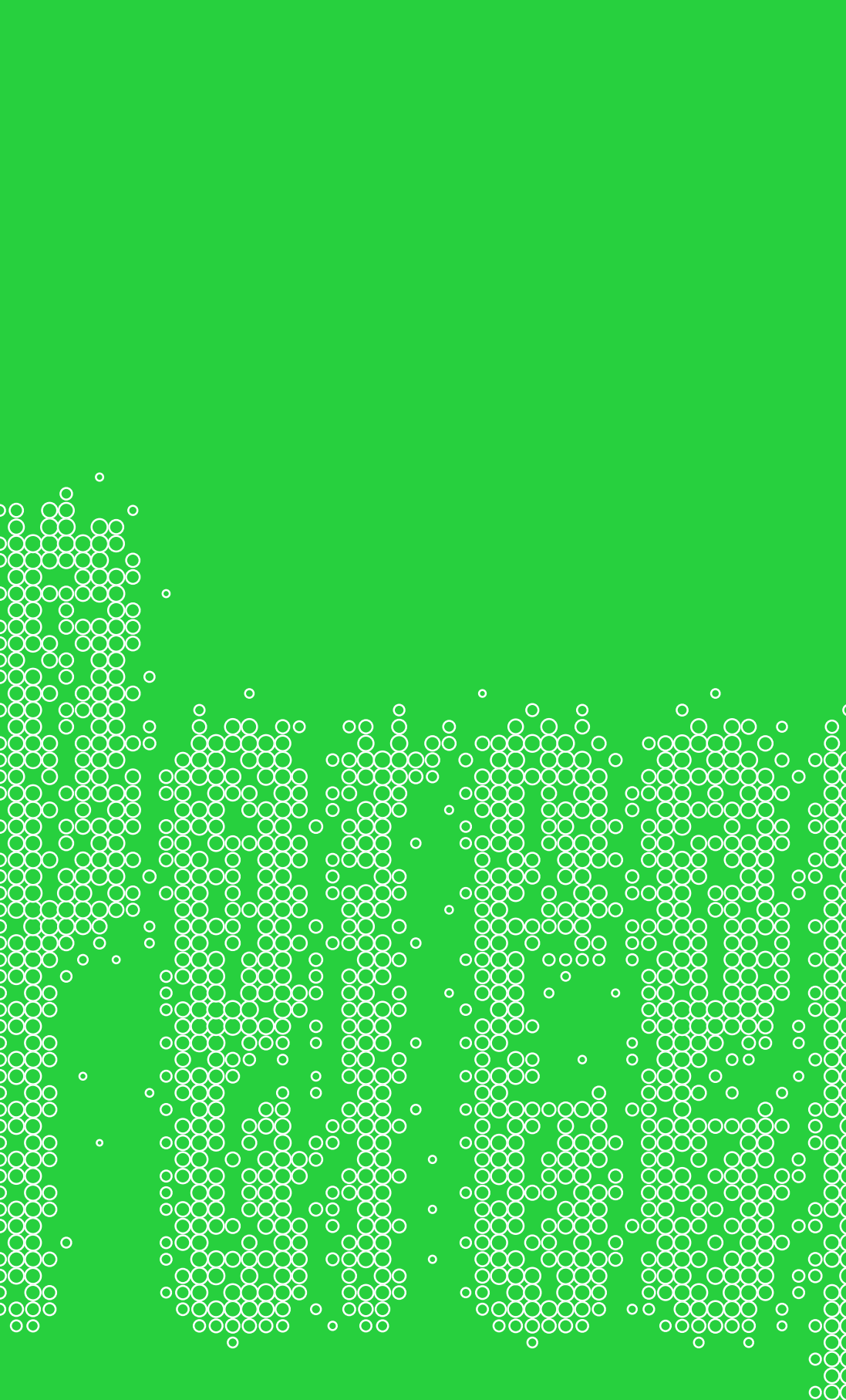
Dacă parțial unele rezultate au fost vizibile și astfel cuantificabile în timp real (număr și tipuri de utilizatori, număr de artiști și evenimente publice, întâlniri recurente cu departamentele administrației publice, răspunsuri și întâlniri cu publicul pentru clarificarea diferitelor situații), pentru înțelegerea profundă a impactului proiectului am recurs la interviuri, chestionare online și fizice, defalcate pe trei categorii: riverani, public general și comercianți. Realizarea și interpretarea chestionarelor a fost făcută în parteneriat cu Izibiz<sup>3</sup>, agenție de consultanță antropologică.

3 [www.izibiz.ro](http://www.izibiz.ro)

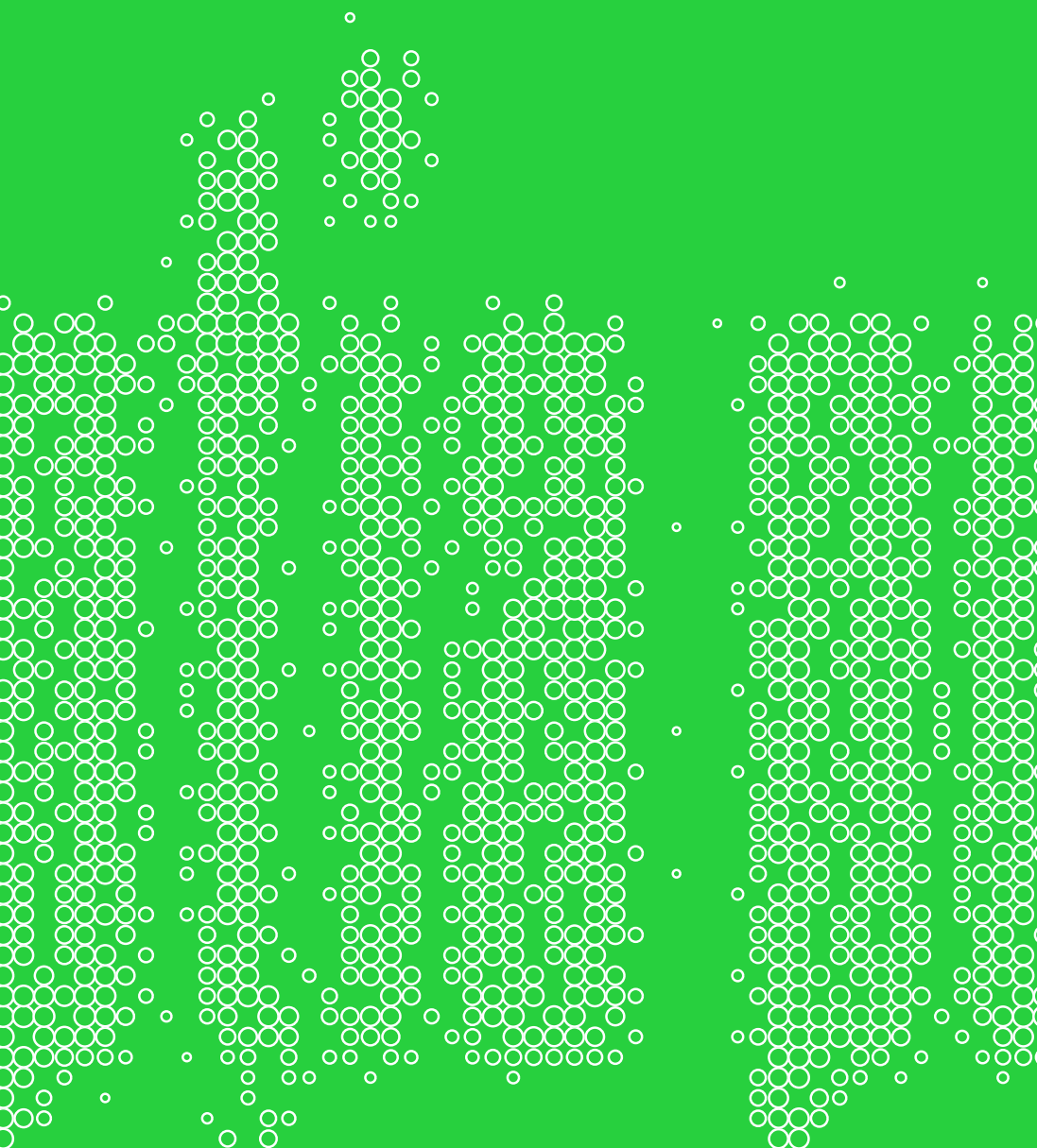








# Percepția publică asupra proiectului



## Metodologie

Investigarea percepției publice asupra proiectului Străzi Deschise s-a desfășurat începând cu penultima lună de implementare a proiectului și continuând la o lună după încheierea celei de-a doua ediții, prin intermediul unei cercetări. Publicul vizat a fost împărțit în trei categorii, în funcție de raportul funcțional cu aria proiectului: riverani, comercianți și public general. Această ultimă categorie include locuitorii orașului care nu rezidă în arealul proiectului, turiștii locali sau străini. Autorii cercetării au folosit un mix de metode calitative și cantitative pentru a adapta întrebările în acord cu fiecare categorie.

