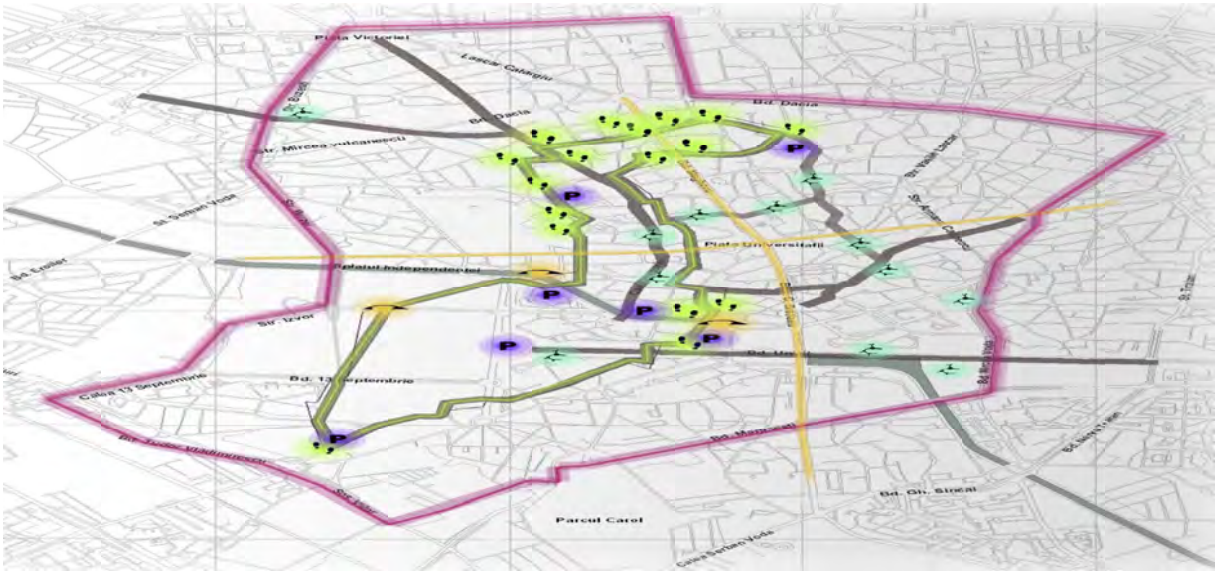
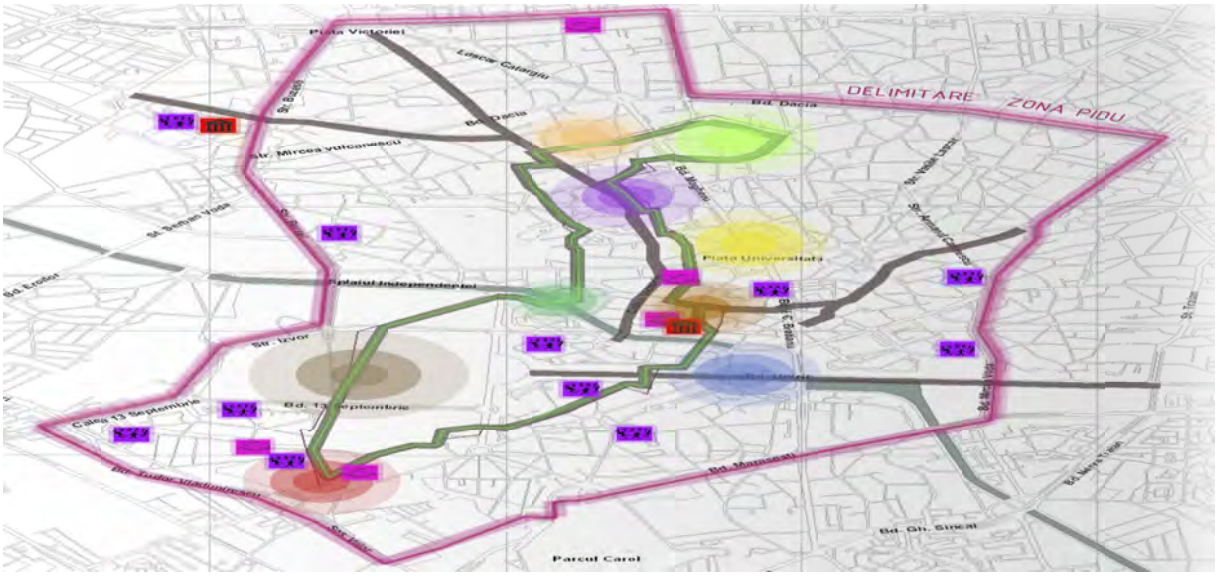


Plan Integrat de Dezvoltare Urbană
Zona Centrală București



Plan Integrat de Dezvoltare Urbană
Zona Centrală București

SYNERGETICS CORPORATION

RE-ACT NOW STUDIO

Space Syntax

KXL

DC COMMUNICATION

IGLOO ARHITECTURE

STUDIO BASAR

ASTIL

MACARIE O'LOONEY ARCHITECTS

SOARE&YOKINA ARHITECTI ASOCIATI

REPUBLIC OF ARCHITECTS

POLARH DESIGN

KVB ECONOMIC

CUPRINS

SUMAR EXECUTIV
1. CARACTERIZAREA GENERALĂ A ZONEI DE ACȚIUNE URBANĂ
1.1. Identificarea zonei de acțiune urbană și justificarea alegerii
1.2. Evoluția istorică a zonei
1.3. Analiza mediului construit și a țesutului urban
1.3.1. Mediul construit
1.3.2. Structura țesutului urban
1.3.2.1. Zona de acțiune urbană
1.3.2.2. Subzone
1.3.3. Structura țesutului urban
1.4. Analiza transportului urban
1.4.1. Transportul cu mașina personală
1.4.2. Transportul public
1.4.3. Mersul pe jos
1.4.4. Utilizarea bicicletelor
1.5. Caracteristici demografice și sociale ale zonei de acțiune urbană
1.5.1. Populația
1.5.2. Locuirea în zona de acțiune urbană
1.5.3. Spațiile verzi
1.5.4. Infracționalitatea în zona de acțiune urbană PIDU
1.5.5. Percepții și repere sociale legate de zona de acțiune urbană
1.5.5.1. Definirea centrului
1.5.5.2. Valorizarea centrului
1.5.5.3. Utilizarea centrului
1.5.5.4. Probleme și necesități ale centrului
1.6. Caracteristici economice ale zonei de acțiune urbană și comparație cu orașul
1.6.1. Forța de muncă
1.6.1.1. Distribuția angajaților în funcție de domeniul de activitate
1.6.1.2. Distribuția angajaților în funcție de dimensiunea activității
1.6.2. Volumul activității economice
1.6.3. Profilul activității economice
1.6.4. Dinamica întreprinderilor
1.6.5. Densitatea activității economice
1.6.6. Economia pe sectoare de activitate
1.6.7. Inovația, cercetarea și dezvoltarea
1.6.8. Valoarea adăugată și productivitatea
1.6.9. Analiza spațială Nord / Sud
1.7. Servicii publice

1.7.1. Infrastructura de transport și mobilitate
1.7.2. Infrastructura tehnico-edilitară
1.7.3. Curățenia
1.7.4. Sănătatea
1.7.5. Educația
1.7.6. Cultura
1.8. Dinamica investițiilor în zona de acțiune urbană
1.8.1. Dinamica investițiilor publice
1.8.2. Dinamica investițiilor private
1.9. Nevoi de dezvoltare identificate în zona de acțiune urbană
1.9.1. Nevoi de dezvoltare identificate prin studiul sociologic
1.9.2. Nevoi de dezvoltare identificate prin analizele diagnostice
1.10. Potențialul de dezvoltare al zonei de acțiune urbană
2. STRATEGIA DEZVOLTĂRII ZONEI DE ACȚIUNE URBANĂ
2.1. Necesitatea unei viziuni strategice de dezvoltare locală
2.2. Obiective
2.2.1 Obiective și principii europene privind ameliorarea cadrului de viață din mediul urban
2.2.2. Obiective ale Programului Operațional Regional
2.2.3. Obiective pentru Planul Integrat de Dezvoltare Urbană București - Zona Centrală
2.3. Priorități de dezvoltare
2.4. Strategie pentru dezvoltarea turistică a Zonei Centrale București
3. PLANUL DE ACȚIUNE
3.1 Lista proiectelor și bugetul estimat pentru implementarea planului integrat, pe surse de finanțare; perioada de implementare a proiectelor
3.2 Harta zonei de acțiune urbană, cu localizarea proiectelor individuale componente ale Planului
3.3 Managementul implementării planului integrat
4. CONSULTĂRI PUBLICE ÎN PROCESUL ELABORĂRII PIDU
5. BENEFICIILE ADUSE DE PIDU ȘI ACȚIUNILE PROPUSE
ANEXE
Anexa 1 - Lista proiectelor individuale
Anexa 2 - Subzonele din componența zonei de acțiune urbană
Anexa 3 - Surse ale analizei istorice
Anexa 4 - Etape de evoluție ale subzonelor zonei centrale
Anexa 5 - Etape de evoluție ale axelor structurante ale zonei centrale
Anexa 6 - Metodologia studiului sociologic
Anexa 7 - Analiza de trafic a Zonei de Acțiune Urbană
Anexa 8 - Lista străzilor din zona de acțiune urbană care se află în garanție
Anexa 9 - Investiții ale Municipiului București în zona de acțiune urbană

Contextul lucrării

Prezenta lucrare reprezintă prima fază a contractului de servicii MB nr. 444 din data 31.12.2010, pentru elaborarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană pentru Zona Centrală a Municipiului București (PIDU). Planul Integrat de Dezvoltare Urbană se va actualiza în urma realizării primelor trei faze contractuale, respectiv definitivarea listei de proiecte în urma procesului de consultare publică, a temelor de proiectare și a studiilor de fezabilitate.
În acest context, prezentul document va putea fi completat în urma procesului final de consultare publică, care se va desfășura odată cu finalizarea studiilor de prefezabilitate.
De asemenea, informațiile privind solicitantul vor fi completate în urma aprobării de către beneficiar a prezentei lucrări și a etapelor următoare.

SUMAR EXECUTIV

I. Obiectivele specifice ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) pentru centrul Bucureștiului urmăresc: (i) punerea în valoare a caracterului eclectic al centrului Bucureștiului ca marcă identitară a orașului, (ii) reintegrarea și restructurarea țesutului urban, (iii) crearea unui sistem de circulații eficient, (iv) revigorarea rețelei de spații publice, (v) dezvoltare durabilă, (vi) regenerarea urbană integrată a zonelor cu probleme socio-economice și (vi) asigurarea unui climat social divers și sigur. Realizarea acestor obiective va avea ca efect creșterea calității vieții locuitorilor zonei și ai întregului oraș, precum și sporirea atractivității pentru investitori și turiști, creând un centru vibrant, dinamic, atractiv pentru București, capitală europeană.

II. Acțiunile propuse în cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană reflectă o serie de **priorități**:

1. (Re-)crearea unei identități urbane pentru centrul Bucureștiului. O identitate clară și captivantă a orașului este de natură să atragă turiștii și investitorii, să creeze un *brand* pozitiv, să dezvolte un sentiment de comunitate și apartenență în rândul bucureștenilor, cu beneficii în susținerea activităților comerciale și economice ale orașului. Acțiunile propuse în Planul Integrat de Dezvoltare Urbană au ca scop să sublinieze și să utilizeze din plin **caracterul eclectic** al orașului, prin **crearea de spații diverse cu identități diferite**, conectate prin trasee cu prioritate pentru pietoni și bicicliști.

2. Revitalizarea zonelor cu caracter divers din punct de vedere istoric și arhitectural, care constituie centrul Bucureștiului**,** fără a se limita la a considera centrul istoric doar zona Lipscăniei. După cum vom prezenta în capitolele 1.2, 1.5 și 1.6., destructurarea vetrei orașului și dezechilibrele socio-economice create de inserția Centrului Civic reprezintă probleme principale ale centrului Bucureștiului, iar Planul Integrat de Dezvoltare Urbană urmărește să reintegreze aceste zone enclavizate, segregate. **Reconstrucția a două poduri** peste Dâmbovița, de exemplu, va reconecta nordul și sudul centrului istoric, iar aceasta va duce la generarea de fluxuri de vizitatori pe traseele pietonale și de bicicliști, precum și la **revitalizarea zonelor de la sud de Dâmbovița,** până la Piața de Flori în Rahova-Uranus.

