

**ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

**PLAN URBANISTIC ZONAL**

**“DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD  
TRONSONUL BUZEȘTI-BERZEI-VASILE  
PÂRVAN-B.P. HAȘDEU-URANUS-CALEA  
RAHOVEI”**

**BUCUREȘTI**

**STUDIU DE MARKETING SOCIO-URBAN**

**FAZA 2 – TRONSONUL HAȘDEU – URANUS – CALEA RAHOVEI**

**PROIECT NR:**

**450 /2006**

**PROIECTANT:**

**S.C. ATELIERUL DE URBANISM « URBIS '90 »**

**BUCUREȘTI**

**SEF PROIECT:**

**Conf. Dr. Arh. Constantin ENACHE**

**BENEFICIAR:**

**S.C. « METROUL » S.A.**

**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI**

## **ATELIERUL DE URBANISM”URBIS ‘90”**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

### **STUDIU DE MARKETING SOCIO-URBAN**

#### **DATE DE RECUNOAȘTERE A DOCUMENTAȚIEI**

**TITLUL LUCRĂRII:** PLAN URBANISTIC ZONAL – “DUBLARE  
DIAMETRALA NORD-SUD TRONSONUL  
BUZEȘTI-BERZEI-VASILE PÂRVAN-B.P.  
HAȘDEU-URANUS-CALEA RAHOVEI”

**PROIECT NR.:** 450 / 2006

**PROIECTANT :** S.C. ATELIERUL DE URBANISM «URBIS ‘90»

**ȘEF PROIECT:** conf.dr.arh. Constantin ENACHE

#### **COLECTIV DE ELABORARE:**

prof. dr.arh. Alexandru SANDU

conf.dr.arh. Constantin ENACHE

arh. Antonela ROȘU

ing. Eugen Ionescu

coordonare și consultanță

concepție & coordonare

întocmire, redactare

circulație

#### **COLECTIV DE ELABORARE COMPONENTA MARKETING SOCIO – URBAN**

lect.drd.arh. Liviu IANĂȘI

asist. drd. arh. Claudiu RUNCEANU

**BENEFICIAR:** PRIMĂRIA MUN. BUCUREȘTI  
S.C. METROUL S.A.

**DATA ELABORĂRII:** 2007

## **ATELIERUL DE URBANISM”URBIS ‘90”**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

### **CONȚINUT:**

- 1. Contextul lucrării, obiective generale, metodologia și structura lucrării**
- 2. Context urban – încadrare la nivelul orașului și în zonă**
- 3. Cadrul reglementar nou pe care PUZ îl aduce amorsează un proces de schimbare la nivelul întregii zone și a zonelor învecinate**
- 4. Concluzii și recomandări**
- 5. Anexe**

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

*Motto:*

*“ Cred că strategia elaborată și implementată la Barcelona, poate fi aplicată în cazul dezvoltării urbanistice a zonei care a făcut obiectul concursului (București 2000 n.n.). Pentru aceasta este nevoie însă, de voință din partea Administrației Publice, de consecvență în respectarea ideilor proiectului câștigător, de apărare a interesului public și a obiectivelor pe termen lung.*

*Atenție: amestecul de opțiuni inconsecvente, necorelate, poate conduce la un produs mediocru. Nu neglijați rolul consecvenței în respectarea proiectului de bază. Cooperarea și dialogul într-o astfel de operațiune sunt esențiale, dar fără cedări conjuncturale, de pildă în fața investitorilor privați, bogați. ”*

*Josep Martorell*

*Coordonator al strategiei Barcelonei, proces premeregător Jocurilor Olimpice 1992,  
Membru în Juriul Concursului Internațional de Urbanism “București 2000”*

*( În: “București 2000, Concurs Internațional de Urbanism”, Catalogul Concursului,  
Editura Simetria, București, 1997, pp 31-32)*

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

### **Capitolul 1. Contextul lucrării, obiective generale, metodologia și structura lucrării**

#### **Contextul lucrării**

Prezentul studiu de marketing socio-urban este o componentă a Planului Urbanistic Zonal privind dublarea diametrului nord-sud, a fazei a doua a acestuia, privind tronsonul B.P. Hașdeu – Uranus – Calea Rahovei.

Dacă studiul privind primul tronson viza cu predilecție problematica asociată regenerării unui fragment important al centrului capitalei în condițiile amenajării unui nou bulevard urban, fragment adiacent unei vechi străzi comerciale, faza a doua a studiului se orientează spre aspectele preponderent structurante pe care tronsonul vizat le presupune, prin relația cu situl valoros ce a făcut obiectul concursului București 2000, și prin pătrunderea spre zona de sud a orașului.

O premisă a studiului o constituie urgența intervenției, urgență determinată de necesitatea fundamentării și calibrării acestei căi de circulație într-un context în care implicațiile schimbărilor urbane nu sunt evaluate pe deplin.

#### **Obiective generale**

Studiul, prin concluziile și recomandările pe care le formulează, furnizează direcțiile generale pe care politicile sectoriale de dezvoltare pentru zona în studiu merită să le urmeze, acestea fiind fundamentate tocmai pe o analiză privind cerințele pieței.

Unul dintre obiectivele acestei lucrări îl constituie crearea unui instrument pentru administrația publică locală decisă să își asume rolul de coordonator în această intervenție necesară capitalei.

Decizia de intervenție corespunde unui moment critic în funcționalitatea sistemului de circulație al capitalei, fapt ce argumentează necesitatea dar și urgența adecvării infrastructurii, nevoilor actuale. Subliniem faptul că o asemenea intervenție nu trebuie privită parțial, prin soluția de moment pe care o oferă prin infrastructura realizată, ci și ca factor generator de dezvoltare, prin urmare, catalizator al procesului de configurare a unui sit strategic din centrul orașului.

#### **Metodologia și structura lucrării**

Lucrarea este structurată în trei părți: prima parte (capitolul 2) conține diagnosticul zonei, precizând care este contextul dezvoltării urbane a municipiului București precum și o analiză a produselor urbane ale zonei, ce răspund cererii diferitelor grupuri țintă – identificarea produselor urbane și a cererii care le

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

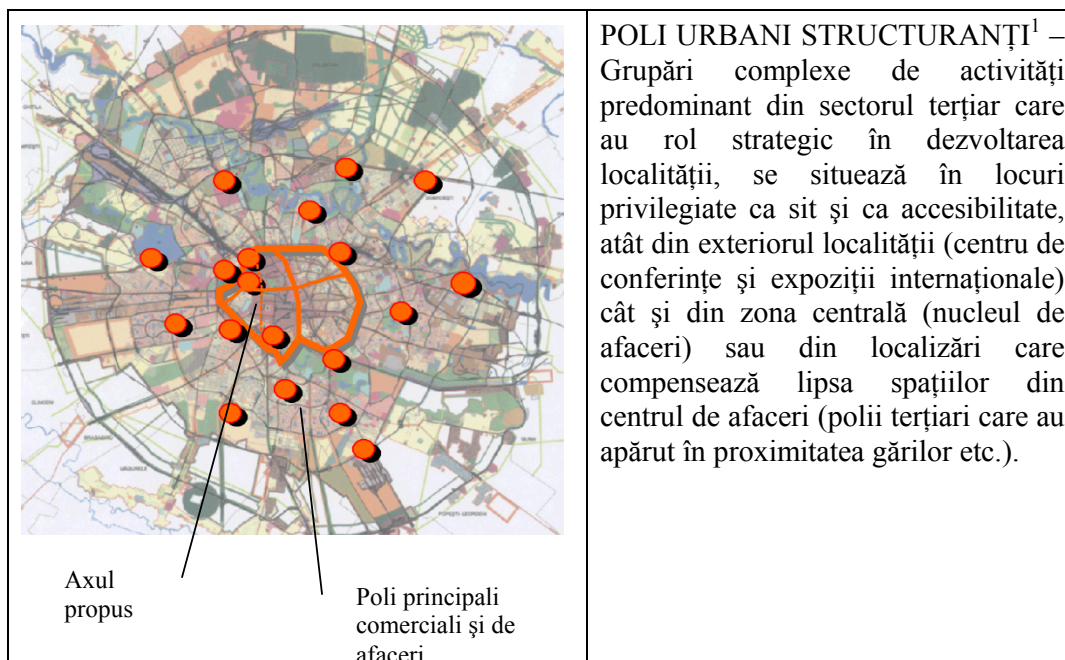
DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

legitimează ; dacă prima parte se referă la condițiile existente ale dezvoltării, partea a doua se referă la condițiile create prin PUZ, la cadrul reglementar nou ce amorsează procesul de schimbare precum și la condițiile creării unui spațiu public (produs urban principal sau componentă fundamentală a procesului de constituire a unei parti noi din zona centrală, văzut el însuși ca produs) rezultat prin modificarea prospectului străzii ( capitolul 3) ; în încheiere, sunt formulate recomandări privind procesul de planificare a cărei componentă este tocmai Planul Urbanistic Zonal, precum și referitoare la mecanisme instituționale și procedurale ce ar trebui avute în vedere pentru dezvoltarea și implementarea corectă a procesului de constituire a unei noi zone a centrului capitalei (capitolul 4).

### **Capitolul 2. Contextul urban – încadrare la nivelul orașului și în zonă**

#### **Mediul extern – oportunități / pericole**

Dacă articularea nodului-pol Piața Victoriei situat pe inelul de circulație, cu axa est-vest Kogalniceanu – Regina Elisabeta - Carol era rezultatul realizării primului tronson studiat de actualul PUZ, prelungirea până la Calea Rahovei (faza a doua) creează premisele constituirii alternativei la actuala axă nord-sud cu implicațiile pe care le are în articularea unor importanți poli structuranți pe toată lungimea traseului avut în vedere: Piața Victoriei și Gara de Nord, zona București 2000 și polul propus prin PUG, situat în zona Bulevardului George Coșbuc.