Datorită interacțiunii preponderent online, sondajul de opinii nu are pretenții de reprezentativitate la nivel de populație a Capitalei: raportul prezent se rezervă asupra interpretării rezultatelor ca ilustrative la nivel de percepție subiectivă a respondenților. În total au fost colectate și inventariate 1373 de interacțiuni cu publicul: 35 riverani, 27 comercianți și 1311 public general.

## Rezultate

### A Comercianți

Preponderent, respondenții sondajului activează în domeniul ospitalității, urmând apoi comerț și servicii cu publicul. De asemenea, 26 din cei 27 de respondenți sunt proprietarii sau managerii în cadrul afacerii pe care o reprezintă.

Sondajul adresat comercianților a urmărit cinci paliere ale activității lor, ca praguri de constatare, și, acolo unde este cazul, înțelegere a efectelor *pietonizării*: cifra de afaceri lunară, fluctuații în numărul zilnic de clienți între zilele lucrătoare și sfârșitul săptămânii, valoarea bonului mediu, notorietatea afacerii și adaptabilitatea la schimbarea mobilității în week-end.

---

A fost ca o gură de aer.

Pentru majoritatea comercianților cifra de afaceri a crescut în perioada proiectului, cu vizibil mai mulți clienți la sfârșit de săptămână, păstrând însă o valoare a bonului mediu aproape constantă. O concluzie posibilă este că oferta comercială nu s-a modificat, amplificându-se însă fluxul de servire.

*Pietonizarea* străzilor a reușit, din punct de vedere al comercianților, să aducă în centru un public diferit de cel obișnuit. Copiii au reprezentat, din acest punct de vedere, principala schimbare în peisaj și în clientelă. Nefiind o zonă prietenoasă cu familiile și copiii în timpul săptămânii, centrul s-a transformat în weekend și a adus în cadru urban deschis un public obișnuit preponderent cu parcurile și mall-urile. Palierele notorietății urmărește legătura dintre localizarea afacerii și recurența clienților, scopul întrebărilor din această

Figura 1

Ce fel de impact a avut proiectul, din punctul dumneavoastră de vedere, asupra:

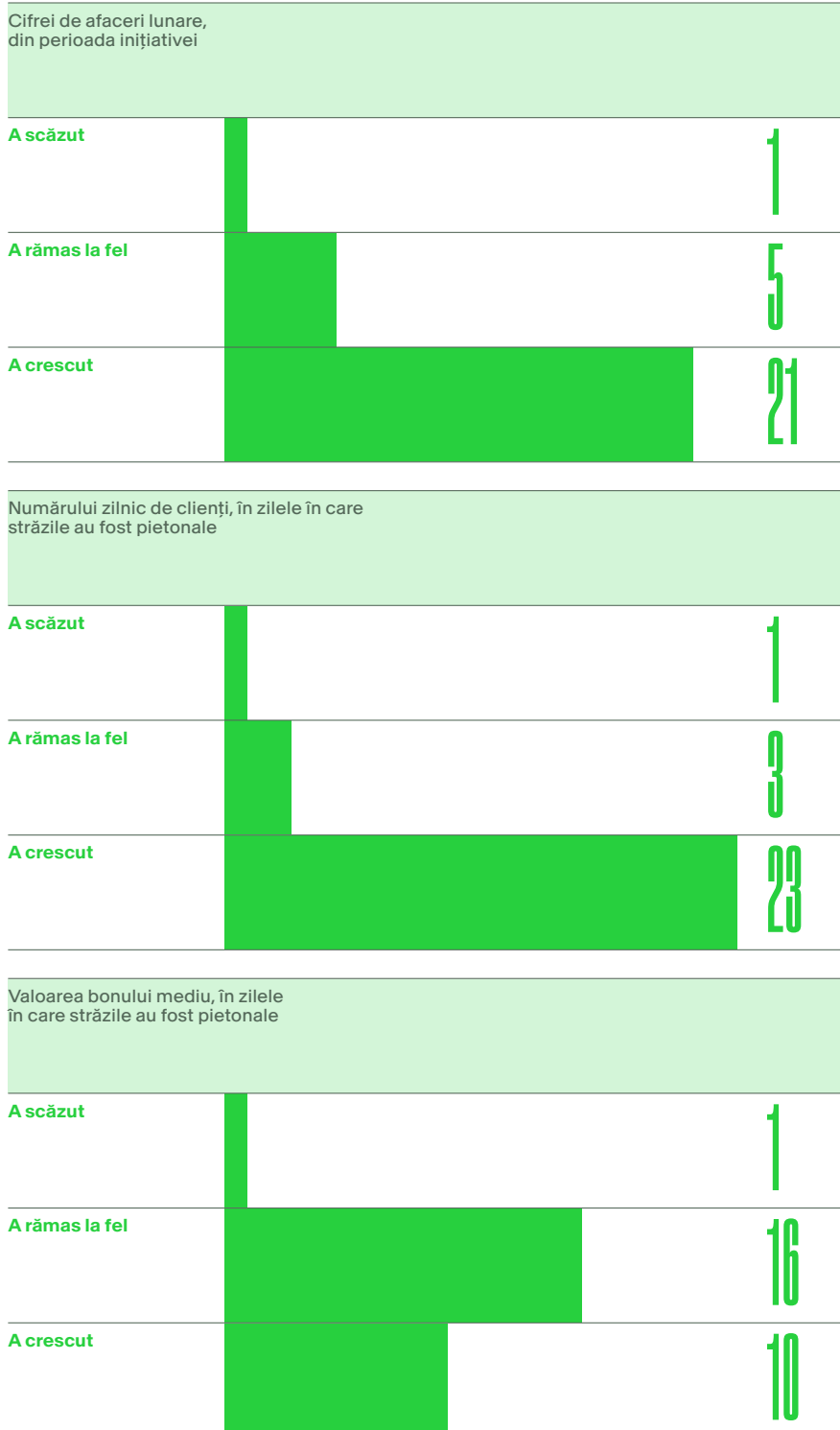


Figura 2

Considerați că proiectul Străzi Deschise a avut un impact pozitiv asupra notorietății afacerii dumneavoastră



secțiune fiind determinarea unui aport considerabil de clien-  
telă nouă datorată proiectului Străzi Deschise.

Dintre respondenți, mare parte (19) sunt afaceri stabilite cu mai mult de 12 luni pe traseul proiectului, cu clientelă fidelă, urmând apoi afaceri deschise în ultimele 6–12 luni (5) și respectiv cei instalați recent, sub 6 luni (3), pentru care alegerea poziției a luat în considerare noul aflax pietonal. Coroborând aceste date cu răspunsurile anterioare, se pot observa două tendințe: pe de o parte o nouă recurență în rândul clienților de week-end, care suplimentează astfel clientela fidelă din timpul săptămânii, și pe de altă parte iradierea notorietății unor afaceri deja stabilite către cele nou înființate în preajmă.

Cred că datorită acestei inițiative am reușit să creăm de fapt un vad. Noi am deschis în iulie, așa că a contat mult asta. E normalitatea de care avem nevoie. În orice altă țară asta e normalitatea.

Ultimul palier urmărit în sondaje a revelat disponibilitatea crescută a comercianților în reorganizarea fluxurilor de aprovizionare și servire. Unele afaceri s-au reorientat organic către comerțul de sfârșit de săptămână, fie alocând resurse suplimentare pentru a deservi numărul crescut al clienților, fie modificându-și orarul de funcționare, preferând să își acorde ziua de pauză în timpul săptămânii.