3. Eficientizarea sistemului de circulații în zona centrală prin **prioritizarea formelor sustenabile și alternative** de circulație. Un traseu cu prioritate pentru pietoni și bicicliști va crea o alternativă viabilă pentru transport. Se propune configurarea unei **rețele integrate de circulație pietonală și pentru biciclete** într-o zonă largă a centrului, care să reprezinte nu numai oportunități de circulație, ci și spații publice de calitate. În plus, în ceea ce privește transportul cu bicicleta, se consideră importantă realizarea unei **rețele de trasee velo concentrice și radiale**, **continuă și coerentă**. Introducerea acestui traseu alternativ nu va afecta capacitatea de trafic și nu va crea probleme de parcare în zonă, deoarece va fi realizată în două etape. Se vor construi într-un prim stadiu **parcări subterane și supraetajate de dimensiuni medii,** care să rezolve nevoia de parcaj din zonă și să elibereze spațiile publice pentru lucrări de reamenajare ulterioară. Întrucât parcările de mari dimensiuni devin în sine un factor de creștere a traficului auto în zona centrală, prezenta strategie nu propune realizarea acestui tip de investiții.

4. Regenerarea urbană durabilă a arealelor cu probleme din cadrul zonei de acțiune urbană. Acestea trebuie să fie obiectul unui proces integrat și coerent de regenerare urbană, care să aibă în vedere atât reabilitarea fondului construit și a spațiilor publice, cât și întărirea comunității și încurajarea activităților antreprenoriale. Tendințele sociale recente din București reflectă o accentuare a discrepanțelor dintre diversele categorii de populație. Un proces de segregare rezidențială pe criterii economice este în plină desfășurare, contrar cu principiile generale europene care promovează mixitatea socială. Bucureștiul nu trebuie să se dezvolte ca o serie de orașe paralele, ci să reflecte caracterul divers și viu al unei capitale europene. Acest PIDU conține acțiuni care vizează **coeziunea socială**, precum crearea unor **centre culturale pentru comunitate**, cu rol social, educativ și de loisir pentru întreaga populație. Prin reabilitarea infrastructurii, crearea de spații pietonale care generează un flux continuu de trecători, prin crearea unei direcții de dezvoltare și de identități pentru fiecare dintre zone, vor fi stimulate atât investițiile private, cât și activitățile comerciale.

III. Proiecte propuse. Pentru atingerea obiectivelor prezentate, se propune **un număr de proiecte și sub-proiecte conexe**, repartizate pe toate subzonele ariei de intervenție. O parte din proiecte **sunt condiționate** de achiziții de teren sau de parteneriate cu instituții, precum Parlamentul. În plus, pentru anumite proiecte de o complexitate ridicată, precum reconfigurarea unor spații publice majore cu importante probleme de design și conectivitate, se recomandă realizarea unor concursuri de soluții. Este esențial de precizat ca **lista acțiunilor propuse prin PIDU va fi definitivată de către Primăria Municipiului București**, în funcție de prioritățile, obiectivele și politicile urbane existente.

Intervențiile urbane vor fi etapizate astfel încât lucrările să nu creeze impedimente majore în circulația și desfășurarea activităților în zona centrală (de exemplu, vor fi construite parcări înainte de a se reconfigura spațiile publice ocupate astăzi de mașini parcate).

IV. Premisele care stau la baza obiectivelor și a planului de acțiuni descrise mai sus.

1. Identificarea zonei de acțiune urbană [cap. 1.1]. Zona centrală a Bucureștiului se remarcă îndeosebi prin **caracterul său eterogen**: în acest areal se juxtapun spații care diferă foarte mult atât în tipologia clădirilor și a morfologiei urbane, în profilul funcțional și gradul de utilizare, cât și în statutul lor în geografia mentală a bucureștenilor. Analizele urbanistice, demografice și socio-economice efectuate subliniază nevoia esențială de a concepe un plan care să abordeze dezvoltarea urbană într-un mod echilibrat și sensibil, atât la nivelul nevoilor socio-economice, cât și la nivelul problematicii spațiale diverse a arealului central. Premiza esențială este că zona centrală a Bucureștiului are nevoie de o **abordare holistică**, prin care să se valorifice și să se potențeze diversitatea și eterogenitatea centrului și să se întărească relațiile spațiale și funcționale între areale, conferind o imagine și o identitate proprie a orașului, ce are la bază **principiul unității în diversitate**.

Au fost definite zona de acțiune urbană și nouă subzone de analiză în cadrul acesteia. Metodologia utilizată se bazează pe caracteristicile de morfologie urbană și tipologie a clădirilor, profilul funcțional și utilizarea arealului, rolul istoric și, nu în ultimul rând, imaginea și statutul zonei. Pentru identificarea nevoilor, a potențialului de dezvoltare, a obiectivelor și priorităților zonei de acțiune urbană au fost realizate **multiple analize, pluridisciplinare**: istorică, de trafic, de accesibilitate și permeabilitate a țesutului urban, de mediu, demografică, socială și economică.

2. Analiza evoluției istorice [cap. 1.2] relevă că Bucureștiul a avut o creștere organică, afectată însă de lucrările urbanistice din secolele al XIX-lea și al XX-lea, când s-au trasat noi axe. Principalele probleme care rezultă din evoluția recentă a zonei sunt **enclavizarea unor areale și tăierea conexiunilor** odată cu construirea Centrului Civic**. Analiza țesutului urban [cap. 1.3]** a indicat că subzonele aflate la sud de râul Dâmbovița, afectate de intervențiile din anii ‘80, suferă atât de o **slabă permeabilitate** cât și de o **accesibilitate locală scăzută**, care le limitează potențialul de dezvoltare. **Analizele sociale [cap. 1.5] și economice [cap.1.6]** reflectă diferențele majore dintre aceste subzone și cele de la nord de râul Dâmbovița. **Rezolvarea disparităților spațiale și socio-economice** dintre nordul și sudul zonei centrale a Bucureștiului reprezintă una dintre necesitățile esențiale ale zonei de acțiune urbană.

3. Analiza economică [cap. 1.6] indică faptul că zona de acțiune urbană are un rol economic important la nivelul orașului. Cu toate acestea, potențialul nu este exploatat pe deplin. Pe de o parte, **potențialul de susținere a activităților comerciale** pe străzile cu un important rol istoric comercial nu este atins. Pe de altă parte, nu se atinge nici potențialul cu privire la **investițiile străine**. Bucureștiul își folosește doar o parte din potențialul de *brand*, având o imagine lipsită de aprecieri pozitive la nivel european, față de predicția realizată pe baza potențialului său. Cercetările în domeniul marketingului urban arată că starea clădirilor și a spațiilor publice contribuie la crearea percepției generale externe asupra unui oraș, iar aceasta influențează rândul ei decizia de investi acolo. Bucureștiul are astăzi **nevoie de ameliorarea imaginii sale urbane** pentru a deveni un pol de atracție într-o competiție europeană (chiar mondială) la nivelul orașelor. În urma analizelor efectuate, au fost identificate o serie de puncte forte încă neexploatate, care constituie un potențial de dezvoltare însemnat pentru oraș. Includem aici prezența unei arhitecturi de o mare varietate care poate pune în valoare un *brand* de oraș eclectic, prezența unor dotări culturale care pot fi reabilitate și puse în valoare (Pasajul Vilacrosse, Curtea Veche, Centrul Istoric, zona Mănăstirea Antim, Zona Antrepozite-Rahova-Uranus), cât și prezența râului Dâmbovița, momentan nevalorificată. În plus, centrul Bucureștiului are **nevoie de spații publice de o înaltă calitate** care să servească comunitatea și să întărească imaginea de metropolă europeană. Atât spațiile verzi, cât și alte tipuri de spații publice (piețe, străzi, trotuare) suferă la ora actuală de o imagine și un design deficitar și trebuie reabilitate.

4. **Analiza dinamicii investițiilor publice** în zonă **[cap. 1.7]** a relevat că majoritatea investițiilor Primăriei Municipiului București au fost dedicate infrastructurii de transport. Problemele de trafic **[cap. 1.4]** sunt într-adevăr foarte importante pentru București. Deși infrastructura stradală este aceeași ca în 1989, numărul de mașini în București este de șapte ori mai mare astăzi decât în urmă cu două decenii. **Congestionarea** are un impact negativ asupra timpilor de deplasare, asupra poluării aerului și asupra spațiilor de parcare. Orașul **nu dispune de suficiente spații de parcare în zona centrală**, fapt ce conduce la apariția spațiilor de **parcare “parazit”**. În același timp, modalitățile de transport alternative și recomandate de UE, precum mersul pe bicicletă, sunt folosite cu mult sub parametrii europeni. **Mai puțin de 2% dintre bucureșteni folosesc bicicleta** ca mod de transport zilnic, în timp ce prin Carta de la Bruxelles din 2009**,** orașele europene s-au angajat să aducă procentul călătoriilor zilnice cu bicicleta la 15%.

Ca urmare a analizelor efectuate amintite mai sus și a identificării nevoilor și potențialului zonei, s-au stabilit obiectivele și prioritățile care au generat setul de acțiuni concrete propuse pentru zona de acțiune urbană.

1. CARACTERIZAREA GENERALĂ A ZONEI DE ACȚIUNE URBANĂ

1.1. Identificarea zonei de acțiune urbană și justificarea alegerii

În contextul caracterului eterogen al centrului orașului, au fost identificate nouă areale cu caracter urban distinct, dar care din punct de vedere istoric și funcțional alcătuiesc împreună zona centrală a Bucureștiului (Figura 1). Împreună, aceste areale constituie **Zona de Acțiune Urbană** (ZAU) a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană propus pentru centrul Capitalei. Trebuie subliniat că impactul acestui PIDU se răsfrânge asupra unei arii mai ample, pe care o denumim **arealul de influență a zonei de acțiune urbană**, reprezentat de zone care, istoric sau funcțional, sunt legate de zona centrală.

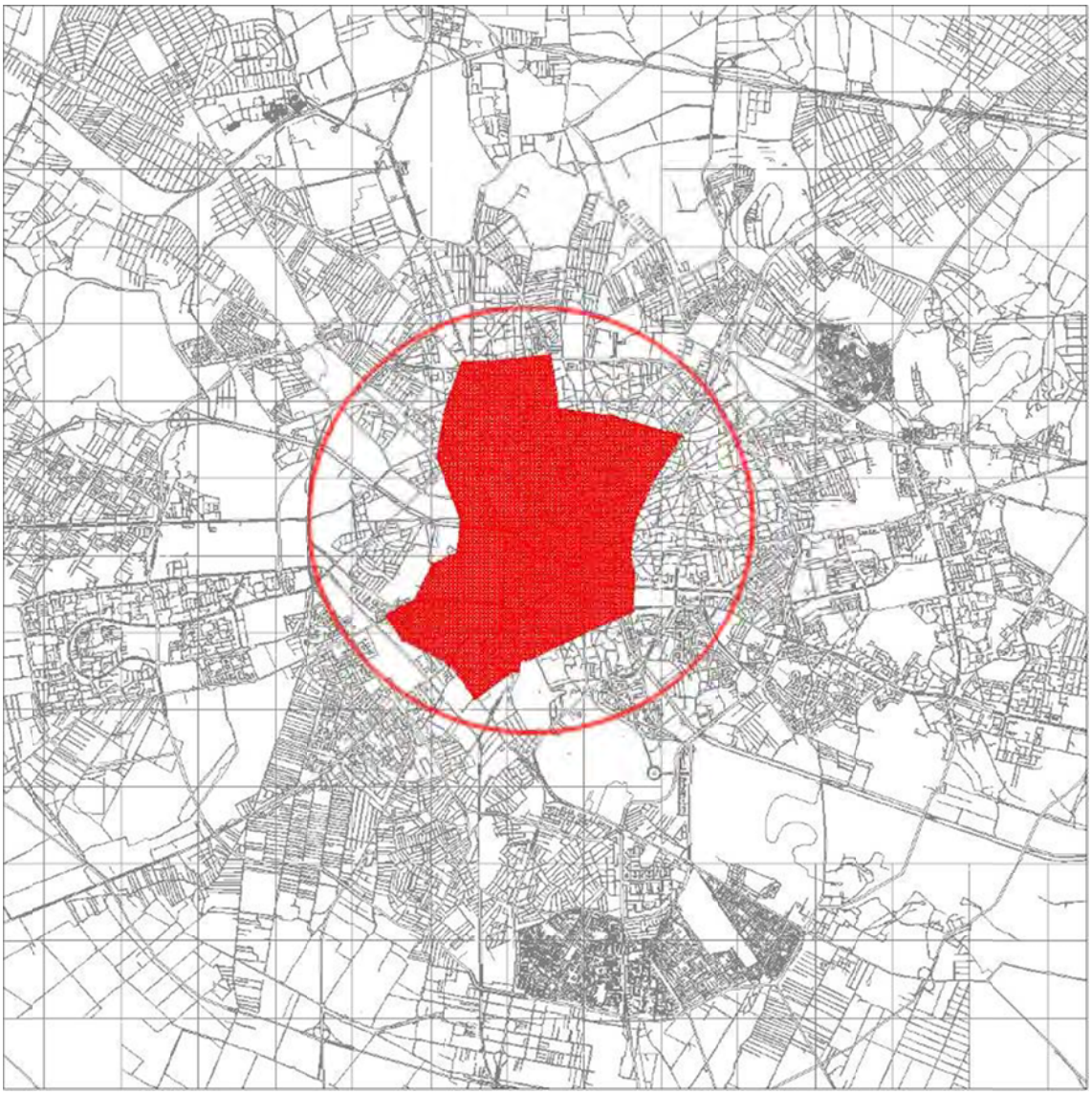


Figura 1: Încadrarea zonei de acțiune urbană și a zonei de influență la nivelul orașului

