



BUCURESTI, ORASUL DE MAINE

Gheorghe PATRASCU
Arhitect Sef al Municipiului Bucuresti

CITIES OF TOMORROW, 2013



CONȚINUT:

- **Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului sau de susținere și influență ;**
- **Ținte strategice pentru dezvoltarea teritorială a Capitalei:**
 - Planul Integrat de Dezvoltare Urbană “Zona Centrală”
 - Inelul median
- **Proiecte urbane:**
 - București 2000 – Concurs de arhitectură și urbanism; Proiectul Esplanada;
 - Proiect urban “Solidere” Beirut, Liban;
- **Concluzii**

BUCURESTI_date generale

Municipiul București, primul dintre orașele țării ca mărime și importanță politică, economică, financiar-bancară, comercială, cultural-științifică și turistică,

- se întinde pe o suprafață de **238 kmp**
- are o populație de **1.921.751 locuitori** (conform datelor înregistrate la recensământul din anul 2002)
- este împărțit în 6 sectoare administrative

este străbătut de cele doua râuri:

Dâmbovița – prin centru, de la vest la est , ce intra in oraș prin lacul artificial LACUL MORII

Colentina – in partea de nord a orașului, formând o salba de lacuri



Municipiul București deține un triplu statut:

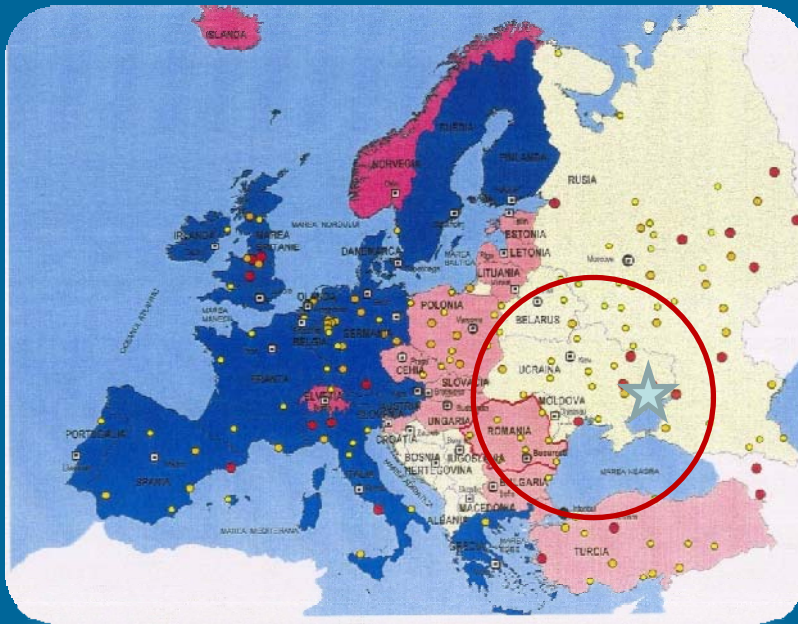


- **Cea mai mare Aglomerație Urbana a țării:** are relații structurale cu vecinătățile, are rangul I în rețeaua națională de localități, înglobează 10% din totalul populației României în inima Aglomerației;
- **Metropola europeană:** aproximativ 2.000.000 locuitori în oraș; poziționare geografică favorabilă la intersecția unor importante coridoare de transport;
- **Capitala europeană:** capitala României, cel mai important centru politic și administrativ al țării; rol important în Regiunea Centrală și Sud – Est europeană.



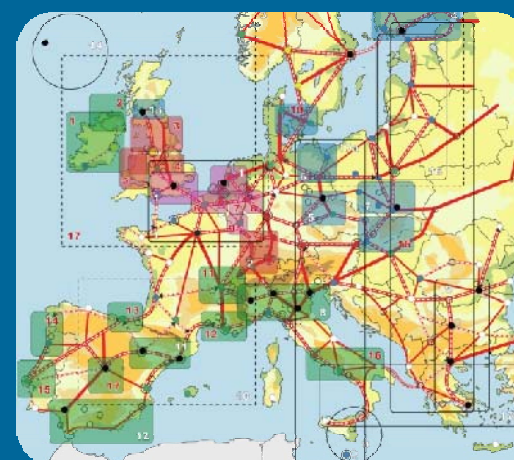
Context european:

Municipiul București este situat la 44°24'49" latitudine Nordica (ca Belgrad, Geneva, Bordeaux, Minneapolis) și la 26°05'48" longitudine Estică (ca Helsinki sau Johannesburg).



Având aproximativ 2.000.000 de locuitori, Bucureștiul este a treia capitala din regiune, după Atena și Istanbul și a șasea ca mărime, din Uniunea Europeană.

București_relații in teritoriul european



In concordanță cu harta rețelei coridoarelor de transport Pan-European, Bucureștiul este în nod al acestei rețele – fiind la intersecția a două dintre cele mai lungi coridoare:

Coridor 4, Vest-Est: Berlin/Nuremberg – Prague – Budapest – Bucharest–Constanta–Istanbul /Thessaloniki;

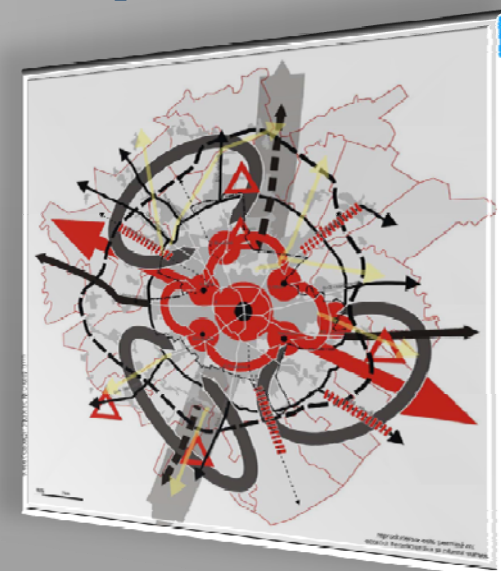
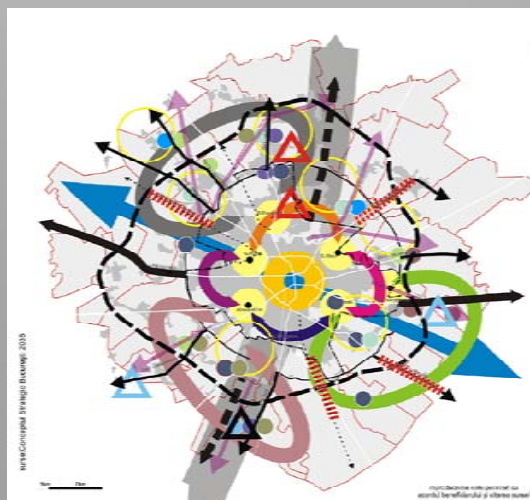
Coridor 9, Nord-Sud: Helsinki – St. Petersburg – Kiev/Moscow – Chisinau/Odessa–Bucharest – Dimitrovgrad – Alexandropolis;

Coridor 7 – Dunărea, aflata la ~ 65 km distanță de București, incluzând și canalul Dunăre – Marea Neagră.

Strategia de dezvoltare urbana integrată a municipiului București și a teritoriului sau de susținere și influență

Dezvoltarea municipiului București a cunoscut o dinamica accentuată, mai ales în perioada 2000-2008. Această evoluție dinamică are consecințe majore în plan spațial, dar atât evoluția capitalei cât și cea a teritoriului influențat de ea au fost, ca procese complexe:

- **necontrolate** (în sensul unei prevalențe a intereselor publice) prin existența și aplicarea consecventă a unor **documente strategice și operaționale de planificare**;
- **neorientate** prin mecanisme de planificare și instituții adecvate;
- **necoordonate** ca finanțare coerentă, multianuală și din multiple surse;
- **nemonitorizată** coerent printr-un sistem de indicatori.



DIAGNOSTIC

Bucureștiul anului 2011 este rezultatul unui proces de dezvoltare incoerentă și inegală, lipsită de o viziune clară pe termen lung și nesprijinită de cooperare teritorială, nesustenabilă și generând dezechilibre sociale, dezvoltare care a folosit inadecvat resursele nevalorificând competențele distinctive locale și care nu s-a concentrat suficient asupra creșterii calității vieții locuitorilor, calitate înțeleasă ca rezultat al concurenței mai multor factori de naturi diferite: de mediu natural și construit, economico-sociali, culturali, istorici.

Este necesară o planificare integrată și coerentă.

VIZIUNEA

Bucureștiul este, în 2035, o metropolă influentă și integrată european prin durabilitate și caracter, reinventata inteligent și sensibil, o comunitate deschisă și evoluată, o capitală dinamică și creativă.

Pentru a atinge viziunea București 2035 este necesara orientarea eforturilor către patru direcții strategice majore:

- crearea unei forme administrative la nivelul Bucurestiului si a teritoriului acestuia de influenta;
- întărirea si revitalizarea sistemului de poli teritoriale;
- eficientizarea si dezvoltarea sistemului de infrastructura;
- valorificarea durabila a resurselor de patrimoniu natural si construit.

ZONA METROPOLITANA BUCURESTI

Instituirea unei Zone Metropolitane reprezinta una din prioritatile pentru CSB2035. Necesitatea ei reiese din nevoia urgenta de creare a unui organism care sa sustina dezvoltarea echilibrata in teritoriu a asezarilor din cadrul ariei de influenta si suport a Bucurestiului.

- Din punct de vedere al poziției geografice, ZMB are avantajul de a se afla la intersecția a două coridoare europene (IV și IX) și în vecinătatea coridorului VII – Dunărea, singurul coridor pan-european navigabil.
- Din punct de vedere al cadrului natural, acesta este unul de câmpie, cu elemente variate de peisaj, cu riscuri naturale scăzute, cu excepția riscului seismic, care este unul ridicat.
- Accesibilitatea este ridicată (la nivel național, regional), fiind asigurate conexiuni multi-modale către toate direcțiile. Este un important traseu de tranzit către sudul Europei și către Orient.
- Din punct de vedere economic, ZMB prezintă numeroase aspecte pozitive fiind percepută ca o arie competitivă în raport cu nivelul național, dar de nivel mediu în context European.

ZONA METROPOLITANA BUCURESTI

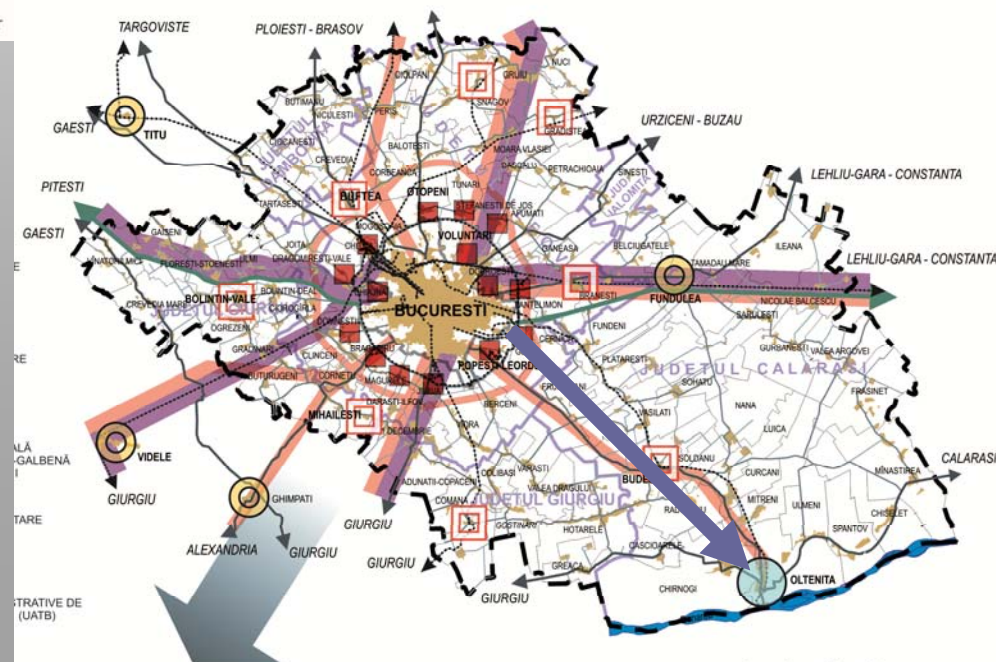
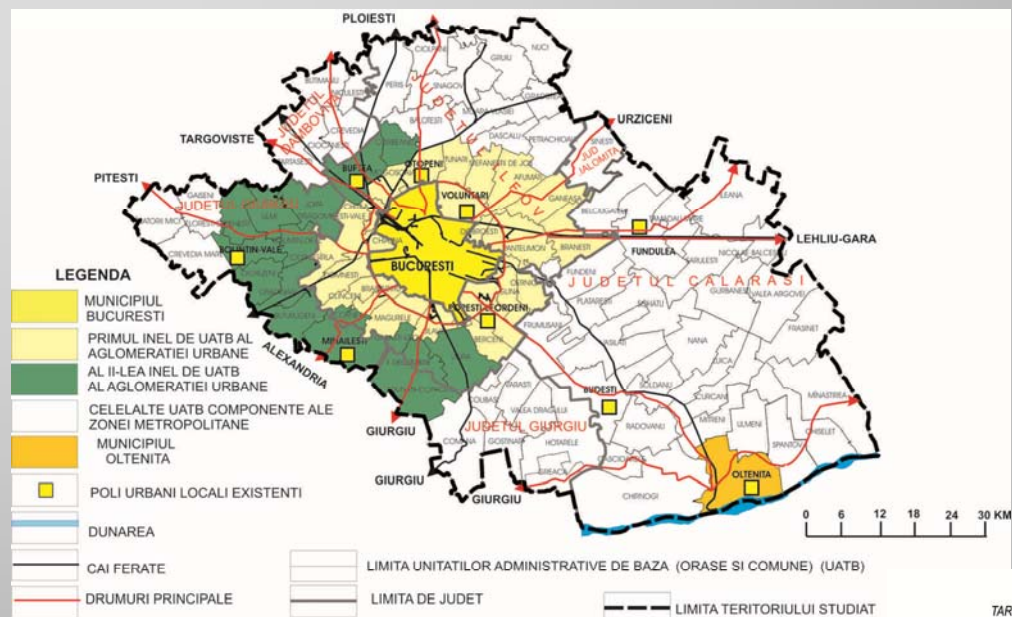
Crearea unei forme administrative, probabil sub denumirea “zona/regiune metropolitană”, implica **directii de actiune** precum:

- controlarea si coordonarea expansiunii teritoriale a asezarilor;
- gestiunea unor servicii publice la nivel metropolitan;
- favorizarea dezvoltarii prin intermediul cooperarii intre UAT-uri.