A trebuit adaptare. Cu aprovizionarea ne-am descurcat, dar a trebuit și din punct de vedere al personalului. Am fost nevoiți să suplimentăm când erau deschise străzile.

În urma cercetării, proiectul Străzi Deschise a întrunit scor pozitiv atât ca impact observat asupra afacerii (26 consideră impactul pozitiv, 1 negativ), precum și ca măsură de repetat și în anul următor:

Figura 3

În ce măsură v-ați dori ca inițiativa să continue și în anii următori? Vă rog să acordați o notă de la 1 la 5, unde 1 înseamnă în foarte mică măsură, iar 5 înseamnă în foarte mare măsură



Suplimentar, s-au notat nevoi de adresat în edițiile viitoare, intenții din partea comercianților de auto-organizare și contribuție la valorificarea spațiului public, precum, și, ca observații din partea echipei interviatoare, recomandări posibile pe baza interpretării răspunsurilor.

#### Nevoi de adresat

- În primele săptămâni de proiect s-a semnalat un comerciant al cărui clienți uzuali de week-end nu au mai avut acces cu mașina personală, așa cum erau obișnuiți, până în directă sa vecinătate. Disconfortul inițial a fost adresat, echipa de proiect arătând alternativele posibile pe harta, la o proximitate sub 100m. Comunicarea rutei alternative către clienții casei a fost preluată de către comerciant.
- Nevoia de a suplimenta serviciile de salubritate pe durata proiectului a fost recurent menționată de către comercianți. Augmentarea fluxului obișnuit de clienți, precum și itineranța lor de-a lungul traseului pietonal face necesară prezența mai multor puncte de colectare, preferabil selectivă, a deșeurilor rezultate din consumul de băuturi și produse alimentare.

#### Intenții

S-a exprimat intenția mai multor comercianți de pe Calea Victoriei de formare a unei asociații Horeca, prin care să își uniformizeze mobilierul stradal și modul de ocupare al spațiului trotuarului, sporind astfel confortul și siguranța publicului. De asemenea, pe străzile Franklin și Golescu s-a organizat o inițiativă non profit de promovare, conservare și dezvoltare a străzilor din spatele Ateneului Român, formată atât din comercianți cât și din riverani. Printre scopurile

exprimate de ei este transformarea acestor străzi în zone pietonale, reabilitarea fațadelor, alcătuirea, în mod similar cu intențiile celor de pe Calea Victoriei, a unui ghid și concurs pentru amenajarea teraselor:

Finalul proiectului ar trebui să fie o zonă conservată fain. Micul Paris, cu slow food, slow life. Un punct de atracție turistică pe care să îl promoveze primăria.

## Recomandări posibile

- 1 Realizarea unui ghid de bune practici pentru amenajarea teraselor pe spațiul public al trotuarului, signaletică, colectarea deșeurilor, regim sonor.

## B Public general

Sondajele de opinie în rândul publicului general s-au realizat atât fizic, în timpul desfășurării proiectului (256), cât și online (1055). Dintre respondenți, 68% locuiesc în altă zonă a Bucureștiului față de cea în care s-a organizat proiectul, iar 11% sunt din afara orașului. Restul de 21% locuiesc în zone apropiate arealului *pietonizat*. Palierele pe care s-a axat sondajul adresat publicului general au fost: notorietatea proiectului, recurența experimentării sale, capacitatea proiectului de a deveni o obișnuință, resursă, opțiune de petrecere a timpului liber în București. Proiectul a fost amplu comunicat, dovadă că 68% din respondenții față în față, respectiv 97% din online, auziseră de el. În directă legătură cu notorietatea este palierul ce investighează recurența experimentării Străzilor Deschise. Faptul că 45% din respondenți revin aproape în fiecare sfârșit de săptămână denotă asimilarea naturală a străzilor *pietonizate* ca spații de socializare și promenadă.

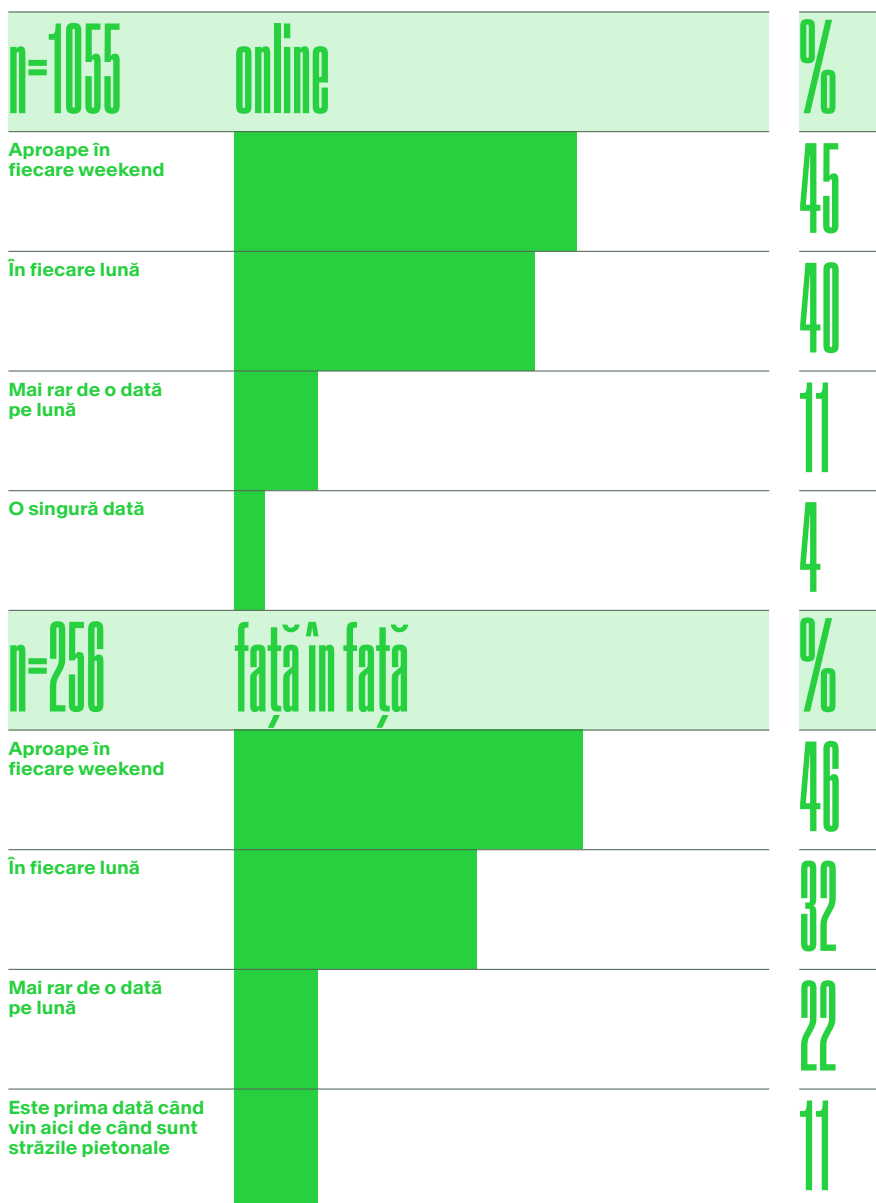
Vara aceasta am călătorit mai puțin decât anii trecuți, am ajuns pe Calea Victoriei și în vecinătate în aproape toate weekendurile cât a fost proiectul, la plimbare, la o înghețată, la ascultat muzică live. A fost minunat și pentru noi ca familie, și pentru prietenii alături de care am petrecut timp frumos. Mi-a amintit de aproape toate capitalele mari din Europa care au zone pietonale, muzică live, terase, evenimente în stradă.

Pentru că este o inițiativă care aduce oameni diferiți împreună, mai mult decât o fac alte evenimente. Mai ales pe timp de pandemie, m-am bucurat să ascult muzică pe stradă, să mângâi cățeii unui alt privitor și să purtăm o discuție simplă, dar din care am ieșit cu sentimentul că sunt mai puțin singură.



Figura 4

Cât de des ai frecventat vara aceasta străzile pietonale?