Metodologia prin care s-au definit zona de acțiune urbană și cele nouă subzone componente s-a bazat pe o serie de elemente:

- Morfologie urbană: densitate, caracteristici ale tramei stradale, grad de accesibilitate a zonei;
- Tipologie a clădirilor: înălțime, caracteristici (stil, materiale), stare (grad de degradare, acțiuni de renovare etc) ;
- Profil funcțional: funcțiuni rezidențiale/comerciale/industriale/administrative;
- Utilizarea zonei: la nivelul orașului/nivel local, intensă/redusă;
- Rol istoric
- Imagine/statut

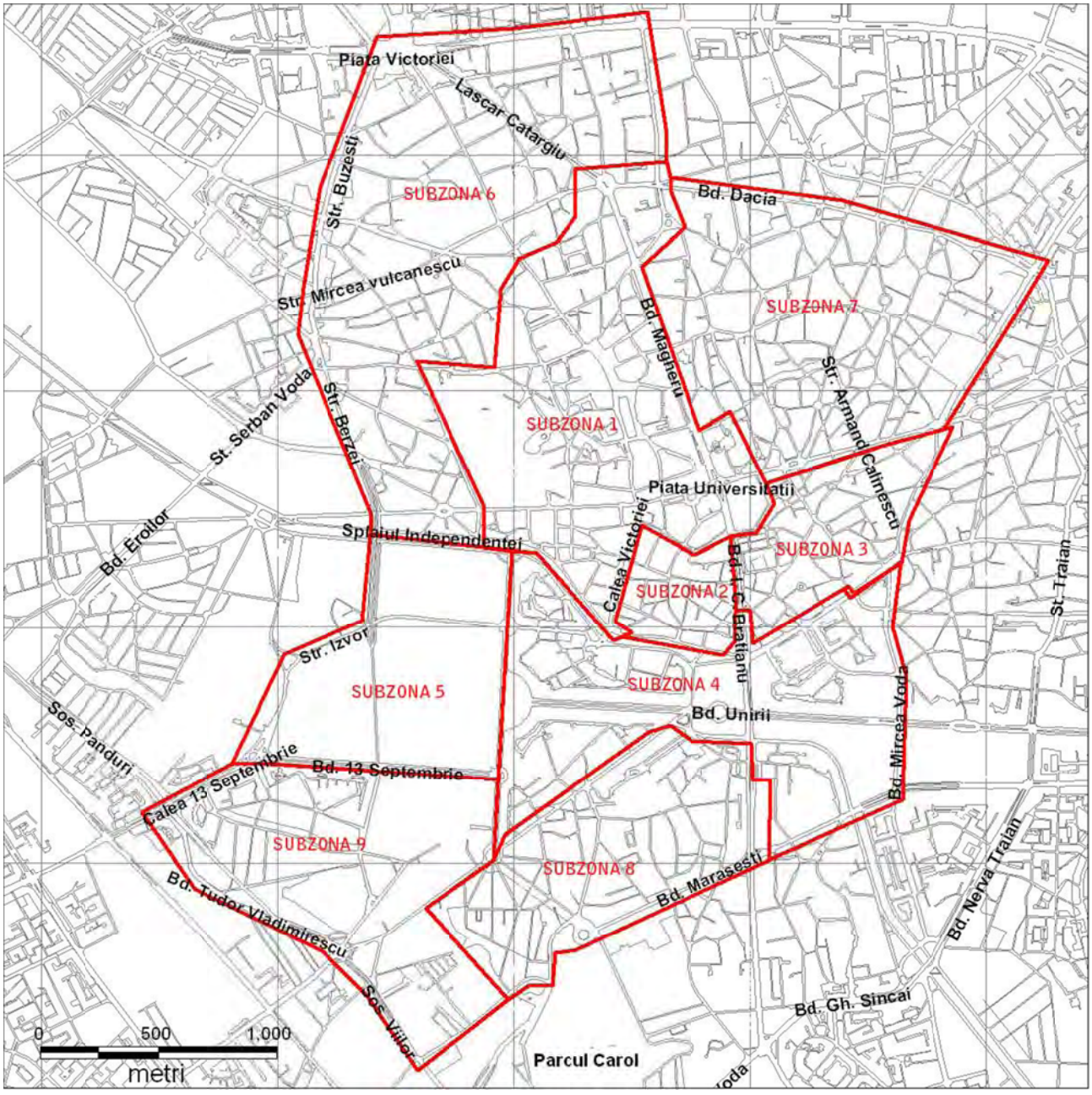


Figura 2: Zona de acțiune urbană și subzonele identificate

Descrierea subzonelor care alcătuiesc zona de acțiune urbană

Subzona 1: O arie densă, dominată de clădiri relativ înalte, cu preponderență blockhausuri interbelice cu diversitate de funcțiuni și clădiri de interes public (ministere, prefectura, muzee, săli de spectacole, instituții de învățământ superior, hoteluri, instituții locale). Este un areal cu o utilizare intensă de către locuitorii întregului oraș, cu un nivel ridicat al traficului rutier și pietonal și o foarte bună conexiune la rețeaua de transport în comun. Funcțiunile sunt mixte - administrative, culturale, servicii, birouri, comerciale, rezidențiale. În cadrul său există spații publice cu relevanță la nivelul întregului oraș: Piața Universității, Piața Revoluției, Piața Palatului, Piața Romană, Parcul Cișmigiu, mari bulevarde.

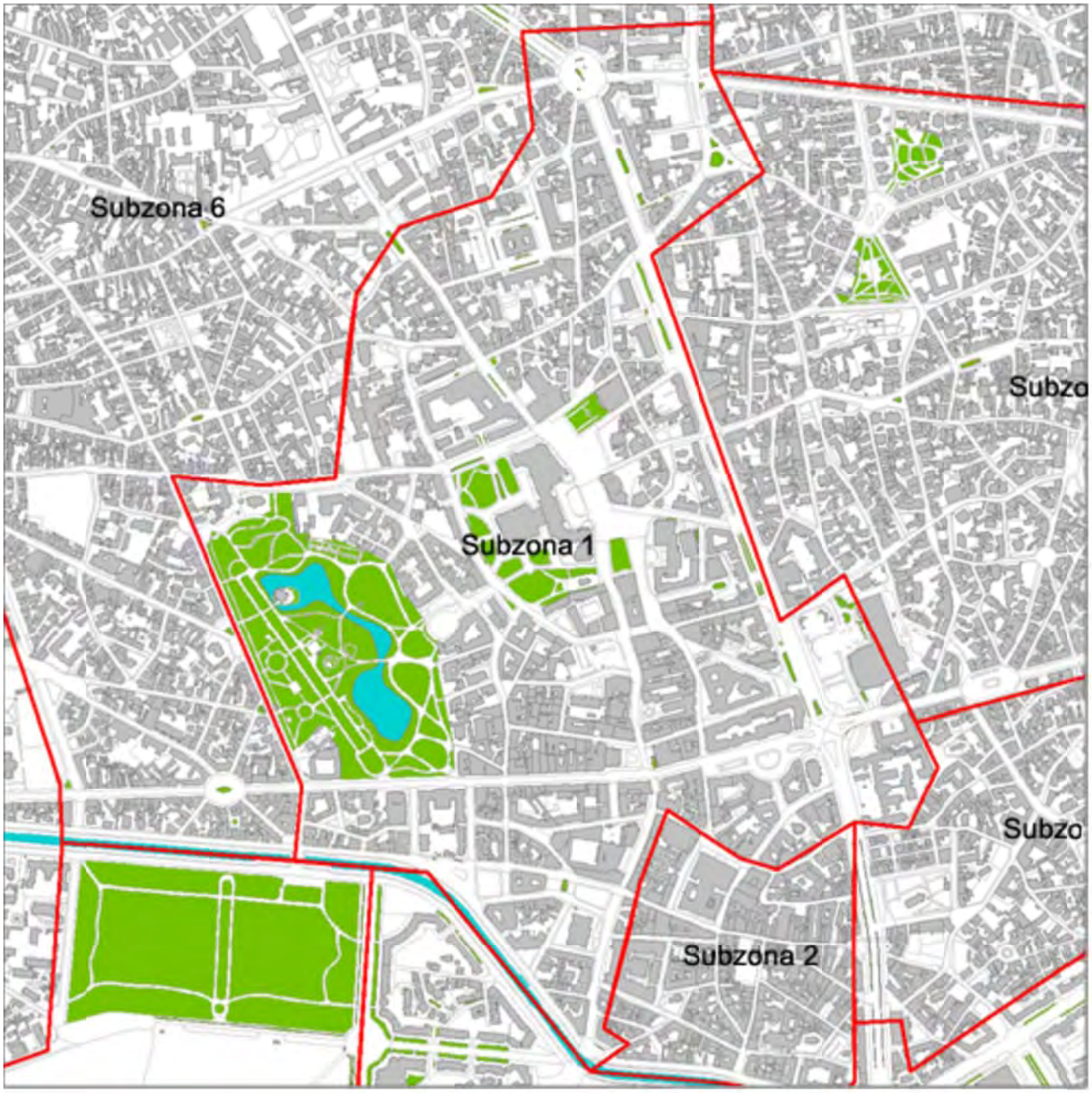


Figura 3: Țesutul urban al subzonei 1

Figura 4: Țesutul urban al subzonei 2

Subzona 2: Descris în general drept «Centrul Istoric», arealul reprezintă o parte a vechiului centru comercial (nucleul medieval), care a devenit în ultimii ani scena unor procese de regenerare urbană. Transformarea sa accelerată, dintr-o arie degradată în punctul principal de loisir din București, a dus la cea mai mare densitate de restaurante și cafenele din Capitală. Utilizarea este semnificativă și la scara întregului oraș, iar traficul pietonal este intens, fiind singura zonă din București cu o rețea stradală pietonală. Din punct de vedere morfologic, se remarcă trama medievală, densă, cu străzi înguste, fronturi la stradă continue, tipică centrelor comerciale din spațiul extracarpatic. Clădirile au în general două sau trei niveluri și sunt în majoritate construite în a doua jumătate a secolului al XIX-lea (adăugându-se exemple izolate de clădiri anterioare acestei perioade, printre puținele rămase București). La parter clădirile au un rol comercial/cafenele /cluburi, etajele fiind rezidențiale sau vacante. Populația rezidentă are un nivel socio-economic redus, în același timp apărând și un proces de gentrificare la nivel rezidențial.

Subzona 3: Parte a nucleului medieval, similar în morfologie și tipologii cu subzona 2, acest areal nu a făcut obiectul unei regenerări urbane. Deși istoric constituia un tot unitar cu subzona 2 (împreună alcătuind centrul comercial al Bucureștiului pre-modern), a fost separată de aceasta prin magistrala Nord-Sud (cu un important trafic de automobile) și nu a constituit obiectul reabilitării stradale administrate de autoritățile locale. Drept urmare, utilizarea zonei este cu preponderență la nivel local, este redusă și se remarcă o mult mai slabă prezență a activităților comerciale și a activităților de alimentație publică față de subzona 2. Clădirile sunt în mare măsură degradate. Populația rezidentă are un nivel socio-economic modest.

Figura 5: Țesutul urban al subzonei 3

Subzona 4: Arealul descrie Centrul Civic, marcat de o discrepanță majoră între axa Bulevardului Unirii și enclavele izolate ale orașului vechi. Caracteristica sa generală este dată de ruptură, discontinuitate, contrast. Utilizarea este foarte inegală în cadrul zonei: pe de o parte, există zona intens comercială a Pieței Unirii, care actionează ca un *hub* al orașului, pe de altă parte aici se află zone enclavizate, foarte puțin utilizate. Funcțiunile non-rezidențiale se grupează pe Bulevardul Unirii, care are un redus rol comercial și o serie de clădiri administrative (ministere în vestul zonei, Tribunalul și Biblioteca Națională în est). Din punct de vedere morfologic, axa monumentală a Bulevardului Unirii desparte zone cu o morfologie organică, altădată conectate. Tipologia zonei constă în clădiri înalte pe aliniamentul bulevardelor și în case de înălțime redusă, într-o avansată stare de degradare, aflate în spatele acestora.