*Relaționarea viitorului ax cu inelul central și polii urbani*

<sup>1</sup> Schemă preluată din studiul de fundamentare a PUG București

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

În studiul privind alternativa la actuala diamentrală nord sud a orașului, au fost remarcate trei momente importante de pe traseul noii artere : Piața Victoriei (implicit intersecția inelului de circulație Iancu de Hunedoara – Ștefan cel Mare – Mihai Bravu) și zona de stradă comercială istorică (Buzești - Berzei), intersectarea axului est-vest și zona București 2000 (zona de constituire a unui fragment important al centrului capitalei pe amplasamentul concursului), prelungirea spre sud a arterei (o șansă pentru constituirea unui nou pol adiacent zonei centrale, în zona bulevardului Coșbuc și a fostei Vămi) și intersecția inelului de circulație în condițiile completării acestuia.

Primul moment de pe traseul noii artere este caracterizat de un proces de regenerare a unei zone istorice a orașului, cel de-al doilea, de procesul de constituire a unei noi părți din zona centrală, iar cel de-al treilea de pătrunderea arterei către sud, în zona cartierelor, proces generator de dezvoltare prin constituirea de posibili noi poli și zone iradiante de dezvoltare.

La rândul său tronsonul doi al axei, adică Hașdeu – Uranus – Calea Rahovei este divizat în trei subtronsoane în funcție de factura diferită a acestora : subtronsonul 1 cuprins între podul Hașdeu și bulevardul Națiunile Unite, subtronsonul 2 ce se întinde până la intersecția cu Calea 13 Septembrie, și ultimul subtronson (3) cuprins între Calea 13 Septembrie și Calea Rahovei. Sub-tronsoanele au fost studiate ținând seama de particularitățile teritoriilor pe care le traversează și această diferențiere va trebui avută în vedere la configurarea funcțională și volumetrică a propunerilor adiacente lor.

În privința tronsonului 2, obiect al prezentului studiu, trebuie subliniat faptul că zona aflată sub influența nemijlocită a arterei este mult mai mare în comparație cu cea a primului tronson, cu atât mai mult cu cât în această situație este vorba despre o zona liberă de construcții.

### **Mediu intern – puncte tari / puncte slabe**

Chiar dacă documentația PUZ acordă prioritate acestei artere, ea trebuie privită totuși ca un factor declanșator pentru dezvoltarea pe care o implică, cu atât mai mult cu cât traversează o suprafață însemnată a centrului, în prezent liberă de construcții. Trebuie avute în vedere și anticipate efectele oportunităților pe care trasarea arterei le creează pentru suprafețele de teren adiacente – tocmai din acest motiv aceste terenuri ar putea găzdui obiective de interes public – ținând seama de vocația zonei și de importantul rol pe care ar putea să îl joace la nivelul centrului capitalei.

Pătrunderea arterei în amplasamentul concursului București 2000 face necesară luarea în considerare a propunerilor proiectului laureat, tocmai datorită viziunii integratoare, la scara întregului centru, pe care acesta a ilustrat-o; un risc evident îl constituie decuparea în terenuri adiacente arterei propuse prin PUZ, implicit periclitatea soluției propuse de proiectul câștigător (fapt semnalat și de avertismentul lui Josep Martorell, citat ca motto al studiului).

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

Studiul privind tronsonul 1 remarcă existența unor produse urbane principale : strada, terenul și construcțiile existente sau noi, patrimoniul construit, o bună deservire prin transport public, noii poli locali de dezvoltare și locuitorii (a se vedea faza 1 a lucrării, pag. 7).

**Semnificativ este faptul că întreaga axă urbană ce se conturează între Piața Victoriei și Calea Rahovei reprezintă în sine, un produs urban căruia i se asociază o diversitate de alte produse precum spațiile publice, activitățile nou localizate sau ameliorate, fondul construit nou creat sau ameliorat, existența socială introdusă sau revitalizată, identitatea urbană, însuși procesul de devenire a zonei.**

Produsele tratate în faza întâi sunt identificabile și în privința tronsonului 2, fiind caracteristice unei artere de asemenea factură ce traversează centrul capitalei. Cu toate acestea, trebuie luate în considerare **condițiile specifice ale amplasamentului** pe care tronsonul 2 îl străbate (cel puțin pe subtronsoanele 1 și 3) precum și apariția de noi resurse ce merită a fi utilizate. În privința acestor resurse, subsolul este una dintre ele (subsolul ce se creează sub traseul arterei precum și cel care corespunde soclului viitoarelor construcții adiacente, cu atât mai mult pus în valoare datorită declivității – astfel se creează relații facile cu străzile adiacente zonei de declivitate).

În legătură cu condițiile caracteristice, este de semnalat rolul și ponderea diferită a contribuției factorilor publici / privați în procesul de constituire a acestei părți de zonă centrală: spre exemplu, în privința clădirilor înalte care se vor realiza în zonă în viitorul apropiat (în condițiile create de noua arteră), acestea depind mai mult de factorii privați. În același timp însă, rolul pe care aceste construcții îl vor avea raportat la imaginea urbană a capitalei devine un aspect de interes preponderent public.

### **Strada (spațiul public)**

Datorită caracterului diferit al secvențelor de pe noul ax ce se are în vedere a fi amenajat, rolul spațiului public diferă în cazul celor două tronsoane studiate. Primul tronson (al cărui studiu a făcut obiectul fazei întâi) pune probleme de relaționare a unui spațiu public ce corespundea unei zone de parcelar vechi (care în condițiile propuse de PUZ ajunge să fie restructurat putând să găzduiască o diversitate de activități) cu activități noi și cu o imagine diferită – toate acestea necesitând un consum diferit de spațiu care nu mai corespunde vechii utilizări – nevoia deservirii parcelelor prin spate, adică prin interiorul insulei, tocmai pentru a compensa lipsa de spațiu în raport cu noile utilizări. Situația este cu totul diferită în privința tronsonului doi, deși aflat tot în centrul capitalei; zona pe care ajunge să o strabată este prea puțin constituită – în special în zona dintre podul Hașdeu și strada Uranus - fapt ce determină un efort de anticipare a viitorului consum de spațiu necesar unor noi activități (prea puțin clare în prezent). În condițiile acestei incertitudini, spațiul public creat ar trebui să permită o oarecare diversitate în utilizări și o flexibilitate în adaptare la noi nevoi – aspecte care în prezent ar trebui să se reflecte cel puțin în dimensionare.



## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

Exemplificarea ce va urma în capitolul trei ilustrează tocmai multiplele utilizări pe care spațiul public le poate suporta, un plus de dificultate aducându-l relieful particular și declivitatea terenului precum și fluxul important de circulație – ambele putând prezenta riscul accentuării unei rupturi. În aceste condiții, este cu atât mai importantă tratarea bulevardului creat, acesta neputând fi asociat cu un bulevard extraurban (de mare viteză).

**Imaginea urbană – asociată atât spațiului public, construcțiilor și zonei în ansamblu, dar mai ales noile imagini pe care orașul le oferă de pe tronsonul nou creat**

Imaginea unui loc ( imaginea urbană) reprezintă *«suma credințelor, idealurilor și impresiilor pe care oamenii le au în legătură cu un anumit spațiu».* (Koetler, 1993)

În contextul competiției dintre orașe, imaginea urbană este cu atât mai importantă cu cât o imagine favorabilă se traduce prin atracția pe care o exercită pentru investitori, imigranți (văzuți ca resură de muncă ce decide să se stabilească în oraș) și turiști. În același timp, imaginea defavorabilă și stereotipurile asociate imaginii negative a orașului constituie obstacole în calea unui viitor mai promițător. Este motivul pentru care numeroase orașe ajung să se «reambaleze<sup>2</sup>» (fiind vorba despre aspectul pe care încearcă să îl impună) atât pe sine cât și propriile resurse în încercarea de a prezenta o imagine cât mai atractivă.

Este recunoscut faptul că marketingul urban poate fi privit ca o posibilitate de reîmprospătare a identității urbane sau drept mijloc de creare a unei noi identități. Acest fapt este de luat în considerare în cazul tronsonului cuprins între Podul Hașdeu și Strada Uranus, cu atât mai mult cu cât este vorba despre traversarea unei zone cu puternice conotații istorice negative: istoria vechiului cartier Uranus ștersă cu ajutorul buldozerelor precum și actualul Palat al Parlamentului, monument al voinței totalitare.

Procesului de promovare a unei noi imagini a zonei ce se va constitui i se va asocia cel de combatere a imaginii pe care amplasamentul a impus-o prin mediatizare – în prezent zona este cunoscută fie datorită distrugerii cartierului de pe dealul Arsenalului, fie datorită actualului Palat al Parlamentului – faimos prin faptul că este un exemplu de arhitectură totalitară, dar mai ales prin dimensiunile sale – a doua construcție ca mărime, după Pentagon! Tot în legătură cu conotațiile negative ale imaginii amplasamentului Palatului Parlamentului, trebuie amintit faptul că acesta nu a mai fost locuit încă de pe timpul cumei lui Caragea, dar prezența locuirii este cu atât mai necesară în prezent, când mixitatea funcțională ar trebui să reprezinte cuvântul cheie al fiecărei teme de proiectare privind viitoarele construcții din zonă.

---

<sup>2</sup> Termenul este tradus din « repack » utilizat de Eli Avraham în articolul « Media Strategies for Improving an Unfavorable City Image » publicat în Cities, Vol.21, no.6, p. 471-479, 2004

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

În privința noii imagini asociate zonei de artera nouă, în constituire, oportunitățile sunt foarte variate, un avantaj constituindu-l însăși declivitatea pe o lungime destul de mare ce va putea să ofere posibilități de percepție particulare așa cum puține bulevarde din București oferă – este vorba despre bulevardul I. C. Brătianu cu declivitatea sa ușoară, precum și de segmentul din Calea 13 Septembrie ce urcă/coboară la sud de Palatul Parlamentului. Declivitatea favorizează atât percepția particulară a zonei adiacente arterei (capete de perspectivă și secvențe de pe traseu) cât și perspective panoramice asupra orașului, cu totul noi. Cu toate reprezintă o rezervă ce ar trebui să se substituie imaginii negative sau doar sărace asociate cu amplasamentul Palatului Parlamentului și cu istoria acestui fragment de oraș.

