



REGENERAREA URBANĂ A ZONEI PIEȚEI CIBIN SIBIU

CONCURS DE
SOLUȚII

ANEXA 1.1.
TEMA
CONCURSULUI



CUPRINS

1. DATE GENERALE	5
1.1. Scopul concursului.....	5
1.2. Autoritatea contractantă a concursului	5
1.3. Necesitatea investiției.....	5
1.4. Obiectivele proiectului	6
1.5. Obiective de investiții. Etapizarea serviciilor	7
1.6. Organizatorul concursului	7
2. INFORMAȚII PRIVIND AMPLASAMENTUL	8
2.1. Zone de intervenție aferentă CONCURSULUI - Descriere succintă	8
2.2. Evoluția istorică a zonei	9
2.3. Structura funcțională a zonei.....	11
2.4. Accesibilitatea sitului	11
2.5. Deservirea cu utilități	14
2.6. Natura terenului. Studii geotehnice	15
2.7. Prevederi ale documentațiilor de urbanism.....	15
3. TEMA DE PROIECTARE.....	18
3.1. Principii de proiectare	18
3.2. Calitatea spațiilor publice. Cerințe specifice	20
3.3. Obiectiv de investiții 1. Regenerarea zonei Pieței Cibin	22
3.3.1. Considerente generale	22
3.3.2. Relaționarea ansamblului construit propus cu Centrul istoric și râul Cibin.....	24
3.3.3. Spații publice. Organizarea traficului în zona pieței Cibin.....	25
3.3.4. Piața agroalimentară. Cerințe specifice	26
3.3.5. Nod intermodal. Cerințe specifice.....	31
3.3.6. Parcare supraterană. Cerințe specifice	32
3.3.7. Funcțiuni conexe. Cerințe specifice	34
3.3.8. Suprafață construită desfășurată estimată.....	35
3.4. Cerințe tehnice privind ansamblul construit propus	35



3.4.1.	Caracteristicile clădirii propuse	35
3.4.2.	Echiparea edilitară a clădirii.....	36
3.4.3.	Eficiența energetică	36
3.4.4.	Circulații.....	37
3.4.5.	Accesibilitate	37
3.5.	Obiectiv de investiții 2. Relaționarea zonei Pieței Cibin cu Centrul istoric	38
3.6.	Fezabilitatea financiară a propunerilor.....	42
3.6.1.	Costuri de execuție	42
3.6.2.	Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică	42
4.	LIVRABILE AFERENTE CONCURSULUI	44
4.1.	Propunerea tehnică	44
4.1.1.	Planșe de concurs	44
4.2.	Propunerea financiară	47
5.	CRITERII DE EVALUARE A SOLUȚIEI	48



LISTĂ TABELE

Tabel 1 Indicatori de performanță ai intersecțiilor din zonă – situația 2021.....	12
Tabel 2 Indicatori de performanță ai intersecțiilor din zonă – prognoza 2034 în scenariul „fără proiect”	13
Tabel 3 Piața agroalimentară – structură funcțională	30
Tabel 4 Piața agroalimentară - necesar spații comerciale închise, în perioada anotimpului rece	31
Tabel 5 Parcare supraterrană – structură funcțională	34
Tabel 6 Suprafață construită desfășurată estimată	35
Tabel 7 Costuri de execuție estimate	42
Tabel 8 Valoare de proiectare estimată	43
Tabel 9 Criterii de evaluare a soluției	51

LISTĂ FIGURI

Figura 1 Limitele zonei de concurs.....	8
Figura 2 Planșa Unități teritoriale de referință (PUG municipiul Sibiu, 2011) – Extras cu zona de studiu	16
Figura 3 Planșa Reglementări urbanistice. Zonificarea teritoriilor intravilane (PUG municipiul Sibiu, 2011) – Extras cu zona de studiu	17
Figura 4 Obiective de investiții. Limitele zonelor de intervenție	19
Figura 5 Obiectivul de investiții 1 - Limite parcele conform CF.....	23
Figura 6 Obiectiv de investiții 2. Limitele zonei de intervenție.....	39
Figura 7 Piațeta Teatrului Gong - zona de intervenție.....	40



1. DATE GENERALE

1.1. SCOPUL CONCURSULUI

Scopul acestui concurs este de a selecționa, în vederea atribuirii contractului de proiectare, cea mai bună soluție pentru regenerarea urbană a zonei Pieței Cibin, situată la limita nord-vestică a Centrului Istoric, pe malul râului Cibin.

Procesul de regenerare urbană a Pieței Cibin acționează pe trei paliere: pe de o parte vizează regândirea zonei alocate actualmente pieței Cibin, completând funcțiunea principală de piață agroalimentară cu un set de funcțiuni complementare. Pe de altă parte, aduce în discuție valoarea istorică a acestei zone și maniera în care inserțiile propuse reușesc să o pună în valoare. Nu în ultimul rând, urmărește optimizarea relației acestui areal cu centrul istoric și râul Cibin prin creșterea calității spațiilor publice.

1.2. AUTORITATEA CONTRACTANTĂ A CONCURSULUI

Autoritatea Contractantă a concursului este Primăria Municipiului Sibiu, proprietarul terenurilor care intră în zona de intervenție aferentă concursului.

1.3. NECESITATEA INVESTIȚIEI

Proiectul de regenerare urbană a zonei Pieței Cibin vine ca un răspuns la o stare de fapt grevată de o suită de disfuncționalități. Piața agroalimentară nu funcționează în condiții optime. Spațiul și dotările existente în acest moment în Piața Cibin nu asigură condițiile corecte de stocare a produselor în timpul lunilor calde iar în timpul lunilor de iarnă, comercianții sunt obligați să își desfășoare activitatea în aer liber.

Dincolo de acest aspect, piața reprezintă un pol de atracție la nivelul orașului, deserving atât zona centrală și peri-centrală, cât și toată zona de nord-vest a orașului. Coroborând acest fapt cu poziționarea pieței pe una din rutele de tranzit ale orașului pe direcția nord – sud, avem de-a face cu o zonă aglomerată din punct de vedere a traficului auto și sufocată de locuri de parcare.

Pornind de la aceste premise, autoritatea contractantă a decis să demareze un proiect de regenerare urbană a zonei, având drept punct central Piața Cibin și străzile



adiacente acesteia. Proiectul vine în întâmpinarea nevoilor tuturor utilizatorilor pieței agroalimentare, asigurând funcționare acesteia în condiții optime pe întreg parcursul anului și creând oportunitatea dezvoltării unor funcțiuni complementare. Dincolo de acest aspect, preia prevederile documentelor strategice privind mobilitatea urbană și propune dezvoltarea unei parări supratere, funcțiune care răspunde mai multor nevoi. Prin acest demers se degrează spațiul public adiacent pieței de majoritatea locurilor de parcare existente și creează premisele unei amenajări coerente a acestor suprafețe, care să faciliteze deplasarea pietonală și să fluidizeze traficul auto din zonă. Realizarea parării supratere din zona Pieței Cibin permite autorității publice să regândească și modul de amenajare a spațiilor de legătură dintre Piața Cibin și zona centrală, motiv pentru care concursul solicită concurenților prezentarea unui concept de amenajare urbană pentru un areal mai amplu.

1.4. OBIECTIVELE PROIECTULUI

Proiectul își propune să ofere un exemplu de bune practici privind regenerarea urbană a arealului dedicat Pieței Cibin. Obiectivele urmărite de Autoritatea Contractantă sunt următoarele:

1. Dezvoltarea în imobilele aflate în domeniul public al municipiului Sibiu din zona actuală a Pieței Cibin a unui ansamblu de construcții și amenajări capabil să răspundă următoarelor cerințe:

- a. **Remodelarea spațiilor comerciale aferente Pieței Cibin**, astfel încât acestea să fie adaptate unei funcționalități moderne și să poată opera în condiții optime pe întreg parcursul anului;
- b. **Îmbogățirea ansamblului Pieței Cibin cu alte funcțiuni publice** (alimentație publică, administrație / servicii, spații deschise sau închise cu folosință temporară flexibilă pentru cultură și evenimente etc.), care să contribuie la ameliorarea imaginii și profilului funcțional al zonei;
- c. **Crearea unui nod intermodal de călători**, cu toate funcțiunile necesare în vederea asigurării transferului între diverse moduri de transport (automobil, transport public, biciclete, trotinete, deplasare pietonală);
- d. **Organizarea unei parări publice** cu o capacitate de cel puțin **325 locuri** și a conexiunilor acesteia cu restul funcțiunilor ansamblului.
- e. **Regândirea modului de organizare a traficului și a profilurilor stradale pentru străzile adiacente Pieței Cibin** (strada Piața Cibin,



strada Turnului, strada Malului) prin relaționarea directă cu modul de funcționare a ansamblului de clădiri menționat mai sus.

- f. **Ameliorarea relației dintre Piața Cibin și malurile râului Cibin** prin propuneri de amenajare urbană pentru spațiile cu potențial de intervenție situate de-a lungul străzii Malului.

2. **Asigurarea unei conectări optime a zonei Pieței Cibin cu zona centrală prin:**

- a. **Ameliorarea funcționării și imaginii traseelor de legătură dintre Piața Cibin și zona centrală** prin propuneri de amenajare urbană pentru spațiile cu potențial de intervenție situate de-a lungul străzilor Turnului, Măsarilor, Moș Ion Roată și Alexandru Odobescu și reorganizarea mobilității pe aceste artere.

1.5. OBIECTIVE DE INVESTIȚII. ETAPIZAREA SERVICIILOR

Din perspectivă contractuală, cele două obiective detaliate la punctul anterior se transpun în două obiective de investiții, respectiv:

- **Obiectiv de investiții 1:** Regenerarea urbană a zonei Pieței Cibin – construire clădire piață agroalimentară și parcare Piața Cibin. Amenajare urbană spații publice.
- **Obiectiv de investiții 2:** Amenajare urbană spații publice – zona de legătură a Pieței Cibin cu Centrul istoric

Dezvoltarea întregului proiect se va face etapizat, în conformitate cu prevederile Anexei 2.3.2.

1.6. ORGANIZATORUL CONCURSULUI

Concursul este organizat de către Ordinul Arhitecților din România, în conformitate cu prevederile Recomandărilor Internaționale pentru Concursuri de arhitectură și urbanism adoptate în Conferința Generală UNESCO din 1956, revizuită în data de 27 noiembrie 1978, cu respectarea prevederilor legislației în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție publică.

2. INFORMAȚII PRIVIND AMPLASAMENTUL

Zona de concurs este amplasată la limita nord-vestică a centrului istoric al municipiului Sibiu, în proximitatea râului Cibin. Ea este constituită din amplasamentul Pieței Cibin, împreună cu străzile perimetrale care o bordează, precum și din străzile care asigură legătura dintre acest amplasament și nucleul istoric (str. Turnului, str. Măsarilor) și din legătura transversală dintre acestea (str. Moș Ion Roată).

2.1. ZONE DE INTERVENȚIE AFERENTĂ CONCURSULUI - DESCRIERE SUCCINTĂ

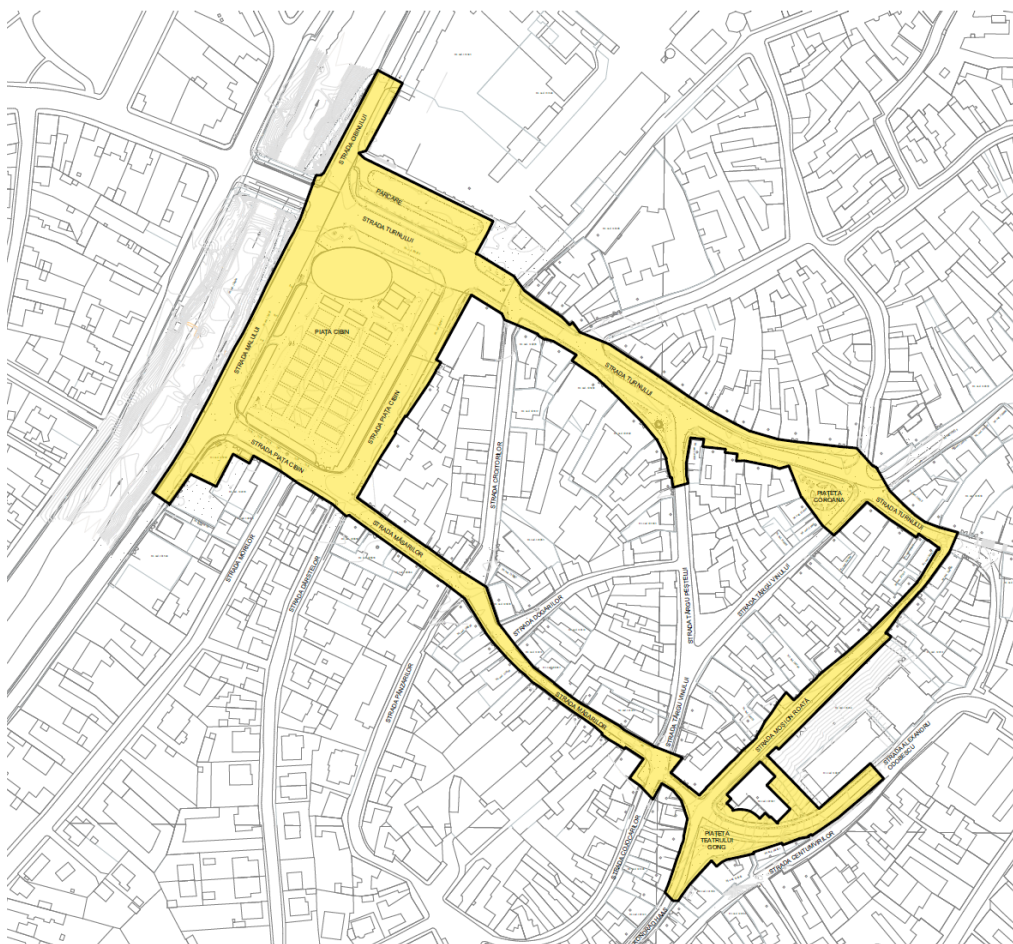


Figura 1 Limitele zonei de concurs

Zona de intervenție aferentă concursului include exclusiv suprafețe aflate în domeniul public. Ea include amplasamentul actual al Pieței Cibin, parcare din fața clădirii Siemens (la nord de strada Turnului), parcela aflată la intersecția străzii



Pieței Cibin cu strada Malului, precum și o serie de străzi / tronsoane de străzi care bordează terenurile de mai sus sau asigură legătura dintre Piața Cibin și Orașul de Sus, după cum urmează:

1. Strada Malului, între strada Turnului și strada Piața Cibin, cu prelungiri în dreptul parcelelor indicate mai sus;
2. Strada Piața Cibin / strada Cibinului
3. Strada Turnului, între strada Malului și str. Moș Ion Roată
4. Strada Măsarilor, între strada Cibinului și strada Alexandru Odobescu
5. Strada Moș Ion Roată, cu piațeta din fața Teatrului Gong și un scurt tronson din strada Alexandru Odobescu

2.2. EVOLUȚIA ISTORICĂ A ZONEI

Profilul zonei de studiu a evoluat pe parcursul ultimelor nouă secole de la un loc mlăștinos, aflat la limita vestică a vechiului sat, cu nucleul localizat la intersecția străzilor 9 Mai și Ocnei (sec. XII-XIV), la o utilizare caracteristică locuirii *extramuros* în perioada celei de-a treia fortificații (Orașul de Jos) și apoi spre o funcție de apărare / defensivă, după realizarea celei de-a patra fortificații, compusă pe acest loc din zid, turn de poartă, bastion, rondelă și lacuri de apărare (sec. XV-XVIII). Strada Turnului era, prin poarta amplasată la intersecția dintre strada Turnului și strada Croitorilor, una din cele mai importante porți de acces în oraș (nord-vest), alături de Poarta Ocnei (nord) și Poarta Cislădiei (sud-vest).