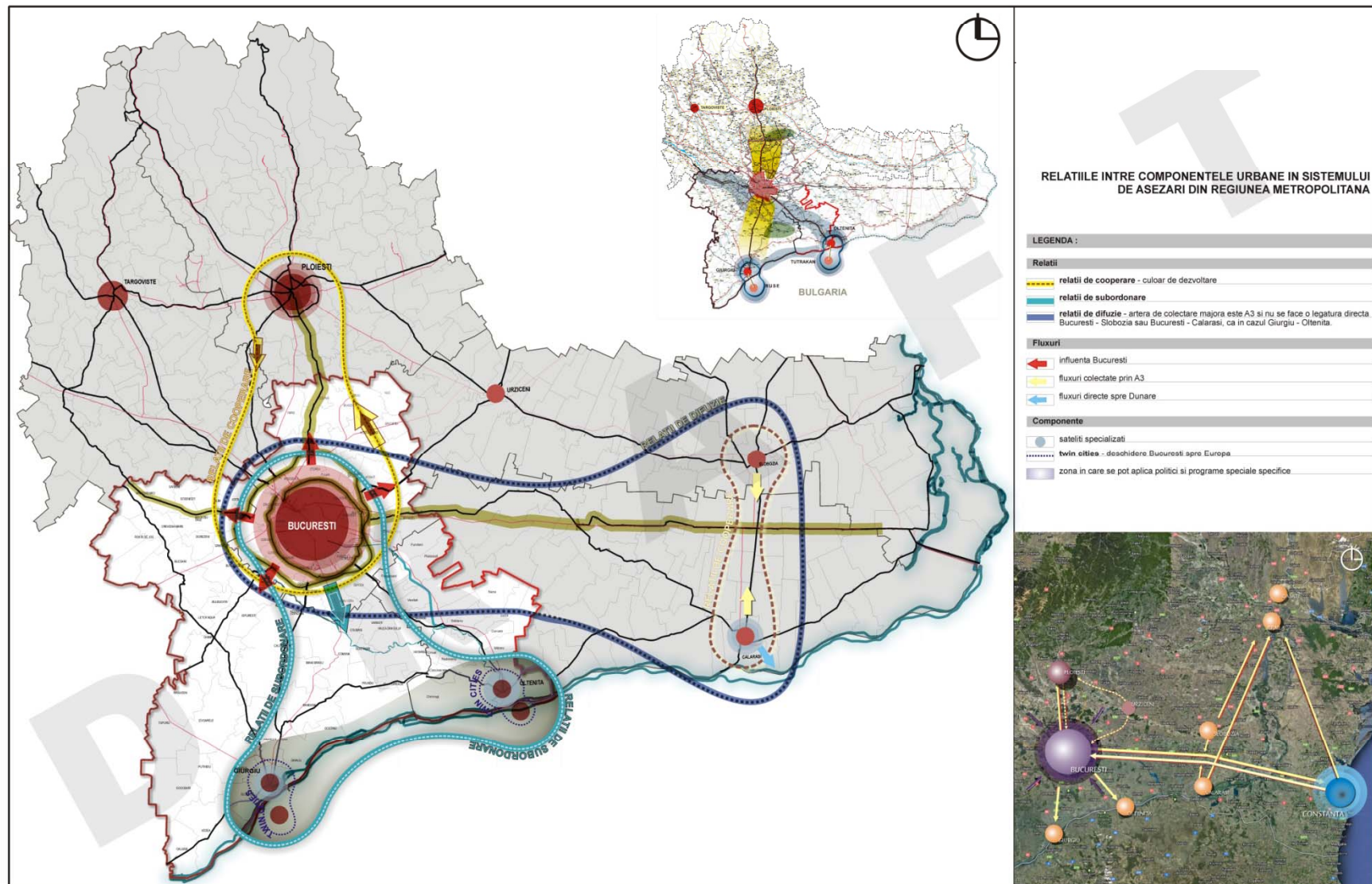


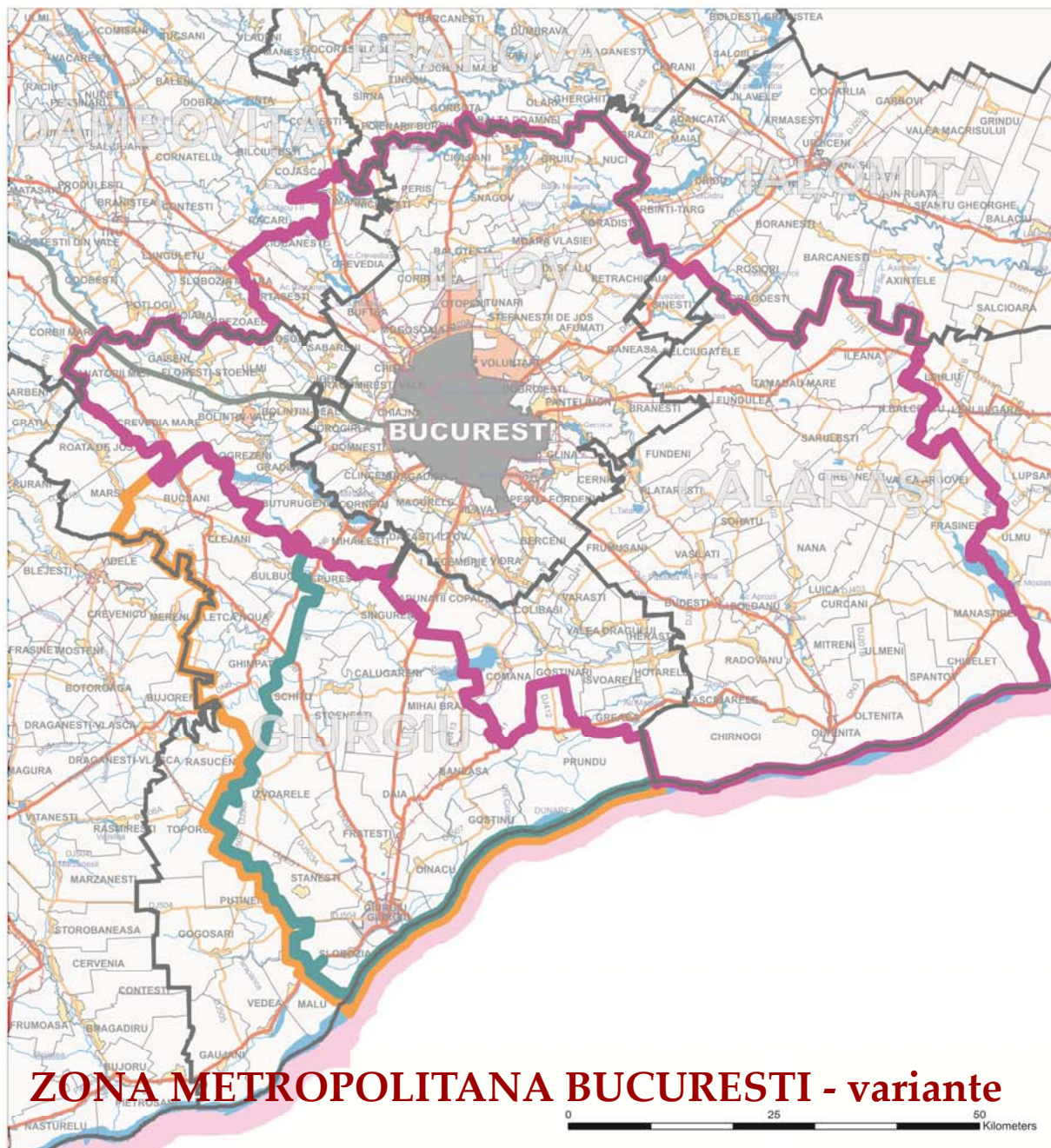
- **Sporirea conectivității si accesibilității prin:**
- Dezvoltarea rețelei de autostrăzi
- Construirea unui aeroport nou
- Construirea celor doua porturi la Argeș
- Modernizarea rețelei de cale ferata
- **Implementarea Centurii verde-galbena**
- Dezvoltarea de-a lungul principalelor coridoare europene de transport

ZONA METROPOLITANA BUCURESTI - variante



ZONA METROPOLITANA BUCURESTI - variante





ZONA METROPOLITANA BUCUREȘTI - variante

LIMITE TERITORIULUI METROPOLITAN



LIMITA TERITORIULUI METROPOLITAN
EXISTENT

LIMITA TERITORIULUI METROPOLITAN
VARIANTA I

LIMITA TERITORIULUI METROPOLITAN
VARIANTA II

LIMITE ADMINISTRATIV - TERITORIALE

— LIMITA TERITORIULUI JUDEȚEAN

— LIMITA TERITORIULUI MUNICIPAL

— LIMITA TERITORIULUI ORĂȘENESC

— LIMITA TERITORIULUI COMUNAL

CATEGORII DE LOCALITĂȚI



MUNICIPIU REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ



MUNICIPIU



ORAȘ



SAT REȘEDINȚĂ DE COMUNĂ

CĂI RUTIERE

— AUTOSTRADA

— DRUM NAȚIONAL

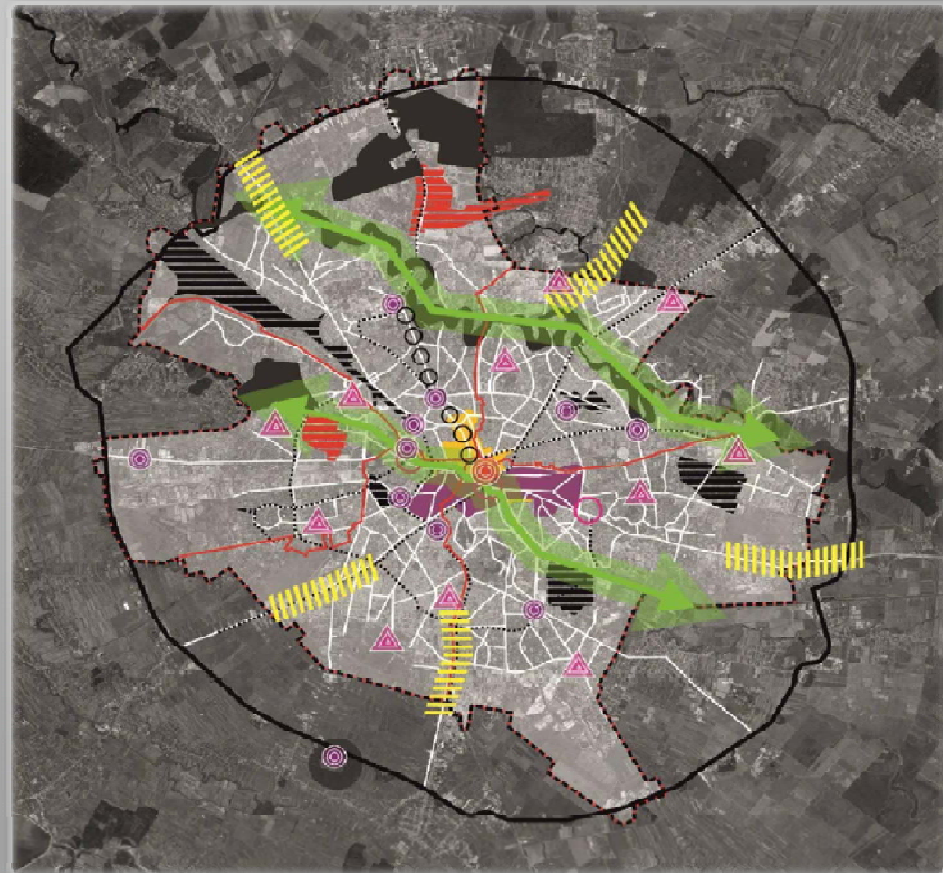
— DRUM JUDEȚEAN

CĂI FERATE

— CALE FERATĂ

TINTE STRATEGICE PENTRU DEZVOLTAREA CAPITALEI

- Valorificarea siturilor industriale sau a celor eliberate recent sau eliberabile în viitor, acestea constituind rezerve mari de teren pretabile la operațiuni urbanistice ample;
- Susținerea unei structuri multi-polare cu poli centrali susținuți la rândul lor de poli periferici sau sub-poli, asigurându-se o specializare caracteristică fiecăruia, în vederea unei dezvoltări teritoriale echilibrate;
- Ranforsarea centrului orașului, atât a zonei istorice cât și a perimetrului central;
- Dezvoltarea coordonată a principalelor intrări în oraș;
- Protejarea și valorificarea axelor naturale ale orașului;
- Continuarea dezvoltării unor zone strategice;
- Dezvoltarea infrastructurii, în special a rețelei de metrou.