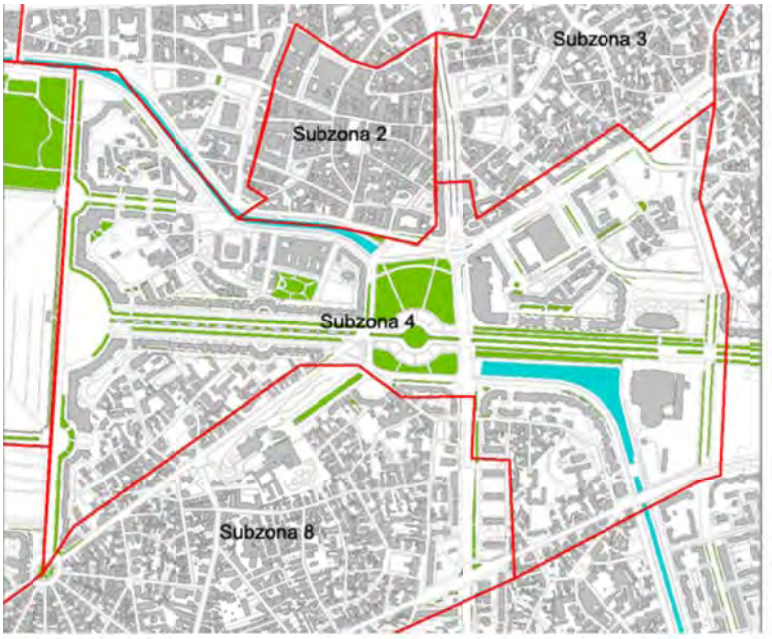


Figura 6: Țesutul urban al subzonei 4

Figura 7: Țesutul urban al subzonei 5

Subzona 5: Arealul este dominat de Palatul Parlamentului. În vecinătatea acestuia, se află Parcul Izvor, cu o suprafață mare de spații verzi. Din punct de vedere morfologic, subzona constă în insule urbane de mare suprafață. Traficul pietonal este foarte redus, iar cel al automobilelor este ridicat.

Subzonele 6, 7, 8: Aceste areale sunt cu preponderență zone rezidențiale, având o utilizare la nivel local și un trafic redus, deși sunt străbătute de artere circulate și cu funcțiuni diverse. Subzona 8 conține aria Patriarhiei Române, perimetru cu o utilizare la nivelul întregului oraș. Tipologia zonei constă în cea mai mare masură în case unifamiliale, precum și în clădiri de înălțime joasă cu un număr redus de apartamente. Proximitatea față de zonele active și bine utilizate le conferă acestor areale percepția că aparțin zonei centrale.

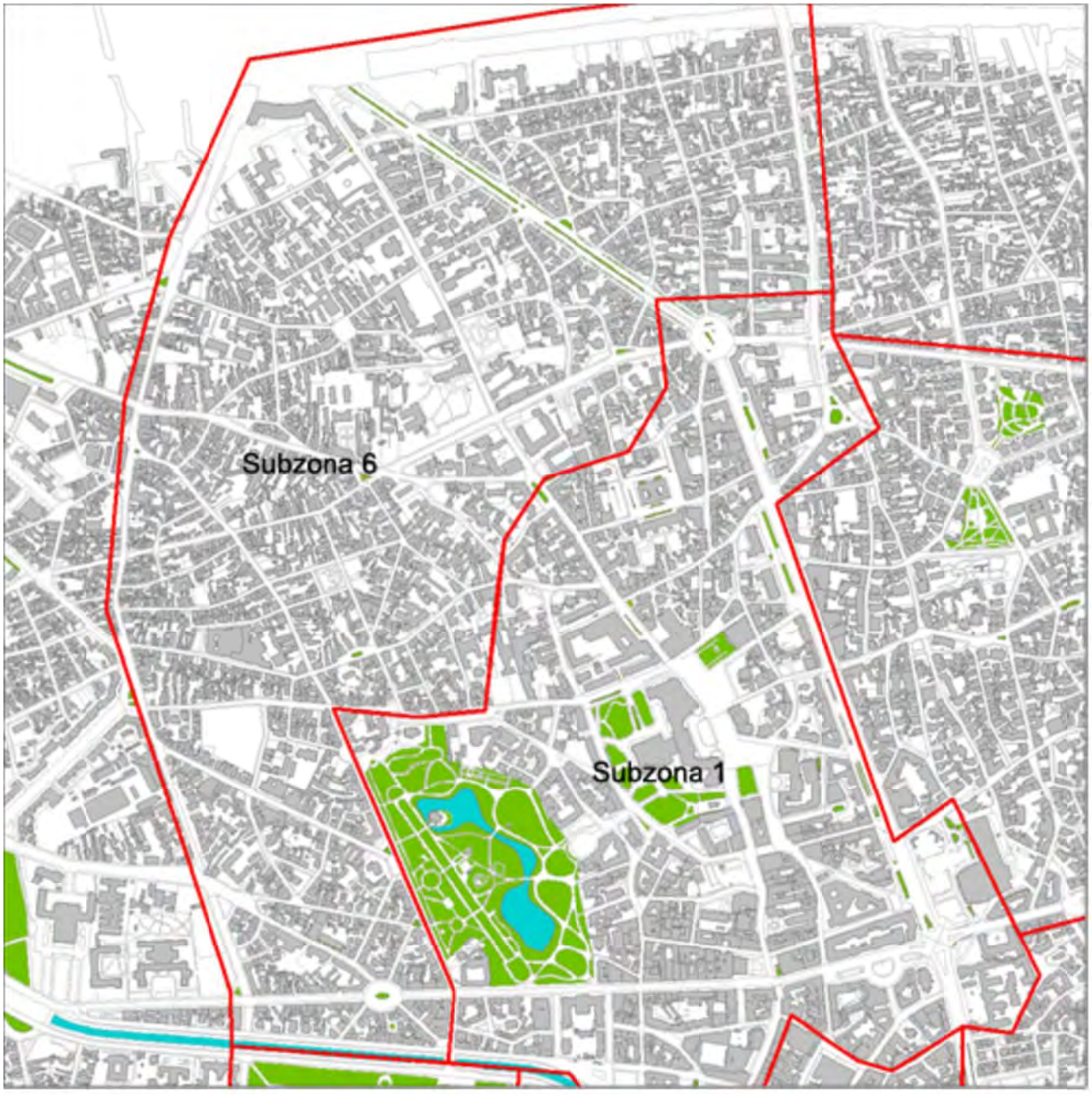


Figura 8: Țesutul urban al subzonei 6

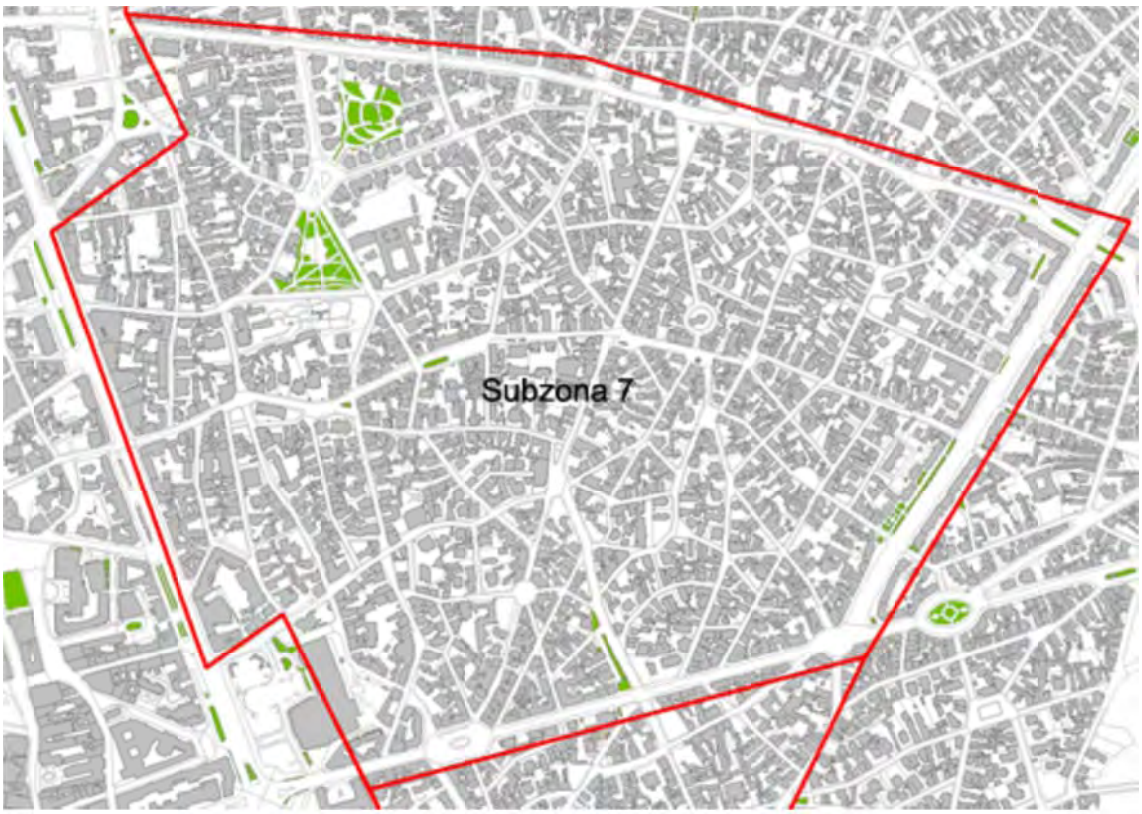


Figura 9: Țesutul urban al subzonei 7

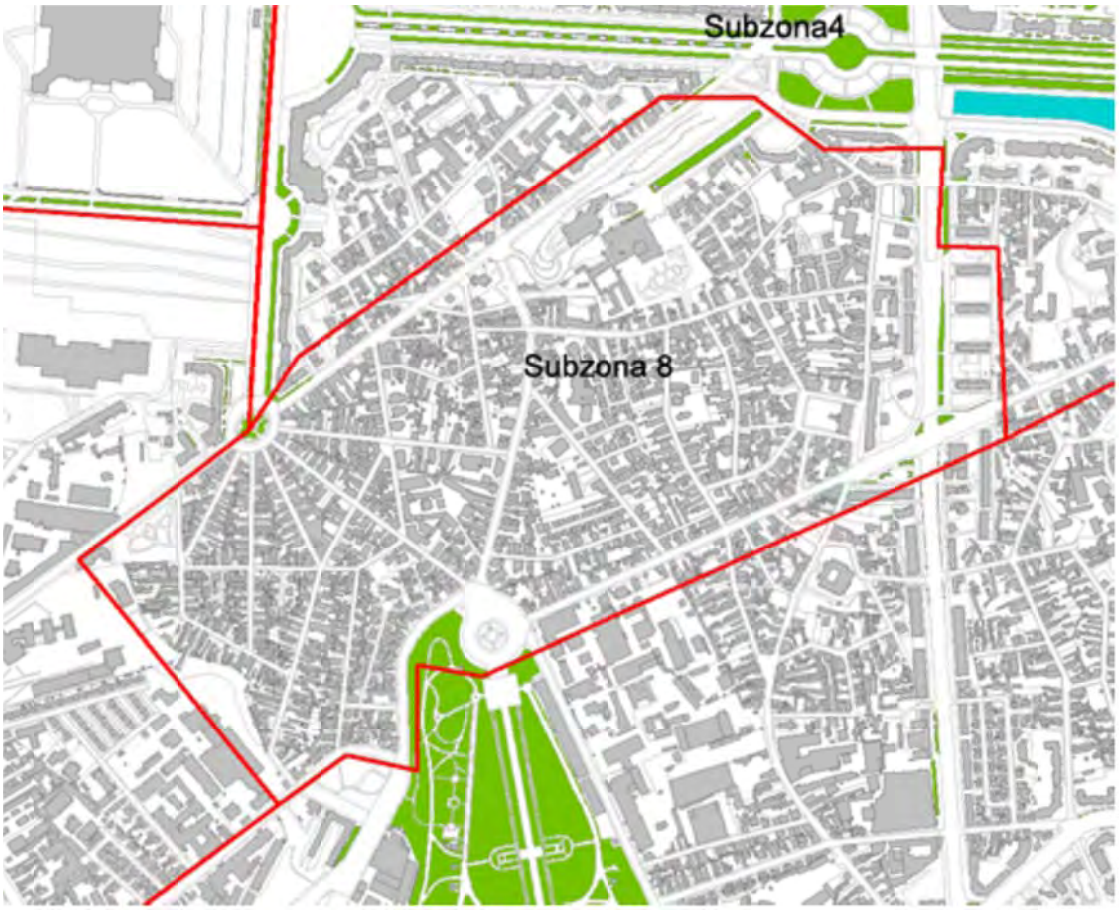


Figura 10: Țesutul urban al subzonei 8

Subzona 9: Un alt areal care a suferit din cauza disrupțiilor urbane. Trama stradală este trunchiată de construcția Centrului Civic și a Casei Poporului, existând probleme de accesibilitate. Subzona este caracterizată de un mix de funcțiuni rezidențiale (care adăpostesc o populație cu un profil socio-economic modest) și industriale (fabrici, depozite, în mare parte închise), precum și un număr crescând de funcțiuni de loisir. Utilizarea zonei este cu preponderență locală.

