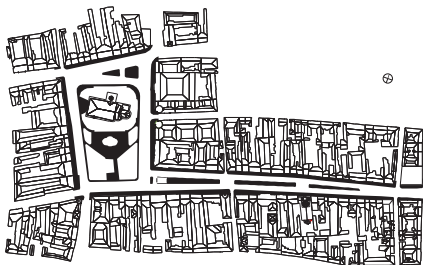


Se poate

Revoluția spațiilor publice din Cluj

DOSAR: XX/DOSSIER: XX



2004



2008



2009



2017



20XX

TEXT, FOTO/PHOTO: Planwerk

It's possible

The public space revolution in Cluj

Clujul nu avea în 2005 nici un metru pătrat de spațiu pietonal, așa cum alte orașe aveau: Brașov, Sibiu, Oradea, Timișoara, Alba Iulia, Tîrgu Mureș și multe altele.

A lipsit? Poate multora nu, neștiind ce plăcut poate fi. Ba chiar folositor, pentru că în acele străzi și piețe viața e mai intensă, vitrinele mai atractive, restaurantele mai pline, copiii mai liberi și părinții mai liniștiți de lipsa mașinilor. Dar cum să faci, într-un oraș în care toate colțurile, chiar și cele mai mici ale orașului medieval, erau ocupate ca parcare sau carosabil?

In 12 years, the city of Cluj has gone from practically 0 to thousands of square meters of pedestrian space. The conquest was long and had to start with a circulation study, amonor first operation, continues through a big competition and a snowball of projects. The fact that people could travel and see a civilized public reality in the West and also European financing largely contributed to this process. Planwerk office was deeply involved from the start and tells the story.

Piața Unirii și Bulevardul Eroilor, Cluj. Cea mai importantă operație de amenajare de spațiu public a orașului a început în 2005 cu un concurs (câștigat de Planwerk). După 12 ani, se apropie de finalizare.

Unirii Square and Eroilor Boulevard in Cluj. The city's most important public space refurbishment began in 2005 with the competition won by Planwerk. After 12 years, it finally nears completion.





Chiar dacă povestea e recentă și poate știută, totuși pe scurt: am organizat în Cluj din 2002 ani de dezbateri publice și profesionale, expoziții și apariții în mass-media, toate fără efect concret, în afara unei susțineri generale amestecată cu îndoială și blazare. Apoi un studiu de trafic, comandă publică, unde am fost partenerii „cu urbanismul”. 2005–2006, 2 ani de discuții și mai aprinse, de data asta interne, dar cu rezultat. Colegii noștri inginerii de trafic au recunoscut onest și profesional că pietonalizarea unor străzi și piețe din zona centrală nu deranjează „fluidizarea” mașinilor. Astfel, în echipă, planul de transformare a avut mai multe șanse și după câțiva ani curajul adunat a dus la pavarea unei străzi deja închise traficului (fig.1), foarte circulată și plină de mașini parcate. A fost un așa succes pentru pietoni, încât au urmat rapid altele, conform planului, ba chiar primul concurs de soluții pentru un spațiu public major, realizat parțial – proiectul a fost prezentat în detaliu în *Zeppelin* nr. 43/2006.

Planul era de anvergură, a crescut și în afara centrului, efectele semnificative, curajul în scădere. Transformarea completă a pieței centrale a fost oprită, doar jumătate din centrul acesteia a

fost pavat. Restul străzilor pavate și pietonale funcționează acum ca un *shared-space*. Mașinile sunt tolerate, amendate câteodată, însă efectul pozitiv a fost total, în special pentru gastronomia locală. Aproape pe fiecare din aceste străzi sunt terase, bistro-uri și restaurante. Peste tot libertatea de folosire pentru pietoni și bicicliști a devenit marca zonei centrale, care a șters de tot amintirea configurației anterioare. Pozele cu situația de înainte cu doar 5–6 ani înainte produc mare mirare de fiecare dată.

Pașii făcuți la Cluj nu sunt numai ireversibili, în cea mai bună tradiție a aplicării de tip „roata dințată” care nu mai dă înapoi, ci lasă suficientă speranță pentru continuare nu numai în zona centrală, ci și curând în cartiere, de-a lungul Someșului, ba chiar în zonele industriale în curs de reconversie. Situația e mai complicată doar în noile cartiere rezidențiale, pe care lăcomia și inconștiența le-au transformat repede în zone defavorizate, cu perspectivă asupra orașului pe care l-au abandonat dar fără străzi corecte servicii sau spații comune.