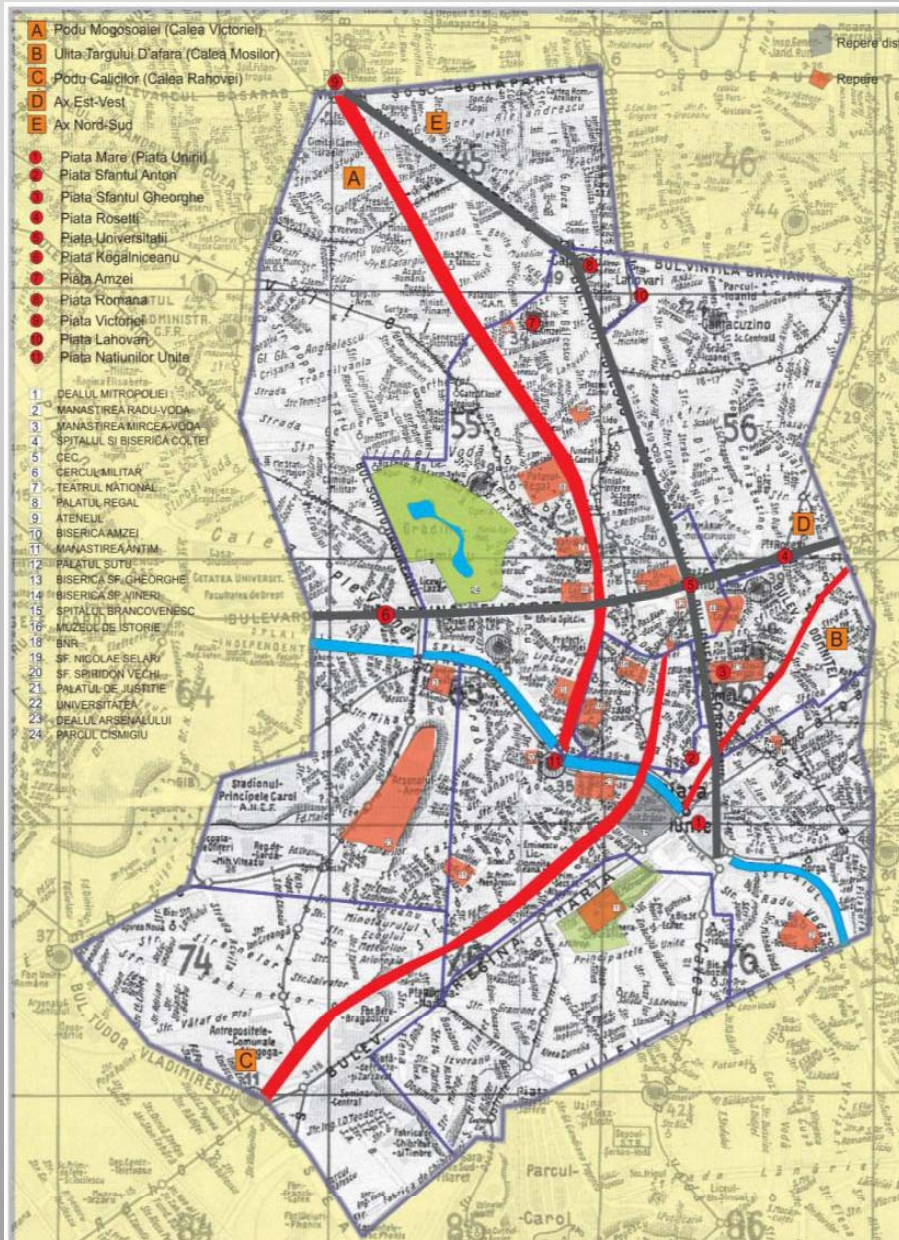


Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) Zona Centrala

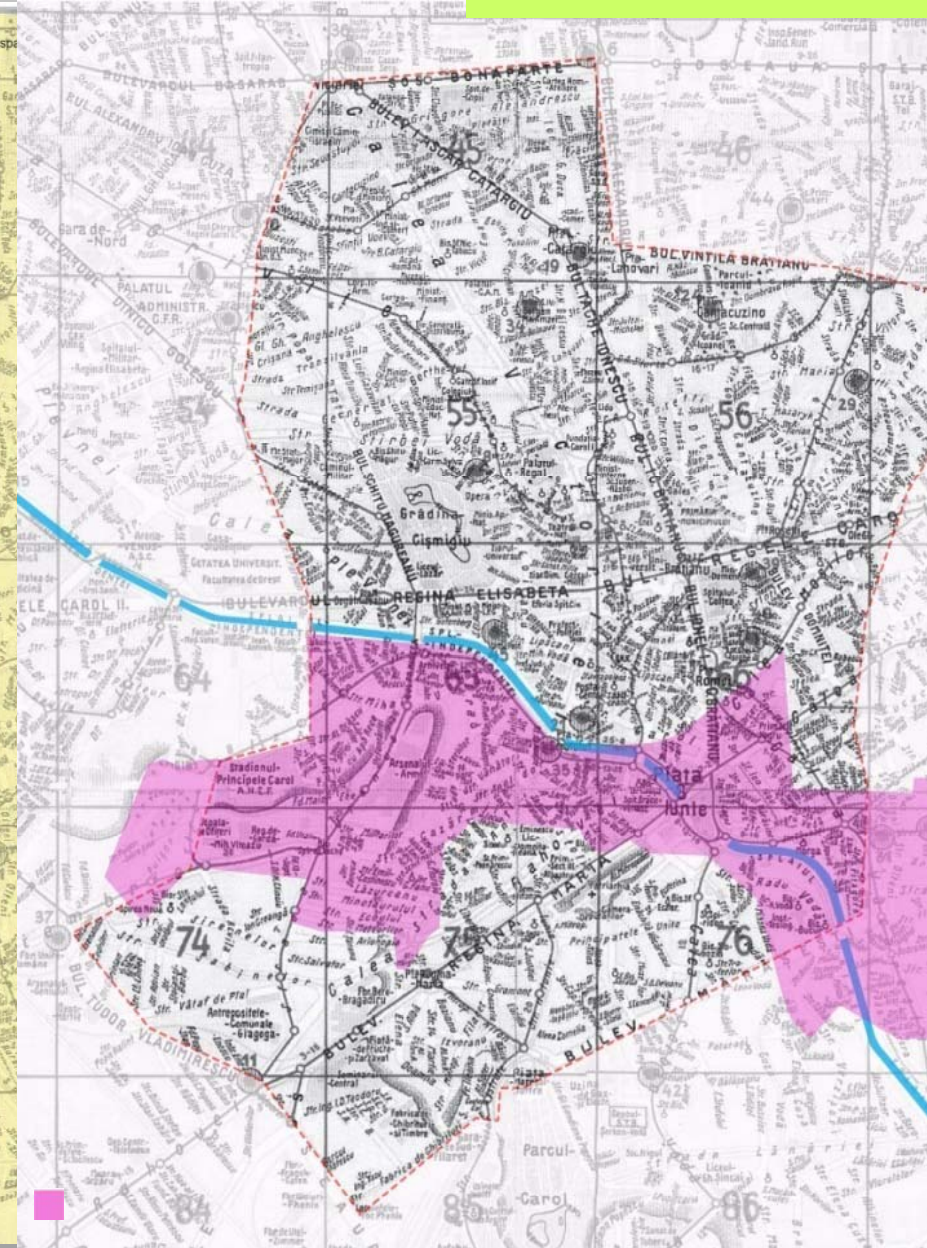


Consortiu: Synergetics Corporation, Re-act Now Studio, Space Syntax, KXL, DC Communication, Igloo Architecture, Studio Basar, A Stil, Macarie O'Looney Architects, Soare&Yokina Arhitecti Asociați, Republic of Architects , KVB Economic, Polarh Design

Analiza istorică



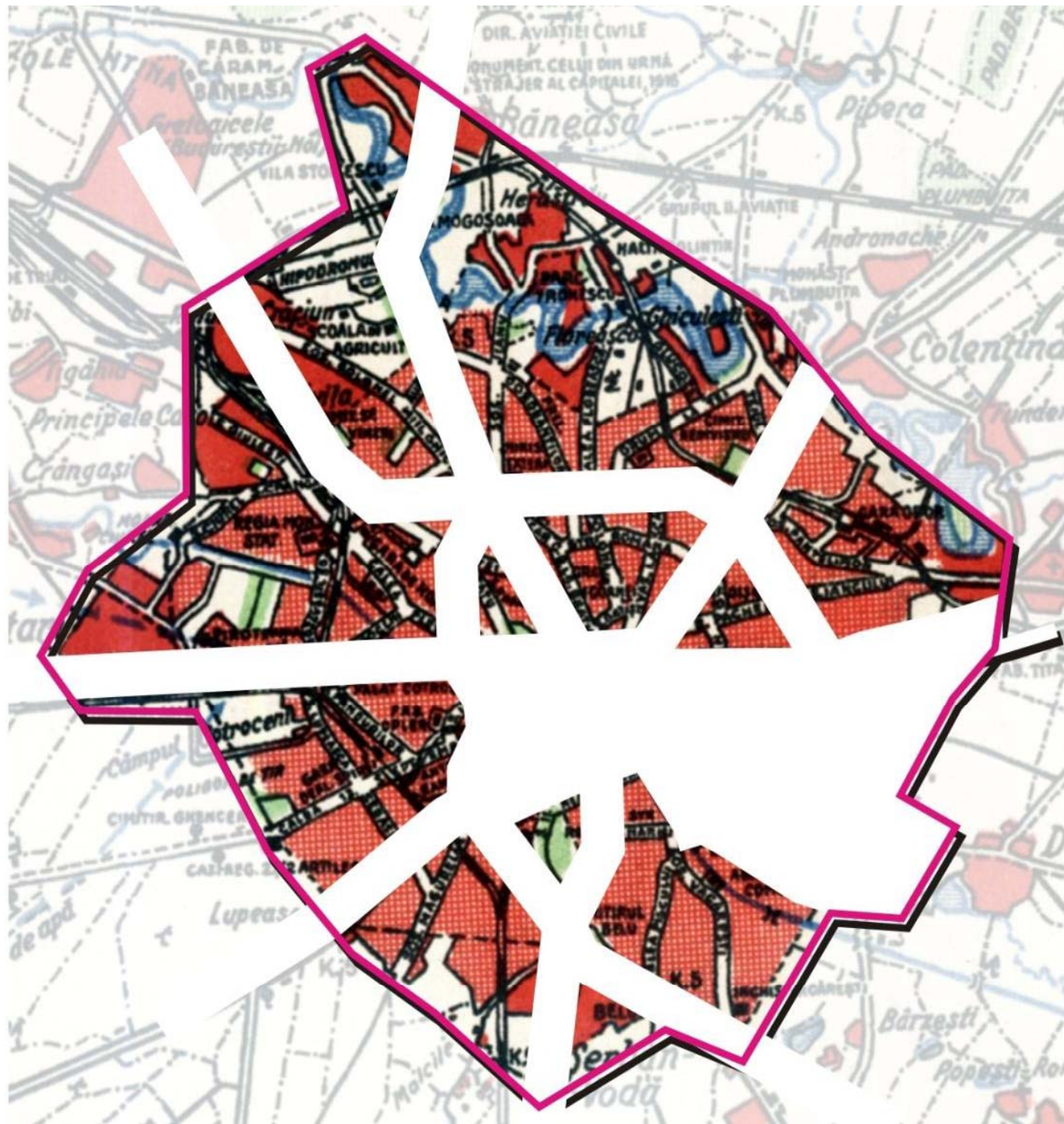
Zona de acțiune urbană la finele perioadei interbelice



Arealul care a fost distrus de lucrările urbanistice din anii 1980 – crearea Centrului Civic