Figura 11: Țesutul urban al subzonei 9

TABEL SINTEZĂ ȚESUT URBAN:

Zona	Morfologie urbană	Tipologia clădirilor	Profil funcțional	Statut/imagine (din studiu sociologic în curs de realizare)	Utilizare (scară)	Nivel de utilizare
Zona 1	densitate ridicată străzi din trama pre-modernă tăiate de axe E-V și N-S	blockhaus-uri interbelice și clădiri de interes public	funcțiuni mixte: administrative, culturale, servicii, birouri, comerciale, rezidențiale	ridicat	la scara întregului oraș	înalt
Zona 2	tramă medievală, densă, străzi înguste, fronturi la stradă continue	clădiri în medie P+2, majoritate a doua jumătate a sec. XIX	funcțiuni de loisir și rezidențial	în tranziție de la scăzut la ridicat	la scara întregului oraș	înalt
Zona 3	tramă medievală, densă, străzi înguste, fronturi la stradă continue	clădiri în medie P+2, majoritate a doua jumătate a sec XIX	rezidențial	scăzut	locală	scăzut
Zona 4	axa monumentală a B-dului Unirii segregă zone cu o morfologie organică, altădată conectate	clădiri înalte pe aliniamentul Bd. Unirii; case de înălțime redusă într-o avansată stare de degradare în spatele bulevardului	comercial (Piața Unirii), administrativ, rezidențial	ridicat	la scara întregului oraș / enclave cu utilizare locală	înalt/ enclave cu utilizare scazută
Zona 5	insule urbane foarte mari	Palatul Parlamentului	administrativ	ridicat	la scara întregului oraș	scăzut
Zona 6	organică	case unifamiliale, clădiri de înălțime joasă cu un număr redus de apartamente	rezidențial	mediu	locală	scăzut
Zona 7	organică	case unifamiliale, clădiri de înălțime joasă cu un număr redus de apartamente	rezidențial	mediu spre ridicat	locală	scăzut
Zona 8	organică	case unifamiliale, clădiri de înălțime joasă cu un număr redus de apartamente	rezidențial	mediu	locală / la scara întregului oraș (Patriarhia Română)	scăzut
Zona 9	organică, probleme de accesibiiliate din cauza intervențiilor din anii ‘80	case unifamiliale, stil vagon și clădiri industriale (depozite, hangare, fabrici)	rezidențial, industrial	scăzut	locală	scăzut

Fiecare dintre subzone are un caracter distinct față de subzonele învecinate prin mai multe elemente. Din punct de vedere **funcțional**, centrul este reprezentat în mare măsură de subzonele 1, 2, 4 și 5, unde sunt amplasate majoritatea funcțiunilor administrative, comerciale, de servicii și culturale. Din punct de vedere **istoric**, subzonele 2, 3 și 4 se suprapun peste centrul medieval al Bucureștiului, concentrat în zonele comerciale ale Lipscăniei și Căii Moșilor și pe Piața Mare (actuala Piața Unirii), centrele administrative (Curtea Domnească) și spirituale (Mitropolia, Biserica Domnească, Biserica Sf. Gheorghe) ale orașului. Dezvoltarea către nord, de-a lungul Căii Victoriei (Podul Mogoșoaiei) și a noilor axe Nord-Sud și Est-Vest, a făcut ca subzona 1 să devină un centru al orașului de secol XIX. Din punct de vedere al **percepției** populației, studiul sociologic a relevat că o serie de obiective aflate la extremitățile zonei de acțiune urbană sunt considerate de populație ca fiind parte din centru (vezi capitolul 1.5), ceea ce vine să confirme delimitarea zonei de acțiune urbană propusă de prezentul document. Subzonele conexe 6, 7, 8 și 9 reprezintă areale în mare parte rezidențiale, dar strâns legate funcțional de celelalte subzone și percepute ca părți centrale ale orașului. Inserția Centrului Civic din anii ‘80 a separat subzonele 8 și 9 de restul țesutului urban, acestea suferind nu numai din punct de vedere funcțional, dar și prin faptul că au dispărut din geografia mentală a locuitorilor ca părți ale centrului orașului. Intervențiile urbanistice recomandate de acest plan integrat abordează **dezechilibrul între jumatatea sudică și cea nordică** a centrului Capitalei, fiind necesar un răspuns coerent la problemele apărute prin despărțirea celor două părți ca urmare a construirii Centrului Civic.

Menționăm că impactul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană se extinde și în afara Zona de Acțiune Urbană, spre **zone de influență** legate funcțional de centru, precum zona Gării de Nord, zona Parcului Carol și zona de la est, cuprinzând Foișorul de Foc, Hala Traian, Piața Alba Iulia. Chiar dacă propriu-zis nu se propun proiecte pentru aceste zone, impactul acțiunilor din PIDU și al abordării integrate va atinge și aceste areale, importante prin relaționarea lor cu centrul Bucureștiului.

Ca **metodologie de lucru pentru analiza zonei centrale** și conturarea unei strategii, s-a realizat o **analiză multicriterială**, în cadrul unei echipe pluridisciplinare. Această analiză s-a efectuat pe mai multe paliere, într-un demers care să genereze un răspuns integrat pentru toată aria centrală, având în vedere caracterul eterogen al acesteia:

- Analiza istorică
- Analiza mediului construit
- Analiza țesutului urban, concentrată pe următoarele aspecte:
    - structura urbană,
    - accesibilitate,
    - permeabilitate
- Analiza traficului, transportului public și a fluxurilor de pietoni
- Caracteristici demografice și sociale
- Caracteristici economice
- Dinamica investițiilor

1.2. Evoluția istorică a zonei

Configurația actuală a zonei de acțiune urbană, atât din punct de vedere al tramei stradale, al fondului construit, cât și al trăsăturilor socio-economice este rezultatul unor ample procese istorice. Pentru a înțelege zona de acțiune urbană într-un mod comprehensiv și a veni cu soluții urbanistice care să reflecte clar nevoile și identitatea orașului, este importantă **analiza evoluției istorice.** Aceasta a fost facută pe baza atestărilor documentare, planurilor istorice, imaginilor de epocă (fotografii, picturi, gravuri) precum și prin observarea acelor edificii, repere arhitecturale care au supraviețuit până în prezent. (Vezi Anexa 3).

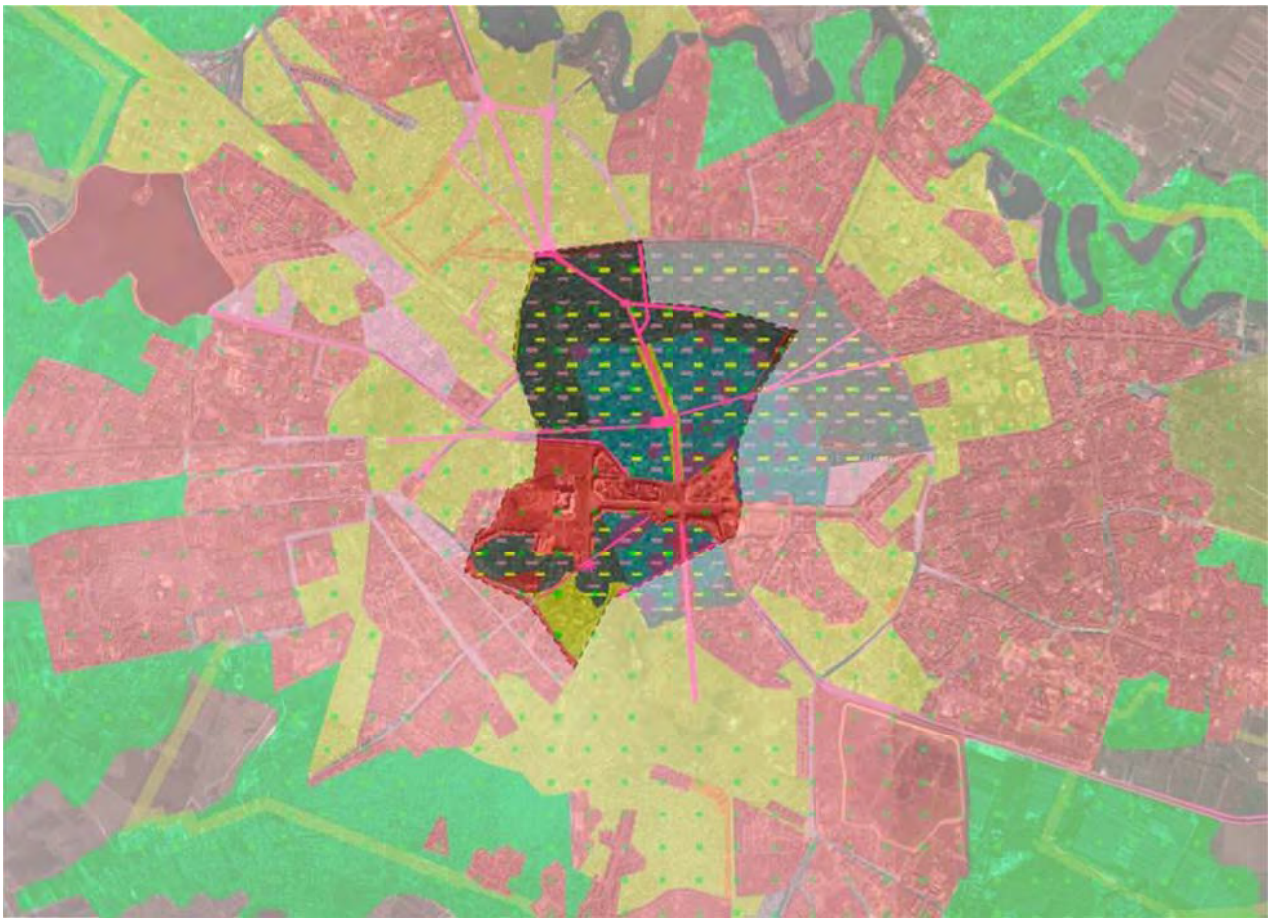


Figura 12: Evoluția istorică a zonei de acțiune urbană în cadrul Bucureștiului

La baza apariției orașului medieval stau două entități separate - **Cetatea Dâmboviței,** așezare stabilă pentru oșteni, cu rol strategic în apărarea Țării Românești și **Târgul Bucureștiului**, situat în locul unde drumul comercial dinspre Moldova intersecta vadul Dâmboviței. Înaintea primei menționări documentare a orașului în hrisovul emis de către Vlad Țepeș în 1459, se poate vorbi de București ca de o citadelă și un târg sezonier, care se identifică aproximativ cu subzonele 2 și 3 din zona de acțiune urbană.

Cetatea Dâmboviței devine reședință domnească de vară, pentru ca în final să ia locul Târgoviștei drept capitală a Țării Românești. Începând cu secolul al XV-lea, Curtea Domnească trece prin numeroase intervenții de extindere și reconstrucție ca urmare a unor distrugeri repetate. Între 1545 și 1554, se ridică Biserica Curtea Veche, în prezent cea mai veche biserică din București. În timpul lui Constantin Brâncoveanu, palatul se reface din piatră, cu scări de marmură și se amenajează apartamentele domnești. Starea actuală a Curții Vechi este rezultatul unor serii de cutremure și incendii, care au dus la ruinarea complexului. **Curtea Veche** este, fără îndoială, cel mai important monument politic al Bucureștiului medieval și rolul său pentru identitatea orașului trebuie potențat.