O dată cu accesul în UE, două beneficii principale au lucrat bine împreună, chiar dacă necoordonat. Primul a fost legat de

Piața Unirii, plan și strategie de etapizare
Unirii Square, plan and strategic stages



libertatea de a călători în spațiul Schengen, tot mai ieftin, în orașe cu spații publice de calitate. Fotografiile de vacanță nu au mai fost doar cu peisaje, ci și cu borduri de piatră, pavaje, parcuri, bănci și arbori stradali. A contat foarte mult în toate relațiile (noastre) cu clienții publici, autorii acestor fotografii. Nu a mai fost nevoie de așa multă convingere, după 2007.

Al doilea efect a fost finanțarea europeană a transformării acestor tipuri de spații, denumită inventiv și convenabil în toate felurile cu R: refacere, reconsiderare, reconfigurare, restructurare, recalificare, etc. Oricum, numărul de proiecte a explodat, în toată țara. La mijlocul anilor 2000 Clujul a fost un deschizător de drumuri și un exemplu (uneori direct în ceea ce privește pavajele și mobilierul sau caietele de sarcini). Au apărut și mai multe concursuri în țară, iar sintagma „spațiu public” acoperea mai mult decât totalitatea străzilor și a piețelor și intrase în limbajul general și nu mai era noțiunea pe care doar arhitecții, sociologii și urbanistii o foloseau. Mass media locală are zilnic motiv pentru articole și emisiuni legate de spațiul public, iar jurnaliști se bucură și suferă pentru ce se face și mai ales pentru ce nu se face sau se strică. Și nici

Piața Unirii, înainte și după amenajare
Unirii Square, before and after the refurbishment



angajaților primăriilor și constructorilor nu le mai e indiferentă tema. A apărut dorința de a „lăsa în urmă” ceva de calitate. Sunt mult mai atenți la detalii, la grosimi de plăci și vopsitorii în câmp electrostatic, la copacii nou plantați, la întreținere, garanții și la regulamentele de utilizare a spațiului public. A devenit clar în sfârșit că proiectul nu se termină o dată cu tăierea panglicii inaugurale. Plănuim împreună cu ei benzi de trafic transformate în trotuare și benzi pentru bicicliști. Nu e simplu deloc și inerția la schimbare e mare. Însă până acum totul a produs din partea utilizatorilor mai multe laude decât insatisfacție, așa că motivația pentru schimbare a crescut și ea.

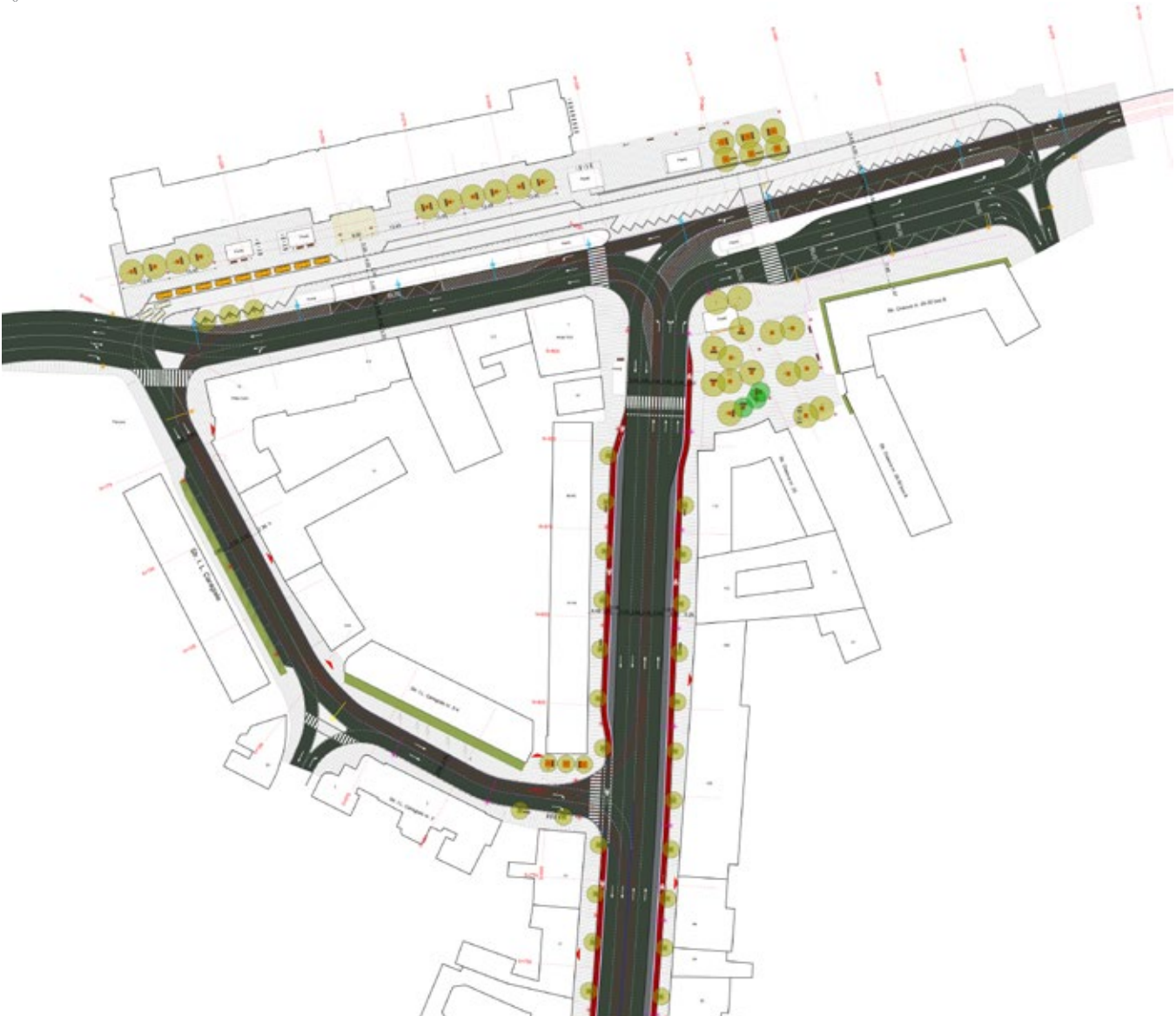
Harta proiectelor viitoare ocupă deja următorii 5 ani și va lega spațiile transformate, acum încă prea izolate. Multe dintre acestea au fost sau vor fi teme de concursuri deschise și mai nou cerute de cetățeni prin bugetare participativă.