Sursa: www.bucurestiivechisinoi.ro

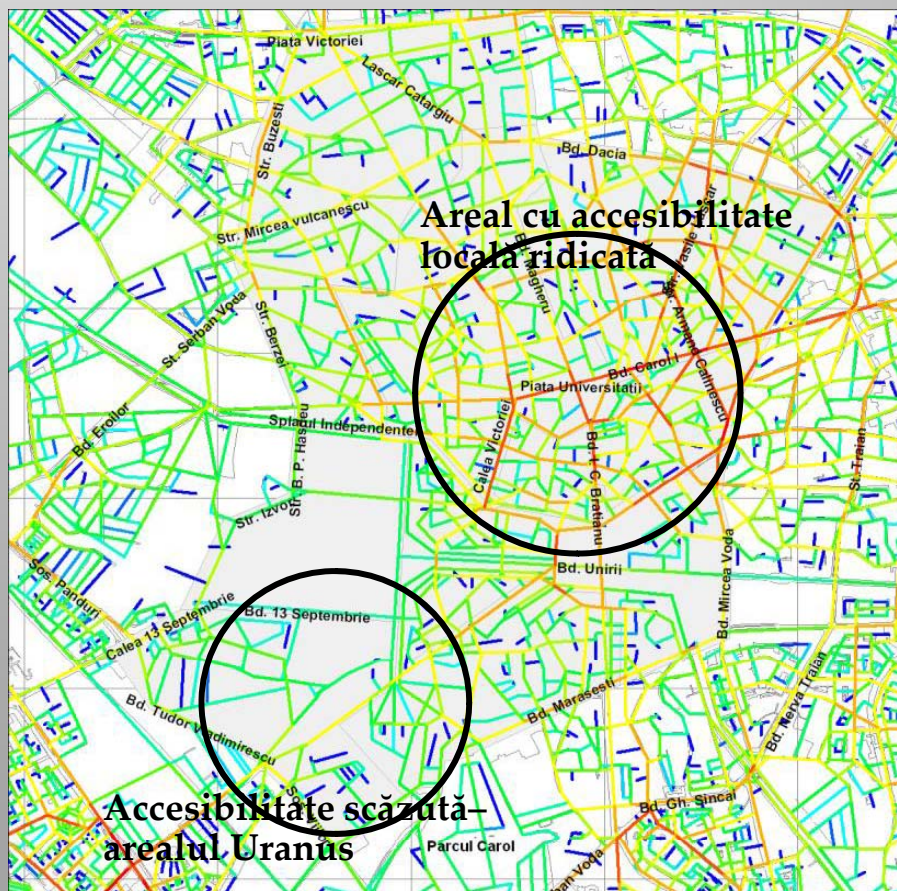


Accesibilitate slabă a arealelor de la sud de Dâmbovița

Accesibilitate



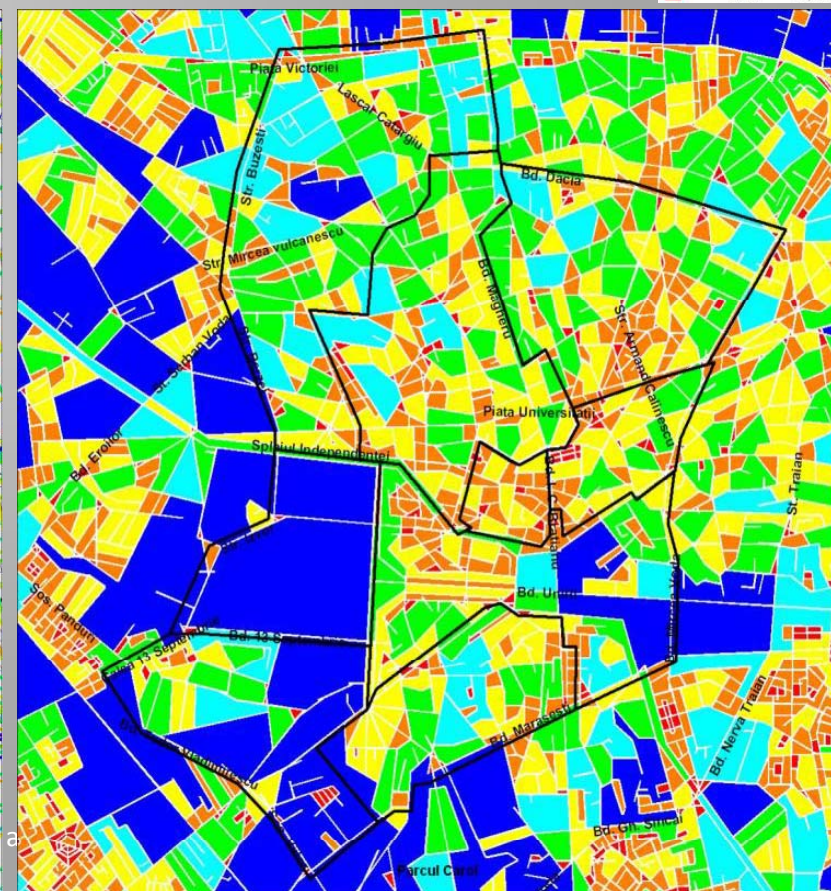
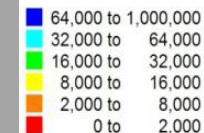
Drept urmare, potențial scăzut pentru dezvoltarea activităților economice



Harta accesibilității

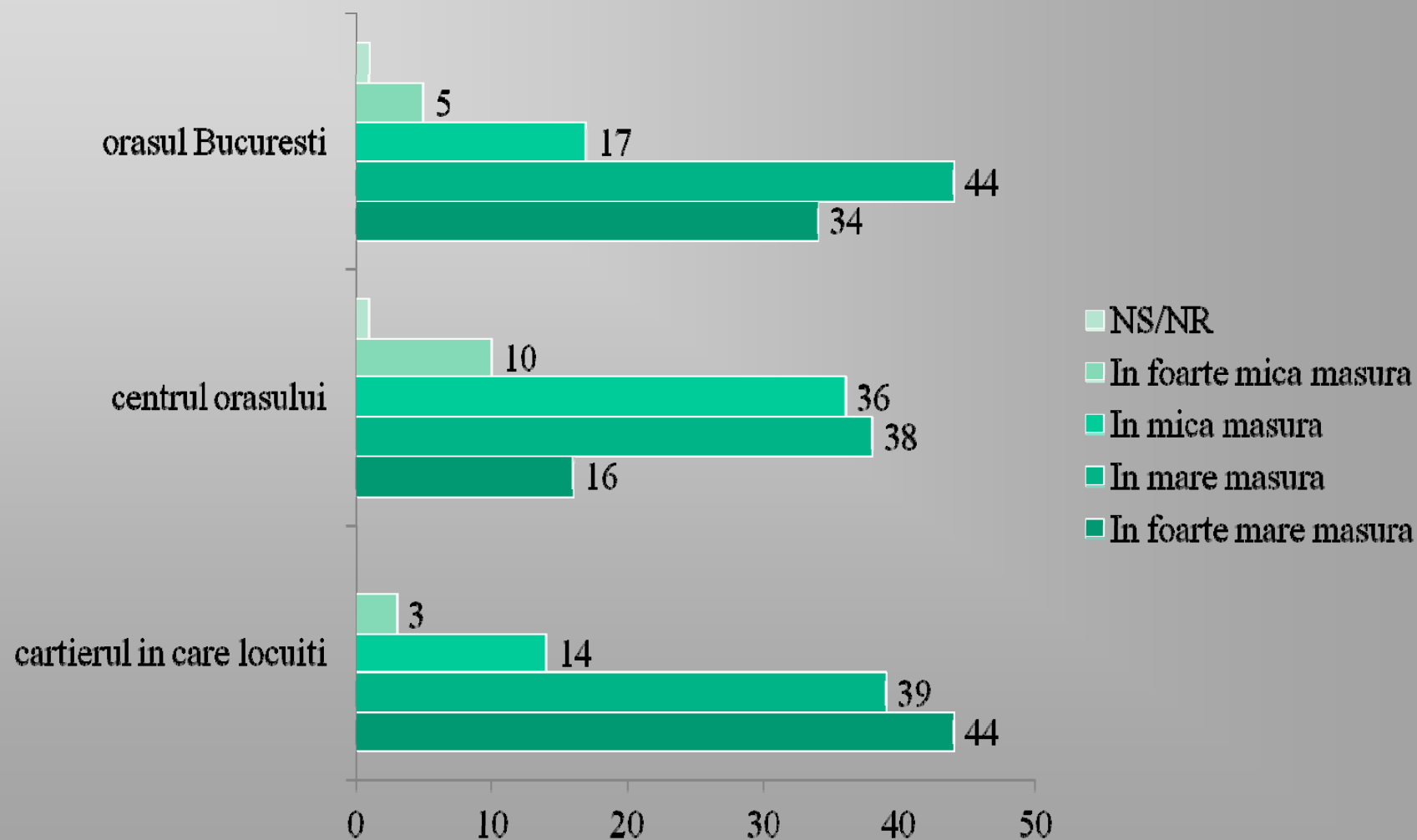
Areale întregi sunt dominate de insule urbane de mari dimensiuni

Block Size

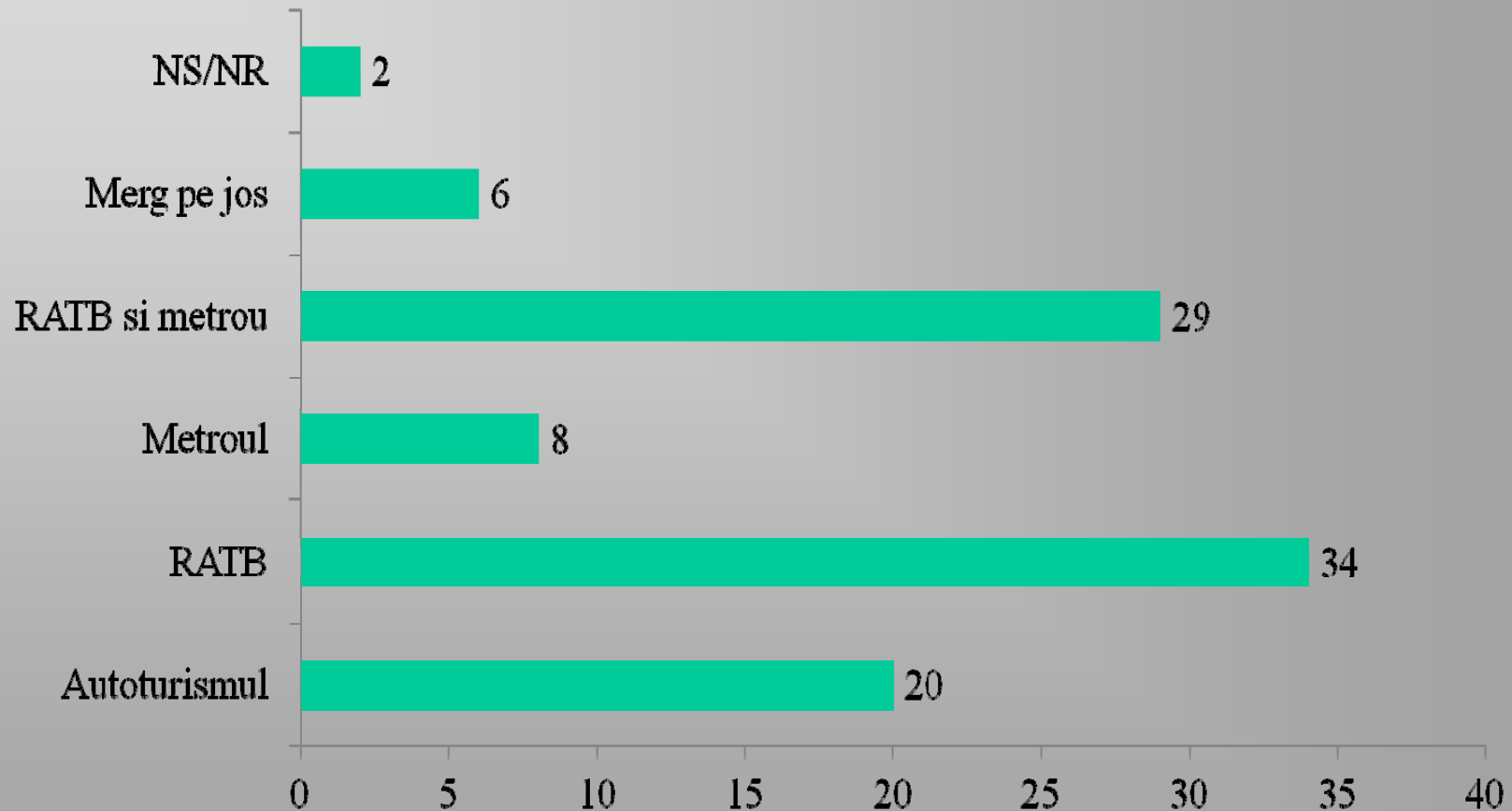


Harta mărimii insulelor urbane

În ce măsură vă simțiți atasat de ?



Când vă deplasati în București (fie la serviciu, fie în alte locuri) folositi, în principal...?



Problema traficului în zona centrală

Locuri de
parcare; mașini
blocate în trafic



Strategie la nivelul orasului: evitarea
traficului nord-sud si est-vest în zona
centrală prin inelul median



... prin proiecte care să pună în valoare marea diversitate a spațiilor urbane, a arhitecturii, a activităților din zona centrală.