Celălalt reper esențial al Bucureștiului medieval este **Ulița Târgului din Afară** (**actuala Calea Moșilor)**, care lega Târgul din Lăuntru, vatra orașului din jurul Curții Domnești, de Târgul de Moși (Târgul din Afară), și care a reprezentat **axa structurantă a orașului**. Bucureștiul medieval era constituit din **mahalale** grupate în jurul numeroaselor biserici care se edifică în secolele XV-XVIII, alături de **Mitropolie (1657)** și mănăstiri, inclusiv **Mănăstirea Antim (1715).** În aceste secole se fundamentează o mare parte din actuala tramă stradală a zonei centrale: Ulița Mare (1589, actuală Stradă Lipscani), Ulița Curții (actuala Stradă Franceză), Ulița Târgului din Lăuntru (actuala stradă Smârdan), Drumul Craiovei și Mehedinților (secol XVI, devenit Podul Calicilor și ulterior Calea Rahovei), care se unea cu Ulița Șelarilor peste Dâmbovița, Drumul Târgoviștei (sec. XVI, actuala Calea Griviței), Drumul Piteștilor (devenit Podul de Pământ, apoi Calea Plevnei) și Podul Mogoșoaiei (1692, actuala Calea Victoriei). Mahalalele se extind în subzonele 1, 4 și 7. Chiar dacă **trama stradală** de astăzi are mult în comun cu cea a orașului premodern, există foarte puține clădiri care au supraviețuit din acea vreme, urmare a numeroaselor cutremure, asedii și incendii, materialul de bază folosit în construcții fiind lemnul. Majoritatea clădirilor de azi care datează din acea perioadă sunt biserici, zidite în piatră sau cărămidă.

În perioada fanariotă (1718-1821), sunt construite șaptezeci de biserici noi, astfel încât englezul Bentham declara în 1785 că «sunt puține orașe care să aibă un asemenea număr de biserici într-un spațiu atât de mic». Între acestea se pot aminti bisericile Kretulescu (1722), Stavropoleos (1724), Schitul Maicilor (1726 - una dintre bisericile strămutate și izolate în spatele blocurilor din Centrul Civic în anii ‘80), Domnița Bălașa (1747-1751), Amzei (1810). În aceeași perioadă sunt edificate un număr mare de hanuri, între care Hanul Gabroveni (1740) și Hanul lui Manuc (1801-1804). Orașul se extinde și cuprinde la sfârșitul perioadei fanariote întreaga zonă de acțiune urbană. În această perioadă se dezvoltă primele manufacturi, legate de producția de textile (postav), sticlă, hârtie și produse alimentare. La finele perioadei fanariote, Bucureștiul este un **oraș de tip oriental,** atât ca morfologie și clădiri, cât și ca viață socio-economică (Figura 13).

În timpul războiului ruso-turc din 1806-1812, Bucureștiul este ocupat de trupele rusești, care aduc un nou model cultural, inspirat din cel francez. Bucureștiul începe să iasă de sub influența otomană și face primii pași către Occident. Primul «Regulament pentru înfrumusețarea orașului» este introdus de generalul rus Kisselef. Acesta prevedea printre altele asanarea bălților, înființarea unui teatru și a unui serviciu de arhitectură. Un număr de străzi sunt pavate cu piatră în arealul care corespunde cu subzona 2. Incendiul din 1847 distruge peste 1.850 clădiri, iar în 1860 se constată printr-un recensământ că majoritatea caselor bucureștene sunt din zid, cele din lemn fiind înlocuite. Multe din clădirile noi sunt realizate de arhitecți francezi și germani, precum Palatul Știrbey pe Podul Mogoșoaiei (1852). Orașul crește mult, fiind de departe **cel mai mare oraș sud-est european**, după Istanbul (60.000 de locuitori în 1830, față de 14.000 în Atena la 1836 și 13.000 în Belgrad la 1838).

Bucureștiul devine capitala României în 1861, iar **modelul occidental**, cu precădere francez, se impune în arhitectura și viața orașului. Dintr-un oraș dominat de biserici și mahalale, Bucureștiul devine un oraș bogat în instituții publice, parcuri, bulevarde, clădiri culturale. Orașul nou, occidental se așază peste cel istoric, tradițional. Ulițele și podurile orașului medieval devin străzi și bulevarde. În acest proces dispar anumite repere fiind înlocuite de altele noi. Pe locul bisericilor și hanurilor se ridică edificii grandioase după modelul occidental. Traseul noilor bulevarde (**Axa Est-Vest** - actualele bulevarde Elisabeta și Carol I și **Axa Nord-Sud** - actualul bulevard Lascăr Catargiu și părți ale bulevardelor Bălcescu și Brătianu, datând din anii 1890) rupe țesutul tradițional și aduce cu sine dispariția anumitor repere (Figura 14). În acest context, centrul orașului și zona de interes se mută din subzonele 2 și 3 în subzona 1, în jurul intersecției axelor în Piața Universității. Dâmbovița este regularizată și reperele își schimbă relația cu acest element natural. Tot atunci apar primele parcelări și lotizări, precum lotizarea Grammont (1893), parcul Ioanid (1900) și parcelarea Filipescu (1912). O mare parte dintre casele particulare de astăzi din subzonele 6, 7 si 8 sunt construite în această perioadă în stilurile predominante academismul francez (Beaux-Arts) și reacția națională - stilul neoromânesc. Zone industriale precum fabrica de bere Bragadiru și antrepozitele comunale apar în subzona 9.

Bucureștiul interbelic, capitală a unei țări duble ca suprafață și populație față de România antebelică, își continuă expansiunea. **Stilul modernist** devine popular în arhitectură și un număr mare de imobile în acest stil, adesea înalte, iau locul caselor cu unul sau două niveluri din subzona 1. În 1921 se redactează primul Plan Urbanistic General, iar în 1935 apare primul Plan de Sistematizare care descrie clasele de construcții. Axa N-S se continuă prin **tăierea Bulevardelor Magheru și Bălcescu**, care favorizează realizarea unui front construit modernist (Figura 15). În paralel, apar lotizări noi pe terenuri mai mari, cu compoziții urbane peisagere, pitorești. Se preia în acest caz **experiența orașului-grădină** “mai apropiată modului de viață românesc” (Cincinat Sfințescu). Către sfârșitul anilor 1930, domnia regelui Carol al II-lea este marcată de planuri și **lucrări urbanistice și arhitecturale clasicizante**.

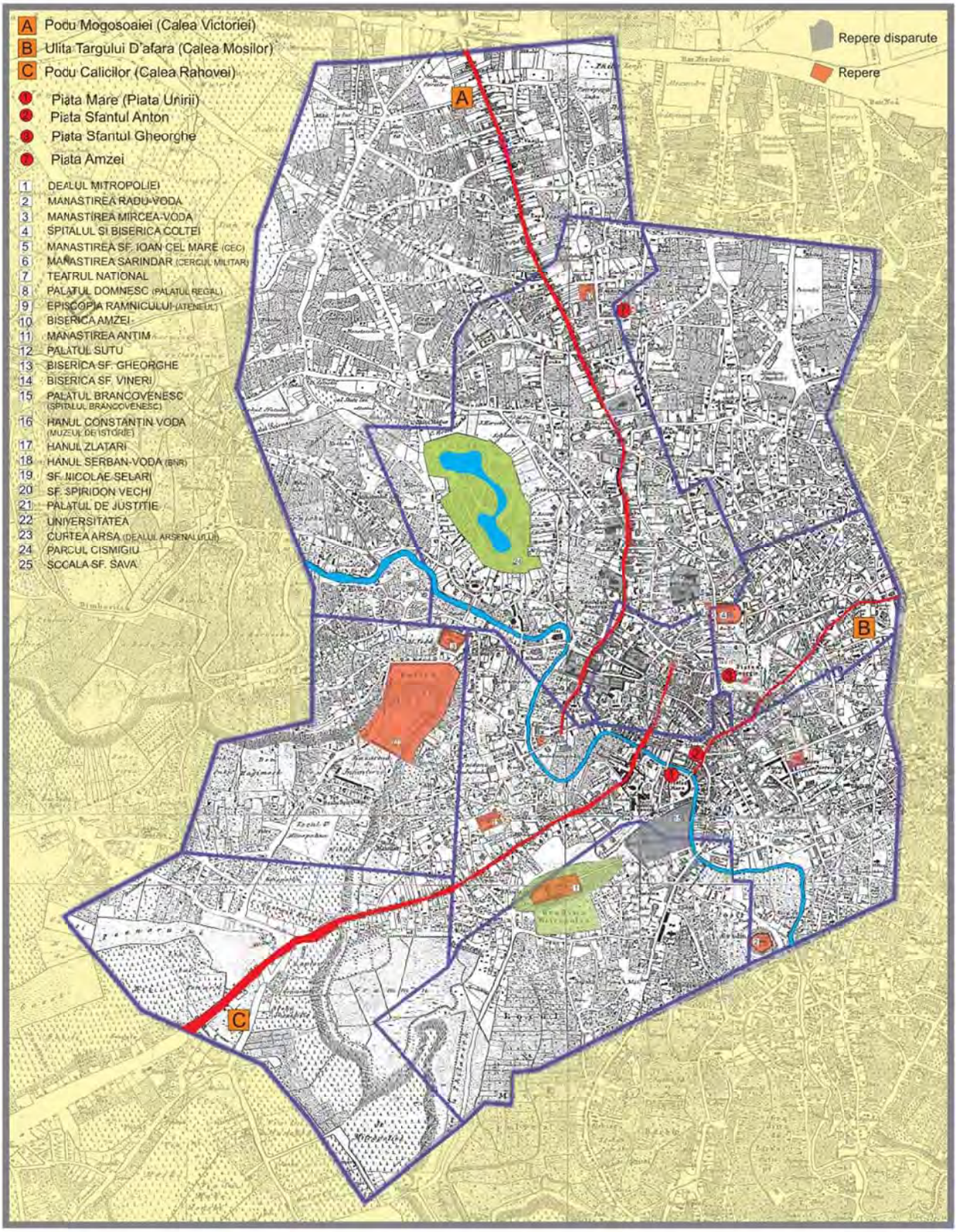


Figura 13: Planul Bucureștilor la 1846 (Maior Borroczyn) - Zona de acțiune urbană înainte de lucrările de sistematizare ale sec. al XIX-lea

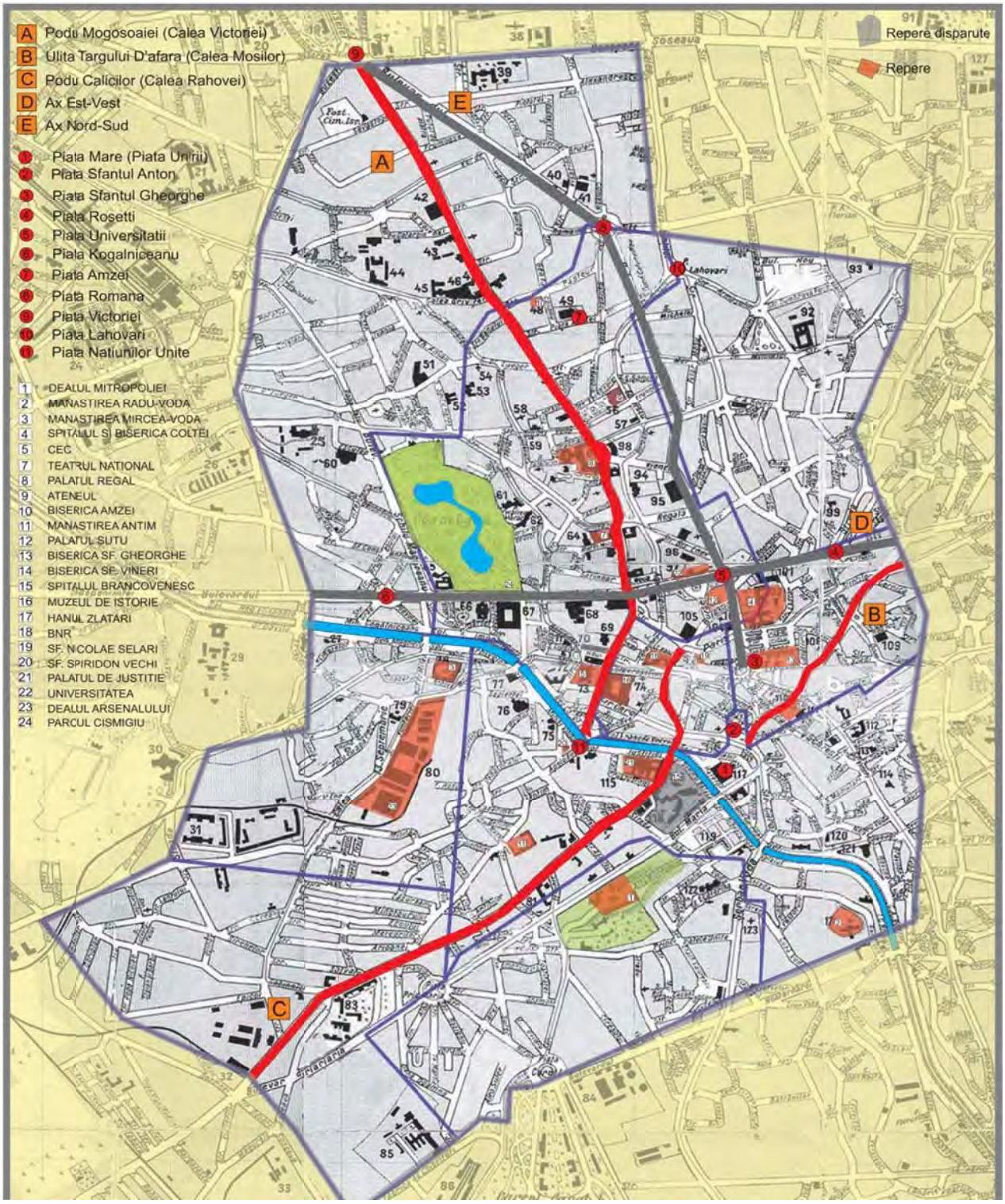


Figura 14: Planul Bucureştilor la 1914 - Zona de acțiune urbană după trasarea axelor N-S și E-V în anii 1890