### **Terenul**

Terenul aferent noii artere constituie o miză importantă prin multiplele posibilități de utilizare pe care le suporta. Deși prioritatea PUZ este de rezolvare a arterei, opțiunile diverse de utilizare a terenului trebuie luate în considerare în privința terenurilor adiacente – cu toate, situri privilegiate datorită noii accesibilități și reprezentativității zonei dar și datorită multiplelor posibilități de utilizare a subsolului ce devine o miză importantă a amplasamentului. În cazul utilizărilor nu este vorba doar despre subsolul aferent construcțiilor ci și de cel aflat sub arteră, fapt ce extinde posibilitățile de realizare a infrastructurii edilitare dar și luarea în considerare a unui viitor coridor de metrou. Astfel, gestiunea subsolului devine prioritară prin multiplele utilizări pe care le poate genera pentru pietoni, automobile în mișcare sau staționate, transportul public local sau regional, aprovizionare și intervenție, realizarea de rețele edilitare.

Contextul prea puțin constituit al zonei străbătute de tronsonul doi al axei Piața Victoriei – Calea Rahovei generează posibilități de dezvoltare pe înălțime de care nici un alt amplasament din București nu se bucură. Acest avantaj trebuie utilizat cu prudență fiind vorba despre amplasarea unor accente având un impact ce depășește scara zonei. Un plus de dificultate îl creează necesitatea atenuării discrepanței morfologice dintre Palatul Parlamentului și restul țesutului urban, fiind necesară identificarea unui decupaj insular/ parcellar de tranziție pentru intermedierea trecerii de la țesutul caracteristic zonei centrale a Bucureștiului către zona învecinată clădirii Parlamentului.

Toate aceste avantaje vor determina mari presiuni de construire imediat ce intențiile de constituire a arterei vor fi mediatizate, iar riscul fragmentării întregii zone în mici arii de studiu ce vor face obiectul unor documentații de urbanism distincte, este iminent. Cu atât mai mult, **necesitatea unei strategii coordonatoare** devine și mai evidentă. Ideea unei asemenea strategii corespunde întocmai recomandărilor făcute de Juriul concursului București 2000 (a se vedea anexa prezentei lucrări).

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

### **Patrimoniul construit**

Merită a fi reamintit rolul patrimoniului construit de a perpetua un tip de identitate culturală menținută până în prezent, cu atât mai mult cu cât avem de a face cu o zonă a orașului mai puțin constituită. Prin urmare, raportarea la zonele construite situate spre capetele tronsonului (partea de țesut existent din zona Kogălniceanu – splaiul Dâmboviței precum și cea din sud – Piața Chirigiu) devine cu atât mai importantă.

Noul ax creator de morfologie urbană urmează să medieze cele trei prezențe importante de pe colină: Palatul Parlamentului, clădirea Academiei și viitoarea Catedrală Patriarhală atât prin construcții cât și prin spațiile publice amenajate.

Zona dinspre sud va suferi un proces de regenerare ce se apropie ca factură de procesul ce caracteriza zona Buzești-Berzei (descriș în faza întâi), în sensul alternativelor de evoluție a patrimoniului: o primă situație în care valorile de patrimoniu păstrate impun o anumită conformare și evident, posibile constrângeri pe care le pot induce, pentru clădirile noi ce urmează să fie edificate; o a doua situație ce merită a fi avută în vedere, în care clădirile noi modifică rapid, prin influență, pe cele existente și nevaloroase care treptat vor fi înlocuite.

### **Transportul public**

În condițiile creării unui nou bulevard important al capitalei, transportul public este o condiție necesară pentru buna articulare a zonei cu restul orașului, iar valorificarea subsolului aferent viitoarei artere poate reprezenta o soluție pentru transportul public subteran.

Tronsonul doi, de-a lungul traseului său va constitui niște noduri de circulație importante – intersecția din zona Podului Hasdeu, intersecția cu bulevardul Națiunile Unite, intersecția cu Calea 13 Septembrie și intersecția bulevardul George Cosbuc-Calea Rahovei - care creează premisele apariției de noduri de schimb intermodal care să amelioreze funcționalitatea transportului public.

Este necesară luarea în considerare a „îndesirii” traseelor de transport public ce vor deservi zona după dezvoltarea ei, dată fiind enorma cantitate de fond construit ce-si poate face apariția. În acest context, rolul stațiilor multimodale dar și al unor viitoare dezvoltări ale metroului este critic.

Acest tronson este semnificativ prin rolul în trama majoră a capitalei, atât pentru relația nord-sud cât și pentru posibilitățile de preluare alternativă a traficului dinspre Drumul Taberei și Ghencea.

### **Constituirea de poli locali (sau centre de dezvoltare)**

Artera în constituire devine un ax important la nivelul funcționalității orașului, prin articularea mai multor poli de importanță municipală cu poli locali existenți sau în constituire. Prin noile oportunități legate de accesibilitate pe care artera le va conferi zonelor adiacente, actuale noduri de pe traseu vor fi cu atât mai privilegiate având șansa de a se constitui în poli viitori de dezvoltare urbană.

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

În lipsa unui studiu de ansamblu, este evidentă dificultatea definirii configurării funcționale și spațiale a polilor în constituire.

### **Locuitorii**

Având în vedere cezura sau ponderea puțin semnificativă pe care tradiția locuirii a cunoscut-o în această zonă a centrului orașului cel puțin din 1980 încoace, ponderea puțin semnificativă a locuirii și a locuitorilor determină riscul de a nu îi lua în considerare. Acest fapt trebuie însă evitat ; există desigur o mare nevoie de echipamente publice de importanță municipală în zona centrală dar locuirea trebuie să se numere printre activitățile ce vor contribui la mixitatea funcțională a zonei aferente tronsonului doi al alternativei la axa nord-sud.

În privința atragerii locuitorilor ca utilizatori ai acestui nou spațiu urban al centrului, este evidentă necesitatea existenței unei decizii politice pozitive orientate către comunitate. Locuitorii reprezintă un factor necesar pentru orice proiect urban de succes. Prezența acestora este extrem de necesară tocmai pentru a asigura o populare și o utilizare permanentă a locului, indiferent de programul companiilor ce își vor avea sediile în zonă. Prezența populației este cu atât mai importantă în crearea unei imagini urbane atractive – spațiu urban intens utilizat – contrară aspectului actual de vid urban dominat de prezența copleșitoare a Palatului Parlamentului. Intensitatea utilizării va fi generată și susținută de atractivitatea și diversitatea comerțului variat ce ar trebui să își găsească localizare în zonă, ca element principal de resuscitare a vieții urbane a amplasamentului. Alături de cadrul urban atractiv, viața urbană specifică va constitui elementul de identitate urbană al unei asemenea arii a zonei centrale.

Dincolo de rolul lor de beneficiari ai unui viitor spațiu urban atractiv, implicarea locuitorilor ar trebui încurajată și în procesul de decizie a alternativelor de implementare a proiectului.

Perpetuarea locuirii și articularea cu zonele de locuit învecinate creează premisele acceptării mai facile a unei noi zone de țesut urban în centrul orașului antrenând și o diversitate de utilizări.

### **CAPITOLUL 3. Despre cadrul reglementar nou pe care PUZ aducându-l amorsează un proces de schimbare**

În ciuda exigențelor soluționării problemelor de trafic și creării străpungerii noii artere către sudul orașului, o abordare integrată este necesară pentru a corela studiul traseului arterei cu problemele de transport în comun, cu realizarea rețelei edilitare dar mai ales cu reglementarea utilizării solului și subsolului pentru terenurile adiacente arterei și care se vor bucura de noi oportunități. În utilizarea terenurilor se recomandă o utilizare descrescândă dinspre stradă către interiorul insulelor învecinate, cu atât mai mult cu cât avem de a face cu una dintre zonele cele mai propice ale Bucureștiului pentru amplasarea de construcții înalte punctual, întrucât constrângerile existente sunt reduse.

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

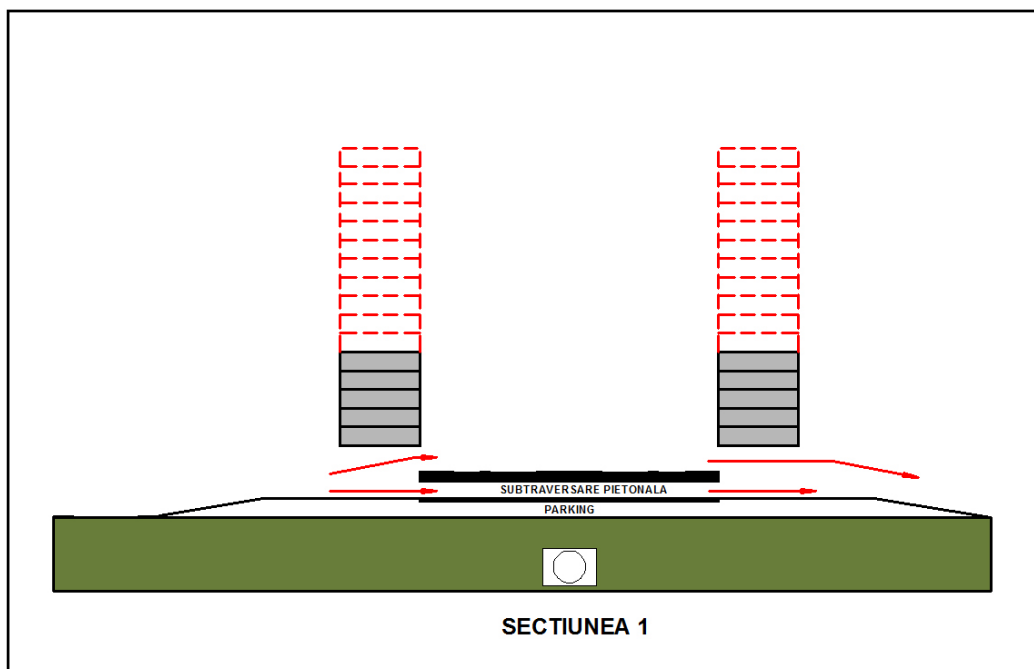
COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

În spiritul unei abordări integrate, este obligatorie elaborarea unei strategii coordonatoare căreia să i se supună multitudinea de documentații de urbanism necesare pentru terenurile învecinate arterei, strategie care să aibă în vedere abordarea globală la scara întregului amplasament ce a făcut obiectul concursului București 2000 și care, în mod cert, să fie premergătoare elaborării de documentații de urbanism care să detalizeze condițiile de utilizare a solului.