STRATEGIA PIDU ZONA CENTRALA



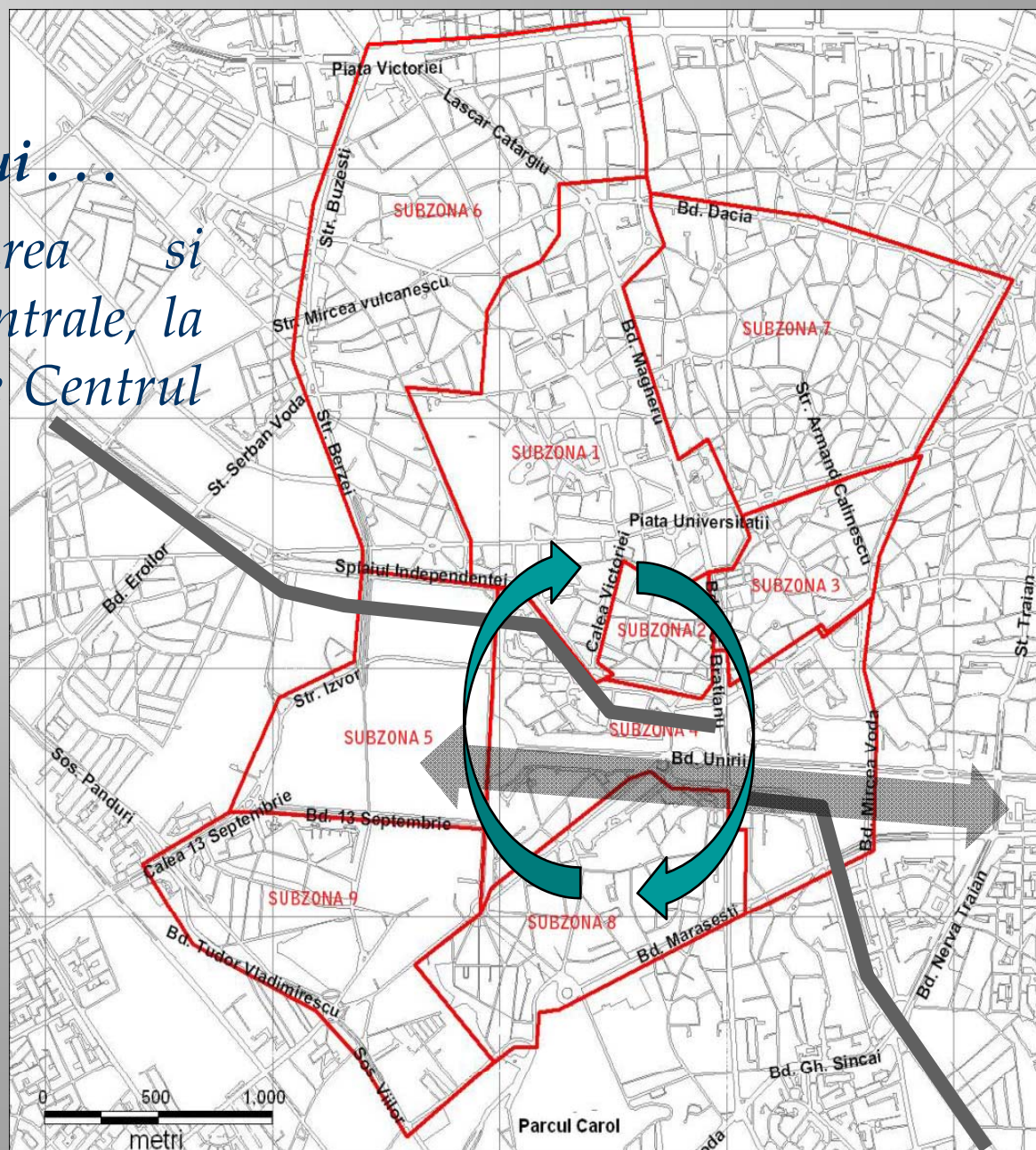
Mănăstirea
Antim

Esplanada
MNAC



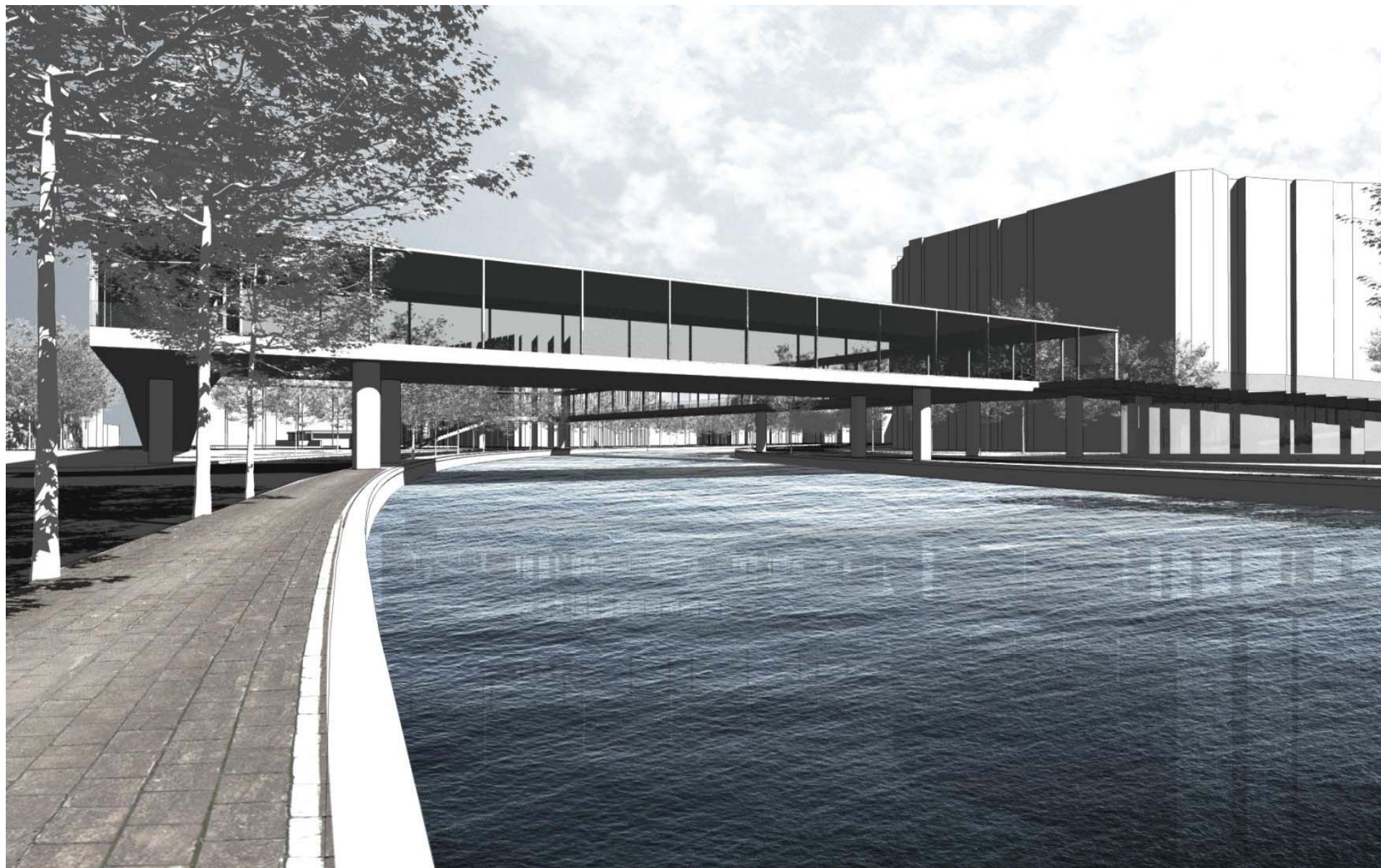
Recuperarea Centrului ...

... prin reconectarea și
revitalizarea zonelor centrale, la
sud de Dâmbovită și de Centrul
Civic.



PRIORITĂȚI

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI



Podul Izvor

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI



Podul Calicilor

Promovarea formelor de transport alternativ în centru

... prin ameliorarea conexiunilor de transport în comun și crearea unei rețele de străzi cu prioritate pentru bicicliști și pietoni, care să străbată centrul.

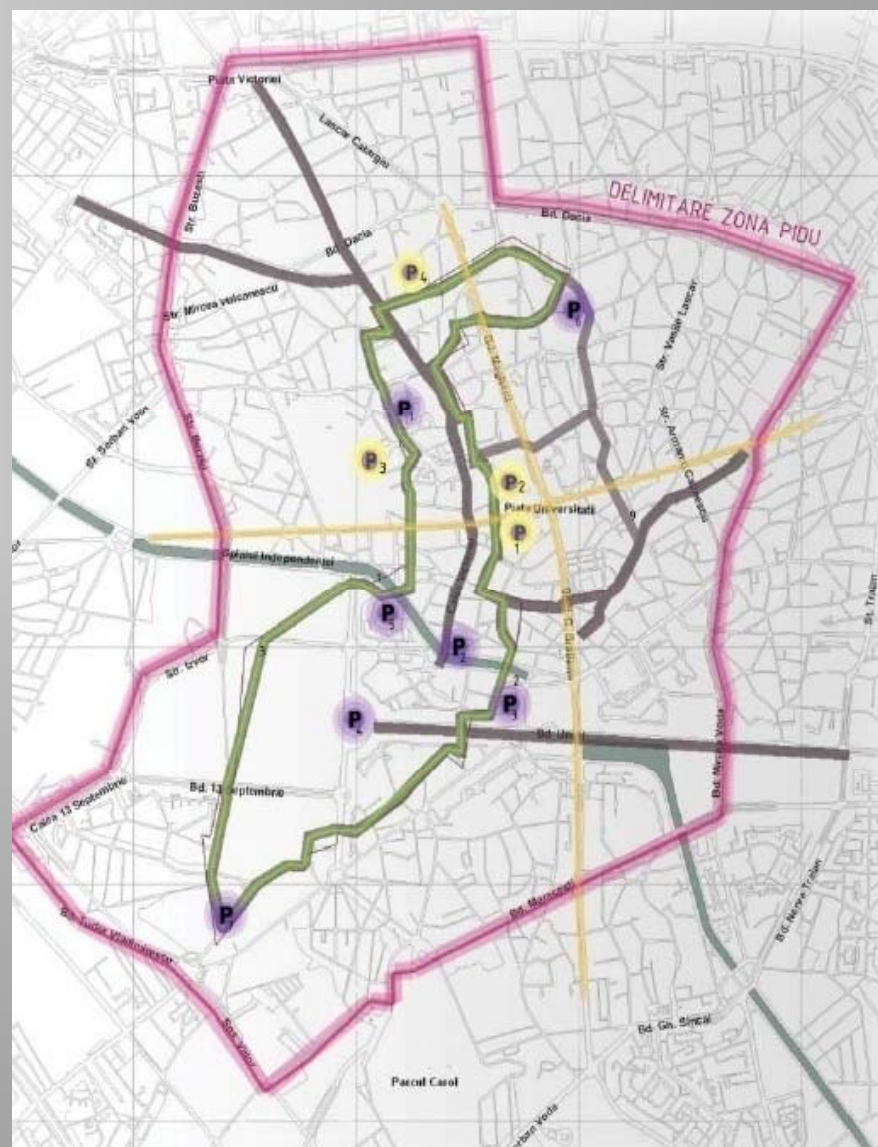




Cheiul Dâmbovitei

Crearea unui sistem integrat de parcări

Parcări de dimensiuni mici si medii vor fi construite pentru a rezolva problema congestiei centrului si a elibera spatiile publice pentru utilizatorii lor. Dimensiunea lor va împiedica utilizarea excesivă a masinilor în centru.



Recuperarea spatiilor publice . . .



PROMENADA "LA FANTANI" - BD. UNIRII

...prin configurarea de spații publice prietenoase și dinamice, cu un design de un înalt standard de calitate pentru deplasare, relaxare și socializare.

PRIORITĂȚI



Traversarea Bd. Unirii spre str. George Georgescu



Piata Romană



Regenerarea arealelor centrale degradate

*... printr-o serie de proiecte ce vizează
atât spatiul urban cât si mediul social si
activitatea economică.*

PRIORITĂȚI



Zona Uranus – sudul Centrului vechi

Dinamizarea economiei locale

... prin crearea de platforme business si incubatoare de afaceri, prin sustinerea industriilor creative moderne cât si revitalizarea mestesugurilor si a comertului în stil traditional.



PRIORITĂȚI

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Plan Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București

I. INFRASTRUCTURA PUBLICA URBANA

I.1. STRAZI, TROTUARE, ZONE PIETONALE / CU PRIORITATE PENTRU PIETONI

Reamenajarea de strazi si realizarea unui traseu cu prioritate pentru pietoni si biciclisti cu infrastructura aferenta

Etapă I

Etapă II

I.1.1

I.1.2

I.1.3

I.1.4

I.1.5

I.1.6

I.1.7

I.1.8

I.1.9

I.1.10

I.1.11

I.1.12

I.1.13

I.1.14

I.1.15

I.1.16

I.1.17

I.1.18

I.1.19

I.1.20

I.1.21

I.1.22

I.1.23

I.1.24

I.1.25

I.1.26

I.1.27

I.1.28

I.1.29

I.1.30

I.1.31

I.1.32

I.1.33

I.1.34

I.1.35

I.1.36

I.1.37

I.1.38

I.1.39

I.1.40

I.1.41

I.1.42

I.1.43

I.1.44

I.1.45

I.1.46

I.1.47

I.1.48

I.1.49

I.1.50

I.1.51

I.1.52

I.1.53

I.1.54

I.1.55

I.1.56

I.1.57

I.1.58

I.1.59

I.1.60

I.1.61

I.1.62

I.1.63

I.1.64

I.1.65

I.1.66

I.1.67

I.1.68

I.1.69

I.1.70

Reconfigurare spatiu public Calea Mosilor (intre str. Baratiei si Bdul Carol I)

Reconfigurare Cheiul Dambovitei - Unirii - Izvor/Traverse

Bdul Unirii in dreptul str. G. Georgescu si St. Apostoli

Reconfigurare spatiu public Calea Grivitei

„poarta de intrare in centrul Capitalei”

Reconfigurare spatiu public Calea Victoriei

Reconfigurare spatiu public Bdul Unirii

Reconfigurare spatiu public si proiect de regenerare urbana pentru axele centrale (concurs)

Realizarea Ansamblului Urban Domnita Balasa

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Matei Basarab, Mircea Voda si Logofatul Udriste

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Gen. Berthelot cu Calea Victoriei

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Gen. Berthelot cu Calea Victoriei

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Lutherana cu str. Gen. Berthelot

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Stirbei Voda cu str. Lutherana

Reamenajare acces pietonal pasajul Villacrosse

Amenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

I.2. SCUARURI, PIATETE SI PIETE PUBLICE

I.2.1

I.2.2

I.2.3

I.2.4

I.2.5

I.2.6

I.2.7

I.2.8

I.2.9

I.2.10

I.2.11

I.2.12

I.2.13

I.2.14

I.2.15

I.2.16

I.2.17

I.2.18

I.2.19

I.2.20

I.2.21

I.2.22

I.2.23

I.2.24

I.2.25

I.2.26

I.2.27

I.2.28

I.2.29

I.2.30

I.2.31

I.2.32

I.2.33

I.2.34

I.2.35

I.2.36

I.2.37

I.2.38

I.2.39

I.2.40

I.2.41

I.2.42

I.2.43

I.2.44

I.2.45

Reconfigurare spatiu public Calea Mosilor (intre str. Baratiei si Bdul Carol I)

Reconfigurare Cheiul Dambovitei - Unirii - Izvor/Traverse

Bdul Unirii in dreptul str. G. Georgescu si St. Apostoli

Reconfigurare spatiu public Calea Grivitei

„poarta de intrare in centrul Capitalei”

Reconfigurare spatiu public Calea Victoriei

Reconfigurare spatiu public Bdul Unirii

Reconfigurare spatiu public si proiect de regenerare urbana pentru axele centrale (concurs)

Realizarea Ansamblului Urban Domnita Balasa

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Matei Basarab, Mircea Voda si Logofatul Udriste

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Gen. Berthelot cu Calea Victoriei

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Gen. Berthelot cu Calea Victoriei

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Lutherana cu str. Gen. Berthelot

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Stirbei Voda cu str. Lutherana

Reamenajare acces pietonal pasajul Villacrosse

Amenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

Reamenajare spatiu public manastirea Antim

I.3. PODURI

I.3.1

I.3.2

I.3.3

I.3.4

I.3.5

I.3.6

I.3.7

I.3.8

I.3.9

I.3.10

I.3.11

I.3.12

I.3.13

I.3.14

I.3.15

I.3.16

I.3.17

I.3.18

I.3.19

I.3.20

I.3.21

I.3.22

I.3.23

I.3.24

I.3.25

I.3.26

I.3.27

I.3.28

I.3.29

I.3.30

I.3.31

I.3.32

I.3.33

I.3.34

I.3.35

I.3.36

I.3.37

I.3.38

I.3.39

I.3.40

I.3.41

I.3.42

I.3.43

I.3.44

I.3.45

Reconfigurare spatiu public Calea Mosilor (intre str. Baratiei si Bdul Carol I)

Reconfigurare Cheiul Dambovitei - Unirii - Izvor/Traverse

Bdul Unirii in dreptul str. G. Georgescu si St. Apostoli

Reconfigurare spatiu public Calea Grivitei

„poarta de intrare in centrul Capitalei”