O medie de peste 30% revin în fiecare lună, iar între 4–11% le experimentau pentru prima dată în ziua efectuării sondajului. Mijloacele de deplasare ale publicului spre străzile *pietonizate* au fost preponderent în spiritul încurajat de proiectul: mersul pe jos și transportul public (30% și respectiv 31%), bicicleta 10%. Utilizarea autoturismului personal a fost aleasă de 25% din respondenți, un număr mult mai mic, 2%, optând pentru taxi sau servicii de car-sharing.

Cât privește rolul funcțional al străzilor *pietonizate* prin proiect, plimbarea a fost activitatea principală pentru 90% din respondenți, 25% din aceștia alegând bicicleta, trotineta sau skateboard-ul. Adiacent plimbării, 55% au folosit serviciile de alimentație publică, iar 10% au făcut cumpărături. Străzile pietonale au mai fost folosite pentru joacă, activități sportive programate și improvizate, loc de învățat să se meargă cu bicicleta sau skateboard-ul.

Plimbarea pe traseul proiectului a relevat, în urma cercetării, reperatele comune actuale, precum și diversitatea ofertelor și funcțiunilor lor, dovedindu-se astfel capacitatea proiectului de a reatașa sentimental și identitar locuitorii orașului de orașul însuși:

---

Pentru că așa putem vedea acte artistice, putem juca badminton și se poate alătura oricine jocului, putem găsi un colț lângă care am trecut de n ori și nu am realizat că are o inscripție de pe vremea interbelică. Și asta ne face să ne iubim orașul, și poate așa ne pasă mai mult când cineva vrea să îl strice.

Ca ultim punct al sondajului, s-a solicitat o notă acordată proiectului, precum și măsura în care publicul general ar dori continuarea proiectului în anul următor. Media notelor oferite de respondenții față în față este 4,82/5, cei online 4,77/5. În procent de 93%, ambele categorii au bifat că și-ar dori în foarte mare măsură continuarea proiectului.

La fel ca în cazul comercianților, s-au notat nevoi de adresat în edițiile viitoare, precum, și din partea echipei interviatoare, recomandări posibile pe baza interpretării răspunsurilor.

---

#### Nevoi de adresat

- |   |   |
|---|---|
| 1 | Mobilier stradal de staționare, coșuri de gunoi mai dese, preferabil cu colectare selectivă, și servicii de salubritate desfășurate și pe perioada de week-end. |
| 2 | Respectarea vitezei de tranzit și a culoarelor dedicate pentru deplasarea cu bicicleta și trotineta electrică.  |

---

#### Recomandări posibile

- |   |   |
|---|---|
| 1 | Încurajarea utilizării mijloacelor de transport public sau a car-sharing-ului în defavoarea folosirii autoturismului personal pentru a se deplasa spre zonele <i>pietonizate</i> . Proiectul poate deveni instrument educativ cu privire la utilizarea orașului și trăitului împreună. Se remarcă din răspunsurile participanților în comparație cu datele din studiile menționate anterior, un schimb de procente între folosirea transportului public (31% față de 27% în PMUD, SIDU) și cea a autoturismului personal (25% față de 30%), crescând utilizarea bicicletei și deplasarea pietonală. |
|---|---|

- 2 Reglementarea accesului scuterelor și motoretelor în spațiul pietonal, pe benzile dedicate transportului cu bicicleta.

## C Riverani

Întrebările pentru categoria riveranilor s-au axat pe efectele proiectului asupra modului în care își desfășoară obișnuit propria activitate pe perioada weekend-ului: care sunt modificările observate în zona lor, între normalitatea zilelor săptămânii și cele ale proiectului, ce adaptări au trebuit să facă, dacă au necesitat eforturi și în ce mod, nota oferită experienței personale a utilizării străzilor *pietonizate*, nota acordată modificării contextului cunoscut ca reacție la pietonizare, ce nevoi noi au apărut în urma *pietonizării*. Precum la categoriile anterioare, rezultatele sondajului sunt urmate de o serie de recomandări posibile, ce reprezintă interpretarea echipei de proiect ca răspuns la nevoile adresate de publicul riveran.

Pentru majoritatea respondenților, *pietonizarea* străzilor proprii a însemnat că au petrecut mai mult timp în cartier decât înainte, în perioada weekend-ului. Modificările observate sunt în ordinea menționării:

- siguranța sporită oferită de străzi, spre deosebire de vitezele mari de rulare din timpul săptămânii sau a nopților;
- reducerea zgomotului: în timpul săptămânii cauzat de rularea mașinilor, claxoane și demarajul, deseori ostentativ;
- reducerea poluării: se poate sta cu ferestrele deschise;
- creșterea vizibilității și activității comerțului stradal.

Proiectul Străzi Deschise a fost unul așteptat în comunitatea adunată în jurul Parcului Kiseleff. Revenirea la un Kiseleff fără mașini cu închiderea simultană a străzii Delavrancea, chiar și numai în weekend, a însemnat, practic, pentru locuitorii zonei, dar și pentru cei veniți din alte cartiere, extinderea parcului de la Aviatorilor până spre bulevardul Mihalache. Bucurându-se că pot trece dintr-o parte într-alta a parcului fără ca fluxul să fie întrerupt de mașini, oamenii au folosit străzile deschise pentru activități legate de sport, mișcare, jocuri, curse cu biciclete sau mașini în miniatură și întâlniri relaxante cu vecinii sau cunoscuții. Dacă bulevardul Kiseleff a fost spațiul activităților fizice, fiind legat în memoria cetățenilor de vechiul proiect „Via Sport”, Delavrancea a fost zona în care oamenii se bucurau relaxați de cafea, de plimbări și discuții, de liniște. Aici copiii au desenat pe asfalt sau au jucat badminton și uneori, seara, adulții jucau tenis de picior.



15 clădirile

16 casa

17 locurile

18 grădina

19 green

20 artichoke

21 icoanei

22 piete

23 artă

24 biserica

25 zonele

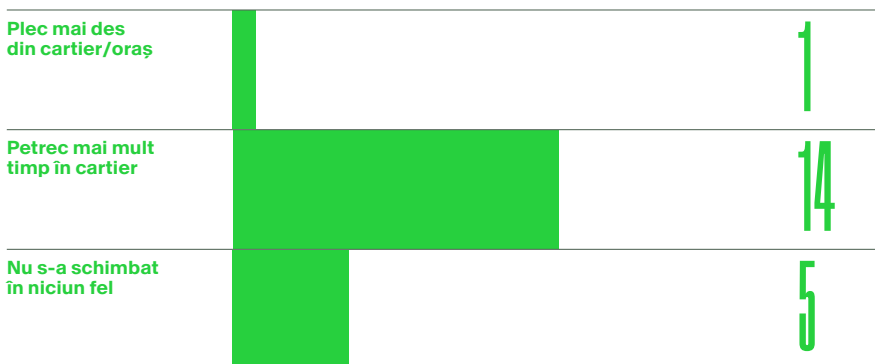
26 restaurante

27 bulevardul

28 intersecția

Figura 6

Cum s-a schimbat modul tău de a petrece weekendul, de când s-au închis străzile?



Pentru majoritatea respondenților adaptarea la *pietonizarea* străzilor nu a presupus altceva decât o reorganizare a traseului, accesul cu autoturismul fiindu-le facilitat de echipajele de ordine în condițiile menținerii unei viteze de rulare reduse. S-au remarcat însă două tipuri de situații: cele particulare prin singularitatea lor, ce au avut nevoie de consiliere din partea echipajelor poliției rutiere, cu rezolvări punctuale, și respectiv cele recurente datorită poziționării accesurilor auto private față de zonele pietonale temporare. În cazul celei de-a doua, echipa de proiect a comunicat și negociat direct cu locuitorii, căutând împreună soluții posibile.

S-a menționat încărcarea unor zone adiacente, cu capacitate redusă, cu traficul preluat de pe străzile de capacitate mare. Coroborând cu datele preluate din chestionarul adresat publicului general, unde se indică un procent de 25% în rândul celor care s-au deplasat spre zona *pietonizată* cu autoturismul personal, se poate considera că ceea ce cauzează supra-aglomerarea țesutului rutier minor este preponderent obișnuința traversării zonei centrale pentru a ajunge la diferite alte destinații. Pentru soluționare intervine însă necesitatea aplicarea de politici publice de descurajare a mobilității de tranzit prin centrul orașului, împreună cu o serie de măsuri de încurajare a transportului public și a implementării de infrastructură publică în noile dezvoltări imobiliare, ce pot avea efecte imediate și în timpul obișnuit al săptămânii (v. PMUD, SIDU).