Schemele ce vor urma sunt cu titlu exemplificativ tocmai pentru a sugera multitudinea de posibilități de utilizare a solului și subsolului zonelor aferente noii artere de circulație.

### **Exemplificarea efectelor pe care coridorul nou creat le poate exercita asupra insulelor învecinate precum și multiplele posibilitati de utilizare a subsolului**



Ilustrația de mai sus exemplifică modul cum viitoarea arteră ar trebui să favorizeze subtraversări pietonale precum și o gamă destul de variată de utilizări ale subsolului terenului ocupat de aceasta, pentru spații de parcare și diverse alte activități. Astfel, riscul unei posibile fragmentări pe care l-ar fi putut genera datorită prospectului și vitezei de parcurs, poate fi combătut. În plus, merită să fie accentuată relaționarea prin subsol între clădirile adiacente arterei.

Înălțimile clădirilor sunt pur exemplificative, însă posibilitatea creării de străpungeri vizuale la nivelul parterului precum și a relaționării zonei arterei cu spațiile din spatele

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

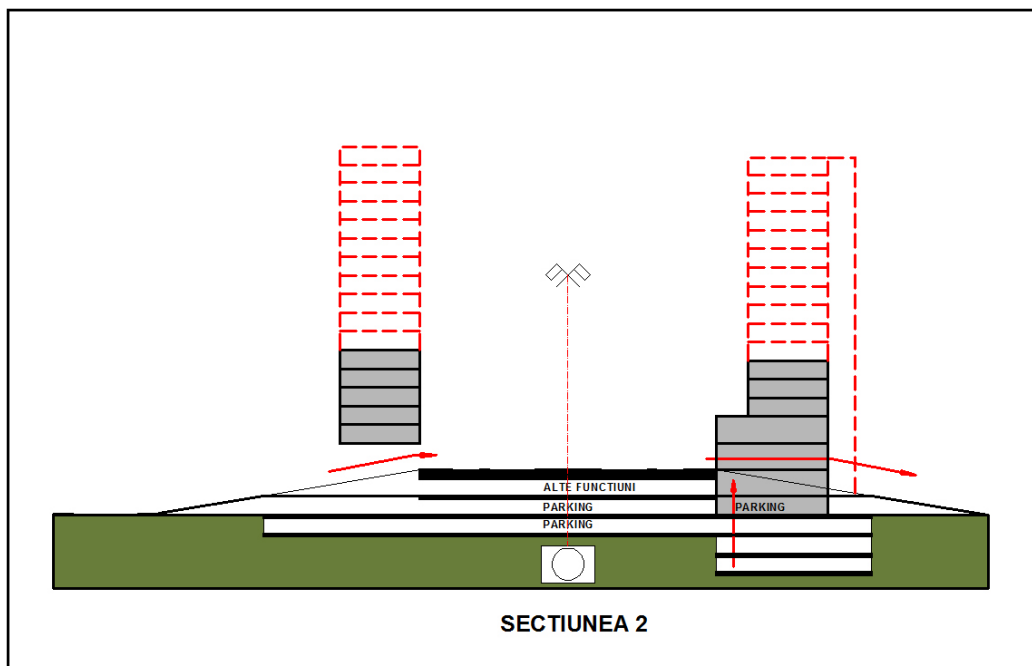
R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

acestor noi fronturi merită să fie încurajată, cu atât mai mult cu cât beneficiază de niște vecinătăți interesante – spre exemplu, zona verde amenajată adiacentă splaiului Dâmboviței. La rândul său rambleul poate fi tratat ca o extindere a zonelor verzi învecinate către zona preponderent minerală a arterei, construcțiilor și amenajărilor aferente.

Este un moment extrem de prielnic pentru a încuraja reflecția privind posibilitățile multiple de utilizare a subsolului aferent traseului tronsonului doi al arterei pentru transport public subteran – noi coridoare de metrou ce pot încuraja constituirea de noduri intermodale.



Ilustrația de mai sus explică oportunitățile create de noua arteră pentru viitoarele construcții adiacente ei, mai ales prin posibilitățile de utilizare a subsolului pentru a asigura necesarul de locuri de parcare precum și posibilitatea asigurării unei corespondențe carosabile prin parcare, de ambele laturi ale bulevardului. Fronturile străzii pot să fie ritmate de străpungeri care să asigure realizarea de legături pietonale la nivelul parterului cu zona din spatele construcțiilor (implicit extinderea spațiului public către interiorul insulei), în timp ce primele două niveluri aferente străzii pot să înainteze spre spațiul public oferind astfel niste suprafețe generoase pentru spațiile comerciale sau orice alte activități. Declivitatea terenului poate fi preluată și în partiul de arhitectura oferind astfel posibilitatea valorificării mai interesante și a primului nivel de subsol în relație cu parterul.

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

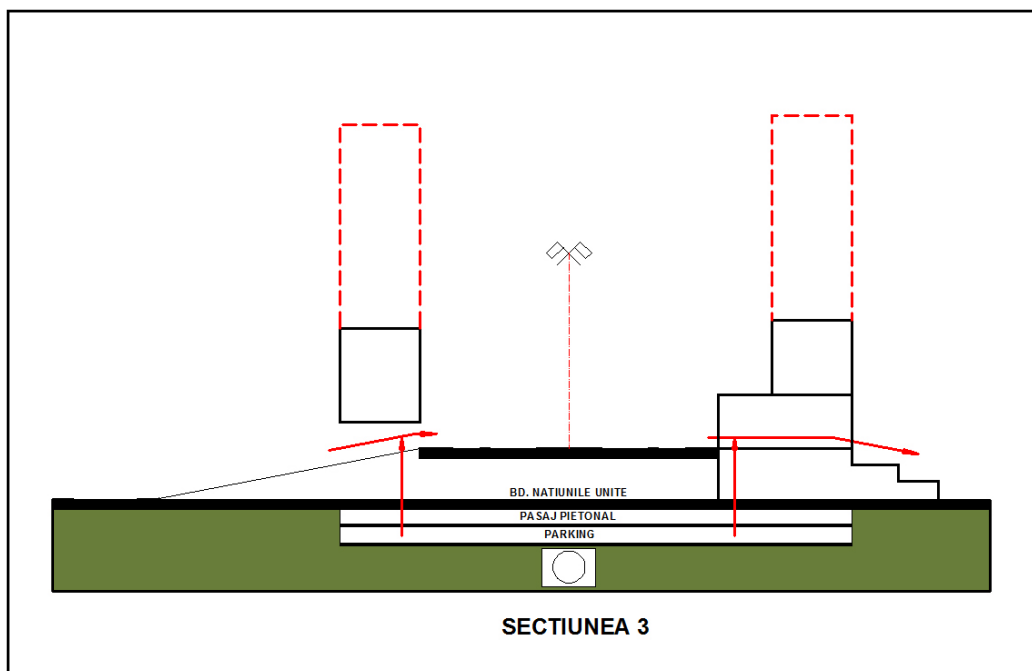
Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU



Secțiunea 3 exemplifică importanța ritmării frontului bulevardului prin străpungeri care să asigure atât posibilitatea realizării de legături pietonale, adică încurajarea circulației pe direcția orizontală cât și posibilitatea asocierii acestor străpungeri cu noduri de circulație verticală ce asigură legătura cu subsolul și prin subsol, cu celalalt front al bulevardului. În același timp spațiul de sub viitoare arteră, cel puțin în zona primului subtrason (podul Hașdeu – bulevardul Națiunile Unite) permite prin utilizarea subsolului pentru subtraversări pietonale, eliberarea intersecțiilor de fluxul pietonal important. În același timp o parte a rambleului poate fi terasată, asigurând astfel posibilitatea unei mai bune relaționări și participări a spațiilor corespunzând soclului clădirilor adiacente, cu spațiul public din interiorul insulei (spatele clădirilor ce constituie frontul bulevardului nou creat).

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

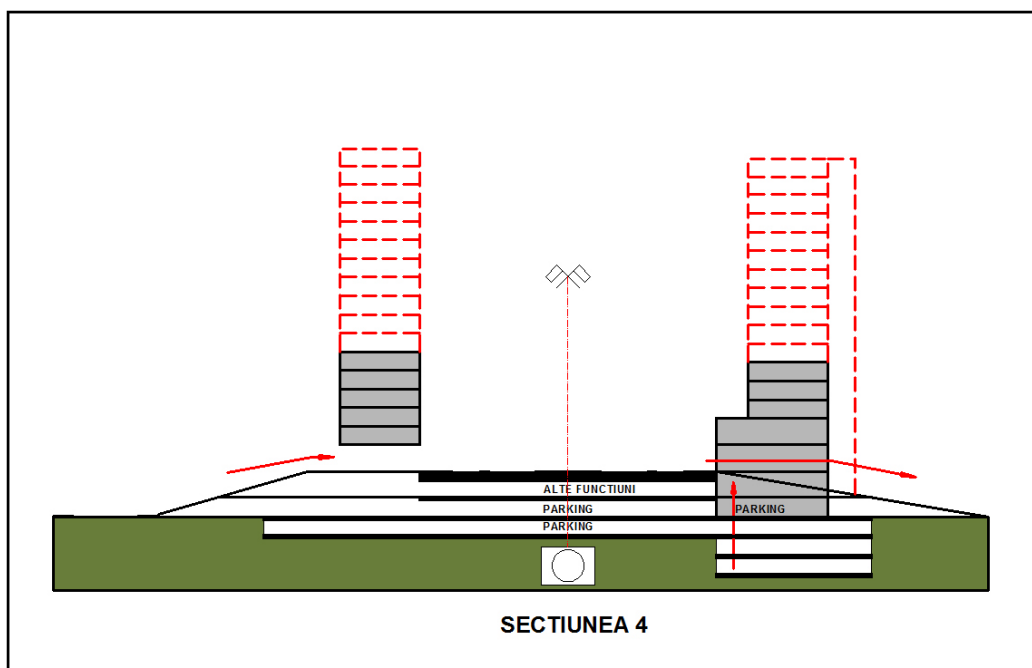
Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU



Secțiunea 4 exemplifică modul cum prin sistematizarea rambleului la partea sa superioară, în spatele clădirilor ce vor borda noul bulevard, trotuarul extins permite deservirea prin spate pentru aprovizionare sau intervenție precum și extinderea spațiului public ce poate genera noi moduri de amenajare . De asemenea puținele condiționări pe care amplasamentul le induce, favorizează amplasarea de accente, fapt ce determină lățimi mai mari ale construcțiilor, implicit nevoi mai mari de spațiu de parcare.

