

STUDIU DE FUNDAMENTARE – RELATII IN TERITORIU (INTEGRARE REGIONALA)

Urbanismul contemporan vede oraşul ca parte organică a unui mediu ambiental mai mare, a unui sistem socio-economic şi cultural-geografic, esenţial pentru propria durabilitate. Această zonă de influenţă este concentrică, cuprinzând în cercuri din ce în ce mai largi zona periurbana (aria metropolitană) zona regională (spaţiul judeţului şi a marilor arii geografice şi istorice construite tradiţional) din care face parte teritoriul naţional şi principalele culoare de comunicare cu teritoriile internaţionale ale ţărilor învecinate sau situate la distanţa mai mare în teritoriul european sau intercontinental.

De asemenea, vede regiunea integral conectată cu oraşul. Urbanismul inteligent vede sistematizarea oraşului şi a zonei înconjurătoare ca un proces unic integrat. Susţinătorii consideră că dacă nu se recunoaşte creşterea ca un fenomen regional, atunci dezvoltarea va juca şotron mişcându-se puţin mai departe pe un drum principal, mai sus pe văi, peste jurisdicţia municipală, în afara limitelor oraşului, a regulilor de dezvoltare şi a regimului fiscal urban.

Teritoriul cel mai activ (zona periurbana) poate fi definită ca o zonă de acoperire din care angajaţii şi studenţii fac naveta zilnic în oraş. Din această zonă oamenii aleg să vină în acest oraş şi nu în altul, pentru cumpărături şi divertisment. Din punct de vedere economic acest areal adiacent oraşului include şi localităţile limitrofe care depind de pieţele en-gros, facilităţi bancare, noduri de transport şi schimbul de informaţii. Spaţiul care necesită integrare poate fi văzută ca zona din care oraşul îşi asigură produsele alimentare perisabile, materialele de construcţii, forţa de muncă. Zona economică poate fi definită ca zona gestionată de schimburile din oraş. Apelurile telefonice în regiune trec prin sistemul de telecomunicaţii al oraşului, poşta trece prin oficiul poştal al oraşului, transferul de bani se face prin instituţiile financiare ale oraşului şi internetul trece în mod electronic prin serverele oraşului. Zona în care „schimburile oraşului se dispersează” poate fi denumită regiunea economică a oraşului. De obicei regiunea cuprinde comunităţi/cartiere „dormitor”, aeroporturi, rezervoare de apă, exploataţii agricole, facilităţi hidrologice, spaţii de recreaţie exterioare şi alte infrastructuri care deservesc oraşul. Urbanismul inteligent vede planificare integrată a acestor servicii şi facilităţi ca parte a procesului de proiectare urbanistică.

Urbanismul inteligent înţelege că regiunea economică şi socială legată de un oraş are şi o formă fizică, sau un caracter geografic. O ierarhie a bazinelor hidrografice, care crează văi şi definesc limite de vecinătăţi, pot defini caracterul

geografic. Ocoalele silvice, arealele de faună și avifaună sunt așezate în interiorul acestor regiuni și sunt conectate de coridoare naturale pentru mișcare și fertilizare. În acest larg scenariu ambiental, urbanismul trebuie conceptualizat din punct de vedere al bazinelor hidrografice, sisteme de pânză freatică și alte sisteme naturale care au efect asupra întregii regiuni. Infrastructura economică, cum sunt drumurile, bazinele hidrografice, canale de irigație, rezervoare de apă și rețele de distribuție asociate urmăresc de obicei geografia regională. Intrările geografice ale regiunii, și liniile de control, pot defini desfășurarea de sisteme de apărare și securitate.

Urbanismul contemporan recunoaște că există un surplus de populație dinspre oraș spre regiune, și populația din regiune se deplasează în oraș pentru muncă, cumpărături, divertisment, sănătate și educație. Cu o planificare atentă, regiunea poate să ridice presiunea de pe oraș. Așezări tradiționale și noi înăuntrul regiunii urbane pot fi îmbunătățite și densificate pentru a găzdui noi gospodării urbane. Există multe activități în cadrul orașului, care cresc și sunt incompatibile cu habitatul urban. Zone de transfer sau producție cu potențial de poluare precum și unități de prelucrare se regăsesc printre acestea. Piețe en-gros, depozite, garaje și facilități de gestionare a deșeurilor trebuie să se regăsească în afara limitelor orașelor în enclavile lor satelit proprii. În aglomerări urbane mai mari, un număr de orașe și localități sunt înmănunchiate/adunate în jurul unui centru urban major, formând o zonă metropolitană.

Urbanismul inteligent nu proiectează numai pentru prezent ci și pentru viitorul îndepărtat. Urbanismul inteligent nu este utopic, ci futurist în previziunile scenariilor care vor urma, în limitele proprii și în limitele viitorului îndepărtat.

Dimensiunea viitoare a populației umane pe această planetă asediată și prin urmare starea și calitatea arealelor sale în plină dezvoltare urbană va fi determinată în mare măsură de deciziile luate sau amânate, oportunități valorificate sau risipite pe parcursul celor două decenii următoare. Suntem deja confrunțați cu creșteri urbane fără precedent pe măsura ce exodul populației din mediul rural crește ca număr, imigranții și refugiații înghesuindu-se spre orașe în căutarea unor oportunități și a unui trai mai bun.

Odată cu creșterea populației urbane orașele se vor extinde peste zonele periurbane devorând parcuri și teren agricol fertile.

Efectele până în 2050 vor fi următoarele: Beijing și Tianjin vor forma o zonă urbană continuă la fel ca și zona urbană gigantică Rio de Janeiro - Sao Paulo din Brazilia, în Statele Unite coridorul de pe coasta de est se va extinde de la Boston la New York și Philadelphia cu areale construite în sudul orașului Baltimore și până la Washington D.C., continuând cca 70 milioane de oameni.