Zona de studiu se află la limita dintre orașul *intramuros* (Orașul de Jos) și *extramuros*, fiind locul pe care s-au aflat elementele fortificației a IV-a din dreptul Porții Turnului: zidurile fortificației, bastionul și turnul (sec. XV și XVI; Poarta turnului este atribuită breslei croitorilor), ale căror urme mai sunt vizibile numai în cadrul cercetărilor arheologice. Pe locul de astăzi al Pieței Cibin s-a aflat bastionul Porții Turnului ridicat în anul 1569-1570 și demolat în 1852. Până spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, în cetate au locuit numai etnici germani, românii și celelalte naționalități fiind obligați să-și construiască locuințele numai în afara zidurilor de fortificație. Astfel, la vest de poarta Turnului se dezvoltă suburbia Turnului, populată de români și romi.

Începând cu secolul al XIX-lea, când fortificațiile încep să-și piardă utilitatea și să fie demolate rând pe rând, zona de studiu devine o zonă de tranziție între orașul vechi (compus din Orașul de Sus și Orașul de Jos) și ceea ce se dezvoltă dincolo de



limitele acestuia, în parcelări și extinderi noi. În această zonă se dezvoltă, ca urmare a deschiderii orașului, prin demolarea fortificațiilor, un spațiu liber cunoscut ca Piața/Târgul Lemnelor (Bauholtz Platz), ulterior Piața Cibin (Piață agroalimentară) peste care s-a aflat Bastionul Porții Turnului înconjurat de:

- o zonă industrială la nord compusă inițial din cazarma honvezilor (transformată în școală și, mai apoi, desființată și înlocuită de Întreprinderea 13 Decembrie) și Fabrica de unelte Rieger (prima fabrică de mașini unelte din Ardeal), astăzi o zonă de servicii, cu un fond construit fost industrial aflat în proces de conversie sau desființare.
- țesut urban tradițional la est (centrul istoric – Orașul de Jos), strada Turnului și ramificațiile acesteia, cu locuire și activități complementare;
- țesut urban în dezvoltare, la sud (str. Malului, Morilor, Dârstelor), astăzi complet constituit și reprezentat de locuire și funcțiuni complementare;
- râul Cibin și cartiere periferice dezvoltate la sf. sec. al XIX-lea și în prima jumătate a sec. al XX-lea, la vest.

Clădiri importante în zona de studiu, în afara celor care compuneau fortificația a IV-a, au fost:

- moara preotului (amplasată la intersecția dintre strada Turnului și strada Valea Mare, pe Waser canal / Bach Gasse; demolată 1873);
- fabrica de bere (1713, strada Turnului nr. 19, mutată în Piața Unirii);
- fabrica de lumânări (1840, strada Turnului nr. 19);
- închisoarea (1747, strada Turnului nr. 17);
- fabrica de unele agricole Rieger (1875, strada Pulberăriei – Întreprinderea 13 Decembrie; demolată);
- Cazarma honvezilor (1897, în locul clădirii Siemens de astăzi; demolată în anii 1980);
- Banca Centrală / Banca Oașia (1919, str. Turnului nr. 23).

Studiul istoric de fundamentare, prezentat *in extenso* ca anexă a temei identifică valorile specifice zonei ce decurg din evoluția sa istorică și formulează o serie de recomandări privind modul de construire în acest teritoriu, care vor fi reluate succint în Capitolul 3 din prezenta temă. Se recomandă concurenților parcurgerea integrală a studiului istoric de fundamentare, precum și a celui arheologic.



2.3. STRUCTURA FUNCȚIONALĂ A ZONEI

În acest moment, funcțiunea dominantă în Piața Cibin și în împrejurimile imediate este cea comercială (piață agro-alimentară și comerț cu bunuri de consum variate). Către nord-est, piața se învecinează cu un areal industrial, aflat actualmente într-un proces de reconversie în direcția unor ansambluri cu funcțiuni mixte (locuire / servicii / comerț / dotări publice). Țesutul cuprins între Piața Cibin și zona centrului istoric (Orașul de Sus) are un profil predominant rezidențial, cu funcțiuni comerciale și de servicii amplasate la parterul construcțiilor în lungul străzilor mai importante (mai ales în lungul str. Turnului). În zona de contact cu centrul istoric, există o serie de parcele de dimensiuni mai mari, ocupate cu funcțiuni culturale sau educative (Teatrul Gong, Liceul de Artă).

2.4. ACCESIBILITATEA SITULUI

Zona beneficiază de o bună accesibilitate, fiind deservită de două străzi de categoria a II-a (str. Malului și str. Turnului) și beneficiind de o bună densitate a rețelei rutiere. În zona de intervenție, doar strada Turnului și podul peste râul Cibin prezintă circulație în ambele sensuri, restul străzilor fiind reglementate cu circulație în sens unic. Străzile cu circulație într-un singur sens au un profil stradal de circa 8,0 – 9,0 m și prezintă, în profil transversal, trotuare cu o lățime totală de 1,5 – 2,0 m, cale de circulație de 3,0 – 3,5 m lățime și parcare orientată paralel cu axul drumului cu o lățime de circa 2,2 – 2,5 m. Starea tehnică, a acestor străzi, este în general bună suprafața de rulare fiind acoperită cu asfalt sau piatră cubică.

Strada Turnului, cu circulație în ambele sensuri prezintă un profil carosabil cu lățime variabilă (7,0 – 14,0 m), parcări pe ambele părți ale drumului și o stare tehnică bună. Pe parcursul acesteia, de la intersecția cu piața Turnului și până la intersecția cu Podul Piața Cibin, există un număr de 6 treceri pentru pietoni, dintre care doar una este semaforizată.

Deși, în general, oferta locurilor de parcare este consistentă (în zona de studiu fiind identificate peste 300 de locuri cu caracter public), există un număr de utilizatori (inclusiv riverani cu garaje disponibile) care parchează autoturismele pe căile de circulație destinate pietonilor (trotuare), în zonele intersecțiilor sau pe benzile de circulație. În zona pieței Cibin, nu există o separație clară între spațiile de parcare alocate clienților și spațiile de parcare alocate aprovizionării cu mărfuri (ex. pentru autocamionete).



De asemenea, pe strada Turnului (în dreptul nr. 16 și nr. 26) au fost identificate două treceri de pietoni a căror vizibilitate scăzută poate ridica probleme pentru copii, iar între piața Cibin și clădirea Siemens există o trecere de pietoni nesemnalizată care datorită traversărilor aleatorii ale pietonilor generează cozi de așteptare pentru autoturismele sosite din direcția podului. Treceri de pietoni obstrucționate se mai găsesc pe str. Piața Cibin în zona stației taxi.

Stațiile de autobuz, în număr de trei, identificate în zona de analiză a proiectului oferă o accesibilitate bună a transportului public. Acestea sunt amplasate pe strada Malului, strada Turnului și strada Măsarilor / Teatrul Gong. Stațiile de pe strada Turnului și strada Măsarilor deservește doar linia 3, care asigură transportul public în zona centrală. Stația Cibin 1 prezintă o zonă de așteptare redusă ca suprafață, cu un trotuar de acces lat de circa 1,10m.

În ceea ce privește sistematizarea circulației rutiere, aceasta este bine reglementată și fluența traficului este relativ bună, însă probleme frecvente apar în zona pieței Cibin pe laturile de nord (strada Turnului) și est (strada Cibinului), din cauza locurilor de parcare insuficiente în raport cu cererea și a capacității reduse de stocaj (circa 20 autoturisme) pe segmentul str. Turnului între pod și str. Cibinului. Virajele de stânga dinspre strada Turnului spre strada Cibinului se efectuează cu dificultate.

Conform unor modelări și măsurători realizate la nivelul anului 2021, nivelurile de serviciu ale majorității intersecțiilor sunt bune, cu excepția notabilă a intersecției dintre strada Malului și strada Cibinului, unde în timpul orelor de vârf se înregistrează cozi semnificative de așteptare.

Nr.	Nume intersecție	Vehicule	NdS (LOS)	Emisii CO (g)	Emisii Nox (g)	Emisii COV (g)	Consum combustibil (l)
1	Masarilor - Malului	935	LOS_D	1200.0	233.5	278.1	63.5
2	Masarilor - Morilor	498	LOS_A	73.8	14.4	17.1	3.9
3	Piața Cibin - Masarilor - Darstelor	611	LOS_C	470.6	91.6	109.1	24.9
4	Masarilor - Croitorilor - Panzarilor	328	LOS_A	65.4	12.7	15.2	3.5
5	Masarilor - Dogarilor	343	LOS_A	102.8	20.0	23.8	5.4
6	Masarilor - Cojocarilor - Tg. Pestelui	806	LOS_B	454.4	88.4	105.3	24.1
7	Odobescu - Haas - Roata	492	LOS_A	208.6	40.6	48.3	11.0
8	Turnului - Faurului - V.Tordasianu	683	LOS_A	273.2	53.2	63.3	14.5
9	Turnului - Pestelui	368	LOS_A	66.1	12.9	15.3	3.5
10	Valea Mare - Turnului	754	LOS_A	303.7	59.1	70.4	16.1
11	Croitorilor - Turnului	620	LOS_A	114.1	22.2	26.4	6.0
12	Turnului - Piața Cibin	1252	LOS_B	521.5	101.5	120.9	27.6
13	Malului - Pod - Cibinului	1686	LOS_E	2788.8	542.6	646.3	147.6

Tabel 1 Indicatori de performanță ai intersecțiilor din zonă – situația 2021



Cu toate acestea, estimările de perspectivă (la nivelul anului 2034) pentru zona de studiu, în scenariul „do nothing”, indică o scădere a vitezei medii globale cu cca 40% și o degradare semnificativă a nivelului de serviciu pentru intersecțiile str. Malului și str. Măsarilor și, respectiv, str. Malului – str. Cojocarilor – str. Tg. Peștelui.

Nr.	Nume intersecție	Vehicule	NdS (LOS)	Emisii CO (g)	Emisii Nox (g)	Emisii COV (g)	Consum combustibil (l)
1	Masarilor - Malului	812	LOS_F	1566.0	304.7	362.9	82.9
2	Masarilor - Morilor	491	LOS_A	45.9	8.9	10.6	2.4
3	Piata Cibin - Masarilor - Darstelor	601	LOS_B	411.0	80.0	95.2	21.8
4	Masarilor - Croitorilor - Panzarilor	346	LOS_A	43.5	8.5	10.1	2.3
5	Masarilor - Dogarilor	363	LOS_A	94.7	18.4	22.0	5.0
6	Masarilor - Cojocarilor - Tg. Pestelui	847	LOS_E	1324.0	257.6	306.8	70.1
7	Odobescu - Haas - Roata	555	LOS_A	248.4	48.3	57.6	13.1
8	Turnului - Faurului - V.Tordasianu	742	LOS_A	325.8	63.4	75.5	17.2
9	Turnului - Pestelui	414	LOS_A	75.1	14.6	17.4	4.0
10	Valea Mare - Turnului	836	LOS_B	537.0	104.5	124.5	28.4
11	Croitorilor - Turnului	646	LOS_A	123.3	24.0	28.6	6.5
12	Turnului - Piata Cibin	1309	LOS_B	457.3	89.0	106.0	24.2
13	Malului - Pod - Cibirului	1641	LOS_E	2888.5	562.0	669.4	152.9

Tabel 2 Indicatori de performanță ai intersecțiilor din zonă – prognoza 2034 în scenariul „fără proiect”

Primăria municipiului Sibiu este în curs de a implementa proiectul „*Traseu pietonal și pentru bicicliști în lungul râului Cibin*”. Acest proiect presupune amenajarea, pe ambele maluri ale râului Cibin, a unei infrastructuri de mobilitate urbană (piste pentru biciclete, trotuare, pasarele ciclo-pietonale etc.), acompaniate de lucrări de sistematizare și reamenajare a albiei râului și de amenajare peisagistică și dotare cu mobilier urban a acestora. În zona de concurs, infrastructura ciclabilă și pietonală se desfășoară pe malul drept al Cibirului (pe latura opusă a str. Malului în raport cu Piața Cibin), cu o subtraversare a podului din prelungirea str. Turnului. Extrase din acest proiect sunt anexate temei. Acest traseu urmează, conform noului Plan de mobilitate urbană durabilă, să se racordeze cu alte proiecte similare prevăzute a se realiza în zona de studiu sau adiacent acestei (v. mai jos).

Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) pentru municipiul Sibiu, aflat în curs de elaborare și dezbateră, identifică pentru această zonă trei proiecte prioritare, ale căror fișe sunt anexate temei:

1. P03 Realizarea parcărilor de mare capacitate în proximitatea zonelor pietonale/centrului istoric – Parcare supratărană Piața Cibin

Acest proiect este cel care face obiectul prezentului concurs, el presupunând o parcare de două nivele, amplasată deasupra spațiilor comerciale și de depozitare ale pieței agroalimentare, integrarea stațiilor de autobuz și a zonelor



pietonale la suprafață, precum și regenerarea zonei urbane din zona pieței Cibin. Proiectul de regenerare a pieței va fi complementar cu transformarea străzii Turnului în cadrul proiectului B09 - Ramificații velo ale pistei de pe malul Cibinului și reconfigurarea altor din zonă, astfel încât Piața Cibin să fie legată de centrul istoric printr-un "culoar verde".

2. B09 Ramificații velo ale pistei de pe malul Cibinului (Strada Turnului, între Pod Piața Cibin și Piața Coroanei)

Se propune realizarea unei piste de biciclete pe strada Turnului, cu reducerea numărului de locuri de parcare de-a lungul străzii. Proiectul vine în completarea traseului velo care va fi implementat pe malurile Cibinului. Realizarea acestui proiect va conduce la extinderea și ramificarea unei rețele velo secundare, care să conecteze mai eficient zonele de locuire și zonele de interes public și să crească accesibilitatea cu mijloace alternative de deplasare către Centrul Istoric, oferind astfel o infrastructură sigură și continuă, o alternativă reală pentru utilizarea autoturismului personal ca principal mijloc de deplasare, în special în zona centrală a municipiului.

3. B10 Culoarul Orașului de Jos (Strada Faurului, strada Ocnei)

Acest proiect are rolul de a întregi rețeaua velo în zona centrului istoric - pista de biciclete de pe str. Târgului, cu continuitate către pista de pe malul Cibinului și proiectul Coridorului de mobilitate durabilă Terezian, care presupune conexiune cu str. Gladiolelor prin podul Terezia; în același timp, traseul prezentului proiect va lega Piața Mică de restul rețelei velo planificate la nivelul PMUD

2.5. DESERVIREA CU UTILITĂȚI

Conform informațiilor avute la dispoziție în acest moment, amplasamentul Pieței Cibin nu este traversat de rețele tehnico-edilitare importante, cu excepția unei canalizări pluviale, cu deversarea directă în râul Cibin. Străzile perimetrale pieței, precum și cele care fac legătura cu centrul adăpostesc în subteran rețele de canalizare pluvială și menajeră, alimentare cu apă, distribuție gaze naturale și electricitate. Situația acestor rețele este indicată în planul anexat prezentei teme. Se atrage atenția cu precădere asupra liniilor electrice subterane de medie tensiune (20 kV) aflate la est și la nord de amplasamentul Pieței Cibin, precum și a postului de transformare amplasat pe terenul care face obiectul concursului, la intersecția str. Malului cu str. Piața Cibin.



În această etapă, concurenții pot considera că necesarul de utilități (debite / presiuni / putere electrică etc.) este posibil de asigurat în amplasament, pentru construcțiile și amenajările ce se vor propune. Costurile și implicațiile eventualei suplimentări a acestora, precum și ale eventualelor devieri sau desființări ale unor trase vor fi luate în considerare la momentul elaborării studiului de fezabilitate.

2.6. NATURA TERENULUI. STUDII GEOTEHNICE

Terenul cercetate face parte din punct de vedere geomorfologic din zona de luncă a râului Cibin, al cărui curs permanent este situat la cca 10m vest de amplasament. Din punctul de vedere al stratificației terenului, perimetrul studiat este caracterizat prin depozite specifice zonei de luncă, alcătuind o stratificație încrucișată. Astfel, sub stratul de umpluturi de pământ cu asphalt, pietriș și cărămizi urmează stratul de nisip fin prăfos slab argilos, cu îndesare slabă, apoi de stratul de nisip mijlociu-mare cu pietriș și bolovăniș. Depozitele de nisipuri cu pietrișuri și bolovănișuri au grosimi mari, de peste 7m, și stau peste marne cenușii de vârstă pontică. Nivelul apelor subterane este situat la cote cuprinse între 4,0 – 4,5m față de cota terenului natural și este dependent de regimul precipitațiilor căzute și de nivelul hidrodinamic al râului Cibin. Având în vedere stratificația terenului și caracteristicile fizico-mecanice ale rocilor, se recomandă următoarele condiții de fundare:

- Stratul bun de fundare: nisip prăfos de culoare galben-cenușiu, cu îndesare slabă, umed;
- Adâncimea minima de fundare: $D = -1,80\text{m}$ față de cota terenului natural;
- Presiunea convențională $P_{\text{conv}} = 200 \text{ kPa}$, conform STAS 3300/2/85.
- Nivelul hidrostatic este situat între cotele $-3,80\text{m} - -4,00\text{m}$ față de cota terenului natural, apa putându-se ridica la $-3,00\text{m}$ față de cota terenului natural în perioadele bogate în precipitații.

Detalii privitoare la forajele efectuate și stratificația interceptată se regăsesc în studiul geotehnic anexat prezentei teme.

2.7. PREVEDERI ALE DOCUMENTAȚIILOR DE URBANISM

Planul urbanistic general al municipiului Sibiu, aprobat cu HCL nr. 165/28.04.2011, încadrează cea mai mare parte a zonei de concurs (respectiv Piața Cibin și zona imediat adiacentă) în *Zona Construită Protejată (ZCP) Centrul Istoric – Subzona Construită Protejată (SZCP) Centru Istoric_17 (Dârstelor – Piața Cibin)*. Această

zonă este caracterizată, conform Studiului istoric de fundamentare a PUG, de funcțiuni de locuire fără grad ridicat de reprezentare în expresia fondului construit, funcțiuni de tip comerț-servicii, ocupând zona *non aedificandi* sau înlocuind elemente majore ale sistemului defensiv. Unele părți din zona de concurs sunt încadrate în alte zone / subzone, după cum urmează:

1. Zona aflată la intersecția între str. Piața Cibin și str. Malului – în *Zona Construită Protejată (ZCP) Centrul Istoric – Subzona Construită Protejată (SZCP) Centru Istoric_16 (Morilor)*
2. Segmentul estic al str. Măsarilor și str. Moș Ion Roată – în *Zona Construită Protejată (ZCP) Centrul Istoric – Subzona Construită Protejată (SZCP) Centru Istoric_5 (Teatrul Gong)*
3. Str. Turnului, între str. Malului și str. Moș Ion Roată – în *Zona Construită Protejată (ZCP) Centrul Istoric – Subzona Construită Protejată (SZCP) Centru Istoric_6 (9 Mai – Faurului – Turnului)*
4. Zona aflată la nord de str. Turnului (parcarea din fața clădirii Siemens) – în *Zona Construită Protejată (ZCP) Cibin Centru – Subzona Construită Protejată (SZCP) Cibin Centru_d (Pim – Siemens)*

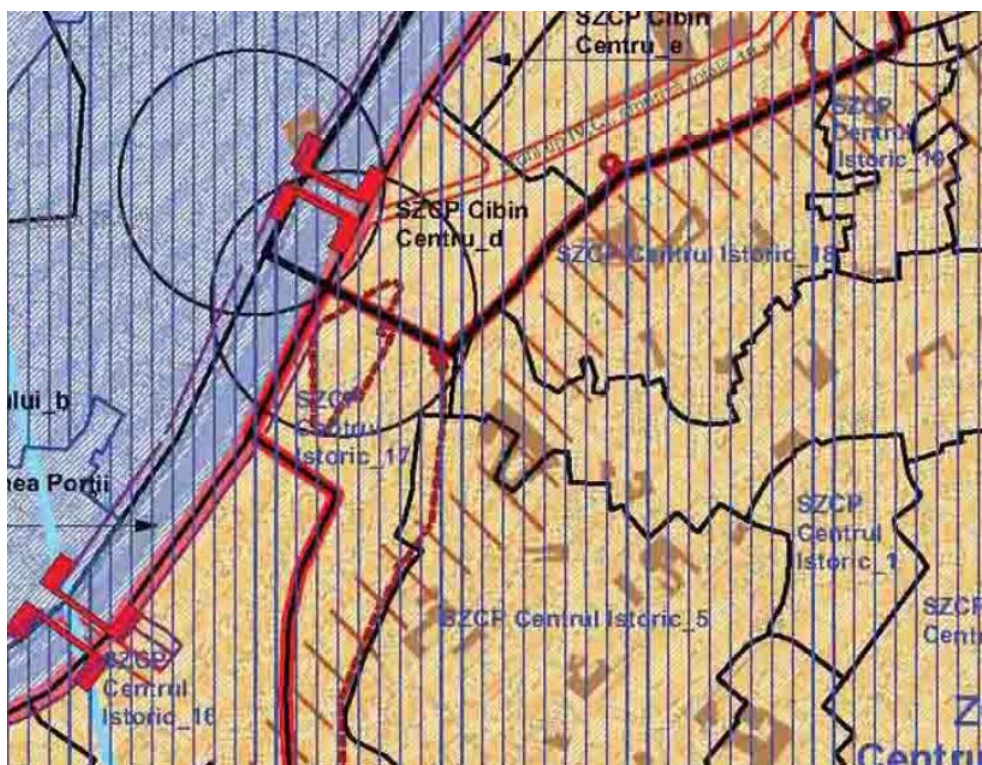


Figura 2 Planșa Unități teritoriale de referință (PUG municipiul Sibiu, 2011) – Extras cu zona de studiu

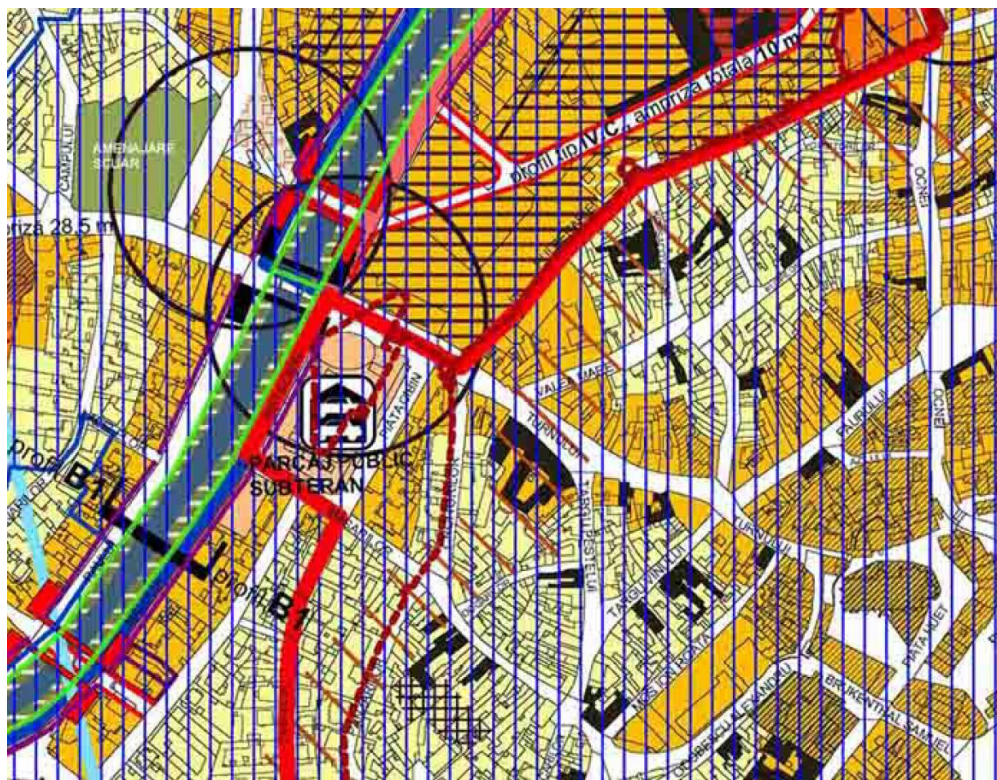


Figura 3 Planșa Reglementări urbanistice. Zonificarea teritoriilor intravilane (PUG municipiul Sibiu, 2011) – Extras cu zona de studiu

Printre obiectivele de utilitate publică stabilite de PUG pentru această parte a ZCP Centru Istoric se numără o parcare publică în Piața Cibin și redeschiderea pentru circulație publică a unui segment din str. Pulberăriei. Pentru ZCP Cibin Centru, PUG prevede în această zonă realizarea unui pod suplimentar peste râul Cibin și restructurarea tramei stradale carosabile în proximitatea acestuia, pe ambele maluri ale râului.

Detalii privitoare la condițiile de autorizare în aceste zone se regăsesc în extrasul din Regulamentul local de urbanism (anexat temei), însă se va ține cont de autorizarea pentru orice clădiri noi pe terenuri libere sau considerate „eliberabile” este condiționată de aprobarea, în prealabil, a unei documentații de urbanism de tip PUZCP (Plan urbanistic de zonă construită protejată), care va reglementa în mod detaliat construirea în zona de concurs.



3. TEMA DE PROIECTARE

Prin intermediul acestui proiect, Autoritatea Contractantă **urmărește identificarea celei mai bune soluții privind regenerarea urbană a zonei Pieței Cibin**. Zona dedicată proiectului este situată la limita nord-vestică a Centrului Istoric, pe malul râului Cibin iar procesul de regenerare urbană acționează pe trei paliere:

- urmărește reorganizarea zonei alocate în prezent pieței Cibin, completând funcțiunea principală de piață agroalimentară cu un set de funcțiuni complementare;
- aduce în discuție valoarea istorică a acestei zone și maniera în care inserțiile propuse reușesc să o pună în valoare;
- creează premisele necesare optimizării relației acestui areal cu centrul istoric și râul Cibin prin creșterea calității spațiilor publice.

Aceste premise urmăresc implementarea obiectivelor de investiție asumate de către Autoritatea Contractantă, respectiv:

- **Obiectiv de investiții 1:** Regenerarea urbană a zonei Pieței Cibin – construire clădire piață agroalimentară și parcare Piața Cibin. Amenajare urbană spații publice.
- **Obiectiv de investiții 2:** Amenajare urbană spații publice – zona de legătură a Pieței Cibin cu Centrul istoric.