În condițiile realizării unor noi trasee de metrou, prelungirea subsolului până în zona adiacentă galeriei de metrou lasă loc organizării de noduri de schimb intermodal.



## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

### **Capitolul 4. Concluzii și recomandări**

#### **CONCLUZII**

1. **Parte integrantă a noului ax Nord-Sud ce ia naștere între Piața Victoriei și intersecția Bd. George Coșbuc – Calea Rahovei, tronsonul Hașdeu-Uranus-Rahovei are rol și caracteristici deosebite: (a) cuprinde, pe mai bine de jumătate din lungimea sa, o arteră nou creată – între Podul Hașdeu și Calea 13 Septembrie, pe situl ce a făcut obiectul Concursului București 2000; (b) suprafețele imediat limitrofe arterei sunt în cea mai mare parte libere de construcții; (c) în vecinătatea acestui tronson sunt (sau se știe că vor fi) situate instituții de interes național, în clădiri de foarte mari dimensiuni – Palatul Parlamentului, Catedrala Patriarhală, Academia Română; (d) rolul acestui tronson în trama majoră a capitalei este greu de subestimat, atât pentru relația nord-sud, cât și pentru posibila degrevare a acceselor existente către Drumul Taberei – Ghencea; (e) oferă șansa conturării unui nou bulevard major al centrului capitalei.**
2. **Acest tronson cuprinde trei părți distincte, cu caracteristici diferite și străbătând teritorii diferite: sub-tronsonul 1: podul Hașdeu – cornișa colinei Parlamentului; sub-tronsonul 2: traversarea colinei până la intersecția cu Calea 13 Septembrie; sub-tronsonul 3: Calea 13 Septembrie – Bd.George Coșbuc. Sub-tronsoanele au fost studiate ținând seama de particularitățile teritoriilor pe care le traversează și această diferențiere va trebui avută în vedere la configurarea funcțională și volumetrică a propunerilor adiacente lor. La rândul lor, recomandările din această lucrare vor fi formulate și prezentate atât pe întregul tronson Hașdeu-Regina Maria, cât și pentru fiecare din cele trei sub-tronsoane în parte.**
3. **Este cardinal a sublinia că studierea izolată a căii de comunicație, fără o corelare exactă cu rezolvările adoptate pentru transportul în comun (subteran și de suprafață) sau cu soluțiile adoptate pentru rețelele edilitare, *dar mai ales fără o corelare cu reglementarea utilizării solului*, pune în pericol nu doar îndeplinirea în bune condiții a rolului acestei axe nord-sud în traficul capitalei, dar poate conduce la o *rezolvare necoordonată a intervențiilor construite în viitor*, având printre altele drept efecte și o imagine urbană defavorabilă atât a zonei cât și a orașului, cu consecințe nefaste în procesul de marketing urban. Trebuie afirmat că buna-credință și profesionalismul elaboratorilor sau avizatorilor tehnici – ce încearcă a satisface cât mai multe din posibilele viitoare exigențe – nu pot suplini o *abordare integrată a procesului de dezvoltare urbană a zonei, bazată pe corelarea componentelor pentru zonă, a unor politici sectoriale la scara orașului* (a se revedea citatul din Josep Martorell, din motto-ul acestei lucrări).**

## ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

4. În termenii marketingului urban, zona traversată de acest tronson al axului va fi, odată dezvoltată - chiar dacă diferențiat pe sub-tronsoane – un **produs urban** dar în același timp, prin amplasare și prin mărime, un **vector fundamental de imagine urbană la scara orașului** și, probabil, a țării. În cadrul *calității produsului*, **imaginea urbană în interiorul zonei** joacă, de asemeni, un rol extrem de important. Atât în restul concluziilor cât și în recomandări se va ține seama de *imaginea urbană la aceste 2 scări* – a zonei și a orașului.
5. Ambele aceste imagini au însă nevoie de “premeditare” – factorii acestei premeditări vor constitui subiect pentru mare parte din recomandări. Majoritatea lor se referă la: (a) modul de utilizare a terenurilor din teritoriile pe care le traversează tronsonul; (b) configurarea arterei și a altor spații publice majore; (c) configurarea construcțiilor ce se vor realiza și calitatea lor arhitecturală; (d) configurarea și calitatea spațiilor plantate; (e) modul de rezolvare a circulațiilor și calitatea pietonal-prietenoasă a zonei; identitatea și calitatea unor elemente specifice la scară urbană medie și mică – iluminare și mobilier urban, prezența publicității, etc. în același timp, întreg procesul de planificare și proiectare a acestor zone este el însuși, ca mod de structurare și desfășurare, purtător de imagine, prin transparență, asigurarea calității profesionale, participaționism, comunicare către comunitatea urbană, dar și către cea profesională, parteneriate.
6. Traseul acestui tronson Hașdeu-Rahovei-George Coșbuc, ca și spațiile urbane generate de intersecții, formează **axe** și **nuclee**, care devin, prin alcătuire dar și prin percepție (în sensul examinat de Lynch), repere a căror importanță depășește mult zona, componente structurante ale imaginilor urbane invocate mai sus.
7. Puncte importante pe traseul întregului tronson sunt nu doar intersecțiile majore – Podul Hașdeu, Bd.Natiunile Unite, Calea 13 Septembrie, Calea Rahovei, Șoseaua Viilor – ci și accesele importante existente și viitoare - zona de pe malul Dâmboviței, accesul către amplasamentul Stadionului ANEF, accesul către Palatul Parlamentului, acesul către Catedrala Patriarhală (chiar dacă nu cel principal), acces către zona Academiei Române, relațiile cu arterele din zona Rahovei-Viilor. Succesiunea lor e importantă și tratarea lor va influența percepția și deci imaginile urbane ce vor rezulta.
8. Din perspectiva configurării funcționale, tronsonul nu este doar el însuși axa de re-configurare urbană – el poate genera spații urbane publice de tip “piață” ce pot determina ori influența puternic **poli de dezvoltare urbană**, dintre cei prevăzuți deja în Planul Urbanistic General al Capitalei, ori unii noi. Atât amplasarea sau dimensionarea acestor spații, cât și configurarea lor spațială sunt importante atât din perspectiva nevoilor de trafic (ori a noilor probleme de trafic pe care le vor genera), cât și din aceea a imaginii urbane ce poate rezulta.
9. Zonele cu caracter de **pol urban**, dar și celelate “*momente de parcurs*” menționate la precedentele două concluzii vor avea grade diferite

## ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

de lejeritate a configurării funcționale ori spațiale, dificultate variabilă de definire fără studiul de ansamblu, probabil costuri diferite din rațiuni diferite – realizarea lor însă este foarte strâns condiționată de o lucidă și corectă raportare la procesul de management urban și la programele de investiții publice.

10. O caracteristică a primelor două sub-tronsoane o reprezintă lipsa locuințelor în imediata vecinătate – una din deciziile fundamentale în procesul de dezvoltare a zonei traversate de tronson privește prezența și amploarea noilor construcții destinate locuirii.
11. Pentru acest tronson al axei Piața Victoriei – Calea Rahovei, datorită faptului că el este în cea mai mare parte nou-realizat, subsolul reprezintă o extrem de importantă **resursă urbană**, prin posibilitatea planificării pe termen lung și fără inconveniente majore a utilizării acestuia și de evitare a intervențiilor majore ulterioare – de aici, importanța gestiunii subsolului, pentru toate categoriile de “utilizatori”: pietoni, automobile în mișcare sau staționare, transport public local sau regional, aprovizionare și intervenție, rețele tehnico edilitare la scara zonei dar și a orașului. Din perspectiva organizării **nodurilor intermodale**, subsolul reprezintă cea mai importantă resursă; totodată, spațiile publice ce iau astfel naștere sunt, prin frecvență și reprezentativitate, componente structurante ale imaginii urbane.
12. Amploarea arterei propuse și a celorlalte spații publice care vor lua naștere va contribui și prin amenajarea peisagistică la configurarea unei identități a zonei – amenajarea peisagistică va trebui văzută ca trecând dincolo de plantarea unor alinamente de arbori.
13. Rolul și modul de utilizare ale actualului spațiu plantat situat între Palatul Parlamentului și Dâmbovița sunt cruciale în definirea unei noi imagini urbane pentru zona afectată de tronsonul propus, pentru coridorul Dâmboviței și pentru întreg centrul Capitalei.
14. În ansamblu, artera nou propusă va fi generatoarea și componenta extrem de “vizibilă” și vizitată a unui nou **peisaj urban** care va fi atât *factor de identitate și identificare urbană, cât* și reper în silueta teritorială a centrului Bucureștiului.

### RECOMANDĂRI

Elementele de analiză menționate în prima parte a acestei lucrări și concluziile de mai sus permit formularea unor recomandări, din perspectiva managementului urban și al proiectelor și ținând seama de importanța imaginii urbane atât pentru marketingul zonei cât și al orașului. Se atenționează că amplasamentele străbătute de acest tronson – Hașdeu-13 Septembrie-Rahova – sunt oricum, în principal datorită amplasării centrale dar și dimensiunilor, extrem de atractive; ele nu au nevoie de marketing din acest punct de vedere, mai ales ținând seama de beneficiile în termen de accesibilitate și echipare pe care le aduce realizarea noii artere. Trebuie subliniat, în același timp, că fără o calitate urbanistică generală, zona aceasta nu-și va putea juca

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

rolul de “purtător” de imagine urbană în folosul dezvoltării economice și urbanistice a capitalei.

Se pornește de la premiza că **axa de dezvoltare urbană** ce se creează constituie, în ansamblu, un **PRODUS urban**, ce se desface pe “piața orașului”, dar care constituie în același timp o **COMPONENTĂ** pozitivă majoră a *orașului văzut ca produs* ce încearcă să atragă, în competiția dintre marile orașe europene, investiții, activități, noi ‘vocații’.