Reconfigurare spatiu public Calea Victoriei

Reconfigurare spatiu public Bdul Unirii

Reconfigurare spatiu public si proiect de regenerare urbana pentru axele centrale (concurs)

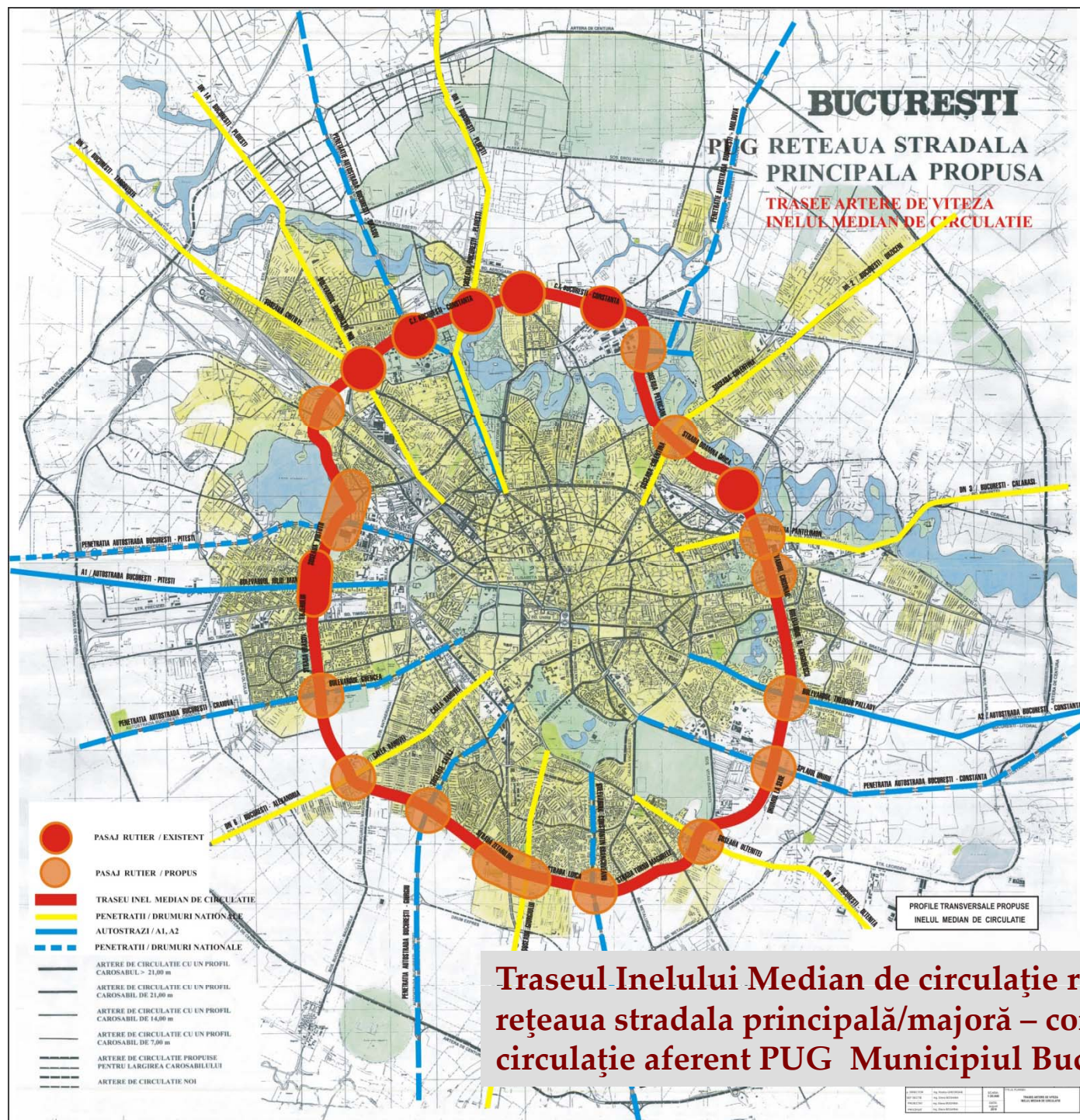
Realizarea Ansamblului Urban Domnita Balasa

Refacerea infrastructura scuar intersectie str. Matei Basarab, Mircea Voda si Logofatul Udriste

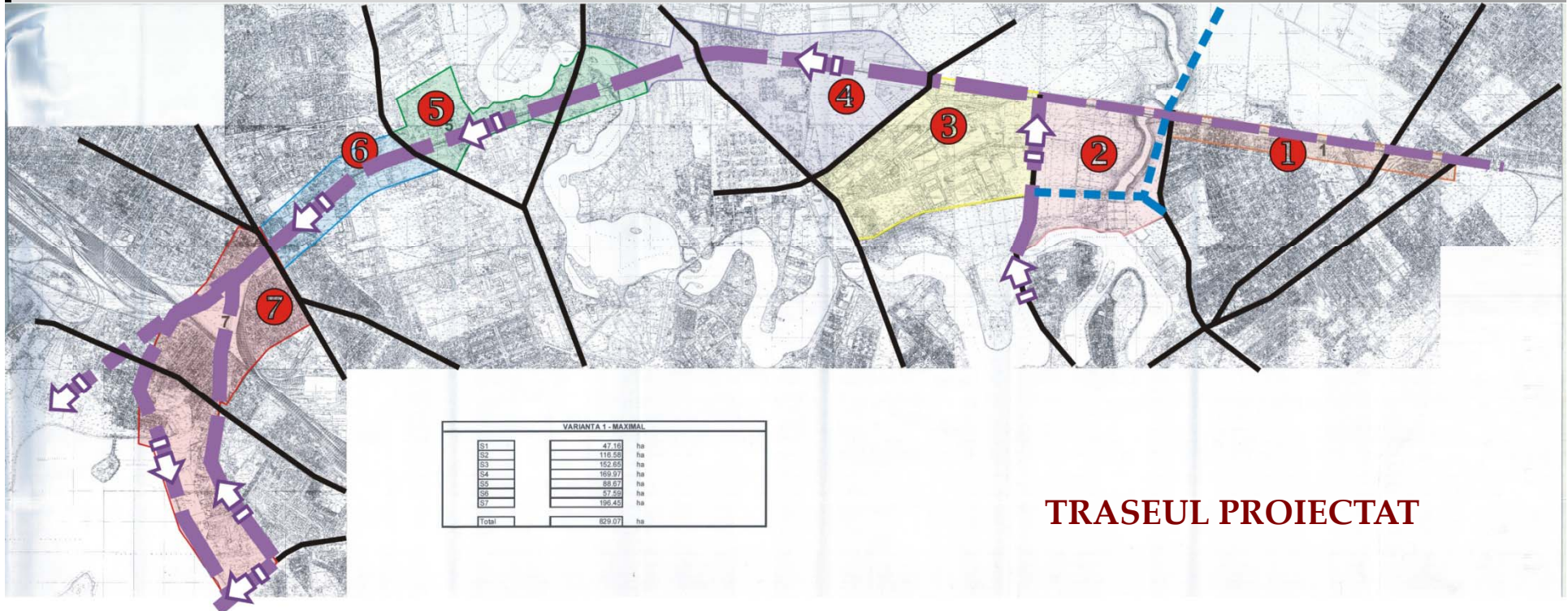
Refacerea infrastructura scuar intersectie

INCHIDEREA INELULUI MEDIAN DE CIRCULATIE IN ZONA DE NORD TRONSON LACUL MORII – SOSEAUA COLENTINA

- Structura arterelor de circulație ale orașului București este alcătuită dintr-un sistem major și un subsistem colector și local de deservire.
- Sistemul major de circulație este compus din: artere inelare - (patrulaterul central în lungime de 8,50 km, inelul central în lungime de 13,50 km, inelul principal în lungime de 22,00 km, **inelul median în lungime de 48,00 km** și inelul de centura în lungime de 72,00 km, inele care delimitează zonele centrale, mediane și periferice ale orașului); artere radiale diametrale, artere radiale tangente, artere de penetrație în oraș;
- Principala disfuncționalitate în circulația majoră a orașului București este cauzată de neînchiderea unor inele ale orașului, cum sunt : inelul principal de circulație la partea sa de sud, **inelul median în partea de sud-vest și partea sa nordică**, artera de centura în partea de nord-vest;
- Importantul tronson al Inelului Median de circulație/Autostrada Urbană (situat la partea nordică a orașului, între Lacul Morii și Șoseaua Colentina) este necesar a fi realizat deoarece traversează zone cu presiune investițională mare, zone în care s-au elaborat diverse documentații de urbanism fază PUZ/PUD pe sub-zone disparate, rezultând regulamente de urbanism necorelate între ele.



INCHIDEREA INELULUI MEDIAN DE CIRCULATIE IN ZONA DE NORD TRONSON LACUL MORII – SOSEAUA COLENTINA



TRASEUL PROIECTAT

- Inelul Median de circulație (al III-lea inel al orașului)** – face legatura între marile zone rezidențiale și platformele industriale trecând pe lângă centre polarizatoare propuse. Traseul se desfășoară pe Soseaua Petricani, Strada Doamna Ghica, Prelungire Strada Doamna Ghica, Bulevardul Chisinau, Bulevardul Nicolae Grigorescu, Drumul la Sere, Calea Vitan-Șoseaua Vitan Barzesti, Strada Iriceanu, Strada Turnu Magurele, Strada Zetarilor, strâpungere până la Sos. Alexandriei și B-dul Ghencea, Strada Brasov, Pasajul Lujerului, Șoseaua Virtuții, artera pe malul Lacului Dambovita, pasaj denivelat peste CF, trasee propuse în zona CF București-Constanța, Soseaua Petricani; întregirea acestuia necesită realizarea a circa 23 km de largiri artere și strâpungeri

INCHIDEREA INELULUI MEDIAN DE CIRCULATIE IN ZONA DE NORD TRONSON LACUL MORII – SOSEAUA COLENTINA

- **Obiectivul proiectului** îl constituie elaborarea unor reglementari integrate care sa orienteze dezvoltarea urbanistica a zonei, deblocarea/pregătirea procesului de investiții in zona, și în special asigurarea unei artere de circulație, componentă a sistemului principal de circulație la nivelul Municipiului București, zona nordică și nord-vestică a acestuia, în care sunt descărcate volume mari de trafic generate în principal de traseul sectorului de autostradă, volume care se suprapun pe artere de circulație importante ale orașului, cu funcțiuni în preluarea/distribuirea atât a traficului local, generat de marile obiective realizate sau în curs de realizare, cât și cel de tranzit.
- **Realizarea proiectului va ameliora considerabil circulația auto in zona de Nord a Capitalei, prin redistribuirea importantelor valori de trafic existente si prognozate, creând legături fluente, in deplina siguranță a traficului;**
- **Vor fi realizate, prin proiect,** lărgiri ale profilelor transversale ale arterelor ce se intersectează cu traseul Inelului Median, intersecții, pasaje rutiere denivelate, pasaje pietonale, spatii de parcare considerate ca terminale multi-modale, punându-se accent pe îmbunătățirea eficienței transferului de calatori și armonizării diferitelor moduri de transport (metrou, cale ferata, transport public de suprafața de toate categoriile, turism, taxi, etc.).
- **In aceasta faza de proiect** vor fi elaborate Planuri Urbanistice Zonale (P.U.Z.), inclusiv studii de fundamentare si ridicări topo-cadastrale, si studii de fezabilitate pentru cele șapte tronsoane/teritorii de referință în care se situează tronsoanele de închidere ale inelului median de circulație.

TRASEU INEL MEDIAN



TRASEU INEL MEDIAN



TRASEU INEL MEDIAN



TRASEU INEL MEDIAN



CONCURS “BUCURESTI 2000”

- **SCOPUL CONCURSULUI:** restructurarea urbana a Centrului Civic București, după operațiunea urbana neterminata de Ceausescu;
- Concursul a fost lansat de un “ grup de oameni mânați de bune intenții, dar lipsiți de orice experiența a politicilor urbane intr-o economie de piața des-etatizata, care au dorit sa aiba un concurs internațional “acasă” (*Augustin Ioan*);
- A fost lansat in 1995, iar rezultatele acestuia au fost obținute in 1996;
- S-a manifestat ca o competiție prestigioasa, cu o remarcabila participare internaționala (inclusiv juriul);
- Tema propusa s-a dovedit valoroasa ca exercițiu intelectual, cu accente utopice, insa, prin neglijarea aspectelor pragmatice (costuri, finanțare, instigare absurd de insistenta la negarea totala a operațiunilor desfășurate deja in zona, începute in perioada Ceausescu);
- Castigatorul concursului – Meinhard von Gerkan – a prezentat un proiect valoros, aplicabil insa cu amendamente in zona, întrucât nu toate propunerile erau realiste;
- De asemenea, proiectul a fost primit cu reticenta de către o populație mai puțin pregătita sa accepte concepte moderne după experiența totalitara si o clasa politica eterogena, in mare parte implicata in proiectele urbane din 1980 – 1989.