Limitele de intervenție aferente celor două obiective de investiții sunt detaliate în **Figura 4** (obiectivul de investiții 1 – galben, obiectivul de investiții 2 – roșu).

3.1. PRINCIPII DE PROIECTARE

Prin amplasamentul selectat, proiectul aduce cu sine oportunitatea de a redefini maniera de utilizare și percepție a unui sit actualmente destructurat dar cu o evoluție dinamică din perspectivă istorică. În încercarea de a răspunde temei, soluția propusă va ține cont de următoarele principii de proiectare:

- va acorda o atenție specială manierei în care **clădirile și amenajările propuse integrează valoarea istorică a zonei** și intră în dialog cu țesutul istoric sau cu Râul Cibin;
- **va integra soluții tehnice contemporane**, oferind o soluție structurală flexibilă și zveltă, capabilă de a răspunde cerinței de utilizare a pieței agroalimentare în diverse configurații;

- va susține o **atitudine conștientă și sustenabilă în ceea ce privește consumul de energie**, oferind soluții viabile privind reducerea consumului de energie pe termen mediu și lung;
- va avea la bază o **strategie etapizată de sistematizare a amplasamentului dedicat concursului**, permițând funcționarea restrânsă a pieței Cibin pe durata execuției lucrărilor;
- va integra principiile unui **design participativ**, soluția finală fiind rezultatul unui proces de consultare a beneficiarilor ai proiectului (locuitori din zonă, utilizatori ai funcțiunilor propuse, etc);

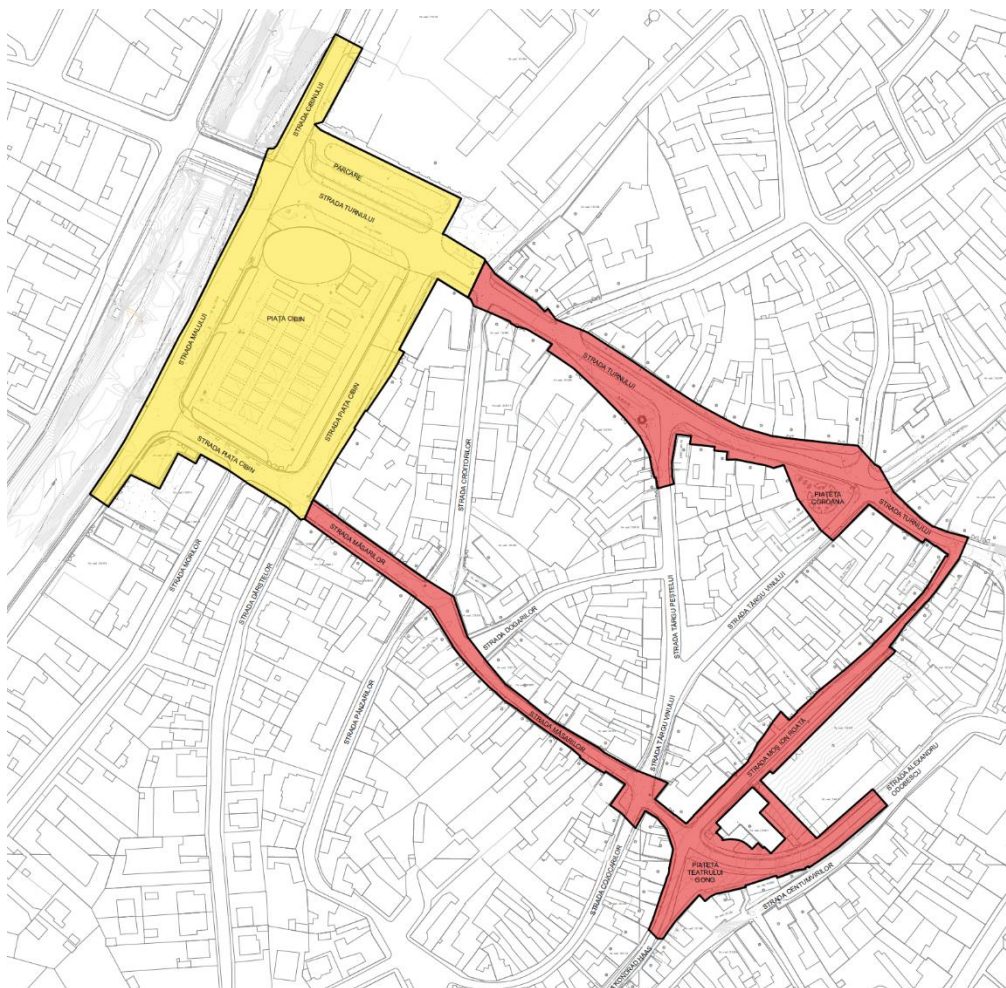


Figura 4 Obiective de investiții. Limitele zonelor de intervenție



3.2. CALITATEA SPAȚIILOR PUBLICE. CERINȚE SPECIFICE

Concurenții vor trata relația dintre inserția propusă și țesutul urban existent atingând două scări de intervenție. Prin extinderea zonei dedicate concursului dincolo de arealul Pieței Cibin, tema mediază relația dintre acest demers de regenerare urbană și centrul istoric, oferindu-le concurenților posibilitatea de a interveni pe principalele căi de legătură dintre zona centrală și piață. În ceea ce privește zona aflată în proximitatea pieței Cibin, atenția se va axa pe calitatea spațiilor publice generate și integrarea râului Cibin.

În definirea propunerilor de amenajare urbană a spațiilor publice din întreg arealul dedicat concursului, concurenții vor respecta următoarele cerințe cu caracter general:

Patrimoniu arhitectural și arheologic

- Soluțiile de amenajare a spațiilor publice vor pune în valoare patrimoniul arhitectural și arheologic identificat în urma cercetării zonei.
- Patrimoniul arheologic va fi pus în valoare fie prin expunere (acolo unde nivelul de conservare și soluția de amenajare aleasă permit acest lucru), fie prin marcarea la nivelul amenajărilor a fragmentelor care nu pot fi păstrate vizibile și vizitabile prin intermediul pavajelor, panourilor sau ecranelor informative, etc. Proiectul va rămâne deschis și adaptabil pentru eventuale descoperiri arheologice făcute în timpul execuției.
- Cu excepția parcelei identificate cu nr. top 1894/1, folosită în prezent de către piața Cibin, clădirile existente nu reprezintă obiectul intervenției acestui concurs. Cu toate acestea, se recomandă concurenții identificarea elementelor valoroase din punct de vedere arhitectural și integrarea acestora în conceptul de amenajare urbană (propuneri de iluminat public, panouri informative, etc).

Suprafețe, materiale, texturi

- La proiectarea suprafețelor concurenții vor avea în vedere **criteriul durabilității finisajelor, integrarea cromatică și de textură în ambientul general și aderența stratului de uzură**. Sunt preferabile alcătuirile cu nevoie redusă de întreținere și curățare, coordonate cu permisivitățile provenite din natura terenului. De asemenea, concurenții vor propune soluții în vederea colectării



eficiente a apelor meteorice prin rigole sau guri de scurgere, conectate la infrastructura de canalizare.

Accesibilitate

- În conformarea stratului de uzură, se va avea în vedere asigurarea circulației pietonale împotriva accidentării prin reducerea denivelărilor și alegerea unui finisaj antiderapant.
- Se va acorda o **atenție deosebită adaptării spațiilor publice la nevoile persoanelor cu diferite dizabilități**, astfel încât acestea să participe neîngrădit la activitățile ce țin de cotidianul orașului. Astfel, se va avea în vedere planeitatea traseelor și căilor de acces pietonale, rigiditatea și stabilitatea stratului de uzură, existența unor trasee continue realizate din materiale cu aceeași rezistență la alunecare și o dimensiune a rosturilor din pavaj care să nu depășească 1,5 cm. Obstacolele de pe traseele pietonale, în măsura în care există vor fi prevăzute cu marcaje vizuale contrastante.

Vegetație. Apă

- Concurenții sunt invitați să considere elementul vegetal drept parte integrantă a conceptului de amenajare urbană. Este recomandată introducerea unor noi spații plantate, inclusiv cu arbori înalți și dezvoltarea unor soluții de spații verzi care presupun efort și costuri reduse de întreținere. Totodată, acolo unde este posibil, concurenții pot folosi apa ca element coordonator în amenajarea spațiului public.

Iluminat

- Conceptul de iluminat propus în intervenție va trebui să asigure o bună percepere a spațiului și a obstacolelor pe timp de noapte, facilitând orientarea tuturor categoriilor de utilizatori.
- Se va urmări alegerea unor surse de lumină a căror temperatură să se integreze armonios în țesutul urban existent. Se poate lua în considerare inserarea de repere care să dea identitate anumitor zone, precum și o integrare a corpurilor de iluminat în ambientul general al spațiului.
- Concurenții vor opta pentru soluții cu un consum redus de energie, evitând poluarea luminoasă.



Mobilier urban

- Designul mobilierului urban va fi contemporan, iar materialele și tehnicile de confecționare vor fi rezistente la intemperii și acte de vandalism. Mobilierul urban va fi prevăzut cu caracteristici de tip *smart-city*.
- Se va defini o **soluție de amenajare a stațiilor de autobuz** din arealul proiectului, dedicate Liniei Verzi (Linia Tursib 3). Această soluție va avea caracterul unui prototip care va putea fi ulterior dezvoltat și extins de către Autoritatea Contractantă la nivelul întregii zone centrale. Stația de autobuz va include un sistem de semnalizare digital și o zonă de așteptare pentru 5-10 persoane. Nu este obligatoriu ca zona de așteptare să fie acoperită.

3.3. OBIECTIV DE INVESTIȚII 1. REGENERAREA ZONEI PIEȚEI CIBIN

Regenerarea urbană a zonei Pieței Cibin reprezintă punctul central al acestui concurs. Demersul își propune crearea unui reper de arhitectură contemporană, care pune în valoare patrimoniul istoric și cultural al zonei și creează premisele necesare optimizării relației acestui areal cu centrul istoric și râul Cibin, prin creșterea calității spațiilor publice.

3.3.1. CONSIDERENTE GENERALE

Din punct de vedere funcțional, **remodelarea spațiilor aferente pieței agroalimentare** reprezintă placa turnantă a întregului ansamblu. Această funcțiune este completată de o suită de funcțiuni complementare care includ:

- **un nod intermodal**, care va asigura toate funcțiunile necesare în vederea asigurării transferului între diverse moduri de transport (automobil, transport public, biciclete, trotinete, deplasare pietonală);
- **o parcare supraterrană** pentru cel puțin 325 de automobile și conexiunile acesteia cu restul funcțiunilor ansamblului.
- **o suită de funcțiuni complementare** care să contribuie la ameliorarea imaginii și profilului funcțional al zonei;

Concurenții vor configura ansamblul propus utilizând suprafețele de teren aferente parcelelor detaliate în **Figura 5**, având în vedere o dimensionare corectă a suprafețelor carosabile și pietonale limitrofe ansamblului construit propus. Limitele actuale ale parcelelor aferente Obiectivului de investiții 1 se vor redefini în acord cu soluția câștigătoare, la momentul elaborării PUZCP. Nu se impune păstrarea

construcțiilor existente pe amplasamentul actual al Pieței Cîbin (parcelele identificate cu nr. top 1894/1, respectiv CF 124726), acestea putînd fi propuse spre demolare.

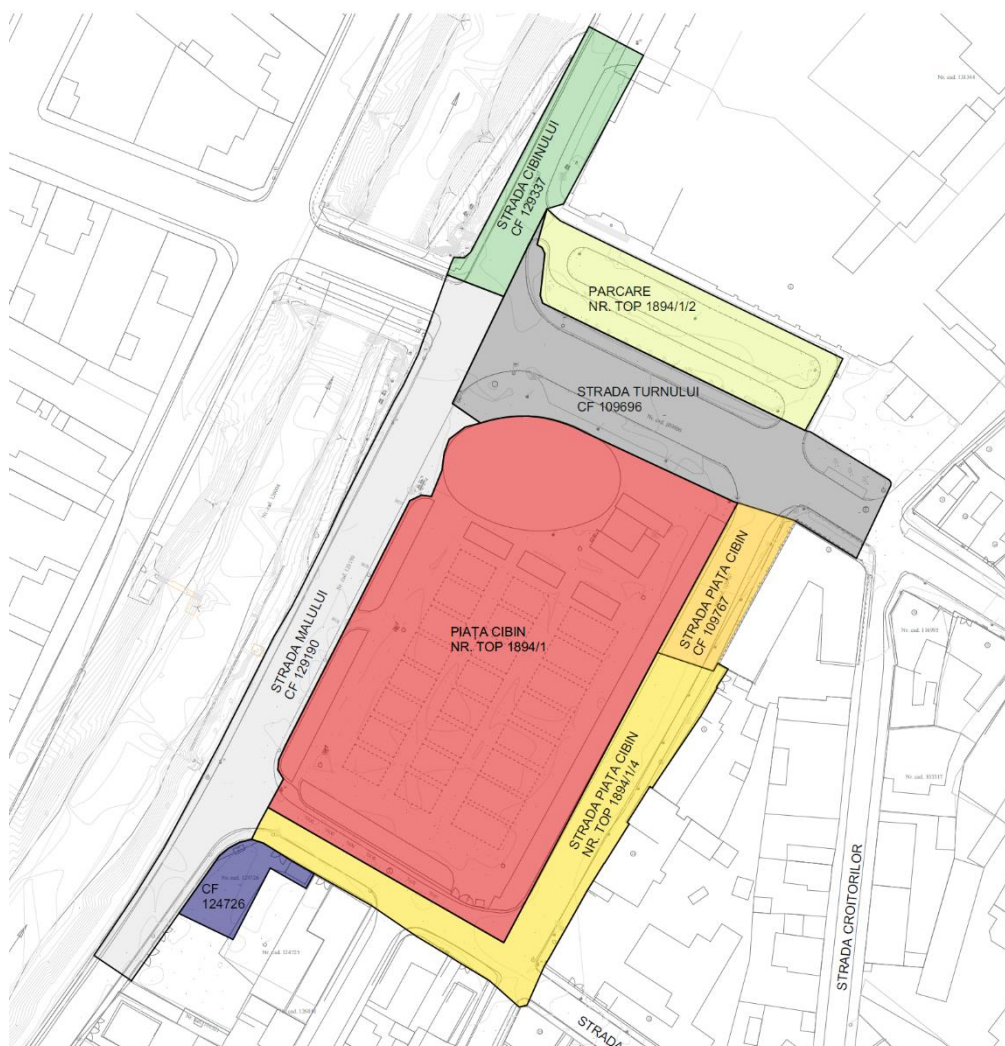


Figura 5 Obiectivul de investiții 1 - Limite parcele conform CF

Ansamblul propus va respecta cerințele detaliate în secțiunile subsecvente.