Cum vor arăta aceste arii urbane în anul 2050? Două scenarii sunt prezentate în cele ce urmează: un viitor perfect cu orașe, cel puțin în lumea dezvoltată, proiectate pentru oameni. Aceste orașe ale viitorului vor conserva energia și vor utiliza surse regenerabile pentru producerea căldurii și a electricității. Ele vor utiliza eficient resursele și vor aloca spații pentru grădinarit urban, parcuri extinse conectate sau spații verzi. Ele vor minimaliza urmele ecologice sau de carbon ale fiecărei persoane oferind condiții de locuire accesibile și un transport public ieftin. În celălalt scenariu privim la viitorul ariilor urbane din perspectiva tarilor în curs de dezvoltare, cu cartiere tip favela întinse adăpostind milioane de oameni dezradacinați și fără perspective, oameni trăind la limita supraviețuirii, cu administrații locale incapabile de a organiza infrastructura și resursele necesare

exodului de populatie.Este o versiune apocaliptica a unei lumi gresite in care viata e meschina , brutala si scurta.

Modelul orasului considerat ca pol de crestere in teritoriu si factor de dezvoltare durabila include cateva aspecte cilitative :

1.

Orasul este compact ,are o forma urbana mixta , foloseste suprafetele de teren eficient, modurile dominante de transport fiind cele pietonale, pentru biciclisti si transportul public ,protejeaza mediul inconjurator ,biodiversitatea si arealele destinate producerii de alimente.

2.

Mediul inconjurator natural penetreaza spatiul urban imbratisandu-l ,timp in care orasul cu imprejurimile(hinterland-urile) lui furnizeaza in proportie importanta necesarul de alimente . Agricultura urbana va fi practicata in fiecare spatiu disponibil iar cladirile vor fi "inverzite".Orasele verzi vor fi adevarate oaze pentru pietoni si biciclisti.

3.

Drumurile fara taxe si actuala infrastructura rutiera vor pierde in importanta in favoarea tranzitului, a infrastructurii pietonale sau pentru biciclisti cu accente deosebite pentru caile ferate.Folosirea masinilor si motocicletelor se va reduce.In mii de orase ale lumii un numar semnificativ de drumuri fara taxe (rapide) vor suferi reconversii asa cum s-a intamplat la Seul in 2006 cand 6 km de drum suspendat a fost demolat si inlocuit cu un rau si cu un bulevard impadurit. Realizarea faptului ca traficul are proprietatile unui gaz expandand sau contractandu-se pentru a umple spatiile disponibile si nu ca un lichid care sa se reverse peste tot daca i-au disparut albiile,este un pilon central al politicilor in transport.Traficul trebuie sa se comprime pentru a umple spatiile disponibile si nu invers asa cum a fost gandit transportul in ultimii 50 de ani.

4.

Se va apela extensiv la tehnologii aplicate mediului inconjurator pentru administrarea apei , energiei,gunoaielor;sistemele orasenesti de sprijinire a calitatii vietii devin sisteme inchise.Acest lucru devine important pentru modul in care sunt proiectate folosinte compacte si mixte pentru densitati sporite deoarece va trebui alocat spatiu pentru aceste sisteme de "sprijin al calitatii vietii" iar complexele vor trebui proiectate conform orientarii solare.

5.

Orasul central si sub-centrele orasului sunt centre umane in care se accentueaza interdictia accesului autovehiculelor si a circulatiei ,care absorb in mare masura avantul imobiliar si de ocupare a forței de muncă .

6.

Orasul dispune de un spatiu public de calitate deosebita care se exprima prin cultura publica,comunitate,echitate si o buna administrare.Spatiul public include intreg sistemul de tranzit si mediul inconjurator asociat acestuia.Aceasta contribuie in mod esential la apelarea la alte mijloace de transport decat automobilul, creaza spatii locuibile si interzice efectiv rezervele excesive alocate infrastructurii auto si a efectelor devastatoare ale acesteia asupra spatiului public.

7.

Structura fizica si designul urban al orasului ,in special al spatiilor publice,este usor de decriptat , permeabila,robusta,variate,bogata,potrivita si personalizata nevoilor umane,incurajeaza mersul pe jos sau pe bicicleta.

8.

Performanta economica a orasului si crearea de locuri de munca este maximizata prin inovatie, creativitate, si unicitate a mediului inconjurator local, cultura si istorie cat si printr-o calitate superioara a mediului inconjurator si a celui social ,a spatiilor publice urbane.Aceasta permite modificarea functiunilor de transport de la cele de mai lunga distanta pentru navetism sau in alte scopuri in trasee locale mai usor de intretinut.

9.

Planificarea in viitor a orasului reprezinta o dezbatere vizionara si un proces decizional si nu un proces computerizat de prevedere si furnizare.Vechia paradigma de a prevedea ce volum de trafic vor genera urmatorii 40 de ani si cate drumuri vor fi necesare pentru a-l prelua va fi schimbata in 2015 intr-un proces dus de comunitati de identificare a sistemelor de transport durabile si a muncii duse pas cu pas in scopul atingerii viziunii unui transport ecologic in 2050.

10.

Toate luările de decizii sunt bazate pe considerente de durabilitate, sociale, economice, de mediu și culturale, precum și spre principii orientate spre forme urbane compacte de tranzit. Astfel de procese decizionale sunt democratice, inclusive, puternice și generatoare de speranta. In anul 2050 s-a creat o societate care este mult mai participativa și mai descentralizata în luarea deciziilor sale critice, fixata fiind într-un cadru general de durabilitate.