Pentru oraș, **AXA URBANĂ ca PRODUS URBAN nou creat** cuprinde, integrat, componente diverse: (1) **spațiile publice create** – bulevardul, trotuarele, piețele, intersecțiile, parcurile, scuarurile etc. (2) **activitățile nou localizate sau ameliorate** ca funcționare în teritoriile limitrofe sau în zonele adiacente – locuire, birouri, comerț, servicii, loisir, servicii publice, (3) **fondul construit nou creat sau ameliorat** – cantitate, grad de dotare, facilități oferite, utilități cu care e echipat, siguranță, calitate arhitecturală (nu în cele din urmă), (4) **existența socială “introdusă” sau revitalizată** – diversitate, interacțiune, comunicare, spirit comunitar, securitate, evenimente, (5) **identitate urbană** – imagine urbană, atmosferă, valori culturale, spiritul evocat sau prezervat/valorificat al locului și (6) **procesul însuși de devenire** a zonei, până la re-intrarea într-un ciclu firesc de existență/evoluție urbană – definirea “produsului”, structurarea fazelor, comunicarea către viitorii utilizatori, parteneriatele public-public și public-privat în definirea și implementare proiectelor, ‘cumpărători’, locuitori, proiectele pilot, monitorizarea și evaluarea etapelor, corecții și adaptări la schimbări ulterioare.

Recomandările au fost elaborate atât pentru ansamblul zonei, cât și pentru fiecare sub-tronson în parte, ținând seama de varietatea situațiilor și de argumentarea din lucrare privind diferențierea celor trei sub-tronsoane.

### **A. RECOMANDĂRI PENTRU ANSAMBLUL TRONSONULUI HAȘDEU-13 SEPTEMBRIE – RAHOVA**

1. Prima recomandare se referă la ***abordarea strategică a dezvoltării urbane a acestei zone - continuarea procesului de planificare în mod integrat, în raport cu in-put-urile existente sau cu luarea în considerare a deciziilor majore deja luate*** (Catedrala Patriarhală) ***în paralel cu demararea planificării sau proiectării urbane pentru părți ale teritoriului afectat direct de acest tronson, teritoriu care este substanțial mai mare decât cel ce face obiectul prezentului Plan Urbanistic Zonal.*** Este totodată necesară structurarea acestui proces de planificare ca unul inclusiv și transparent, bazat pe o viziune clară și pe definirea interesului public printr-un șir de obiective limpede definite. Prezentul plan urbanistic zonal stabilește, așa cum prioritățile de intervenție și beneficiarul reclamă în mod firesc, traseul și amploarea imediată a arterei nou create, precum și (partial) elementele fundamentale

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

posibile privind amplasarea și configurarea construcțiilor. Așa cum s-a arătat în concluziile de mai sus, această atitudine este, în prezentele circumstanțe, justificată. Instituționalizarea acestei maniere de planificare va fi însă dăunătoare în cazul dezvoltărilor zonelor limitrofe, unde statutul proprietății și atitudinea lipsei de concertare cu factorii interesați vor conduce la litigii probabile privind dreptul și limitele de construire, dacă nu vor genera (mult mai dăunător) proiecte fragmentate, nefuncționale și cu posibile determinări extra-profesionale, în condiții de transparență limitată, deci de încurajare a inechității în abordare. **Este util a se revedea, în acest sens, remarcile lui Josep Martorell după desfășurarea Concursului București 2000, citate în motto-ul prezentei lucrări.** Josep Martorell are prestigiul și experiența necesară unor astfel de sfaturi – alături de Bohigas și de (pe atunci primarul Barcelonei) Josep Maragal, a fost coordonatorul procesului de planificare strategică din anii 1990-1991, premegător Olimpiadei din 1992, planificare strategică devenită caz de referință în practica urbanistică și în literatura de specialitate.

**În sensul celor de mai sus, modul de abordare al proiectului câștigător al Concursului de Urbanism București 2000 este un model de referință.** Propunerea lui von Gerkan-Zais, dar și alte propuneri premiate – cu luarea în considerare a aprecierilor și recomandărilor pe care juriul le-a formulat – promovează o abordare integrată și subliniază importanța unei imagini urbane de calitate ca principal produs al operațiunilor urbanistice.

2. A doua recomandare invocă o referință la o scară mai mare și decât cea a Planului Urbanistic Zonal și decât cea a zonei afectate direct de noua arteră propusă. Se recomandă **studierea zonelor de "nod" ale tronsonului** (cu precădere zona Hașdeu, cea a intersecției cu Calea 13 Septembrie, dar mai ales cea complexă a racordării la Calea Rahovei – Șoseaua Viilor - George Coșbuc, prin **raportare la ceilalți poli urbani existenți, în curs de conturare sau propuși**, conform prevederilor Planului Urbanistic General. Aceste studii trebuie să elucideze problematica profilării funcționale și a echilibrului între locuire și alte activități, dimensionarea și articularea spațiilor publice, precum și termenii de referință pentru imaginea urbană individualizatoare dorită.
3. Se recomandă **tratarea 'necondiționată' a întregului tronson ca un "mare boulevard"** (în sensul dat noțiunii de la Haussmann încoace) – spațiu public major în care rezolvarea optimă a circulației este acompaniată de spații generoase pentru pietoni și de amenajare peisagistică și de detaliu de mare calitate, individualizantă urban. A vedea în această arteră doar o "șosea urbană de viteză mărită", un segment superior operațional altor părți ale structurii urbane de trafic ar fi o eroare cu efecte greu de corectat chiar pe termen lung.
4. Având în vedere discrepanța morfologică enormă între Palatul Parlamentului și restul țesutului urban, mai apropiat sau mai îndepărtat, considerăm că este

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

necesară **identificarea unui decupaj insular/parcelar "de tranziție"** din punct de vedere al scării acestuia, pentru intermedierea trecerii de la țesutul caracteristic zonei centrale a Bucureștiului către partea superioară a colinei. Această intermediere este necesară cu atât mai mult cu cât și noul edificiu al Catedralei Patriarhale va avea dimensiuni mari și o prezență pregnantă. Va trebui însă, evident, ținut seama și de rolul arterelor majore în rețeaua la scară urbană, ceea ce poate conduce și la o tratare diferită a mărimii parcelelor la frontul marilor artere, față de planul al doilea. Se subliniază că acesta este probabil **singurul moment în care corecția este posibilă.**

5. Se recomandă **elaborarea unui studiu de peisaj urban la mare scară** – inclusiv percepția de la scară teritorială a centrului Bucureștiului – ținându-se seama de caracteristicile geografice ale amplasamentului, ca și de prezența copleșitoare pe care o are Palatul Parlamentului în silueta urbană (și pe care o va avea și Catedrala Patriarhală).
6. Se recomandă drept prioritară decizia factorilor responsabili de **menținere a unor zone cu destinația de parc public**, ca și definirea unor zone ce vor trebui să fie plantate în incintele private sau semiprivatizate de pe traseul tronsonului. Aceste zone trebuie amplasate privilegiat ca accesibilitate și nu să provină "rezidual" după localizarea construcțiilor. Din nou, soluțiile premiate (premiile 1, 2 și 3) la concursul București 2000 oferă modele de tratare a acestui subiect.
7. Ținând seama de caracterul de "bulevard reprezentativ" pe care îl va avea tronsonul, pentru obținerea unei **imagini urbane la scara micro- de calitate**, sunt necesare studii și un proiect privind **vegetația aferentă arterei**, precum și **elementele de mobilier urban**, pentru care un caracter de unicat ar fi recomandabil (a se vedea exemple celebre la Amsterdam, Londra, Barcelona sau Paris). În mod limpede nu ar trebui repetate greselile de "industrializare" a imaginii urbane de pe arterele recent renovate (Titulescu, Moșilor, Colentina) – "economii" realizate astfel sunt scump plătite printr-o imagine urbană de slabă calitate și anonimă.
8. Studiile anterioare ar putea fi componente ale definirii termenilor de referință pentru  **imaginea urbana a spațiilor publice ce iau naștere**, cu caracteristici dintre care nu ar trebui să lipsească: o unitate de ansamblu, o particularizare a unor "locuri", diversitatea, originalitatea, memorabilul, spectaculosul.
9. Construcțiile "monument istoric" dar și cele cu valoare monumentală (mai ales cele din zona Hașdeu, dar și cele din cealaltă extremitate a tronsonului – Calea Rahovei, Regina Maria) pot fi determinante pentru imaginea urbana la scara micro- ; pentru aceste situații ar trebui elaborate studii/proiecte care să asigure **integrarea și nu doar acceptarea acestor clădiri monument.** Pierderile ar trebui micșorate, dar, ținând seama de importanța tronsonului

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

(și mai ales a zonei Rahovei-Regina Maria), se pot fundamenta măsuri excepționale – translatarea sau re-construirea pe alte amplasamente sau cu orientare schimbată a unor construcții. "Timiditatea" poate conduce la spații publice subdimensionate, prost definite urbanistic și greu de corectat în viitor.

10. În cadrul studierii imaginii urbane, se recomandă și definirea **spațiilor reprezentative ca receptacole de artă urbană**. Este binevenită astfel stabilirea unor criterii de evaluare și a unor termeni de referință (exemple spectaculoase ale unor programe de artă urbană ca cele din Hanovra sau Barcelona sunt repere utile în acest sens. Hanovra, bunăoară a solicitat celor mai mari designeri europeni să proiecteze stațiile de tramvai de pe un tronson reprezentativ al bulevardelor centrale) – e recomandabilă crearea unei imagini mai curând contemporane decât paseist-comemorativă.
11. Prin localizare, prin amplasarea spațiilor publice ca și prin ponderea mare a arhitecturii noi, *acest tronson al axului va fi extrem de atractiv pentru publicitate*. Nu doar pentru evitarea cacofoniei existente în restul orașului, dar mai ales pentru utilizarea prezenței publicității în favoarea creării unei imagini urbane variate și de calitate, este necesară **studierea prezenței publicității, mai ales a celei "mari", integrat cu definirea spațiilor publice și cu arhitectura propusă**, stabilindu-se astfel date de temă pentru PUD-uri și proiecte individuale. Se poate avea în vedere (și se recomandă) gruparea publicității "mari" în câteva "noduri fierbinți" (poate intersecția cu Calea 13 Septembrie), preferabilă lăsării la întâmplare (de fapt ca rezultat al unor conjuncturi mercantiliste) a amplasării publicității.