Suprafețele utile propuse au un caracter indicativ, concurenții avînd libertatea de a modifica aceste suprafețe, în funcție de soluția arhitecturală propusă. În afara spațiilor detaliate în tema, concurenții au libertatea de a completa lista de funcțiuni definite prin tema de proiectare cu alte spații care aduc o valoare adăugată soluției propuse sau susțin conformarea soluției propuse cerințelor normativelor de proiectare aferente fiecărei funcțiuni.



Concurenții vor avea în vedere o **strategie etapizată de sistematizare a amplasamentului dedicat concursului**. Ansamblul construit va fi gândit astfel încât, printr-o dezvoltare etapizată, să permită funcționarea mai restrânsă a pieței Cibin pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor,

3.3.2. RELAȚIONAREA ANSAMBLULUI CONSTRUIT PROPUȘ CU CENTRUL ISTORIC ȘI RÂUL CIBIN

Conceptul și volumetria ansamblului propus vor conserva vederea elementelor reprezentative ale siluetei centrului istoric și le vor pune în valoare, respectând prevederile studiului istoric care fundamentează tema de proiectare. **Sunt interzise panourile publicitare care obturează vederile panoramice și perspectivele directe evidențiate.**

Conform studiului istoric, principalele zone de interes din punctul de vedere al relației de vizibilitate cu centrul istoric sunt:

- vedere panoramică din strada Râului, a siluetei centrului istoric, marcată de: turnul bisericii evanghelice, turnul bisericii catolice, turnul primăriei vechi, turnul bisericii reformate.
- perspectivă din strada Reconstrucției și strada Turnului cuprinzând: turnul sfatului, turnul bisericii evanghelice și turnul bisericii catolice.
- perspectivă din strada Malului și strada Piața Cibin cuprinzând: turnul bisericii evanghelice, turnul bisericii catolice, primăria veche, turnul bisericii reformate.
- perspectivă din strada Malului și din Piața Cibin asupra turnului bisericii evanghelice, element vizibil și din spațiul pieței pe această direcție.
- perspectivă din strada Turnului, pe direcția străzii Târgu Peștelui către catedrala ortodoxă.

Înălțimea clădirilor propuse, modul și gradul de ocupare al terenului pieței se vor subordona imperativului/dorinței de evidențiere și punere în valoare atât a elementelor arheologice și de patrimoniu, cât și a panoramelor și perspectivelor directe către centrul istoric. În definirea soluțiilor propuse, concurenții vor avea în vedere concluziile studiului istoric prezentate în planșa **II.9.2 – Analiza vizibilității în raport cu centrul istoric**. Accentele verticale, în cazul în care vor exista, se vom amplasa în acele zone în care nu obturează percepția siluetei urbane a centrului istoric, respectiv a reperelor istorice ce o definesc.



Planul Urbanistic General al municipiului Sibiu propune restructurarea malurilor râului Cibin, prin demersuri de regenerare urbană a siturilor industriale limitrofe acestuia. Concurenții vor urmări crearea unui front stradal dinamic, cu un regim de înălțime adecvat, care poate deveni un punct de reper pentru dezvoltări ulterioare (de exemplu în zona Independența). Fațadele se vor trata în manieră contemporană, folosindu-se materiale de calitate, mai puțin sensibile la intemperii, vandalizare sau trecerea timpului. Prin detaliile propuse, fațadele se vor integra în țesutul construit existent, evitându-se imaginea standard a unei parări supratere.

RELAȚIONAREA CU RÂUL CIBIN

Concurenții vor face toate demersurile necesare pentru a integra prezența râului Cibin în conceptul general de amenajare a spațiilor publice din zona pieței Cibin. Propunerile **nu pot aduce modificări traseului pistei de biciclete** deja proiectat de-a lungul străzii Malului. Traseul propus pentru pista de biciclete este prezentat în Anexa 8 – Documentație suplimentară. Acest proiect poate fi însă completat cu spații de promenadă sau puncte de belvedere, în acord cu volumetria și soluțiile de amenajare a spațiilor publice propuse.

Spațiile destinate promenadei și punctele de belvedere și relaxare vor avea în vedere perspectivele către centrul istoric și vederea către turnul bisericii evanghelice. Vegetația va fi astfel dispusă încât să amplifice perspectivele către centrul istoric. Totodată, concurenții pot propune crearea unor noi legături cu malul opus al râului Cibin prin intermediul unor pasarele pietonale, integrând astfel și prevederile Planului Urbanistic General al municipiului Sibiu.

3.3.3. SPAȚII PUBLICE. ORGANIZAREA TRAFICULUI ÎN ZONA PIEȚEI CIBIN.

Ansamblul construit va fi însoțit de **un concept de amenajare urbană a străzilor limitrofe pieței**: strada Turnului (tronsonul dintre strada Malului și strada Croitorilor), strada Malului și strada Piața Cibin, precum și a spațiilor publice aferente acestora, inclusiv parcare limitrofă străzilor Turnului și Malului. În definirea soluției lor, concurenții **vor acorda prioritate spațiilor dedicate pietonilor și bicicliștilor**, fără a propune transformarea străzilor menționate anterior în spații strict pietonale.

Concurenții vor optimiza modul de organizare a circulației în zonă pentru a răspunde cerințelor impuse de rezolvarea punctelor de acces în parcare supratere sau a fluxurilor de aprovizionare a pieței. **Nu se acceptă modificarea sensului de**



circulație de circulație pe străzile Malului sau Turnului. Se pot propune însă benzi suplimentare pentru a facilita rezolvarea cerințelor funcționale aferente temei de proiectare.

În ceea ce privește **distribuția locurilor de parcare la sol** din acest areal, concurenții **au obligația de a păstra 50 de locuri de parcare din numărul total de locuri de parcare** existente în zona limitrofa pieței, respectiv 142 locuri. Amplasarea și modul de grupare a celor **50 de locuri de parcare la sol** ce se impun a fi păstrate rămân la alegerea concurenților, urmând a se corela cu conceptul de amenajare urbană propus.

Spațiul public rezultat în urma eliminării parțiale a locurilor de parcare la sol va fi redistribuit în acord cu conceptul de amenajare urbană propus. Modul de amenajare a spațiilor, calitatea mobilierului urban propus sau maniera de iluminat public folosită se vor înscrie în cerințele detaliate în capitolul **3.2 Calitatea spațiilor publice.**

Cerințe specifice.

Se va acorda o atenție sporită relației create între spațiile publice rezultate atât în interiorul, cât și în exteriorul ansamblului construit propus, urmărind traversarea facilă a sitului de către utilizatori, fie ei cumpărători sau simpli pietoni. Totodată, se recomandă concurenților integrarea apei în conceptul de amenajare a spațiilor publice, integrând referințele regăsite în studiul istoric privind Canalul Morilor / Mühlkanal care a existat de-a lungul străzii Piața Cibin, actualmente acoperit.

3.3.4. PIAȚA AGROALIMENTARĂ. CERINȚE SPECIFICE

Dorința de remodelare a pieței agroalimentare are la bază necesitatea funcționării pieței pe întreg parcursul anului, într-un spațiu adecvat cerințelor contemporane. Din punct de vedere funcțional, piața agroalimentară va include următoarele categorii de spații: spații comerciale, spații anexă, spații administrative, spații tehnice, parcuri de aprovizionare și circulații. Spațiile comerciale aferente pieței agroalimentare se vor poziționa la nivelul parterului, asigurând accesul direct al publicului în zona pieței. Dispunerea celorlalte categorii de spații necesare funcționării pieței în interiorul ansamblului propus rămâne la alegerea concurenților. Soluțiile propuse se vor dezvolta pornind de la necesarul de funcțiuni detaliat în **Tabel 4** Piața agroalimentară - necesar spații comerciale închise, în perioada anotimpului rece , respectând cerințele din paragrafele subsecvente.



Disponerea spațiilor comerciale se va face atât în aer liber, cât și în zone care pot fi închise în timpul lunilor reci (perioada noiembrie – martie). **Astfel, soluția structurală aleasă va permite funcționarea parțială a pieței într-un spațiu închis în timpul lunilor reci**, oferind un mediu ambiant adecvat desfășurării activităților comerciale. Necesarul de spații comerciale pentru funcționarea pieței în timpul lunilor reci este detaliat în **Tabel 4**. Propunerile vor avea un grad ridicat de flexibilitate, suprafețele respective putând fi deschise pe timpul verii, evitând dezavantajarea comercianților / producătorilor prezenți în acele spații în timpul sezonului cald. Totodată, soluția structurală aleasă va avea în vedere asigurarea unei înălțimi libere adecvate funcțiunii, dublată de o iluminare naturală a spațiului.

Dincolo de acest aspect, la nivelul întregii piețe, soluțiile propuse vor susține dezvoltarea unor spații comerciale modulare, care răspund nevoilor aferente fiecărui tip de comerț:

- Spațiile dedicate sectorului de legume-fructe sau comercializării florilor vor avea o suprafață minimă de 5mp / vânzător. Ele vor fi prevăzute cu spații de depozitare pe termen scurt a produselor și un sistem de alimentare cu energie electrică, necesar funcționării cântarelor electrice sau a dispozitivelor de plată cu cardul. Spațiile dispuse în aer liber vor fi grupate astfel încât să poată fi acoperite / umbrite pe timpul verii.
- spațiile comerciale dedicate produselor de uz gospodăresc sau produselor *gourmet* vor fi compartimentate cu pereți ușori, care să permită reorganizarea facilă a suprafețelor aferente fiecărui comerciant. Modulul de bază va avea o suprafață minimă de 15mp.

Proiectul va dezvolta un **set de propuneri privind identitatea grafică a pieței**, care poate fi ulterior transpusă și într-un mediu online. Astfel, corelând acest aspect cu disponerea planimetrică a spațiilor comerciale, **utilizatorii vor putea identifica zonele pe care le caută**. Totodată, concurenții vor ține cont și de următorul aspect: majoritatea producătorilor cu o prezență constantă în Piața Cibin provin din zona Olteniei sau din zonele limitrofe județului Sibiu. Pentru anumite perioade ale anului (primăvară – toamnă) se vor prevedea zone în care pot fi amplasate spații pentru **comerțul temporar / de tip pop-up, dedicate producătorilor din județului Sibiu, prezenți în piață cu produse sezoniere**.



În dispunerea spațiilor, concurenții urmări **rezolvarea corectă a tuturor circuitelor funcționale și asigurarea condițiilor tehnice** necesare pentru buna funcționare a pieței. Astfel:

- Zonele dedicate comerțului de carne, pește sau brânzeturi se vor poziționa astfel încât circuitele aferente aprovizionării să nu interfereze cu circuitul dedicat cumpărătorilor. Camere frigorifice necesare păstrării produselor pot fi grupate astfel încât să deservească mai multe spații de comercializare.
- Piața va avea și o **platformă dedicată comercializării produselor de tip vrac**, de aproximativ 400 mp. În funcție de anotimp, în această zonă de vor comercializa produsele voluminoase precum: răsaduri și pomi fructiferi (primăvara), pepeni sau varza (vara / toamna), brazi (iarna). Este necesar ca platforma dedicată produselor vrac să poată fi aprovizionată direct cu camionul.
- Piața va fi dotată cu cărucioare pentru clienți în vederea transportului cumpărăturilor la locul de parcare. De asemenea, piața va fi dotată cu cărucioare lise pentru manevrarea mărfurilor. Se vor prevedea spații de depozitare pentru acestea.
- Aprovizionarea generală a pieței se va face în două intervale orare, între orele 05:00 – 07:00 și 21:00 – 23:00. Comercianții și producătorii vor utiliza parcurile de aprovizionare aferente pieței.
- Spațiile de depozitare mărfuri vor oferi condițiile optime de umiditate și temperatură necesare păstrării legumelor și fructelor pe timpul verii.
- Spațiile comerciale vor fi prevăzute cu sisteme de colectare selectivă a deșeurilor. Totodată, în zona dedicată spațiilor anexă, se va propune o stație de compostare.

Dincolo de aspectele tehnice amintite în paragrafele anterioare, concurenții vor acorda o atenție specială parcursului cumpărătorilor în interiorul pieței și, implicit, calității spațiilor generate. Astfel, se vor prevedea zone de odihnă sau discuții, umbrite și dotate cu un mobilier urban adecvat. Pe cât posibil, dispunerea acestor micro-spații publice va profita de patrimoniul arheologic existent pe sit, cătând să îl pună în valoare.

Ansamblul construit rezultat va fi ușor de tranzitat și de către alte către persoanele care nu sunt prezente în zonă în calitate de clienți ai pieței. Se vor crea legături pietonale facile atât pe direcția longitudinală, cât și pe direcția transversală a sitului,



evitând situațiile în care ansamblul construit e perceput ca o barieră în calea deplasării pietonale.