În mod similar cu celelalte două categorii de intervieuați, majoritatea riveranilor consideră proiectul Străzi Deschise ca fiind pozitiv pentru București, dorind ca acesta să continue și în anii următori.

Respondenții care au acordat votul minim și-au motivat alegerea printr-o serie de nevoi ce ar trebui adresate, nevoi rezultate nu din premisele proiectului ci din maniera în care acesta a fost metabolizat (prin reacție, acțiune și adaptare) de către ceilalți actori direct implicați, de la autorități, la comercianți, la publicul general. Le vom prelua în cele ce urmează, în două subcategorii: nevoi de adresat și recomandări posibile.

Figura 7

În ce măsură consideri inițiativa bună pentru București? Te rog să acorzi o notă de la 1 la 5, unde 1 înseamnă în foarte mică măsură, iar 5 înseamnă în foarte mare măsură.

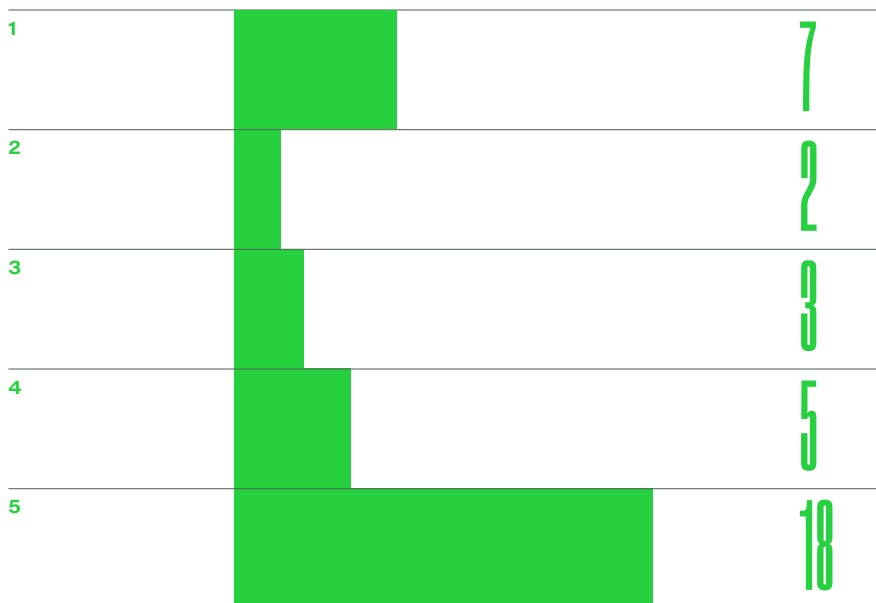
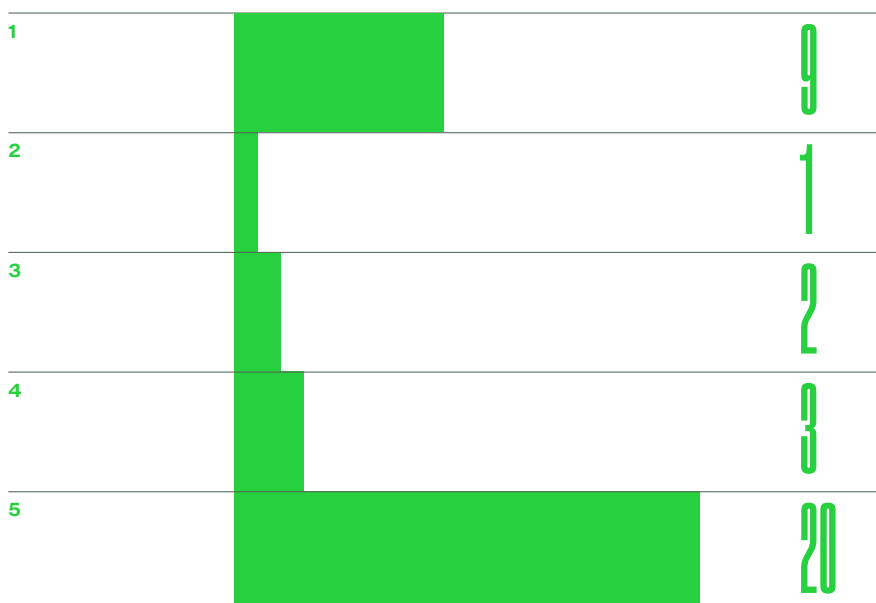


Figura 8

În ce măsură ți-ai dori ca inițiativa să continue și în anii următori? Te rog să acorzi o notă de la 1 la 5, unde 1 înseamnă în foarte mică măsură, iar 5 înseamnă în foarte mare măsură



#### Nevoi de adresat

- 1 Uniformizarea interacțiunii echipajelor de ordine cu riveranii — în principal s-a acordat ajutor pentru facilitarea accesului riveranilor la propriile

- locuințe, tranzitarea zonelor *pietonizate*, însă au existat câteva semnalări de situații atipice ce necesită decizii mai largi.
- 2 Respectarea vitezei de tranzit și a culoarelor dedicate pentru deplasarea cu bicicleta și trotineta electrică.
  - 3 Reglementarea ocupării trotuarelor în perioada *pietonizării*.
  - 4 Controlul nivelului de zgomot ambiental produs de diverși artiști stradali sau servicii de alimentație publică.
  - 5 Suplimentarea serviciilor de salubritate, atât în timpul weekend-ului cât și la încheierea fiecărei săptămâni: curățarea trotuarelor cu jet de apă și aspirator urban, selectarea deșeurilor.
  - 6 Consultare recurentă a reprezentanților riveranilor cu privire la adaptări de trasee și programe.

---

### Recomandări posibile

- 1 Realizarea unui ghid de bune practici în mobilarea, semnalizarea, acustica și igienizarea trotuarelor, în dreptul punctelor de alimentație publică. Întreținerea trotuarelor după încheierea *pietonizării*.
- 2 O mai bună semnalizare a zonelor de intersecție a spațiilor pietonale cu cele carosabile semaforizate.
- 3 O hartă cu zonele consiliate pentru artiștii stradali, care să nu interfereze cu spațiile cu funcțiuni preponderent rezidențiale.
- 4 O mai bună comunicare în ceea ce privește mobilitatea către zonele centrale *pietonizate* — cu insistarea pe importanța folosirii transportului în comun, care deservește excelent întregul traseu.
- 5 Reglementarea accesului scuterelor și motoretelor în spațiul pietonal, pe benzile dedicate transportului cu bicicleta.
- 6 Introducerea de limitatoare de viteză pe traseul Kiseleff — Calea Victoriei pentru a descuraja atât rulara cu viteze mari, dar și demarajul zgomotos și ostentativ al unor participanți la trafic.
- 7 Promovarea străzii ca spațiu public și a *pietonizării* ca instrument de educare în știința de a trăi împreună.

## Concluzii cercetare

Pentru majoritatea respondenților, indiferent de categorie — comerciant, public general sau riveran — proiectul **Străzi Deschise**:

- a are impact pozitiv asupra orașului, reactivând promenade în cadrul urban central, și se dorește continuarea sa în anii următori;
- b presupune adaptări de trasee și program ce se pot reorganiza cu relativă ușurință;



c	aduce un plus de siguranță în utilizarea pietonală a străzilor, diminuează poluarea și zgomotul produs de trafic;
d	a oferit cadrul urban confortabil pentru plimbare și socializare categoriilor de public defavorizat în general de oraș: copii, adolescenți, persoane în vârstă, persoane cu dizabilități;
e	a deschis orașul către activități sociale, sportive, culturale în aer liber, accesibile tuturor;
f	a oferit o alternativă petrecerii timpului liber în oraș, care are potențialul de a deveni un obicei / tabiet social și cultural, de reîmplânzire a relației afective și identitare a orașului cu propriii lui locuitori, precum și un potențial turistic;

În mod specific, pentru comercianți, proiectul Străzi Deschise:

g	a adus o creștere semnificativă a cifrei de afaceri lunare și a numărului zilnic de clienți din timpul weekend-ului;
h	a creat premisele suplimentării personalului;
i	a facilitat creșterea notorietății afacerii;
j	a adus un public diferit de cel obișnuit, copiii fiind principala schimbare în clientelă.