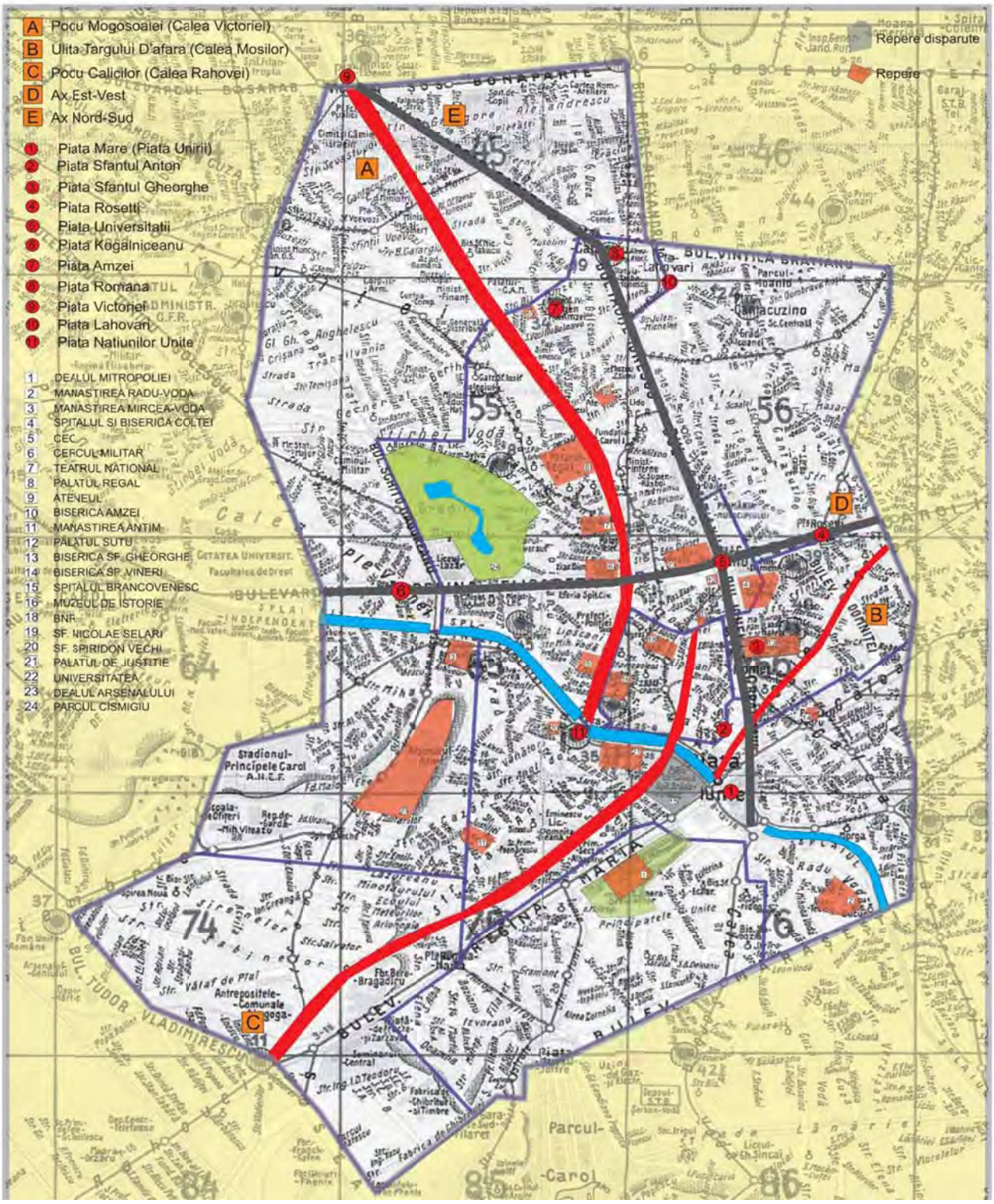
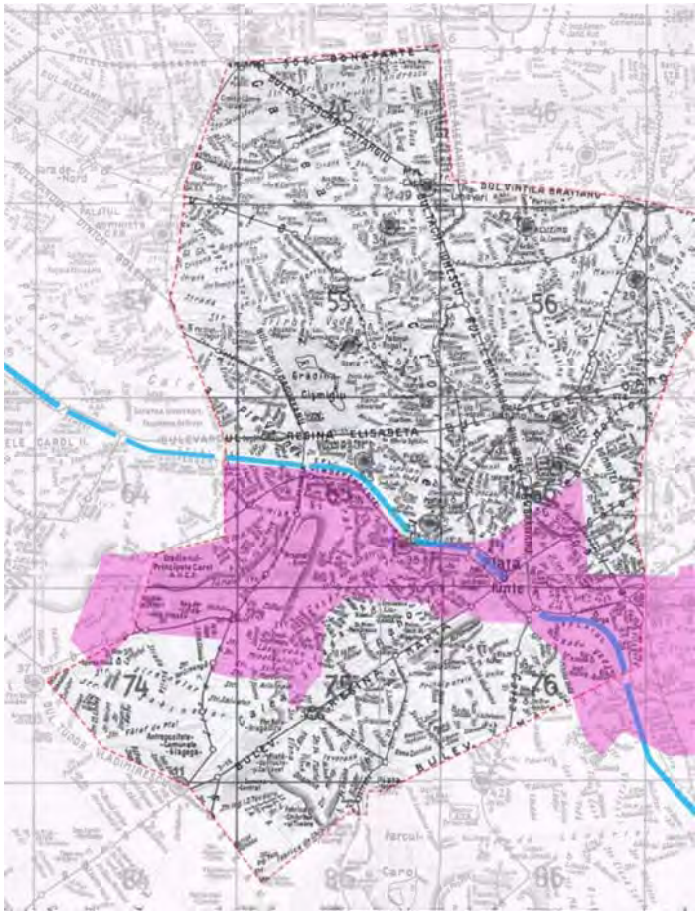


Figura 15: Planul Bucureștilor la 1938 (Col. Ulysse Samboteau / Prof. cartograf M.D.Moldoveanu) - Zona de acțiune urbană la finele perioadei interbelice

În primele decenii din **perioada comunistă**, dinamismul construcțiilor și lucrărilor edilitare în zona de acțiune urbană scade drastic în comparație cu perioada interbelică. Cu excepția **ansamblului Sălii Palatului** (1960-1965) și a unor **clădiri "plombă",** care completează golurile provocate de cutremure și de bombardamentele din timpul celui de-al Doilea Război Mondial (între care și Hotelul Intercontinental - 1971și Teatrul Național -1973), țesutul urban și fondul construit rămân neschimbate în zona centrală. Din cauza schimbării regimului de proprietate, multe dintre clădiri se degradează treptat și nu beneficiază de programe de renovare. Atenția regimului este îndreptată până în anii '80 către construcția cartierelor de locuințe colective din afara zonei de acțiune urbană.

În 1984 începe remodelarea centrului orașului din dorința lui Nicolae Ceaușescu. Morfologia urbană este ruptă printr-o serie de intervenții brutale, făcute cu scopul de a construi **un nou Centru Civic**. Sunt demolate 485 hectare de oraș tradițional (întreaga subzona 5, mare parte din subzona 4 și părți din subzonele 8 și 9). Dealul Uranus este nivelat, se distrug vile, hanuri, clădiri publice, biserici, sinagogi, monumente. **O nouă axă Est-Vest,** reprezentată de Bulevardul Victoria Socialismului (astăzi Bulevardul Unirii) este supraimpusă țesutului urban anterior, **conexiunile sunt tăiate**, fragmente de oraș vechi rămân enclavizate între noile construcții ale Centrului Civic (Figura 16). În aceste **enclave** se pastrează încă parte din reperele Bucureștiului vechi, repere care în prezent nu mai participă la viața urbană. Prin izolare, aceste zone au decăzut ca importanță în cadrul orașului, și-au pierdut "vadul", devenind areale-problemă.



Arealul lucrărilor urbanistice din anii 1980

Figura 16: Remodelarea zonei centrale prin lucrările urbanistice de construire a Centrului Civic

Bisericile dispar din imaginea urbană, fiind ascunse în spatele unor noi fronturi înalte de pe marginea noilor bulevarde. Limbajul arhitectural se schimbă: după ce modernismul dominase anii 1930 și anii 1960-1970, se recurge acum la un **stil postmodernist** inspirat din eclectismul a două clădiri interbelice din Piața Senatului (Piața Națiunile Unite), care devin pentru Nicolae Ceaușescu modele pentru noul Centru Civic.

Anul 1990 reprezintă **o ruptură** în istoria Bucureștiului: după un deceniu '80 al demolărilor și construcției unui nou centru, zona centrală nu va avea pentru următoarele două decenii nicio intervenție urbanistică de amploare, în schimb **numeroase demolări ale caselor particulare și inserții arhitecturale schimbă caracterul tradițional** al subzonelor rămase neafectate de lucrările pentru construirea Centrului Civic. În 2011 se încep lucrările la diametrala Nord-Sud, prima lucrare majoră de infrastructură, care atinge tangențial zona de acțiune urbană.

Analiza evoluției istorice a orașului relevă imaginea unei creșteri organice, afectate de planurile urbanistice ale secolelor al XIX-lea și al XX-lea, care trasează noi axe și ridică noi edificii. Principalele probleme rezultate din evoluțiile istorice ale ultimelor decenii sunt **enclavizarea** și **tăierea legăturilor** dintre zone care au evoluat împreună, din cauza construcției Centrului Civic. Astfel, subzonele 4, 5, 8 și 9 au suportat importante modificări, ale căror repercusiuni socio-economice și spațiale vor fi analizate în capitolele următoare. Detalii asupra evoluției istorice a fiecărei subzone în parte sunt prezentate în Anexa 4. Axe tradiționale importante au fost întrerupte sau blocate și au suferit importante destructurări, care sunt prezentate în Anexa 5.

1.3. Analiza mediului construit și a țesutului urban

Procesele socio-economice din cadrul orașului sunt strâns legate de configurația spațială urbană. Pentru a identifica nevoile și potențialul de dezvoltare ale zonei de acțiune urbană trebuie analizate deopotrivă mediul construit și țesutul urban. Țesutul urban conturează atât identitatea și imaginea zonei, cât și parametrii de accesibilitate și conectivitate esențiali nu numai pentru desfășurarea activităților economice, dar și pentru calitatea vieții.