Tip de spațiu funcțional		Necesar (nr spații)	Suprafață utilă (mp)
PIAȚĂ AGROALIMENTARĂ			5.250
1	Spații comerciale		3.400
	zonă comercializare legume - fructe	250	
	producători de tip pop-up / comerț temporar	20	
	zonă comercializare carne & produse din carne (tip vitrina frigorifică)	5	
	zonă comercializare ouă / lactate – brânzeturi (tip vitrina frigorifica)	15	
	zonă comercializare pește	3	
	zonă comercializare flori	10	
	zonă produse vrac (răsaduri și pomi fructiferi / pepeni / varza / brazi)	1	400
	spații comerciale - articole de uz gospodăresc	20	
	spații comerciale - produse specifice (pâine & patiserie / produse <i>gourmet</i>)	20	
2	Spații administrative		200
	birou administrator piață (1 persoană)	1	
	sală discuții - relații cu producătorii & comercianții (5 persoane)	1	
	oficiu închiriat cantare pentru producători	1	
	control intern (3 persoane)	1	
	birou Direcția Sanitar – Veterinară (1 persoană)	1	
	arhivă	1	
	zonă casierie (2 persoane)	1	
	grupuri sanitare	3	
	boxă curățenie	1	
3	Spații anexă		1.200
	zonă depozitare cărucioare pentru clienți (vor acomoda cel puțin 25 de cărucioare în fiecare zonă)	2	



Tip de spațiu funcțional	Necesar (nr spații)	Suprafață utilă (mp)
zonă de depozitare mărfuri și ambalaje <i>(va acomoda necesarul de depozitare pentru cel puțin 100 de comercianți)</i>	1	
zonă de depozitare dedicată spațiilor comerciale <i>(va acomoda necesarul de depozitare pentru cel puțin 40 de spații comerciale)</i>	1	
zona - amplasare cântare de control	1	
spații pentru păstrarea și închirierea cântarelor și a echipamentelor de protecție	1	
bazine compartimentate pentru spălarea legumelor și fructelor	3	
fântâni cu jeturi de apă potabilă, amplasate pe platou, sau alte surse de apă potabilă	2	
spații pentru păstrarea materialelor de întreținere și de curățenie	2	
zonă de colectare a deșeurilor	2	
stație de compostare	1	
grupuri sanitare <i>(vor deservi atât comercianții, cât și utilizatorii pieței / se vor dimensiona în raport cu numărul maxim de utilizatori estimat)</i>		
4 Spații tehnice		200
cameră pompe incendiu		
cameră centrală de incendiu (IDSAI)		
tablou electric general (TEG)		
grup electrogen		
spațiu tehnic / instalații		
CTA / chillere		
cameră pompe incendiu		
5 Parcare de aprovizionare		250
parcare de aprovizionare <i>(utilizată ca parcare pentru vizitatori pe parcursul zilei)</i>	10	

Tabel 3 Piața agroalimentară – structură funcțională



Tip de spațiu funcțional	Necesar (nr spații)	Suprafață utilă (mp)
1 Spații comerciale închise		2.100
zonă comercializare legume - fructe	90	
producători de tip pop-up / comerț temporar	10	
zonă comercializare carne & produse din carne (tip vitrina frigorifică)	5	
zonă comercializare ouă / lactate – brânzeturi (tip vitrina frigorifica)	15	
zonă comercializare pește	3	
zonă comercializare flori	4	
spații comerciale - articole de uz gospodăresc	20	
spații comerciale - produse specifice (pâine & patiserie / produse <i>gourmet</i>)	20	

Tabel 4 Piața agroalimentară - necesar spații comerciale închise, în perioada anotimpului rece

3.3.5. NOD INTERMODAL. CERINȚE SPECIFICE

Nodul intermodal de călători propus în zona pieței Cibin aduce în discuție temele privind mobilitatea urbană și accesibilitatea sitului. Se vor asigura toate funcțiunile necesare în vederea asigurării transferului între diverse moduri de transport (automobil, transport public, biciclete, trotinete, deplasare pietonală). Pentru dezvoltarea acestei funcțiuni se va alocă o suprafață utilă de cel puțin 700mp, care va include următoarele spații:

- Cel puțin o **stație pentru transportul public în comun**, cu o zonă de așteptare pentru cel puțin 20 persoane. Stația de autobuz va avea o zonă acoperită și va fi prevăzută cu un sistem de afișaj electronic și o secțiune dedicată publicității / informării publicului.
- O zonă dotată cu sisteme electronice care permit achiziționarea individuală a biletelor / abonamentelor de transport public și informarea călătorilor.
- Un punct pentru închirierea bicicletelor, în sistemul Sibiu Bike City și a trotinetelor electrice.
- O zonă de oprire temporară (*drop-off / pick-up*) care poate deservei autocare ce transportă turiști în zona centrului istoric. Adiacent acestei zone se va prevedea o zonă de parcare pentru autocare, cu o capacitate de maximum 5 locuri.
- O stație de taxi pentru cel puțin 10 automobile.



Disponerea spațiilor mai sus-menționate se va face în acord cu soluția generală propusă privind organizarea circulației în zona pieței, respectiv a punctelor de acces în parcare sau în piață. Modul de amenajare a spațiilor, calitatea mobilierului urban propus sau maniera de iluminat public folosită se vor înscrie în cerințele detaliate în capitolul **3.2 Calitatea spațiilor publice. Cerințe specifice.**

3.3.6. PARCARE SUPRATERANĂ. CERINȚE SPECIFICE

Rolul principal al parcării supratereane este de a degreva zona Orașului de Jos de parte din locurile de parcare disponibile la sol, facilitând astfel deplasarea pietonală înspre zona centrală și contribuind la creșterea calității spațiilor publice. În subsidiar, parcare supratereană va deservi cumpărătorii prezenți în Piața Cibin și în spațiile comerciale adiacente acestora. Nu se vor prevedea în mod explicit locuri de parcare dedicate comercianților sau producătorilor prezenți în Piața Cibin. Aceștia dispun de locuri de parcare amenajate, la o distanță de aproximativ 500m, în zona străzilor Malului și Morilor.

Din punct de vedere funcțional, parcare supratereană va include următoarele categorii de spații: spații dedicate parcării automobilelor, bicicletelor și motocicletelor, spații anexă, spații tehnice, circulații pietonale sau auto. Soluțiile propuse se vor dezvolta pornind de la necesarul de funcțiuni detaliat în **Tabel 5**, respectând cerințele din paragrafele subsecvente.

Parcare supratereană va avea **un număr minim de 325 locuri de parcare pentru automobile, 25 de locuri de parcare pentru motociclete și 50 de locuri de parcare pentru biciclete**. Numărul de niveluri alocate parcării și modul în care locurile de parcare sunt dispuse în interiorul ansamblului construit rămâne la alegerea concurenților.

Din perspectivă planimetrică și tehnică, se va urmări **optimizarea soluției propuse** astfel încât să permită creșterea numărului de locuri de parcare în raport cu numărul minim solicitat prin tema de proiectare. Numărul de locuri de parcare destinate persoanelor cu dizabilități se va dimensiona în raport cu numărul total de locuri de parcare rezultat. În măsura în care consideră necesar, concurenții se pot folosi și de eventualele terase circulabile rezultate din alcătuirea volumetrică a ansamblului propus pentru a acomoda parte din locurile de parcare. Nu este obligatoriu ca toate locurile de parcare propuse să fie plasate în spații acoperite și închise.



Disponerea punctelor de acces în parcare rămâne la alegerea concurenților, fiind rezultatul direct al propunerilor privind modul de organizare a circulației pe străzile Malului, Turnului și Piața Cibin. Conform prevederilor NP24 / 1997, acest tip de parcare supratereană se încadrează în categoria P2 – parcaje cu o capacitate situată între 100 și 500 de autoturisme. Numărul punctelor de acces în parcaj pentru autoturisme se stabilește în funcție de tipul, categoria și mărimea parcajului, având în vedere frecvența de rulaj pe locul de parcare în orele de vârf sau sistemul de plată a staționării adoptat. **Nu se admit mai puțin de două puncte de acces cu un fir de circulație pe sens sau un punct de acces cu două fire de circulație pe sens.** Accesul în parcare va fi controlat printr-un sistem automatizat. Sistemul de taxare va permite o taxare flexibilă, pe bază de tarif orar sau pe bază de abonament.

Tip de spațiu funcțional	Necesar (nr spații)	Suprafață utilă (mp)
PARCARE SUPRATERANĂ		8.000
1 Spații de parcare		7.750
spații de parcare automobile (acoperite și neacoperite)	325	
spații de parcare motociclete	25	
spații de parcare biciclete	50	
2 Spații anexă		150
zonă supraveghere parcare portar + camere de supraveghere	1	
zonă taxare	2	
birouri personal	1	
nucleu grupuri sanitare	2	
zonă de întreținere / curățenie	1	
3 Spații tehnice		100
post de transformare		
cameră pompe incendiu		
cameră centrală de incendiu (IDSAI)		
tablou electric general (TEG)		
grup electrogen		



Tip de spațiu funcțional	Necesar (nr spații)	Suprafață utilă (mp)
spațiu tehnic / instalații		

Tabel 5 Parcare supratcrană – structură funcțională

3.3.7. FUNCȚIUNI CONEXE. CERINȚE SPECIFICE

Completarea funcțiunilor menționate anterior, la punctele 3.3.4 - 3.3.6, își propune **îmbogățirea ansamblului Pieței Cibin cu o suită de funcțiuni publice**: alimentație publică, administrație / servicii, spații deschise sau închise cu folosință temporară flexibilă pentru cultură și evenimente, care să contribuie la ameliorarea imaginii și profilului funcțional al zonei. Fără a se limita strict la aceste categorii de spații, zonele dedicate funcțiunilor conexe vor include:

- **O terasă în aer liber**, situată la ultimul nivel al ansamblului construit (*tip roof-top terrace*) care poate deservi aproximativ 200 persoane. Aceasta va beneficia de cel puțin o zonă de servire a clienților și de toate spațiile anexe necesare unei bune funcționări (spații de depozitare, grupuri sanitare, spații tehnice);
- **O zonă de restaurante** pentru maximum 200 de persoane. Zona va avea un caracter modular, putând fi ușor reconfigurată în funcție de necesitățile de spațiu aferente operatorilor economice. Zona va beneficia de toate spațiile anexe necesare unei bune funcționări (bucătării, circuite de aprovizionare, spații de depozitare, grupuri sanitare, spații tehnice);
- **O zonă flexibilă** care poate acomoda spații comerciale, spații expoziționale sau spații dedicate unor evenimente culturale. Acest nucleu va include un foaier / spațiu de așteptare și va beneficia de toate spațiile anexe necesare unei bune funcționări (spații de depozitare, grupuri sanitare, etc.).

Concurenții au libertatea de a completa această ofertă cu propuneri individuale, adaptate fiecărei soluții. Suprafața utilă alocată funcțiunilor conexe va fi de minimum 2.000 mp iar dispunerea lor în interiorul ansamblului construit rămâne la alegerea concurenților. Nodurile de circulație vor fi astfel amplasate încât să permită atât funcționarea individuală a acestor spații, cât și conectarea lor facilă cu zona pieței agroalimentare sau cu parcare supratcrană.



3.3.8. SUPRAFAȚĂ CONSTRUITĂ DESFĂȘURATĂ ESTIMATĂ

Suprafața construită desfășurată estimată a întregului ansamblu construit este de 20.000 mp, distribuiți conform **Tabel 6**.

Suprafața construită desfășurată estimată are un caracter indicativ, concurenții putând depăși această suprafață cu maximum 15%.

	SCD estimată (mp)
Piață agroalimentară	7.000 mp
Parcare suprateană & nod intermodal (spații construite)	10.000 mp
Funcțiuni conexe	3.000 mp
Total	20.000 mp

Tabel 6 Suprafață construită desfășurată estimată

3.4. CERINȚE TEHNICE PRIVIND ANSAMBLUL CONSTRUIT PROPUȘ

3.4.1. CARACTERISTICILE CLĂDIRII PROPUSE

Conform, Conform H.G. nr. 733 / 1997 clădirea propusă se încadrează în **categoria de importanță C - normală**. Clasa de importanță se va stabili ulterior, în urma aplicării prevederilor normativului de proiectare antiseismică - Partea I – „Prevederi de proiectare pentru clădiri”, indicativ P 100-1/2013.

Gradul de rezistență la foc și riscul de incendiu ale clădirii vor fi stabilite în etapele ulterioare concursului de soluții, conform normativelor în vigoare. Se atrage atenția asupra necesității corelării acestor încadrări cu ceilalți parametri specifici ai clădirii (suprafețe puz / desfășurate, distanțe față de construcțiile învecinate, separarea în compartimente de incendiu, număr maxim de utilizatori, numărul, lungimea și amplasarea căilor de evacuare, necesitatea dotării cu instalații de defumare și/sau de stingere a incendiilor etc.) conform prevederilor normativelor de proiectare specifice din domeniu (în special a normativului P 118-99 privind siguranța la foc a construcțiilor și a normativului NP 24-97 pentru proiectarea și execuția parcajelor pentru autoturisme).



3.4.2. ECHIPAREA EDILITARĂ A CLĂDIRII

Clădirea va fi echipată cu următoarele categorii de instalații:

- Instalații electrice de iluminat (inclusiv iluminat de siguranță și iluminat arhitectural), prize (inclusiv minimum 6 stații de încărcare rapidă pentru mașini electrice) și alimentare a utilajelor și echipamentelor necesare bunei funcționări a clădirii;
- Instalații sanitare (canalizare menajeră și pluvială, alimentare cu apă) și de stingere incendiu, conform normativelor în vigoare (hidranți interiori, hidranți exteriori, sprinklere, coloane uscate etc., după caz);
- Instalații de încălzire, ventilare și climatizare, în condiții de eficiență energetică (v. mai jos), instalații de desfumare (după caz);
- Instalații detecție, semnalizare și alarmare incendiu, instalații de curenți slabi (supraveghere, control acces, management parcare etc.)

3.4.3. EFICIENȚA ENERGETICĂ

Participanții vor trebui să propună soluții de proiectare cât mai sustenabile și orientate către viitor, care să asigure eficacitatea costurilor și calitate arhitecturală maximă, cu un consum redus de energie și de resurse. Conform legislației europene și naționale, toate clădirile noi trebuie să fie clădiri cu performanță energetică foarte ridicată, deci cu un consum de energie primară aproape de zero (NZEB). Din acest necesar de energie, o cantitate semnificativă (min. 30%) ar trebui să fie asigurată din surse regenerabile de energie de la fața locului sau de la o distanță de nu mai mult de 30 km de la amplasamentul clădirii.