Ca o concluzie a recomandărilor generale, este necesară sublinierea faptului **că sub-tronsoanele vor avea (și pot avea) probabil identități spațiale diferite**, diferențiate mai ales prin structurarea funcțională și prin configurarea fronturilor. În această situație însă, "articularea" prin intermediul zonelor de "nod" are nevoie de foarte multă atenție în planificare și proiectare – în același timp, fiecare sub-tronson va trebui caracterizat de o oarecare omogenitate și de identitate proprie (nu este de dorit reeditarea unui ax scos din scară ca Bulevardul Unirii).

Pornind de la aceste remarci pot fi formulate recomandări suplimentare, pentru fiecare sub-tronson în parte.

### **B. RECOMANDĂRI PENTRU SUBTRONSONUL HAȘDEU – BD. NAȚIUNILE UNITE**

12. Ținând seama de localizarea intersecției de la Podul Hașdeu și de rolul său de articulare a zonei ce urmează a fi dezvoltată, cu structura morfologică istorică a bulevardului Kogălniceanu, se recomandă **tratarea intersecției Hașdeu ca o Piață și nu ca o simplă intersecție ce se rezumă la regularizarea traficului**. Astfel s-ar putea lua în considerare redimensionarea spațiului ce urmează a rămâne liber de construcții, atât cu

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

privilegierea unor spații pietonale generoase cât și cu crearea posibilității unor spații plantate majore – a se vedea și următoarele recomandări.

13. Prima prioritate o reprezintă însă necesitatea **studierii integrate a ‘megaparcele’ situate între splaiul Dâmboviței și Palatul Parlamentului**, principală resursă de dezvoltare a centrului capitalei și cu rol determinant în modificarea imaginii urbane a zonei – poate fi invocată aici “modificarea de geografie” pe care o propunea soluția von Gerkan-Zais, prin gruparea unor clădiri înalte. Prin compactitate și prin cea mai bună “irigare” cu artere majore, acest amplasament este cel mai “prețios” din capitală, fiind concurat (mai palid) doar de amplasamentul fostei noi opere de pe bulevardul Unirii.
14. La stabilirea destinației acestei mari suprafețe de teren ar trebui să se țină seama de șansa pe care o oferă pentru **realizarea unor construcții foarte înalte** (care să echilibreze dominarea strivitoare a clădirii Parlamentului), **simultan cu păstrarea unei suprafețe importante cu destinația de spațiu plantat**. Se atenționează asupra necesității **evitării categorice a oricăror construcții care să ofere imaginea “masivității”** – bare înalte foarte lungi, succesiuni compacte de turnuri de aceeași înălțime – care nu ar face decât să transfere în zona malului *bruta discrepanță volumetrică și de siluetă* pe care o provoacă clădirea Parlamentului.
15. Primordială este și **stabilirea imaginii frontului către Dâmbovița**, mai ales că acesta ar trebui *să medieze între morfologia zonei Kogălniceanu și arhitectura gigantescă a Palatului Parlamentului*. E important de subliniat aici deosebita valoare arhitecturală, dar mai ales urbanistică pe care o reprezintă succesiunea de construcții de pe malul drept al Dâmboviței, între podul Izvor și podul Hașdeu și șansa pe care această desfășurare o reprezintă pentru o imagine urbană de tranziție între bulevardul Kogălniceanu și zona de pe colină.
16. În raport cu recomandarea precedentă se recomandă **introducerea unui regim special de protecție a zonei de pe malul stâng al Dâmboviței**, între splai și Bd.Kogălniceanu, zonă care va fi supusă în viitor unei presiuni agresive de re-dezvoltare. Indiferent de abordarea dezvoltării urbanistice a malului drept, inclusiv datorită nevoii de susținere a unor importante axe vizuale nou create prin arhitecturi privilegiate, ***morfologia și imaginea acestei zone nu trebuie puse în pericol***. Eventualele construcții noi de pe malul stâng al Dâmboviței vor trebui să respecte regulile urbanistice ale locului (în termeni de înălțime, mărime a lotului ocupat, caracteristici de fațadă etc.) iar Dâmbovița trebuie să-și păstreze rolul de marcă a unei ***cezuri în morfologia urbană*** a acestei părți din oras.
17. Se recomandă o **utilizare “descrescătoare” ca intensitate a amplasamentelor riverane sub-tronsonului 1**. Bordarea bulevardului cu clădiri ce utilizează intensiv amplasamentul (cu înălțime ce poate crește



## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

mult, dar trebuie stabilită prin studiile de siluetă urbană menționate mai sus) trebuie făcută discontinuu, permitând *treceri printre aceste cladiri, ca și pe sub ele, prin pasaje sau niveluri publice cu dublă transparență, către zonele plantate ce vor fi realizate*, fie către centrul actualului parc, fie ca fâșie consistentă de plan doi. Această recomandare este exemplificată de *secțiunile cu caracter de exemplificare* prezentate (toate dimensiunile nu au decât caracter exemplificativ). Se subliniază importanța unității de imagine urbană a fronturilor bulevardului, dar ca rezultat a diversității arhitecturale armonizate – pe de altă parte, lungimea redusă a sub-tronsonului nu permite realizări de tipul Bd. Seic Zayed din Dubai ori silueta Manhattanului sau ca cea din "La Defense". Se recomandă o parcimonioasă utilizare a măsurii echilibrate. Așa s-ar putea obține un răspuns contemporan la desfășurarea splaiului stâng al Dâmboviței.

18. Caracteristica de **bulevard în pantă** realizat pornind de la un sol orizontal, permite **utilizarea intensivă a subsolului ca resursă**. În acest sens, galeria de metrou ar trebui să lase deasupra ei cel puțin 2 "niveluri" sub actuala cotă 0 – primul pentru pasaje pietonale (ca la intersecția cu Bulevardul Națiunile Unite) și al doilea pentru parcaje sau pasaje auto necesare subteran. În "soclul" ce crește treptat sub bulevard, de la podul Hașdeu către cornișa colinei pot fi avute în vedere *niveluri pentru traversări pietonale, spații comerciale sau parcuri, în raport cu soluțiile urbanistice și arhitecturale abordate*. Din nou, secțiunile prezentate au rol exemplificativ. Suntem practic în situația în care o parte din costurile soclului ar putea fi recuperate din utilizarea acestor niveluri subterane. În același timp, diferențele de nivel pot genera *percepții spectaculoase* (atât descendente cât și ascendente), atât pe axa longitudinală, cât mai ales pe cele perpendiculare, mijlocind legătura între zona Arenele BNR și 'megaparcela' ce va fi dezvoltată. Se atenționează asupra **evitării apariției oricăror ramblee sau lucrări de consolidare a versanților întâlnite în intersecțiile denivelate din afara orașelor**. Un exemplu bun îl reprezintă zona de pe malul stâng al Senei, vis-a-vis de Radio-France, la Paris, unde nivelurile supraelevate ale străzilor sunt atent încadrate între clădirile înalte (chiar dacă intervenția are azi o imagine ușor vetustă de ani 60 și nu e cea mai dragă zonă a parizienilor).

### **C. RECOMANDĂRI PENTRU SUB-TRONSONUL BD.NAȚIUNILE UNITE – CALEA 13 SEPTEMBRIE**

19. Principala recomandare se referă la riscul izolării/însingurării zonei, prin absența locuitorilor. Se recomandă studierea **utilizării terenurilor prin identificarea unor locații convenabile pentru locuințe** dar acordând în același timp atenție armonizării spațial-configurative cu restul construcțiilor (a se vedea recomandările următoare), în vederea atingerii unei imagini urbane variate dar, în același timp, echilibrate, precum și asigurării unei frecvențări permanente a zonei. *Riscul conturării urbanistice a unei "zone moarte"* în anumite perioade ale zilei ori săptămânii – așa cum clar se

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

întâmplă în prezent – este enorm; s-ar repeta greșelile unor mari orașe (cu precădere americane, dar nu numai) din anii '70. Ceea ce este denumit "liveability" (calitatea de a fi plin de viață) este nu doar un obiectiv pentru dezvoltarea strategică a zonelor centrale urbane, ci și o componentă fundamentală a unei bune imagini urbane premeditate.

20. Prezența dominantă a Palatului Parlamentului și (în viitor) a Catedralei Patriarhale riscă să copleșească orice intervenții volumetrice ulterioare. Este astfel, de exemplu, explicabilă opțiunea pentru spații plantate în multe dintre proiectele laureate ale Concursului București 2000, inclusiv proiectul von Gerkan-Zais. Pe de altă parte, în această zonă de pe colină, mai rău decât *intervenții care să se lase "strivite"* de macrostructurile existente ori viitoare, nu ar putea fi decât *realizarea unor construcții la aceeași scară gigantescă*, ce nu ar face decât să "confirme" abordarea megalomanică ceaușistă. **Se recomandă studierea conformărilor parcelare și volumetrice într-o "cheie intermediată"** ca scară – atitudinea considerată optimă de juriul concursului menționat, **cu posibile accente** care să conducă la crearea imaginii urbane și mai ales a siluetei percepute de la mare distanță, la care se face referire în numeroase rânduri în prezenta lucrare. "Scara" este elementul ce trebuie "acordat" pentru ameliorarea imaginii urbane la scara înțegii zone și în varietatea percepțiilor, din interior, a diverselor componente spațiale.
21. În orice compoziție viitoare se recomandă **privilegierea axelor secundare perpendiculare** (accesul în Palatul Parlamentului, accesul către zona altarului a Catedralei Patriarhale) **sau oblice** (potențialul ax al fostului Stadion ANEF) pe bulevardul propus, în vederea obținerii unor structuri spațiale ordonate dar care oferă, în același timp, varietate individualizată și percepții dinamice. La atingerea acestui obiectiv strategic ar contribui și decupajul parcelar "de tranziție" la care s-a făcut referire în recomandările precedente, pentru întregul tronson Hașdeu-Rahovei.