Experimentarea directă a proiectului a condus, pe lângă observațiile subiective strict legate de percepția sa, la o serie de nevoi noi, resimțite de către toate cele trei categorii de public, și pe care aceștia le recomandă spre studiu și rezolvare pentru optimizarea experienței în timpul edițiilor viitoare. Se menționează în răspunsurile primite că aceste nevoi au rezultat în urma modului prin care diferiții actori participanți s-au raportat la pietonizare, mai degrabă decât ca reacție la obiectivele generale și specifice ale proiectului. Astfel, nevoile de adresat se pot grupa în următoarele categorii:

## 1 Nevoi de infrastructură

- suplimentarea serviciilor de salubritate în weekend, cu dispunerea unui număr mai mare de puncte de colectare a deșeurilor, preferabil selectivă;
- suplimentarea mobilierului urban public dedicat staționării, informării, întâlnirii, necondiționat de apelarea la servicii comerciale;
- introducerea de limitatoare de viteză pe traseul Kiseleff → Calea Victoriei, pentru a descuraja rularea cu viteză crescută și demararea deseori ostentativă și agresivă ca zgomot;

- 
- suplimentarea toaletelor publice, brânșate la apă și electricitate, și a cișmelelor.

## 2 Nevoi de control

- respectarea vitezei de tranzit și a culoarelor dedicate pentru deplasarea cu bicicleta și trotineta electrică,
- semnalizarea eficientă a zonelor de intersecție, semaforizată sau nu, dintre arealul pietonal și traversările carosabile,

## 3 Nevoi de reglementare

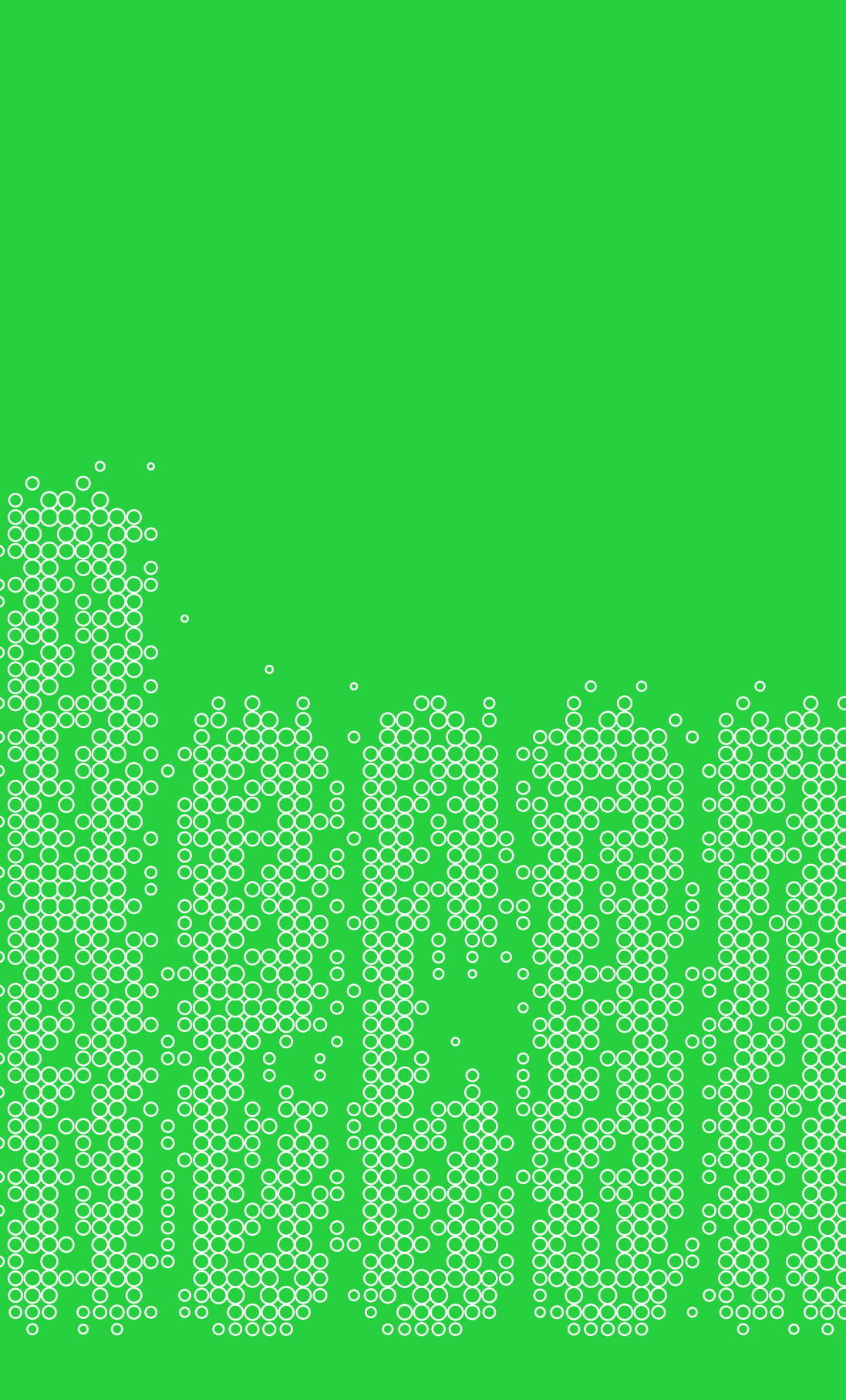
- reglementarea accesului și a condițiilor de tranzit pentru vehicule motorizate cu două roți,
- reglementarea și controlul nivelului de zgomot ambiental produs de diverși artiști stradali, evenimente punctuale sau servicii de alimentație publică,

## 4 Nevoi de comunicare și consultare

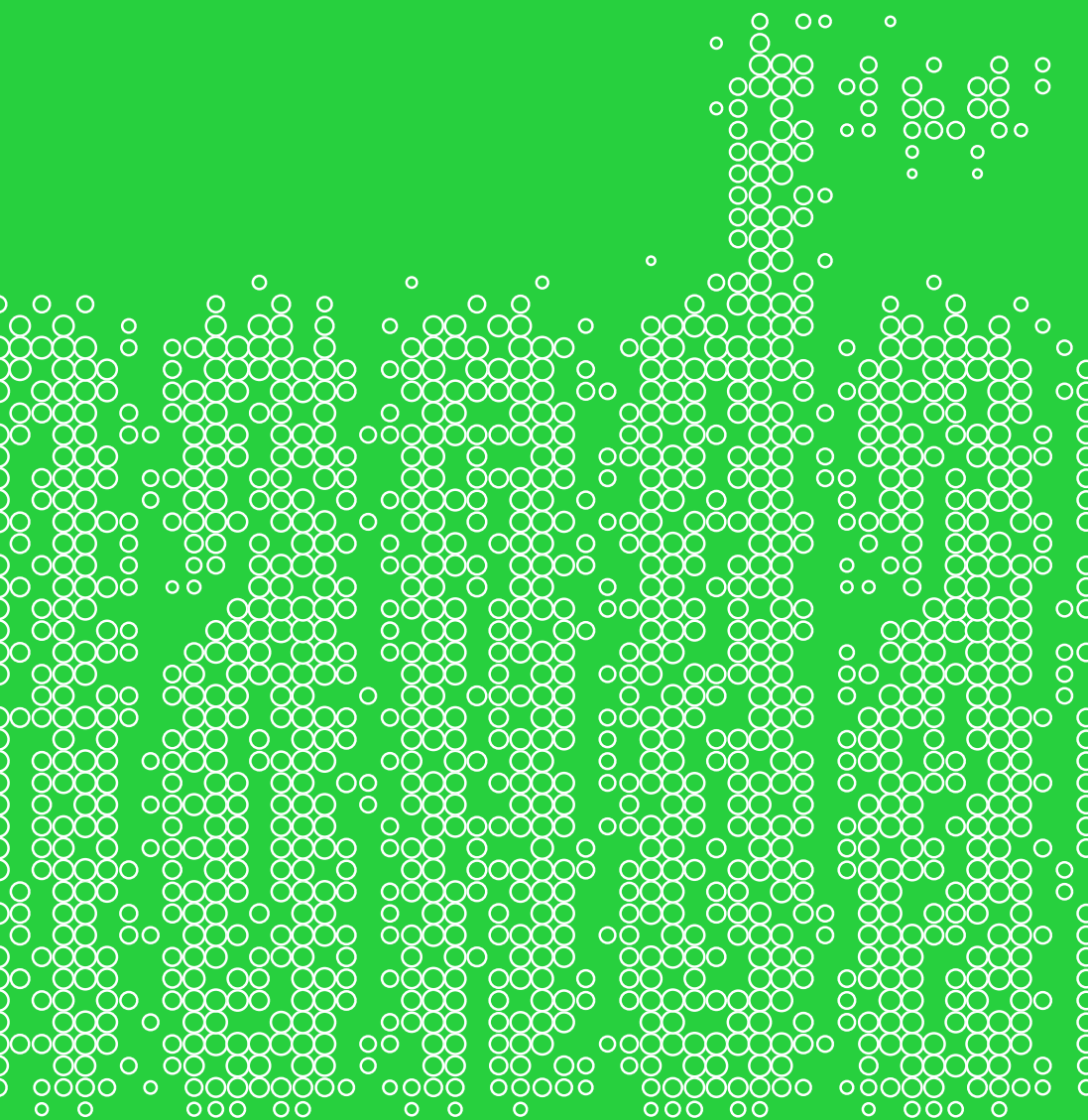
- comunicarea și promovarea metodelor alternative de mobilitate care au ca destinație arealul proiectului, în defavoarea deplasării cu autoturismul personal, ce poate cauza trafic substanțial și nenesecar în zonele direct adiacente;
- consultarea recurentă a reprezentanților riveranilor și comercianților cu privire la adaptări de trasee și programe;
- comunicarea proiectului care să cuprindă și un ghid de utilizare prietenoasă și înțelegeră a rolului spațiului public urban: promovarea zonelor istorice, a activităților culturale disponibile, a conviețuirii împreună, a orașului ca bun comun.