Performanța energetică a clădirilor va fi calculată conform metodologiei de calcul al performanței energetice a clădirilor elaborate la nivel național, care adaptează cadrul metodologic comparativ elaborat de către Comisia Europeană și stabilește condițiile generale exprimate în parametri naționali. Se vor avea în vedere, în principal, următoarele:

- caracteristicile termotehnice ale elementelor ce alcătuiesc anvelopa clădirii, respectiv capacitatea termică, izolația termică, încălzirea pasivă, elemente de răcire și punți termice, compartimentarea interioară și etanșeitatea la aer;
- instalațiile de încălzire a spațiului și de alimentare cu apă caldă menajeră, inclusiv caracteristicile în ceea ce privește izolarea termică a acestora;
- instalația de climatizare/condiționare a aerului;
- instalația de ventilare mecanică și/sau ventilare naturală, după caz;



- instalația de iluminat integrată clădirii;
- amplasarea clădirii, inclusiv orientarea, parametrii climatici exteriori și influența contextului peisagistic;
- sistemele solare pasive și de protecție solară;
- condițiile de climat interior, inclusiv cele prevăzute prin proiect;
- aporturile interne de căldură.

De asemenea, pot fi considerate alte elemente a căror influență asupra performanței energetice a clădirilor este relevantă, precum:

- sisteme solare active și alte sisteme de încălzire și/sau răcire, inclusiv electrice, bazate pe surse de energie regenerabilă;
- energie electrică produsă prin cogenerare sau trigenerare;
- utilizarea luminii naturale;
- condițiile locale de expunere la radiația solară.

3.4.4. CIRCULAȚII

Suprafețele utile propuse prin tema de proiectare **NU includ** și suprafețele alocate circulațiilor verticale și orizontale. Acestea vor fi dimensionate judicios și grupate, reducând pe cât posibil ponderea lor în raport cu suprafața totală a clădirii.

Circulațiile verticale se vor grupa în noduri de circulație, dimensionate conform normativelor și legislației în vigoare (inclusiv cea de evacuare în caz de incendiu).

3.4.5. ACCESIBILITATE

Dispozițiile adoptate pentru asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități privesc întreaga zonă de intervenție din cadrul concursului, adresându-se în egală măsură spațiilor exterioare și interioare. Măsurile destinate să asigure accesibilitatea fizică a sistemului de funcțiuni al ansamblului construit și al spațiilor publice nu trebuie să se refere doar la persoanele cu mobilitate redusă. Aceste măsuri trebuie să includă și sisteme de comunicare tactilă și sonoră necesare pentru a permite orientarea persoanelor cu limitări de vedere și auz. O persoană cu limitări motorii sau senzoriale trebuie să poată parcurge același traseu public ca și ceilalți utilizatori.



3.5. OBIECTIV DE INVESTIȚII 2. RELAȚIONAREA ZONEI PIEȚEI CIBIN CU CENTRUL ISTORIC

Pentru a ameliora funcționarea și imaginea traseelor de legătură dintre Piața Cibin și zona centrală, concurenții vor dezvolta **un concept de amenajare urbană**, care va include piațeta din fața Teatrului Gong și străzile Turnului (porțiunea dintre strada Croitorilor și strada Moș Ion Roată), Măsarilor și Moș Ion Roată. Spațiile publice care fac obiectul acestui concept de amenajare urbană sunt detaliate în **Figura 6**.

Soluțiile propuse vor urmări îmbunătățirea calității spațiului public. Propunerile de organizare/reorganizare a modului de utilizare a spațiului public, trebuie susținute de modul de dispunere a finisajelor, de mobilierul urban și sistemul de iluminat public. Totodată, se recomandă creșterea suprafețelor plantate și a suprafețelor umbrite, folosindu-se arbori și arbuști cu grad ridicat de retenție a dioxidului de carbon. Cu excepția situațiilor unde este absolut necesar, **soluțiile propuse nu vor viza intervenții de reabilitate a infrastructurii tehnico-edilitare aferente spațiilor mai sus-menționate**, acestea fiind deja reabilitate de către municipalitate între anii 2010-2015.

În definirea soluției lor, concurenții **vor acorda prioritate spațiilor dedicate pietonilor și bicicliștilor**, fără a propune transformarea străzilor menționate anterior în spații strict pietonale. Totodată, **concurenții vor păstra modul de organizare a circulației** pe străzile respective, integrând în soluțiile propuse prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru strada Turnului (vezi Anexa 8.2 Extras PMUD).

În ceea ce privește **distribuția locurilor de parcare la sol** din acest areal, concurenții **au obligația de a păstra 60 de locuri de parcare din numărul total de locuri de parcare** existente în acest moment pe străzile Turnului (porțiunea dintre strada Piața Cibin și strada Târgu Vinului), Măsarilor, Moș Ion Roată și în Piațeta Teatrului Gong, respectiv 144 locuri. Amplasarea și modul de grupare a celor **60 de locuri de parcare la sol** rămân la alegerea concurenților, urmând a se corela cu soluția de amenajare urbană propusă.

Piațeta Teatrului Gong

- Spațiul public dedicat amenajării include zona adiacentă Teatrului Gong, strada Alexandru Odobescu (de la intersecția cu strada Centumvirilor până la intersecția cu strada Târgu Peștelui), actuala parcare și tronsonul străzii Konrad Hass limitrof parcii. Acesta este marcat cu roșu în **Figura 7**.
- Conceptul de amenajare va avea o valență dublă. Pe de o parte, va profita de prezența Teatrului de Copii și Tineret Gong, creând o platformă care să permită extinderea activităților teatrului în spațiul public. Spațiu public rezultat va avea un caracter ludic, adaptat topografiei terenului. Pe de altă parte, va fluidiza tranziția dintre Orașul de Sus și Orașul de Jos și se va pune în valoare legătura cu strada Centumvirilor, prin intermediul pasajului scărilor. Se va acorda o atenție specială

- modului în care piațeta poate fi utilizată pe timp de vară, asigurându-se suficiente zone umbrite.
- Amenajarea propusă va integra o soluție de amplasare a stației de autobuz pentru Linia 3.
 - Se vor păstra sensurile de circulație aferente străzilor Alexandru Odobescu și Konrad Haas. Concurenții vor oferi soluții privind gestionarea relației dintre toți participanții la trafic (pietoni, conducători auto sau bicicliști). Totodată, se va avea în vedere asigurarea accesului auto în zona din spatele Teatrului Gong, pentru buna funcționare a teatrului.
 - **Nu se acceptă soluțiile care propun eliminarea traficului auto din acest areal.**
 - Concurenții pot renunța parțial sau total la locurile de parcare disponibile momentan în Piațeta Teatrului Gong și de-a lungul străzii Alexandru Odobescu, cu respectarea condițiilor menționate mai sus privind asigurarea unui număr minim de locuri de parcare disponibile la sol.

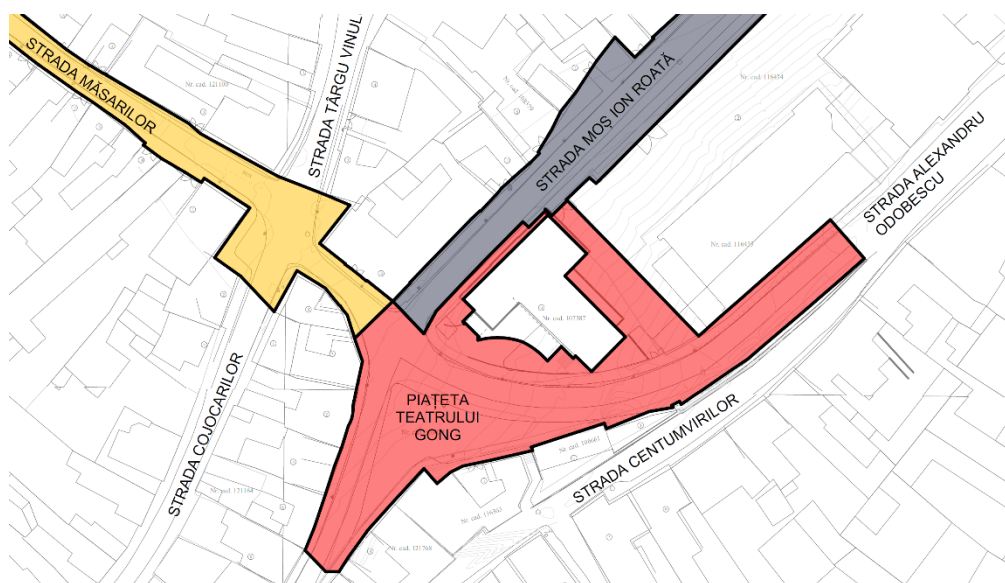


Figura 7 Piațeta Teatrului Gong - zona de intervenție

Strada Moș Ion Roată

- Fără a elimina traficul auto, conceptul de amenajare va facilita circulația pietonală între piațeta Teatrului Gong și strada Turnului. Pe acele secțiuni ale străzii unde spațiul permite, se va urmări refacerea aliniamentului de vegetație înaltă, crescând ponderea suprafețelor umbrite.



- Concurenții pot renunța parțial sau total la locurile de parcare disponibile momentan pe strada Moș Ion Roată, cu respectarea condițiilor menționate mai sus privind asigurarea unui număr minim de locuri de parcare disponibile la sol.

Strada Măsarilor

- Concurenții vor propune un concept unitar de amenajare a străzii Măsarilor, eliminând diferențele de finisaje existente în acest moment între tronsoanele cuprinse între străzile Piața Cibin și Dogarilor, respectiv Dogarilor și Târgu Peștelui.
- Pe tronsonul dintre strada Croitorilor și strada Piața Cibin, concurenții pot renunța la locurile de parcare disponibile pe strada Măsarilor și propune un nou mod de organizare a spațiului. Soluția propusă va respecta condițiile menționate mai sus privind asigurarea unui număr minim de locuri de parcare disponibile la sol.
- Propunerea de amenajare a străzii Măsarilor se va corela cu propunerile care vizează strada Piața Cibin.

Strada Turnului (porțiunea dintre strada Piața Cibin și strada Moș Ion Roată)

- Strada Turnului reprezintă axul de legătură dintre zona centrală și zona Pieței Cibin. Conceptul de amenajare va urmări fluidizarea parcursului pietonal între aceste două puncte de interes, acordând o atenție specială celor două piațete care se regăsesc de-a lungul străzii: Piațeta Coroana (la intersecția străzilor Turnului și Târgu Vinului) și piațeta rezultată la intersecția străzilor Turnului și Târgu Peștelui. Propunerile vor urmări crearea unor zone de relaxare, punctate, acolo unde este posibil, cu spații dedicate unor funcțiuni de agrement (terase în aer liber). Se recomandă folosirea apei și a vegetației ca elemente coordonatoare în amenajarea celor două piațete.
- Dincolo de cele două piațete menționate mai sus, concurenții pot crea o suită de puncte de interes în lungul acestui traseu prin integrarea mărturiilor arheologice: poarta și turnul Șag, moara preotului, podețul Șag Brecht peste canalul Mare.
- În definirea propunerii de amenajare străzii se va ține cont de prevederile Planului de mobilitate urbană durabilă privind acest areal, respectiv de proiectele **B09 Ramificații velo ale pistei de pe malul Cibinului și B10 Culoarul Orașului de Jos**. Cele două proiecte propun extinderea pistei de biciclete de pe malul Cibinului de-a lungul străzilor Turnului, Faurului și Ocnei, alături de o suită de lucrări de reconfigurare a spațiului public pentru acomodarea pistei și plantare



de arbori și arbuști, cu grad ridicat de retenție a dioxidului de carbon. Mai multe detalii privind aceste proiecte sunt disponibile în Anexa 8.

- Concurenții pot renunța parțial sau total la locurile de parcare disponibile momentan pe strada Turnului (porțiunea dintre strada Piața Cibin și strada Târgu Vinului), cu respectarea condițiilor menționate mai sus privind asigurarea unui număr minim de locuri de parcare disponibile la sol.
- Pentru suprafața cuprinsă între strada Târgu Vinului și strada Moș Ion Roată se vor face propuneri de mobilare urbană, păstrându-se caracterul pietonal al acestei secțiuni.

3.6. FEZABILITATEA FINANCIARĂ A PROPUNERILOR

3.6.1. COSTURI DE EXECUȚIE

Estimarea costurilor de execuție s-a făcut având la bază o analiză comparativă a unui set de investiții similare, care acoperă tot spectrul de funcțiuni aferente celor două obiective ale concursului. Acestea se ridică la suma de **20.950.000 euro, fără TVA**, din care 18.250.000 euro, fără TVA, reprezintă costurile de execuție aferente regenerării Pieței Cibin.

	Costuri de execuție (fără TVA)	
	euro	lei
Obiectiv de investiții 1	18.250.000	90.273.625
Obiectiv de investiții 2	2.700.000	13.355.550
Total	20.950.000	103.629.175

Tabel 7 Costuri de execuție estimate

Aceste estimări au caracter indicativ. Valoarea totală de investiție se va stabili în urma realizării studiului de fezabilitate.

3.6.2. CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE ȘI ASISTENȚĂ TEHNICĂ

Estimarea valorii de proiectare s-a făcut diferențiat, în funcție de tipul de servicii prestate și complexitatea procesului de proiectare, prin raportarea procentuală la costurile de execuție aferente lucrărilor contractate. Acestora li s-au adăugat costurile estimate pentru realizarea Plan urbanistic de zonă construită protejată și a cercetării arheologice preventive.