### **D. RECOMANDĂRI PENTRU SUB-TRONSONUL CALEA 13 SEPTEMBRIE – CALEA RAHOVEI**

22. Din acest sub-tronson, zona cea mai complexă și complicată în același timp o reprezintă racordarea tronsonului la intersecția Viilor-Rahovei-George Coșbuc. Rolul axei Victoriei – Rahovei în structura stradală majoră a capitalei face necesară **studierea în sistem a întregului ansamblu de artere majore din acest teritoriu de sud-vest al zonei centrale**. Se recomandă întocmirea acestui studiu inclusiv cu luarea în considerare a segmentului de "dublu-inel" ce începe la Leu și continuă prin zona Răzoare-13 Septembrie (segment pe care ar fi posibilă și gândirea unui sistem de sensuri unice majore – ringul vienez oferă un astfel de exemplu).

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

23. Ca dificultate urbanistică, nodul Rahovei-Viilor-George Coșbuc e probabil cel mai complex de pe întreg tronsonul al doilea al axei, nu numai din cauza rețelei stradale, cât și ținând seama de încărcătura istorică urbană și de prezența unui număr relativ mare de construcții cu statut de monument istoric (el e poate comparabil cu dificultatea relaționării zonei Gării de Nord cu tronsonul întâi al axului). **Se recomandă adoptarea unei soluții care să favorizeze crearea unei piețe de dimensiuni apreciabile, care să asigure premisele conturării unui nou ‘pol urban’**, nu doar rezolvarea fluidizării traficului. Rezumarea la o intersecție “funcțională” ar însemna o eroare urbanistică greu de remediat în viitor (după realizarea unor noi construcții).
24. Se recomandă, în acest nod, **privilegierea relației funcționale ax-Șoseaua Viilor, inclusiv prin rezervarea nivelului -2 al subsolului** (primul nivel fiind rezervat circulațiilor de scurtcircuitare pietonală) pentru pasaje auto care să subtraverseze piața nou-formată, mai curând pe relația inelară decât pe cea radială – pe aceasta din urmă, favorizarea intrării în zona centrală nu face decât să agraveze problemele de congestie.
25. Realizarea axului, cu precădere a acestui nod terminal va genera mari procese de schimbare urbanistică în zonă. **Se recomandă în acest sens studierea unei relații nuanțate, deferente și funcționale cu Calea Rahovei “veche”**, evitând condamnarea acesteia ca “stradă de serviciu” în spatele clădirii Academiei Române și găsirea unei racordări “demne” la Bd. Libertății.
26. Ca și în situația primului tronson al axului (Victoriei-Buzești-Berzei) **se recomandă o atitudine deferentă față de monumentele istorice**, incluzând analiza lucidă a modului de păstrare/protejare/valorificare a lor. Acest studiu este necesar atât pentru evitarea dispariției unor monumente valoroase cât și pentru a preveni “griparea” nodului – “eșecul” nodului poate compromite funcțional și ca imagine întregul ax. **Orice soluții inovatoare pot fi adoptate, ținând seama de investiția majoră pe care o reprezintă axul.** Dar măsurile vor trebui luate acum, în acest stadiu – corecturile ulterioare vor fi fie imposibile fie excesiv de scumpe. În plus, clădirile cu valoare arhitecturală sau istorică ar putea avea o contribuție determinantă la obținerea unor imagini urbane variate și cu personalitate.
27. Un rol fundamental în conturarea noii imagini urbane îl vor avea soluțiile adoptate pentru marcarea (sau pentru crearea posibilităților de marcarea) a capetelor de perspectivă ce iau naștere datorită inflexiunilor axului. **Se recomandă studierea siluetelor acestor capete de perspectivă** și a modului în care ele pot concura la silueta generală a ansamblului.

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

28. Dintre variantele prezentate, cea care respectă pentru acest sub-tronson alinierea blocurilor existente are avantajul oferirii de varietate spațială – și nu emfaza rectilinie fără hotare (traversând, și mai nefavorabil, o colină). Se recomandă adoptarea ei, față de celelalte variante, cu **simultana studiere atentă a conformării fronturilor construite de pe partea de est a sub-tronsonului**, pentru evitarea replicării “zidului” și asigurarea unor “transparente” către panta descendentă a colinei și către planurile doi și trei.

### **Bibliografie:**

AVRAHAM ELI. *Media strategies for improving an unfavorable city image*. **In:** Cities, Vol. 21, No. 6, 2004, p.p. 471–479

*București 2000, Concurs Internațional de Urbanism*, Catalogul Concursului, Editura Simetria, București, 1997

KOTLER, P, HAIDER, D H și REIN, I *Marketing Places*. Free Press, New York, 1993

LYNCH Kevin. *The Image of the City*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1960

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

### **ANEXE**

#### **Recomandări ale membrilor Juriului privind utilizarea rezultatelor Concursului internațional de urbanism « București 2000 »**

[...] « Dl. Claude Vasconi consideră că echipa laureată ar trebui să continue lucrul la proiect (ținând seama de comentariile Juriului și de unele calități ale altor proiecte câștigătoare), timp de 6-8 luni, pentru o nouă versiune a acestuia, care să fie prezentată pentru opinii membrilor juriului, care ar acționa în această situație în calitate de experți-consilieri ai orașului. Dl. Alexandru Beldiman apreciază că ideea prelungirii Căii Victoriei ar trebui în mod necesar să fie luată în această nouă versiune. Conform opiniei lui Fumihiko Maki, municipalitatea ar trebui să invite câștigătorii la București și să examineze posibilitatea (inclusiv acceptul) ca aceștia să devină consilieri-experti (« adviseri ») ai unei agenții publice care să aibă drept sarcină formularea unei strategii urbane absolut necesară pentru întreaga zonă care a făcut obiectul Concursului. A dezvolta această strategie urbană poate fi o sarcină enormă, și utilizarea unor noi idei (din alte proiecte laureate sau generate de probleme și condiții locale) ar fi binevenită, cu condiția ca încorporarea acestor noi idei în proiectul câștigător să fie decisă numai împreună cu echipa autoare. Este important, afirmă marele arhitect japonez, nu numai a avea o schemă, ci de a avea și o echipă de profesioniști care să lucreze zi de zi, pentru a asigura implementarea coerentă a acestei scheme. În mod practic, trebuie creată o nouă instituție (« a new body ») care să aibă drept obiectiv coordonarea și monitorizarea transpunerii în practică a strategiei. Dl. Krzysztof Chwalibog consideră că crearea unei astfel de agenții este necesară atât pentru asigurarea desfășurării procesului de planificare, cât și pentru organizarea procesului de investiții și de diviziune a terenului, subliniind riscul unor eventuale eșecuri, dacă aceste acțiuni nu sunt coordonate (și exemplificând aceste riscuri cu situația unor concursuri de urbanism pentru Varșovia). Dl. Chwalibog consideră că în formularea și atingerea acestor două obiective majore – planificarea urbană și programul de măsuri concrete – autorii proiectului premiat au un rol esențial, ca și membrii Juriului, ce se pot constitui într-un comitet consultativ. Dl. Josep Martorell a dorit să precizeze cinci probleme importante, care se pot constitui în pașii unui proces, dar a dorit înainte de aceasta să afirme încă o dată credința sa în « proiectul de autor », arătând că toate aceste mari proiecte urbane au un creator care este în același timp și principalul responsabil și garant al coerenței și continuității ideii (exemplul Barcelonei este ilustrativ în acest sens). Conform opiniei marelui arhitect catalan, municipalitatea ar trebui să invite echipa câștigătoare să continue lucrul, identificând forma sub care acest proces se poate desfășura (« contract profesional de lucrări »). Într-o a doua etapă, echipa prezintă, pentru reflexie, rezultatul activității sale, care este revizuit « în dialogul cu orașul » orașul invitând și alți parteneri în cadrul acestui proces. Dialogul este absolut necesar în această etapă. O dată acest studiu încheiat, orașul și-l asumă și devine promotorul său. În această etapă este absolut necesară transformarea studiului/ planului într-un document legal, pe baza căruia municipalitatea să poată dialoga cu toate forțele sau factorii implicați, document legal care este utilizat de către municipalitate și pentru a controla întregul

## **ATELIERUL DE URBANISM"URBIS '90"**

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, București

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

proces de dezvoltare urbană. O a patra etapă necesară este creerea unei societăți publice (sau mixte) care să gestioneze proiectul, cu autonomie și putere, și sub controlul municipalității. Având în vedere că un astfel de proiect nu se realizează într-o singură etapă, este absolut necesar ca revizuirile sale să fie făcute împreună cu echipa laureată, autorii proiectului. Conform opiniei domnului Barry Bergdoll, între rolurile agenției este și acela de a rezolva toate neclaritățile (teren, activități și servicii necesare, etc.). Este totodată necesară și existența unei echipe de cercetare pentru probleme în domeniul promoției, precum și pentru consecvență în logica proiectului. Dl. Bergdoll a ținut să sublinieze riscul expunerii la eșec din cauza presiunilor de tot felul care s-ar putea exercita. În acest sens, dl. Josep Martorell a ținut să remarce că rolul și scopul proiectului (și ale operațiunii) nu sunt de a satisface exigențele tuturor, ci de a respecta interesul general al comunității, prin cooperare cu toți actorii interesați, o cooperare care să urmărească negocierea și corelarea intereselor lor. Dl. Krzysztof Chwalibog consideră că, în acest sens comitetul consultativ ar putea avea rolul de a "apăra" proiectul. Dl. Alexandru Sandu a ținut să sublinieze importanța deosebită a informării populației asupra existenței și obiectivelor unei strategii de dezvoltare urbană, a efectelor benefice pentru oraș pe care le poate aduce reușita unei astfel de operațiuni, ca și în ceea ce privește rolul formativ al acestor activități de informare. Dl. Kenneth Frampton a considerat necesar să adauge trei remarci la conținutul discuțiilor, cărora li s-a raliat. Este esențială pentru oraș existența unui plan general. Consideră ca binevenită și necesară identificarea, în zona centrală, a 1-3 puncte / zone de iradiere (« catalitice ») pentru implementarea strategiei de re-dezvoltare. Dl. Frampton subliniază convingerea sa potrivit căreia, dacă va fi nevoie de « zgârie-nori » în viitor, este absolut necesară gruparea acestora într-un « gestalt urban » (reexemplifică situația Londrei și a Parisului). »

*(București 2000, Concurs Internațional de Urbanism, Catalogul Concursului, Editura Simetria, București, 1997, pp. 322-323)*