În urma cercetării, se validează obiectivul general și câteva dintre obiectivele specifice ale proiectului. Suprapunând rezultatele directe documentate în timpul proiectului, precum și nevoile exprimate de public, echipa de proiect le adresează, conturând și supunând spre consultare o serie de recomandări și sugestii de îmbunătățire în scopul optimizării proiectului și implicit, a experienței fiecăruia.





# Recomandări posibile



Pentru adresarea nevoilor de infrastructură și control, raportul de față poate fi considerat și o solicitare înaintată administrației locale ce va fi discutată punctual în vederea organizării viitoarelor ediții.

Pentru adresarea nevoilor de reglementare prin prezentul raport se recomandă realizarea unui ghid de bune practici în ceea ce privește utilizarea spațiilor *pietonizate* în spiritul conviețuirii responsabile în oraș. Asemănător proiectului, ghidul poate fi un pilot contextualizat pentru Străzi Deschise, cu posibilitatea de generare a unui document mai amplu, care să însoțească demersuri similare.

Ghidul cuprinde:

## A Secțiune de morfologie a spațiului pietonal

- extinderea spațiilor de servicii comerciale pe domeniul public (distanțe minime, reguli și exemple de amenajare, mobilier urban, iluminare, protecție solară și de intemperii);
- amplasarea și suplimentarea mobilierului urban public care să faciliteze socializarea, staționarea și informarea (bănci, puncte de informare, scaune deplasabile);
- suplimentarea mobilierului urban de salubritate cu puncte de colectare selectivă pe traseele *pietonizate*, în corelație cu zonele de densitate / atractori ai utilizatorilor;
- deschiderea curților instituțiilor de cultură de pe traseu care să funcționeze ca alveole de staționare, întâlnire, organizare a evenimentelor culturale proprii;
- introducerea de limitatoare de viteză și radare de zgomot pentru Calea Victoriei, și, în fază ulterioară, ridicarea la nivel a intersecțiilor cu tranzit pietonal important. Această măsură poate fi implementată tuturor străzilor ce urmează să fie *pietonizate*, pentru a scădea riscul de accidente și disconfortul legat de zgomotul demarajului și al vitezei de rulare;
- suplimentarea toaletelor publice bransate la apă curentă și electricitate, precum și a cișmelelor publice/ fântâni cu apă potabilă.

## B Secțiunea funcțională a spațiului pietonal

- respectarea condițiilor de liniște și confort a arealelor rezidențiale;
- indicarea zonelor agreate pentru artiști stradali sau evenimente culturale în spațiul străzii;
- spațiu stradal prietenos cu toate gamele de vârstă și de abilități fizice sau cognitive: aplicarea principiilor designului incluziv atât în configurația morfologică cât și cea funcțională.

## C Secțiunea informativă a spațiului pietonal

- ce înseamnă spațiul public și care este rolul său în oraș ;

- patrimoniul construit, material și imaterial întâlnit de pe traseele pietonale, gradul său de accesibilitate și integrare în viața publică a orașului;
- orașul la nivelul ochiului — ce înseamnă plinta urbană;
- signalistica urbană incluzivă — descrierea proiectului, a traseului, puncte de interes și ajutor, conexiuni cu transportul public sau alte trasee pietonale sau culturale;
- oraș prietenos cu copiii / cu adolescenții / cu vârstnicii / cu persoanele cu dizabilități / cu animalele de companie.

#### D Secțiunea organizatorică a spațiului pietonal

- planificarea orarelor și traseelor de aprovizionare pentru serviciile și comerțanții din arealele ce urmează să fie *pietonizate*;
- consilierea riveranilor cu privire la traseele posibile pentru desfășurarea activităților lor obișnuite;
- prezentarea unui calendar de evenimente pentru ediția în curs: momente în care *pietonizarea* se suspendă sau în care devine cadru pentru desfășurarea unor evenimente sociale sau culturale.

#### E secțiunea bunelor maniere / bunei conviețuiri în spațiul pietonal

- codul rutier în spațiul pietonal: ce forme de trafic sunt admise, cu ce limitări și condiții, cui se acordă prioritate, care sunt convențiile negociate în cazuri specifice;
- reguli de curtoazie în spațiul public — pentru publicul pieton, pentru comerțanți, pentru artiști, pentru bicicliști, trotinetiști, motorști, pentru cei cu animale de companie;
- condiții și regulament de întreținere a trotuarelor, mobilierului și vitrinelor, de către entitățile comerciale și de servicii care le folosesc în timpul *pietonizării*: aspirare, curățare cu jet de apă;
- îndrumar de mobilitate pentru participanții la pietonizare: parcare doar în locurile special amenajate, descurajarea deplasării cu autoturismul personal, încurajarea folosirii transportului public sau al mijloacelor nemotorizate, folosirea pick-up și drop-off points-urilor indicate de către organizatori pentru cursele cu taxi sau car-sharing.

Pentru adresarea nevoii de comunicare și consultare se recomandă stabilirea, la începutul fiecărei ediții, a unui calendar de evenimente planificate sau a intervalelor pentru evenimente ce urmează să fie planificate, pentru a putea oferi predictibilitate cu privire la funcționarea proiectului drept cadru pentru organizarea a diferite evenimente culturale și sociale publice. Se permite astfel implicarea comunității locale în gestionarea activităților punctuale, și se facilitează dialogul, pe o bază de încredere și stabilitate, între echipa organizatoare și riverani, comerțanți de pe traseul proiectului, și public general. De asemenea se încurajează inițiativele de asociere ale comerțanților de pe traseu, după modelul enunțat în cercetare.