		Costuri de execuție	Valoare de proiectare (fără TVA)	
		euro	% CE	lei
1	Obiectiv			
	de investiții 1	18.250.000	3,50%	639.500 3.163.287
	Parcare supraterană și nod intermodal	7.000.000	3,75%	262.500 1.298.456
	Piață agroalimentară	5.600.000	3,75%	210.000 1.038.765
	Funcțiuni conexe	2.400.000	4,25%	102.000 504.543
	Amenajare urbană	3.250.000	2,00%	65.000 321.523
2	Obiectiv			
	de investiții 2	2.700.000	1,50%	40.500 200.333
3	PUZCP			60.000 296.790
4	Cercetare arheologică preventivă			15.000 74.198
	Sinteză	20.950.000	3,60%	755.000 3.734.608

Tabel 8 Valoare de proiectare estimată



4. LIVRABILE AFERENTE CONCURSULUI

4.1. PROPUNEREA TEHNICĂ

4.1.1. PLANȘE DE CONCURS

Proiectele se vor prezenta pe **maxim 5 (cinci) planșe**, format **A0 - 841 x 1189 mm**, paginate vertical (portret), ne-cașerate pe suport rigid. **Toate piesele desenate incluse pe planșe vor fi identificate, specificându-se denumirea piesei și scara la care este prezentată** (de exemplu: Plan parter, scara 1:250). Planșele vor cuprinde următoarele piese scrise și desenate:

Planșele 1&2

Prezintă conceptul de amenajare urbană pentru zona dedicată concursului

Piese scrise și desenate	Scara
1 Plan de situație care include toată zona dedicată concursului. Important: clădirile adiacente sitului vor fi reprezentate prin hașură solidă – <i>solid fill</i>; nerespectarea acestei cerințe va fi considerată o încălcare a anonimatului. Toate planurile vor conține cote de nivel și indicația direcției nord.	1:1000
1 perspectivă exterioară aeriană, care să detalieze maniera în care ansamblul construit propus se inserează în țesutul istoric existent;	grafică
O perspectivă la nivelul ochiului care surprinde relația dintre ansamblul construit propus și râul Cibin	grafică
1 extras din planul de situație care detaliază propunerea de amenajare a piațetei din fața teatrului Gong; Important: clădirile adiacente sitului vor fi reprezentate prin hașură solidă – <i>solid fill</i>; nerespectarea acestei cerințe va fi considerată o încălcare a anonimatului. Toate planurile vor conține cote de nivel și indicația direcției nord.	1:250
Două perspective la nivelul ochiului din piațeta din fața teatrului Gong, dintre care cel puțin una va surprinde relația creată între spațiul public rezultat și clădirea teatrului;	grafică
1 extras din planul de situație care detaliază propunerea de amenajare a piațetei Coroana; Important: clădirile adiacente sitului vor fi reprezentate prin hașură solidă – <i>solid fill</i>; nerespectarea acestei cerințe va fi considerată o	1:250



încălcare a anonimatului. Toate planurile vor conține cote de nivel și indicația direcției nord.

- | | |
|--|---------|
| • 1 perspectivă la nivelul ochiului a pieței Coroana, dinspre strada Turnului; | grafică |
| • 1 perspectivă la nivelul ochiului care surprinde modul de amenajare a străzii Turnului și propunerea de organizare a stațiilor dedicate Liniei Verzi – Linia Tursib 3. | grafică |
| • Schițe, scheme funcționale/volumetrice, colaje, randări și/sau propuneri sugestive care explicitează soluțiile propuse | grafică |
| • Text explicativ – maxim 500 cuvinte | grafică |

Planșele 3, 4 & 5 | Detaliază ansamblu construit propus

Piese scrise și desenate

Scara

- | | |
|--|-------|
| • 1 plan de ansamblu la cota +/- 0.00 care surprinde toată zona dedicată Obiectivului de investiții 1 (vezi Figura 5). Se vor prezenta: | 1:250 |
| ○ punctele de acces, modul de organizare a circulației pe parcelă; | |
| ○ relaționarea ansamblului construit propus cu străzile limitrofe, modul de amenajare / ierarhizare a spațiilor publice, semipublice și/sau private rezultate. | |

Important: clădirile adiacente sitului vor fi reprezentate prin hașură solidă – *solid fill*; nerespectarea acestei cerințe va fi considerată o încălcare a anonimatului. Toate planurile vor conține cote de nivel și indicația direcției nord.

- | | |
|---|-------|
| • Planurile celorlalte niveluri propuse. | 1:250 |
| Important: Toate planurile vor conține cote de nivel și indicația direcției nord. | |
| • Fațadele aferente străzilor Malului și Turnului. Fațadele vor surprinde relația ansamblului construit propus cu țesutul istoric existent. | 1:250 |
| • 1 secțiune transversală care surprinde relația ansamblului construit propus cu râul Cibin și silueta istorică a orașului;
Important: poziția secțiunii va fi marcată pe planurile 1:500, cu indicarea denumirii. | 1:250 |



- O perspectivă la nivelul ochiului a ansamblului construit, zona podului peste râul Cibin (intersecția străzilor Malului și Turnului), care surprinde relația ansamblului construit cu silueta istorică a orașului; grafică
- O perspectivă la nivelul ochiului a ansamblului construit, din zona intersecției străzii Malului cu strada Piața Cibin.
- Două perspective la nivelul ochiului din interiorul pieței agroalimentare. Una dintre aceste perspective va surprinde modul de funcționare a pieței în timpul anotimpului rece iar cealaltă în timpul anotimpului cald. Cele două perspective vor include și soluțiile propuse pentru crearea unei identități grafice în cadrul pieței, care să asigure o orientare ușoară a cumpărătorilor. grafică
- O perspectivă la nivelul ochiului din zona terasei în aer liber, care va surprinde priveliștile deschise utilizatorului din acest punct. grafică
- Schițe, scheme funcționale/volumetrice, colaje, randări și/sau propuneri sugestive care explicitează soluțiile tehnice și structurale propuse pentru ansamblul construit, inclusiv sistemul de închidere a pieței pe timpul iernii. grafică
- Un detaliu de travee care va surprinde soluțiile structurale și finisajele propuse. 1:25
Important: poziția detaliului de travee va fi marcată pe plan, cu indicarea denumirii.
- Sinteza suprafețelor și a numărului de locuri de parcare conform șablonului inclus în **Anexa 1.6. Tabel suprafețe și locuri de parcare (șablon). Includerea acestui element pe una din cele două planșe este obligatorie, cu respectarea șablonului inclus în Anexa 1.6.** grafică
- Text explicativ – maxim 500 cuvinte grafică

Planșele pot conține și alte elemente considerate importante pentru susținerea soluției propuse, fără a depăși însă numărul maxim de 5 (cinci) planșe format A0. Concurenții pot prezenta un număr mai mic de planșe cu condiția respectării cerințelor minime privind piesele scrise și desenate, detaliate mai sus. În ceea ce privește elementele generale prezente pe fiecare planșă, acestea vor respecta prevederile Regulamentului Concursului, punctul 3.6.



4.2. PROPUNEREA FINANCIARĂ

Fiecare proiect va cuprinde un deviz estimativ al serviciilor de proiectare, completat conform **Anexei 2.3 - Propunere financiară**. Propunerea financiară va avea valorile exprimate în lei și nu va depăși plafonul maxim estimat pentru costurile de proiectare. Propunerea financiară va face parte din baza de negociere pentru încheierea contractului de servicii de proiectare cu câștigătorul concursului.

Se vor avea în vedere prevederile punctului 4.2.8 al Regulamentului referitoare la negociere. Negocierea va avea ca subiect prețul și durata de execuție. Negocierea poate fi făcută doar în sensul micșorării valorilor propuse, nu al creșterii acestora. Negocierea nu poate avea ca subiect soluția de arhitectură.



5. CRITERII DE EVALUARE A SOLUȚIEI

Criteriile care vor sta la baza evaluării soluțiilor propuse sunt următoarele:

Criteriu	Punctaj maxim
A Satisfacerea cerințelor spațiale, funcționale și tehnice	60 puncte
A1 Viabilitatea intervenției urbanistice	25 puncte
Maniera în care soluțiile propuse răspund cerințelor rezultate din contextului în care operează joacă un rol important în succesul demersului de regenerare urbană. Astfel, în evaluarea proiectelor, se vor urmări următoarele aspecte:	
- Asigurarea unei soluții corecte și viabile privind modul de organizare a circulației în zona pieței Cibin, respectiv a punctelor de acces în zona pieței agroalimentare sau a parcării subterane; - Integrarea prezenței râului Cibin în conceptul de amenajare urbană propus; - Adaptarea soluțiilor propuse la contextul urban în care operează, integrarea recomandărilor studiilor de fundamentare, în special prevederile studiului istoric.	
A2 Funcționalitatea soluției propuse	15 puncte
Pentru a pune bazele unui demers fezabil, este esențial ca soluția propusă să răspundă tuturor cerințelor spațiale și funcționale impuse prin tema de proiectare și să respecte cadrul legal în vigoare. Astfel, în evaluarea proiectelor, se vor urmări subcriteriile enunțate mai jos:	
- Integrarea tuturor funcțiunilor solicitate prin tema de concurs și utilizarea judicioasă a spațiului; - Rezolvarea corectă și optimizarea funcțiunilor și a circuitelor tehnice prin integrarea unor soluții inovatoare; - Adaptarea volumetrică și funcțională a soluției la contextul urban în care operează. - Utilizarea unor finisaje durabile, mai puțin sensibile la intemperii, vandalizare sau trecere timpului.	
A3 Număr locuri de parcare	10 puncte
Dată fiind dorința Autorității Contractante de a degreva o suprafața cât mai mare din spațiul public de locurile de parcare existente la sol, se vor puncta soluțiile care oferă un număr cât mai ridicat de locuri de parcare pentru autoturisme.	



Criteriu	Punctaj maxim
Astfel, soluția care oferă cel mai mare număr de locuri de parcare pentru autoturisme se va puncta cu 10 puncte. Pentru soluțiile care oferă un număr de locuri de parcare pentru autoturisme mai mare sau egal cu numărul minim solicitat prin temă (325 locuri), punctajul aferent criteriului A3 se va calcula proporțional, prin raportare la soluția care oferă cel mai mare număr de locuri de parcare pentru autoturisme. Punctajul ($P_{(n)}$ = maxim 10 puncte) se acordă astfel: a) Soluției care oferă cel mai mare număr de locuri de parcare pentru autoturisme [notat $NP_{(max)}$] i se acordă 10 puncte. b) Pentru celelalte soluții (notate $NP_{(n)}$), punctajul $P_{(n)}$ se calculează proporțional, astfel: $P_{(n)} = [NP_{(n)} / NP_{(max)}] \times 10 \text{ puncte}$ Important! Numărul minim este o cerință obligatorie. Soluțiile care nu respectă minimul de 325 de locuri de parcare pentru autoturisme vor fi descalificate.	
A4 Oferta financiară privind serviciile de proiectare	10 puncte
Se va puncta propunerea financiară – maximum 10 puncte. Cea mai bună ofertă din punct de vedere economic va fi notată cu 10 puncte. Neîncadrarea în plafonul maxim estimat conduce la descalificarea proiectului. Pentru încadrarea în plafonul indicat prin prețul cel mai mic, se acordă punctajul maxim (10 puncte). Pentru alte prețuri, punctajul se acordă proporțional. $P_{(n)} = [Preț_{(min)} / Preț_{(n)}] \times 10 \text{ puncte}$ Punctajul ($P_{(n)}$ = maxim 10 puncte) se acordă astfel: a) Pentru cel mai scăzut dintre preturi oferate (notat $Preț_{(min)}$) se acordă 10 puncte; b) Pentru celelalte preturi oferate (notate $Preț_{(n)}$), punctajul $P_{(n)}$ se calculează proporțional, astfel: $P_{(n)} = [Preț_{(min)} / Preț_{(n)}] \times 10 \text{ puncte}$	
B Atributele expresiv-ambientale ale intervenției	40 puncte



Criteriu	Punctaj maxim
B1 Calitatea intervenției urbanistice	10 puncte
Calitatea intervenției urbanistice joacă astfel un rol important în demersul de regenerare urbană a zonei Pieței Cibin. În cadrul acestui criteriu se vor evalua următoarele aspecte: • Modul în care ansamblul construit propus pune în valoare patrimoniului arhitectural și arheologic existent; • Capacitatea conceptului de amenajare propus de a susține demersul de regenerare urbană a zonei dedicate concursului (calitatea relațiilor funcționale, spațiale și volumetrice propuse, maniera în care acestea răspund nevoilor diferitelor categorii de utilizatori: comercianți, producători, cumpărători, vizitatori) • Asigurarea unui nivel de permeabilitate ridicat la nivelul parterului, astfel încât ansamblul construit să poate fi tranzitat ușor, chiar și de acele persoane care nu sunt prezente în zonă pentru a beneficia de serviciile oferite.	
B2 Expresivitatea plastică a volumului propus	20 puncte
Calitatea arhitecturală a ansamblului construit propus aduce plus-valoare atât proiectului, cât și comunității locale. Printr-o abordare corectă, proiectul are șansa de a deveni un punct de reper în ceea ce privește modul de tratare a unei inserții contemporane într-un țesut istoric. Se vor evalua următoarele aspecte: • Potențialul soluției de a stabili un model de bune practici în tratarea unei inserții contemporane într-un țesut istoric; • Caracterul reprezentativ / contemporan al volumului propus.	
B3 Calitatea și atmosfera spațiilor propuse	10 puncte
Criteriul evaluează capacitatea proiectului de a genera spații centrate în jurul nevoilor utilizatorilor (comercianți, producători, cumpărători, vizitatori), folosind finisajele propuse și relațiile dintre spații pentru a crea o un mediu ambiant plăcut. • Calitatea spațiilor propuse și a relațiilor vizuale generate, punerea în valoare a siluetei centrului istoric;	



Criteriu	Punctaj maxim
- Orientarea ușoară în interiorul ansamblului construit propus (wayfinding) și utilizarea ergonomică a spațiilor, în vederea creării unui mediu cât mai prietenos cu utilizatorii săi. - Calitatea detaliilor și a finisajelor propuse, utilizarea unui mobilier urban de factură contemporană;	

Tabel 9 Criterii de evaluare a soluției

Algoritmul de calcul folosit pentru evaluarea finală a proiectelor este următorul:

Punctaj final (maxim 100 puncte) = Punctaj Criteriu A + Punctaj Criteriu B

Punctaj Criteriu A (maxim 60 puncte) = A1 + A2 + A3 + A4

Punctaj Criteriu B (maxim 40 puncte) = B1 + B2 + B3

Consilieri Profesionali

arh. Andreea Tănase

arh. Toader Popescu

arh. Mirona Crăciun

Coordonator concurs