ZONA DE INTERES NATIONAL "BUCURESTI 2000" - TRONSON

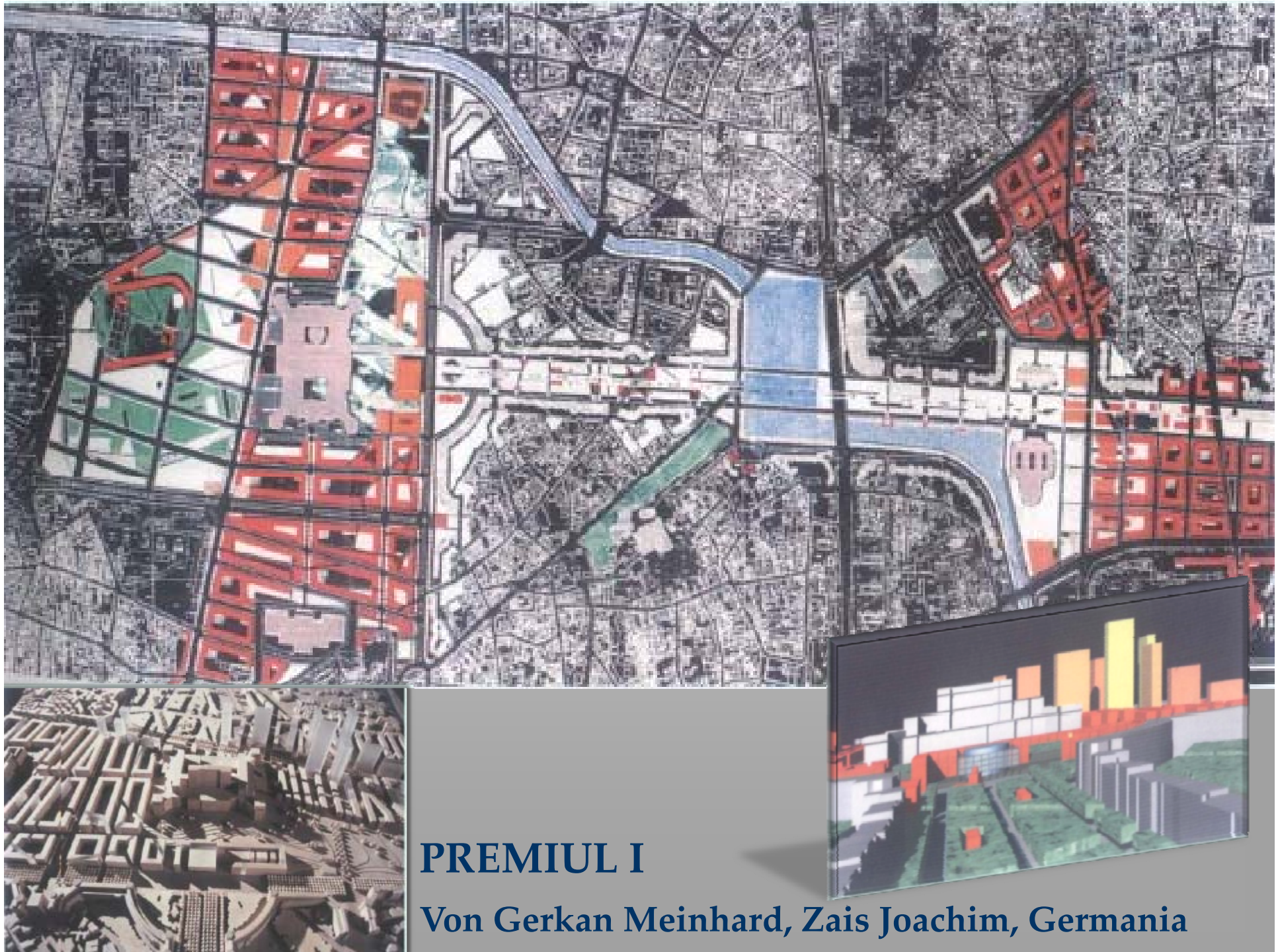


ZONA DE INTERES NATIONAL "BUCURESTI 2000" - TRONSON



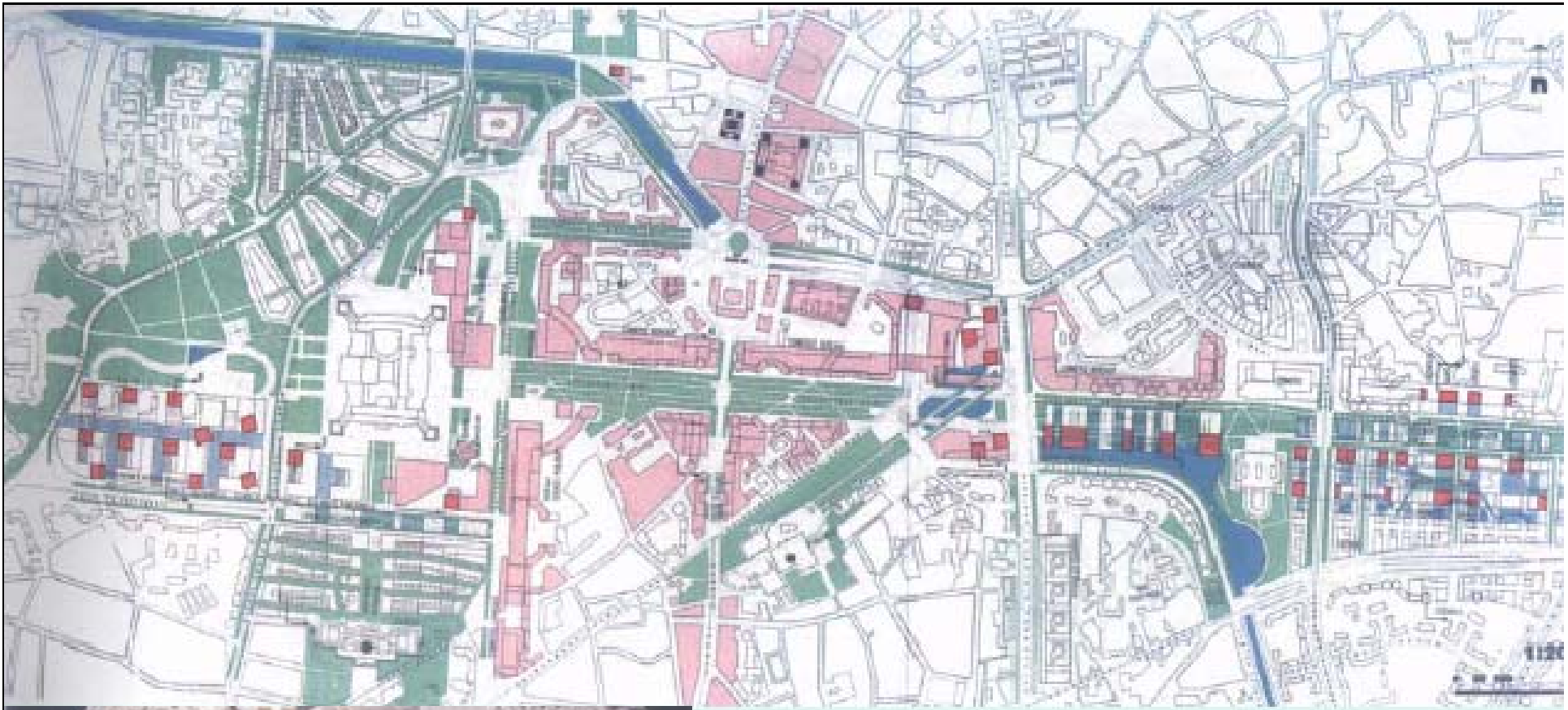
ZONA DE INTERES NATIONAL "BUCURESTI 2000" - TRONSON





PREMIUL I

Von Gerkan Meinhard, Zais Joachim, Germania



PREMIUL al II - lea

**ECHERIU Franz-Johann,
ECHERIU Maria Ileana, Austria**



PREMIUL al III-lea; Down & Saywell, Italia



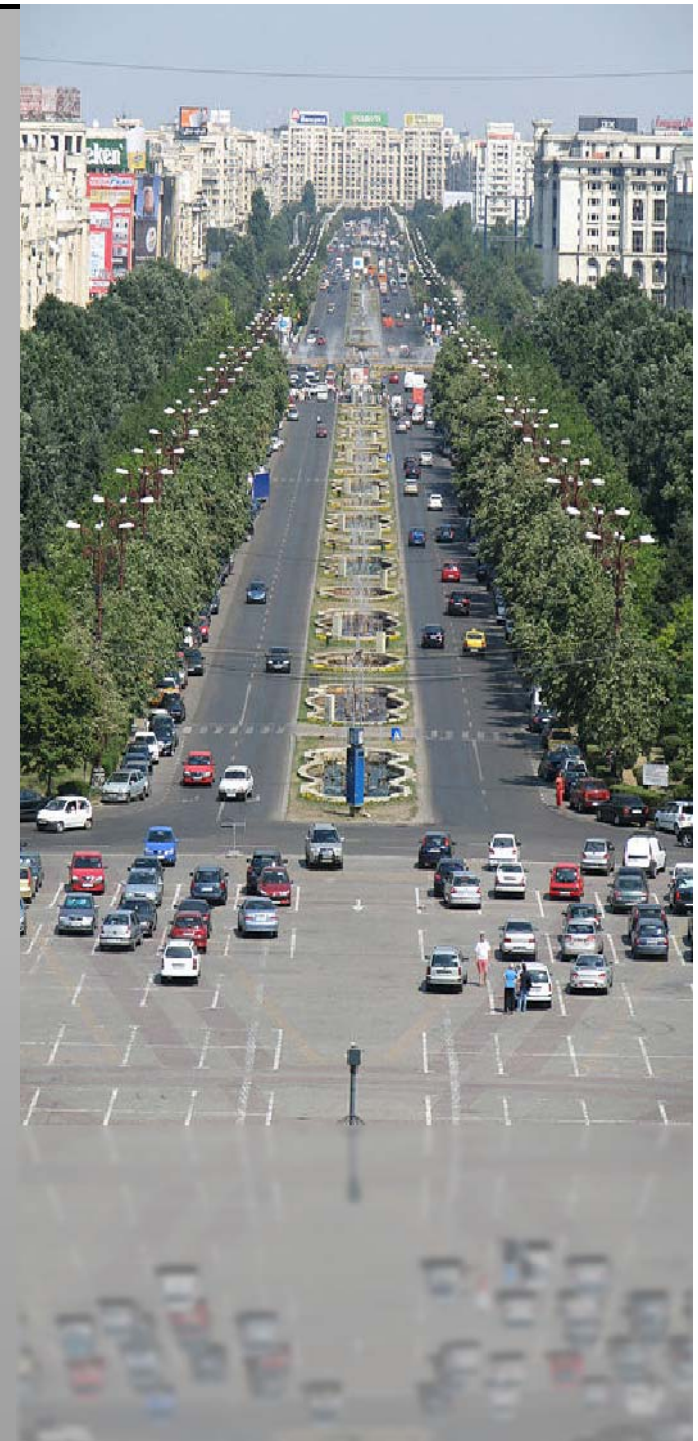
CONCURS “BUCURESTI 2000”

- Inexistenta, inca de la început, a structurii de implementare, care va apărea abia in anul 2000;
- Câteva dintre cauzele eșecului acestui proiect urban: tentativa de control politic, lipsa de voință politica, lipsa de experiență și dialog între arhitecți/urbaniști și autoritatea publica;
- Licitația internaționala organizata pentru înființarea Agenției de Dezvoltare “București 2000” a fost câștigata de consorțiul britanic Central Bucharest Consortium Ltd., care, inasa, a creat suspiciuni in ceea ce privește capacitatea de a duce la bun sfârșit un proiect de o asemenea complexitate;
- Insași echipa Von Gerkan nu a agreat rezultatul licitației; ar fi preferat sa lucreze cu cei clasați pe locul al II-lea, firma consacrata in proiecte urbane de anvergura (Dress & Sommer);

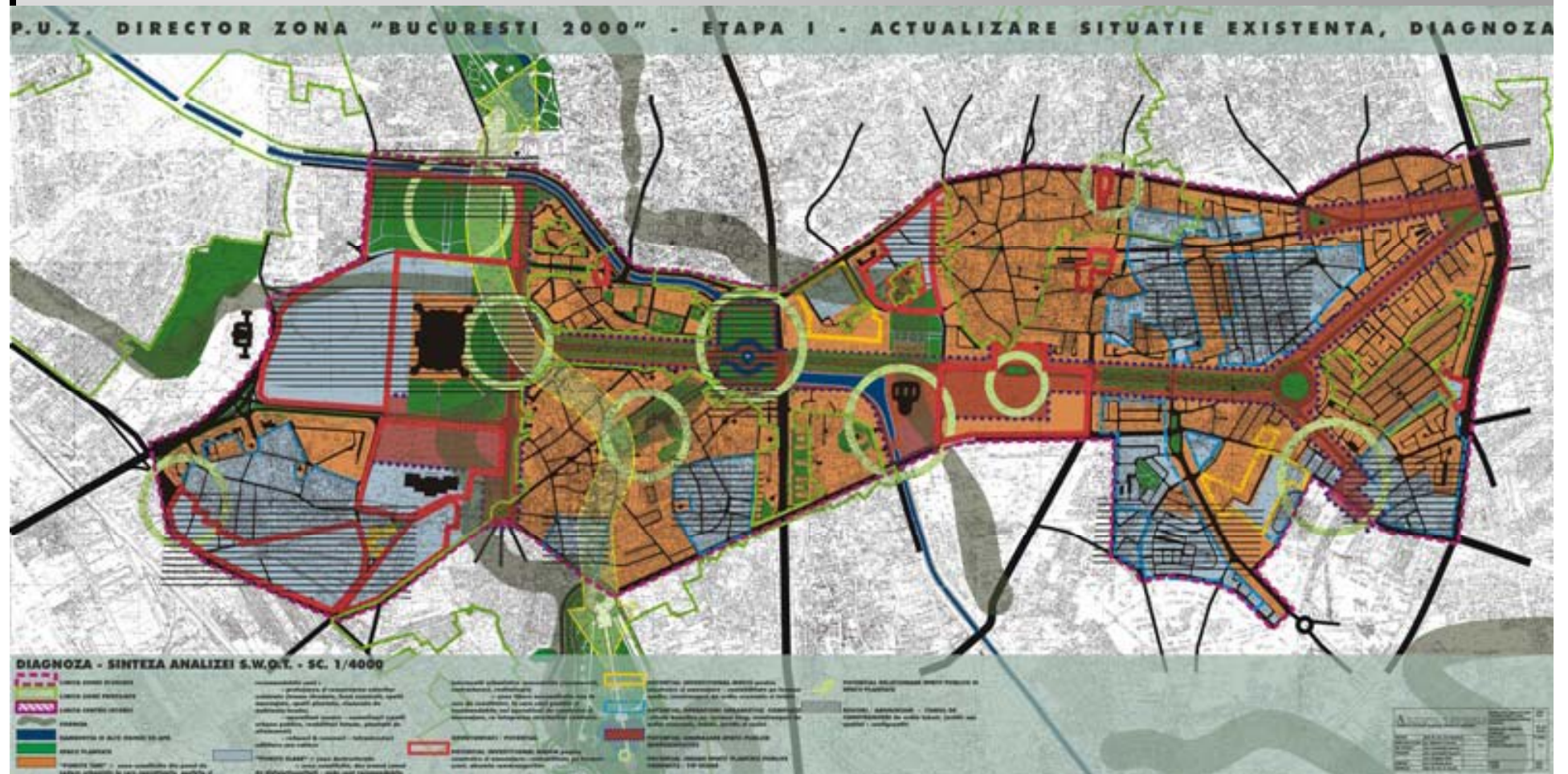


CONCURS “BUCURESTI 2000”

- In urma negocierilor intre actorii implicați, s-a stabilit o formula de compromis, Agenția de Dezvoltare “București 2000” fiind înființată ca societate comerciala cu următoarea componenta a acționariatului: Consiliul General al Municipiului București 36%, CBC Ltd. 42%, D&S SRL 18%, BCR 2%, BERD 2%,;
- Statutul societatii conținea, insa, prevederi ambigue – controlul excesiv al CGMB si al MLPAT;
- Schimbarea Guvernului in anul 2001 a dus la retragerea sprijinului politic si suspendarea Ordonanței 129/1998.