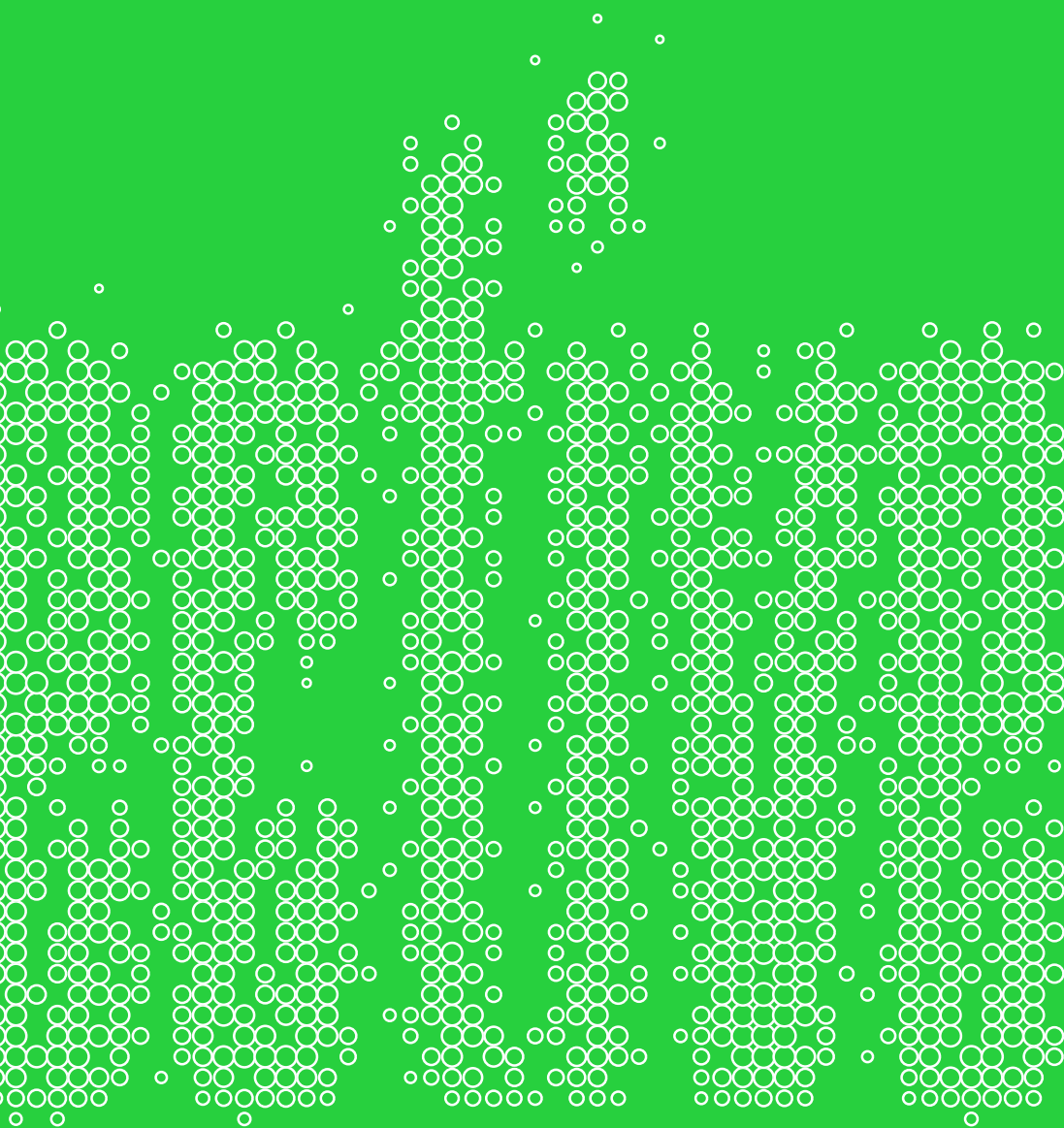








# Perspective de viitor



Așa cum s-a explicat în raport, proiectul Străzi Deschise și-a dovedit potențialul de instrument administrativ, comunitar, strategic, de consultare și cercetare, fiind receptat pozitiv de către marea majoritate a publicului general, comercianți și riverani, ce dorește de asemenea continuarea proiectului în anii următori. Pe termen mediu și lung, proiectul are capacitatea să devină exponent identitar — cultural, social, economic — pentru zona centrală a Bucureștiului. Pe termen foarte scurt și scurt, proiectul este un instrument didactic pentru mobilitatea durabilă, politicile publice, valorificarea patrimoniului, accesibilizare și incluziune, deschizător de negocieri în vederea planificării urbane a orașului. Prin aliniere la tendințele europene, Străzi Deschise este expresia unei politici publice unanim acceptată în spațiul european, unde *pietonizarea*, prioritizarea pietonilor și a transportului nemotorizat, recuperarea patrimonială a spațiilor publice sunt etape obligatorii ale dezvoltării actuale a orașelor.

Dincolo de aspectele administrative ale potențialului și rolului proiectului, considerăm poate mai importantă rețeserea relației afective a publicului față de propriul oraș. Plimbarea dă ocazia observării lente a cadrului urban, a rememorării sau creării de noi amintiri, de conectare semnificativă la oraș. Posibilele efecte sunt responsabilizarea față de ceilalți și față de oraș, implicarea în întreținerea și dezvoltarea sa, sistarea toleranței față de ilegalități (demolări, neîntreținere a fațadelor, grădinilor sau spațiilor verzi, publice, abandon, ocupare a spațiului public, parcări nereglementate). Proiectul Străzi Deschise își poate obișnui publicul cu normalitatea unei conviețuiri elegante și sigure în oraș.

Prin urmare, echipa Străzi Deschise își exprimă ferm intenția de continuare a proiectului. În sprijinul optimizării sale, menționăm ca obiective suplimentare pentru anul 2022:

- 
- continuarea dialogului cu autoritățile și stabilirea împreună a unui program de consultări în vederea pregătirii și monitorizării pe parcurs a proiectului;
- 
- definirea unui regim juridic al proiectului, pentru a nu fi încadrat la categoria evenimente ci la condiție temporară a spațiului carosabil sau politică publică cu privire la domeniul public și mobilitatea pietonală. Conform legislației în vigoare, suprapunerea de evenimente în același spațiu public nu este permisă, prin urmare această separare pe categorii distincte ar permite utilizarea spațiului *pietonizat* drept cadru pentru evenimente sociale sau culturale curatoriate și aprobate de către administrație;
- 
- demararea procesului de permanentizare a *pietonizării* temporare și reversibile, prin înaintarea unei propuneri de hotărâre în CGMB. Simplificarea procedurii birocratice poate, pe de o parte să asigure recurența proiectului și transformarea sa într-un reper sau chiar brand de oraș, și pe de altă parte să deschidă accesul

către viitoare propuneri de pietonizare din partea specialiștilor sau comunităților locale;

- realizarea unui calendar care să ofere predictibilitatea necesară bunei organizări și dialogării cu toți actorii implicați în organizarea și implementarea proiectului, precum și cu beneficiarul său direct, publicul. Un calendar prestabilit oferă și continuitate în demersul cercetării de teren, colectării de date și analizei desfășurării și impactului proiectului, fiind o componentă esențială a instrumentului de cercetare și consultare;
- stabilirea unui cadru formalizat pentru gestionarea diverselor situații particulare, fie survenite în teren, fie datorată programării de evenimente conexe, prin care să se permită luarea rapidă de decizii coerente cu obiectivele proiectului;
- simplificarea sau eficientizarea metodelor de închidere a străzilor;
- extinderea arealului de proiect pentru a include și partea de vest a Bulevardului Unirii (bulevardul și zona Fântânilor), strada Ion Ghica (între b-dul I.C. Brătianu și str. Doamnei) și strada Blănari (b-dul I.C. Brătianu și strada Doamnei), strada Nicolae Golescu (între str. George Enescu și str. C.A. Rosetti). strada Episcopiei (între str. Nicolae Golescu și str. G. Clemenceau);
- realizarea unui studiu mai aprofundat, cu colectare și analizare de date, care să concretizeze astfel proiectul ca instrument de cercetare aplicată;
- realizarea unui ghid de bune practici și recomandări pentru utilizarea spațiilor pietonizate, așa cum este detaliat la capitolul anterior;
- creșterea incluziunii în spațiul urban al orașului, utilizând *pietonizarea* drept cadru confortabil pentru toate categoriile sociale, de vârstă și abilități fizice și cognitive, semnalizat ca atare;
- propunerea amplasării de mobilier urban mobil în zona centrală, ca proiect pilot pentru creșterea atractivității spațiului public urban și a responsabilității publicului.



91-93









Design grafic  
Daniel & Andrew Design Studio



un proiect



dezvoltat cu



susținut de



implementat de