După terminare, este izbitor pentru un oraș din România cum cerul străzilor se curăță după ce dispar cablurile, cum parcurgerea unui trotuar nou făcut nu mai e o cursă cu obstacole printre mașini parcate. La câte locuri de parcare au fost eliminate din

Piața Unirii, înainte și după amenajare
Unirii Square, before and after the refurbishment



Piața Gării. Planul amenajării, imagini de
dinainte și după operație (terminată în 2016)
Train Station Square. Plan and images before
and after the operation (finished in 2016)



Piața Gării. Imagini de dinainte și după operație (terminată în 2016)



Train Station Square. Images before and after the operation (finished in 2016)



centrul orașului, e o mirare zi de zi că și fără stâlpișori mașinile nu se urcă în mod constant pe pistele velo și pe trotuare. Acestea sunt mai degrabă excepții pe străzile nou făcute, care ajung vigilant pe pagini de FB de tip *#aiparcatcaunbou*. Iar stricăciunile care apar pe străzile și piețele nou făcute devin de asemenea virale – oamenilor a început să le pese de străzile lor.

A mai apărut un efect, poate printre cele mai valoroase. Libertatea oferită de spațiul public nu a fost limitată doar la apariția unor terase comerciale și la un număr în continuă creștere de festivaluri și spectacole în piața centrală. Cetățeni au luat în primire piața nu numai pentru plimbare, ci pentru protest. Clujul prin centrul transformat a devenit o gazdă bună pentru protestele cu diferite mize, iar prezența frecventă a manifestațiilor neautorizate și „luate în evidență” sunt un indicator al vieții civice sănătoase, iarăși un bun exemplu pentru alte orașe.

Așadar, deși cele mai bune premise sunt întrunite din punct de vedere social și efectele sunt bune, mai multă transformare ar fi posibilă. Pe de altă parte, în ultimii ani în țară scade calitatea proiectelor și numărul de concursuri stagnează. Licitațiile cu prețul

cel mai mic le-au înlocuit din nou. De aceea, experiențele bune sunt de povestit și altora. După anii petrecuți de la primele discuții la finalizare, în Cluj, Brașov, Sibiu sau Tîrgu Mureș am aflat că 6-7 ani nu înseamnă mare lucru și amestecul dintre răbdare și insistență lasă loc și pentru speranță.



Nu toate operațiile trebuie să fie mari și nu întotdeauna poți să pietonalizezi complet. Uneori chiar nu trebuie. În această imagine (cu strada I.C. Brătianu, înainte și după amenajare) și în cele care urmează, se vede cum orașul se schimbă printr-o rețea de operații aparent minore: trotuare ceva mai late, desigur, dar mai ales o reorganizare spațiului – o reordonare a a parcărilor, a benzilor pentru diferite circulații; la acestea se adaugă mobilier urban, corpuri de iluminat, precum și introducerea cablurilor aeriene în subsol.