ZONA BUCURESTI 2000 – PUZ DIRECTOR (2004-2005)



“Bucuresti 2000” a fost un vis frumos care a murit lamentabil intr-o atmosfera de bune intentii, naivitate profesionala, fals rigorism, orgolii politice si profesionale, incapacitate de dialog, incapacitate politica de a sustine mari proiecte nationale . . . “

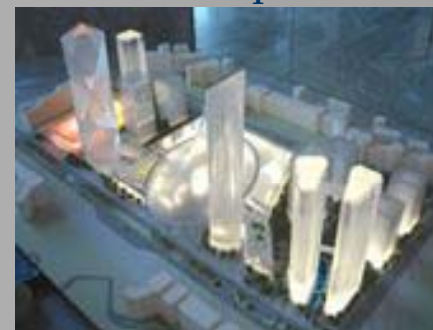


PROIECTUL ESPLANADA



PROIECTUL ESPLANADA. PREMISE

- Necesitatea restructurării zonei - spațiul urban din zona este destructurat, există suprafețe mari de teren liber, dezorganizat;
- Nu există dotări și amenajări specifice unui centru de afaceri și comercial cu un grad mare de reprezentativitate pentru Capitală;
- Imaginea urbană este monotonă, lipsită de atractivitate pentru circulația pietonală;
- Spațiile verzi amenajate - deficitare;
- Existența fundației realizate pentru destinația inițială a terenului în discuție (Opera Națională) - poate constitui o dificultate suplimentară în crearea unui complex urban eficient și atractiv.



PROIECTUL ESPLANADA. AȘTEPTĂRI

- Crearea unui nou pol economic și cultural;
- Configurarea unui cadru ambiental și de imagine corespunzător rolului acestei zone în conturarea unei imagini de marcă a municipiului București;
- Stabilirea unui mod de organizare coerentă (din punct de vedere arhitectural și urbanistic) a zonelor de intervenție;
- Realizarea unui țesut urban diversificat, implicând activități favorabile unei dezvoltări specifice unei zone centrale;
- Crearea unei organizări urbane care, bazându-se pe calitatea sitului, mai ales pe prezența râului Dâmbovița, va permite realizarea unui peisaj de calitate.

ZONA DE INTERVENTIE – SITUATIA EXISTENTA



PROIECTUL ESPLANADA. EVOLUTIE

- Zona de intervenție viza un segment al Proiectului București 2000;
- Proiectul urma sa se deruleze in parteneriat public – privat;
- Licitația a fost finalizata la începutul anului 2004;
- Se semnează acordul de proiect cu societatea TriGranit;
- In anul 2005 – schimbare de Guvern – proiectul se reia;
- La finele anului 2008 se încheie negocierea;
- Se promovează o Ordonanța Guvernamentală; Primul-ministru si Ministrul de finanțe ezita sa semneze; odată cu schimbarea Guvernului, proiectul este abandonat;
- Contract abil si favorabil autoritatii publice, deși se pornea cu handicapuri majore: statut juridic foarte complicat, inexistenta unui Plan Urbanistic Zonal si de Detaliu aprobat, conflict cu OAR;
- Redevența cumulata pe 49 ani – convertita in spatii construite pentru autoritatea publica.



Un exemplu de succes . . .

PROIECTUL “SOLIDERE” – Reconstrucția centrului Beirutului, după războiul civil

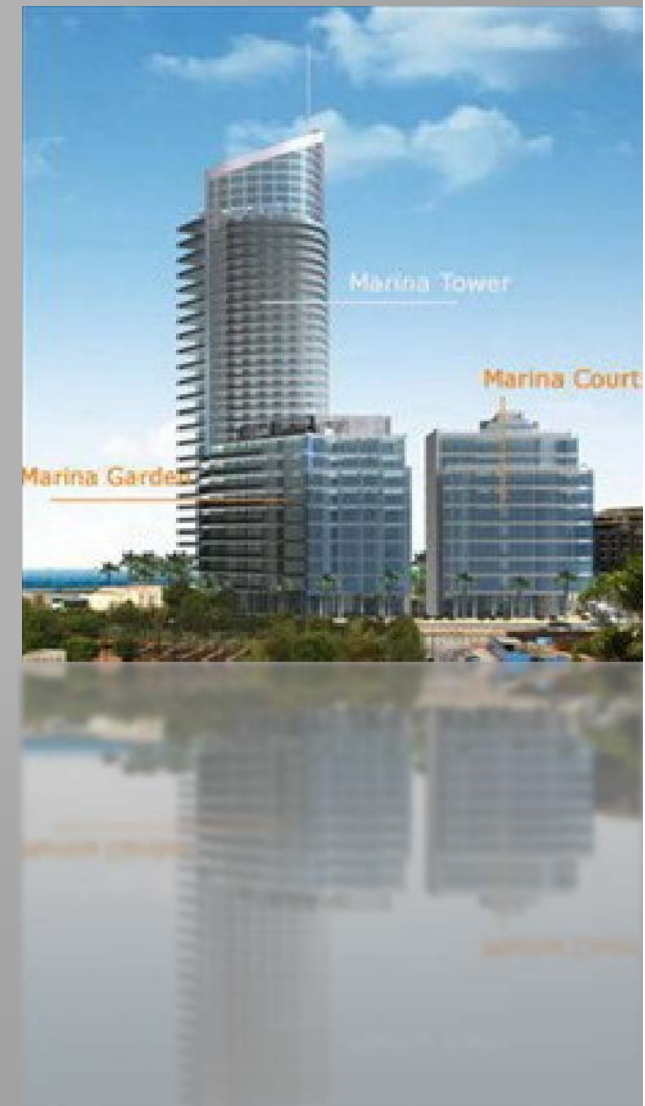


PROIECTUL SOLIDERE –

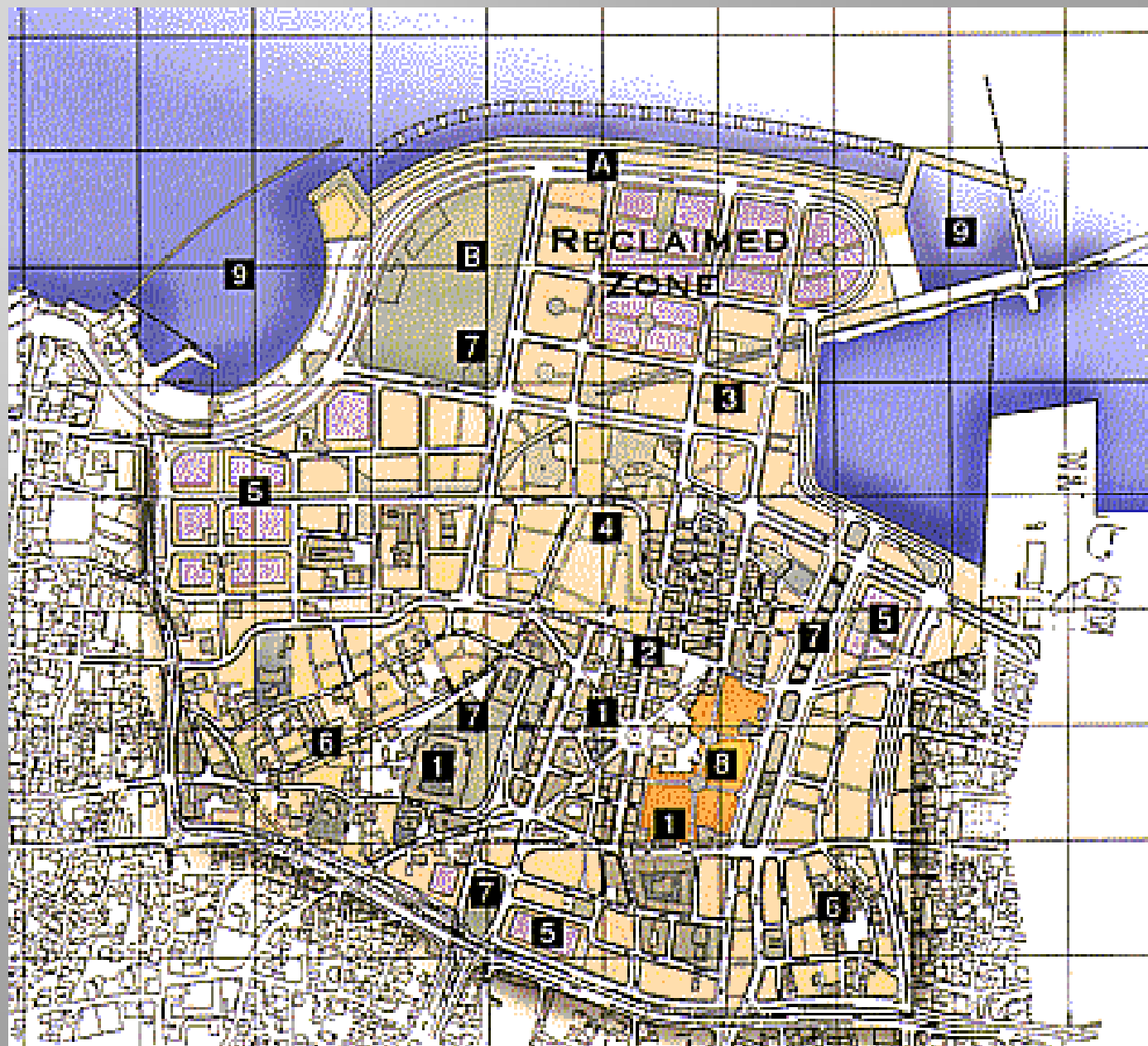
Reconstrucția centrului Beirutului, după războiul civil

DATE GENERALE ALE PROIECTULUI

- Pe 5 mai 1994 s-a constituit Compania Libaneza pentru Dezvoltarea și Reconstrucția Centrului Beirutului – SOLIDERE – și s-a lansat cel mai mare proiect urban al anilor '90;
- Zona de intervenție a proiectului a cuprins o suprafață de cca. 1,8 milioane mp, incluzând cele mai căutate piețe publice și arterele de circulație cele mai importante;
- Proiectul a inclus reconstrucția și dezvoltarea de 4.69 milioane de metri pătrați de spațiu construit parcelat astfel încât să se asigure o varietate largă de activități;
- A fost refăcută infrastructura urbană – drumuri, utilități, spații publice, spații verzi, lucrări marine – și au fost construite zone de servicii (comerciale, financiar-bancare), zone rezidențiale, au fost puse în valoare zonele istorice și de identitate culturală.



PROIECTUL "SOLIDERE" - MASTERPLAN





BEIRUT – ZONA CENTRALA

PROIECTUL “SOLIDERE”

- Statul libanez, la data lansării proiectului, s-a dovedit incapabil să asigure o finanțare, chiar și simbolică;
- Asigurarea unui cadru legislativ prompt și abil, prin declararea unui “statut special” pentru zona de intervenție;
- Implicarea mediului de afaceri – benefic;
- Crearea societății SOLIDERE – ingenioasă asociere între deținătorii de drepturi imobiliare și investitorii din contribuția cărora s-au realizat planurile de urbanism și proiectele de infrastructură;
- Intervențiile izolate ar fi condus la dezastru urbanistic;
- În decembrie 1991 erau deja asigurate planul de urbanism și infrastructura și cel financiar;
- Demersuri: Drepturile imobiliare convertite în acțiuni de tip A; finanțarea studiilor și a infrastructurii, în prima fază – acțiuni de tip B și cotate la bursă a acestora.





بيت أبوظبي للاستثمار
Abu Dhabi Investment House

بوابة بيروت
Beirut Gate



PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI

PROIECTUL “SOLIDERE”

- Statul răscumpăra, în timp, costul infrastructurii, fie cash, fie prin atribuire de terenuri în zona (o parte din cele recuperate din mare printr-o operațiune de ecologizare a unei zone compromise într-un accident petrolier);
- Sistem eficient și fin reglat de Guvern – fără intervenția zonei de afaceri;
- Proiectul SOLIDERE este un exemplu remarcabil de dezvoltare urbană sistematică. I s-a decernat Premiul de Onoare ONU – HABITAT, în 2004, lui Rafic Al-Hariri, prim-ministru al Libanului în 1992-1998, 2000-2004;
- Proiectul va fi finalizat în 2018.



Pentru reușita unui proiect urban major in București:

- Suport administrativ competent, eficient, organizat;
- Legislație specifică adaptată și flexibilă;
- Capacitate de dialog: administrație – profesioniști (arhitecți, urbaniști) – oameni de afaceri;
- Voința politică și cooperare



Va multumesc!