Not all operations have to be large ones and you can't always turn every space into a full pedestrian one. Sometimes you should really avoid to do it. In this image (I.C. Brătianu Street, before and after the 2015 refurbishment), and in the following ones, one may see how the city changes through a network of apparently minor operations: a bit larger sidewalks, of course, but more importantly, a re-organization of the space, a new order for all types of lanes, new urban furniture, lights, and the introduction of air cables in the underground.

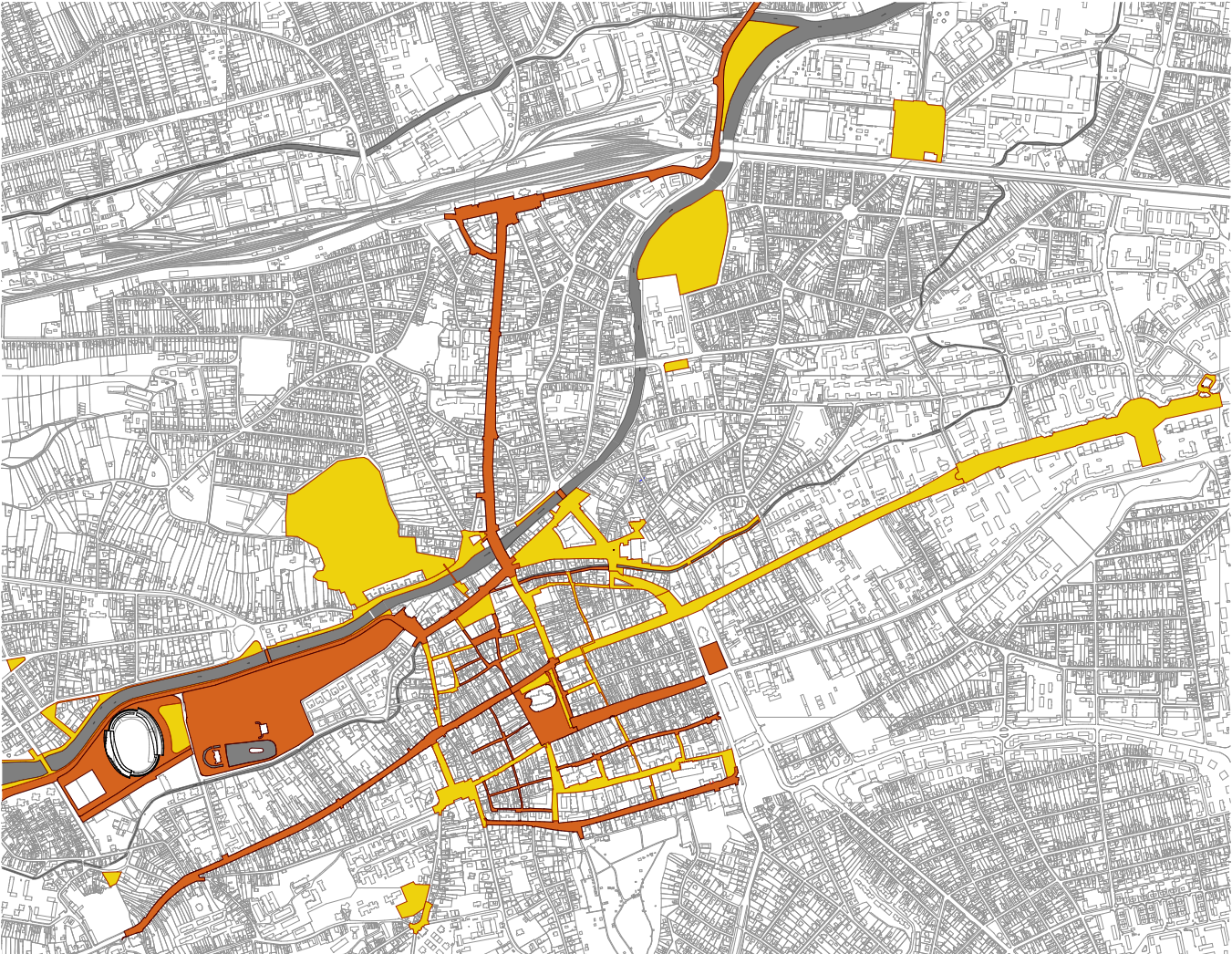


Strada G. Barițiu

G. Barițiu Street



Horea Street



Strada Avram Iancu
Avram Iancu Street

Cluj, rețeaua de transformări ale spațiului public. Cu galben, operațiunile încă nerealizate. O parte dintre aceste proiecte au fost coordonate de către Planwerk.

Cluj, the network of transformed public space. In yellow, operations in-progress or to be commenced. Part of these projects were coordinated by Planwerk.