1.3.1. Mediul construit

Zona de acțiune urbană este formată dintr-un mediu construit eterogen din punct de vedere al densității, tipologiei clădirilor, înălțimii și stilului (Figura 17):

- imobile cu parter comercial și etaje cu diverse funcțiuni, 1-2 nivele - secol XIX, XX (rar XVIII): toate subzonele (cu excepția subzonei 5)
- case unifamiliale de secol XIX si XX, 1-2 nivele, stiluri Beaux-Arts, neoromânesc, modernist: subzonele 1 (rar), 3, 4, 6, 7, 8, 9.
- blockhausuri interbelice : subzonele 1, 6, 7, 8
- ansambluri de locuințe colective postbelice, stil modernist: subzonele 1, 6, 7, 8
- ansambluri de locuințe colective postbelice, stil postmodernist (Centru Civic): subzona 4
- edificii administrative/culturale/religioase: toate subzonele

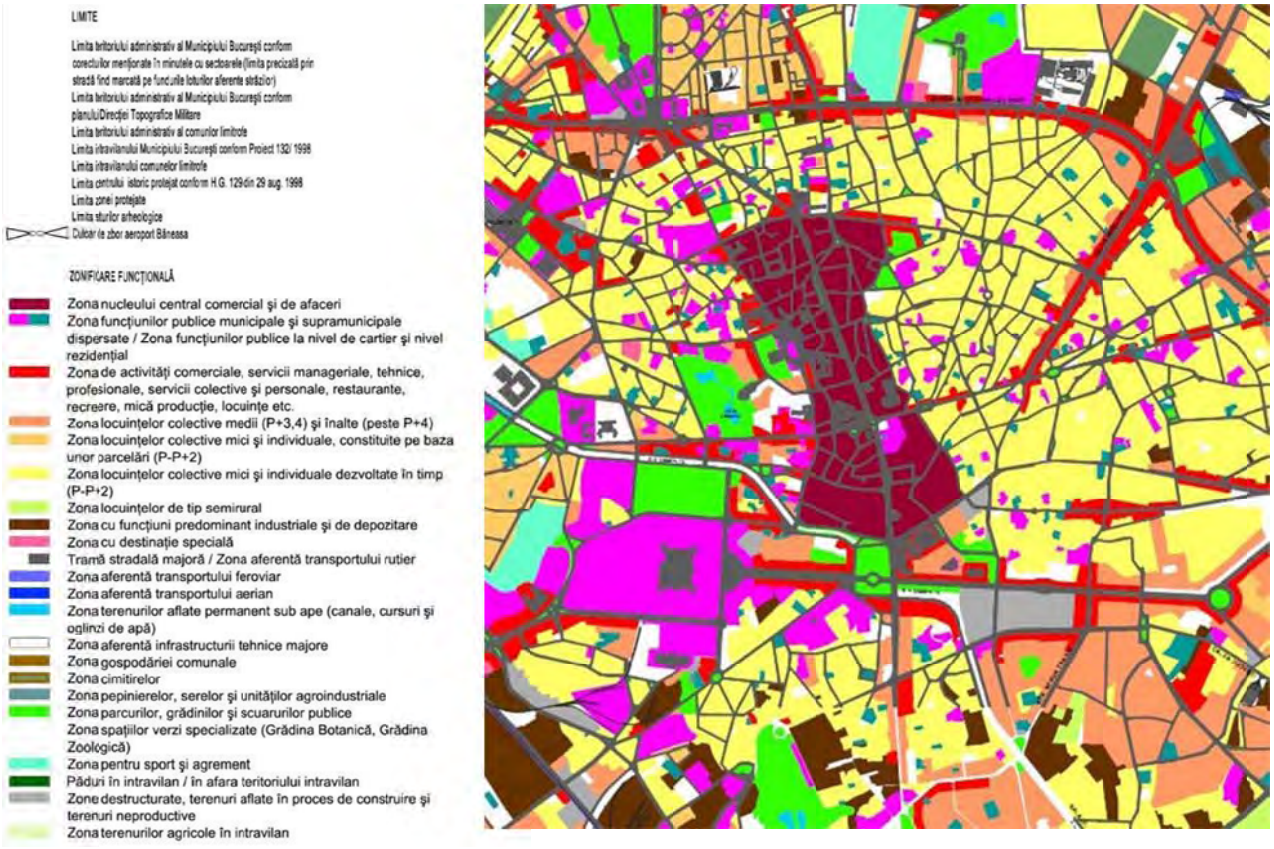


Figura 17: Planul Urbanistic General - tipologia zonei centrale a Bucureștiului

Zona centrală a Bucureștiului are un pronunțat caracter eclectic, fiind întâlnită o **varietate de stiluri arhitecturale**. Cea mai mare parte datează în special din secolele al XIX-lea si al XX-lea, incluzând printre altele stilurile Beaux-Arts/academismul francez, neoromânesc, maur, modernist, Art Deco și postmodernist. Cea mai mare parte a zonei este constituită din **zone protejate**, datorită eterogenității mediului construit și gradului ridicat de valoare arhitecturală a arealelor componente. De fapt, zona de acțiune urbană conține **56 din cele 97 de zone construite protejate** ale Capitalei (Figura 18). Zonele protejate au reglementări speciale în ceea ce privește regimul construcțiilor sau al modificărilor. Aceste zone protejate nu trebuie privite ca un impediment pentru dezvoltarea urbană, ci dimpotrivă, ca având un potențial foarte mare pentru conturarea identității orașului, crearea unei imagini de oraș european de un puternic eclectism și cu o moștenire arhitecturală diversă, de calitate. În studiile de *branding* urban, calitatea mediului construit și existența unei arhitecturi vechi, valoroase sunt citate ca factori esențiali

pentru crearea unui *brand* pozitiv care să atragă turiști și investitori deopotrivă. De aceea, zonele protejate trebuie văzute ca un punct forte al zonei de acțiune urbană, caracterul lor tradițional trebuie potențat prin intervențiile urbane, iar problema lipsei de accesibilitate a unora cu necesitate rezolvată.

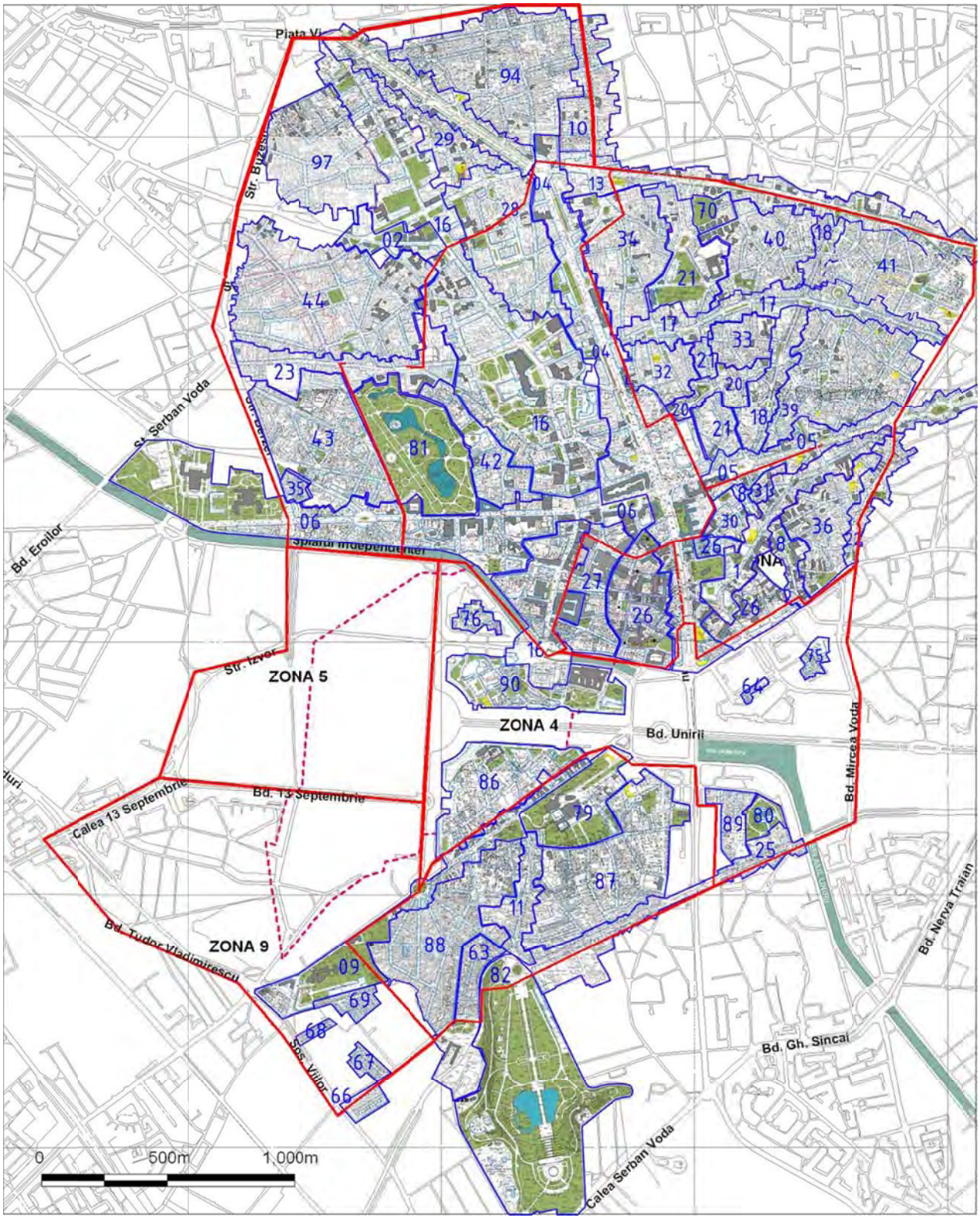


Figura 18: Zone construite protejate aprobate prin HCGMB nr. 279/2000

Toate subzonele conțin zone protejate construite (cu excepția notabilă a subzonei 5, unde Palatul Parlamentului a înlocuit tot fondul construit vechi). Dacă zonele protejate din subzonele 1, 2, 3, 6 si 7 (centrul la nord de Splaiul Independenței și Calea Călărașilor) formează o arie continuă, ușor accesibilă de către vizitatori, restul zonelor protejate sunt izolate prin infrastructura Centrului Civic. În special zonele protejate 64, 75, 76, 80, 89 și 90, toate în subzona 4 sunt segregate prin ecranarea lor cu blocuri. În vederea atingerii potențialului lor de a contura o identitate și o imagine atractive pentru oraș, aceste zone trebuie **reintegrate în oraș**.

Repartizarea zonelor protejate în subzonele zonei de acțiune urbană:

Subzona 1 :
- 4 Magheru
- Brătianu
- 6 Elisabeta Kogălniceanu
- 16 Calea Victoriei
- 23 Știrbei Vodă
- 28 Amzei
- 34 Pitar Moș
- 42 Brezoianu
- 81 Parcul Cișmigiu

Subzona 2 :
- 26 Lipscani
- 27 Stavropoleos

Subzona 3 :
- 1 Calea Moșilor
- 8 Hristo-Botev
- 22 Mântuleasa
- 30 Colței
- 36 Negustori

Subzona 4 :
- 25 Mărășești
- 64 Parcelarea Mamulari
- 75 Strehaia
- 76 Biserica Mihai Vodă - Sapienței
- 80 Radu Vodă
- 86 Antim
- 89 Crișului
- 90 Bucur
- b Brătianu

Subzona 6 :
- 2 Calea Griviței
- 6 Elisabeta Kogălniceanu
- 10 Calea Dorobanți
- 12 Lascăr Catargiu
- 16 Calea Victoriei
- 23 Știrbei Vodă
- 28 Amzei
- 29 Nicolae Iorga
- 35 Bibicescu
- 43 Cobălcescu
- 44 Temișana
- 94 Caderea Bastiliei
- 97 Occidentului

Subzona 7 :
- 5 Carol
- 13 Dacia
- C.A. Rosetti - Maria Rosetti -
- 17 Popa Petre
- 18 Vasile Lascar
- 20 Batiștei
- 21 Jean-Louis Calderon - Polonă
- 31 Caimatei
- 32 Vasile Conta
- 33 Thomas Masaryk
- 34 Pitar Moș
- 39 Armenească
- 40 Icoanei
- 41 Silvestru
- 70 Parcelarea Parcul Ioanid

Subzona 8 :
- 9 Regina Maria
- 11 11 Iunie
- 25 Mărășești
- 63 Parcelarea Inter (Filaret)
- 66 Parcelarea Învoirii
- 67 Parcelarea Tacu
- 68 Intrarea Viilor
- 69 Parcelarea Oțelul Roșu
- 79 Dealul Mitropoliei
- 82 Parcul Carol
- 87 Principatele Unite
- 88 Parcelarea Gramont

Subzona 9 :
- 9 Regina Maria

1.3.2. Structura țesutului urban

1.3.2.1. Zona de acțiune urbană

Poziționarea în contextul rețelei orașului are un impact puternic asupra utilizării spațiului. Modul de conectare a sistemului de străzi determină capacitatea de utilizare a acestora, importanța pentru activitățile economice și calitatea vieții locuitorilor.

Analiza țesutului urban se poate realiza la **scara întregului oraș,** determinând acele **axe importante** care atrag fluxuri, în special auto. Aceste axe sunt menite să găzduiască funcțiuni de interes major, fiindcă nu depind de trecătorii ocazionali, ci se bazează pe nevoia utilizatorilor de a le vizita (instituții importante, universități, centre comerciale). Ele sunt de multe ori artere aglomerate, unde se regăsesc și rețelele de transport în comun. În urma analizei accesibilității globale (figura 19), s-au evidențiat străzile cu o **accesibilitate ridicată** la nivelul întregului oraș - Bulevardul Regina Elisabeta, Bulevardul Carol I, Bulevardul Magheru/Bălcescu, Bulevardul I.C. Bratianu, Bulevardul Unirii, Bulevardul Regina Maria, Calea Victoriei, Bulevardul Lascăr Catargiu, Calea Moșilor, Strada Buzești, Strada Berzei, Bulevardul Dacia. Se remarcă faptul că limitele zonei de acțiune urbană propuse, dar și cele ale subzonelor descrise sunt reprezentate de artere cu o accesibilitate globală ridicată. Unele dintre aceste artere traversează subzonele, irigându-le cu fluxuri de mișcare care pot fi atrase din întregul oraș.

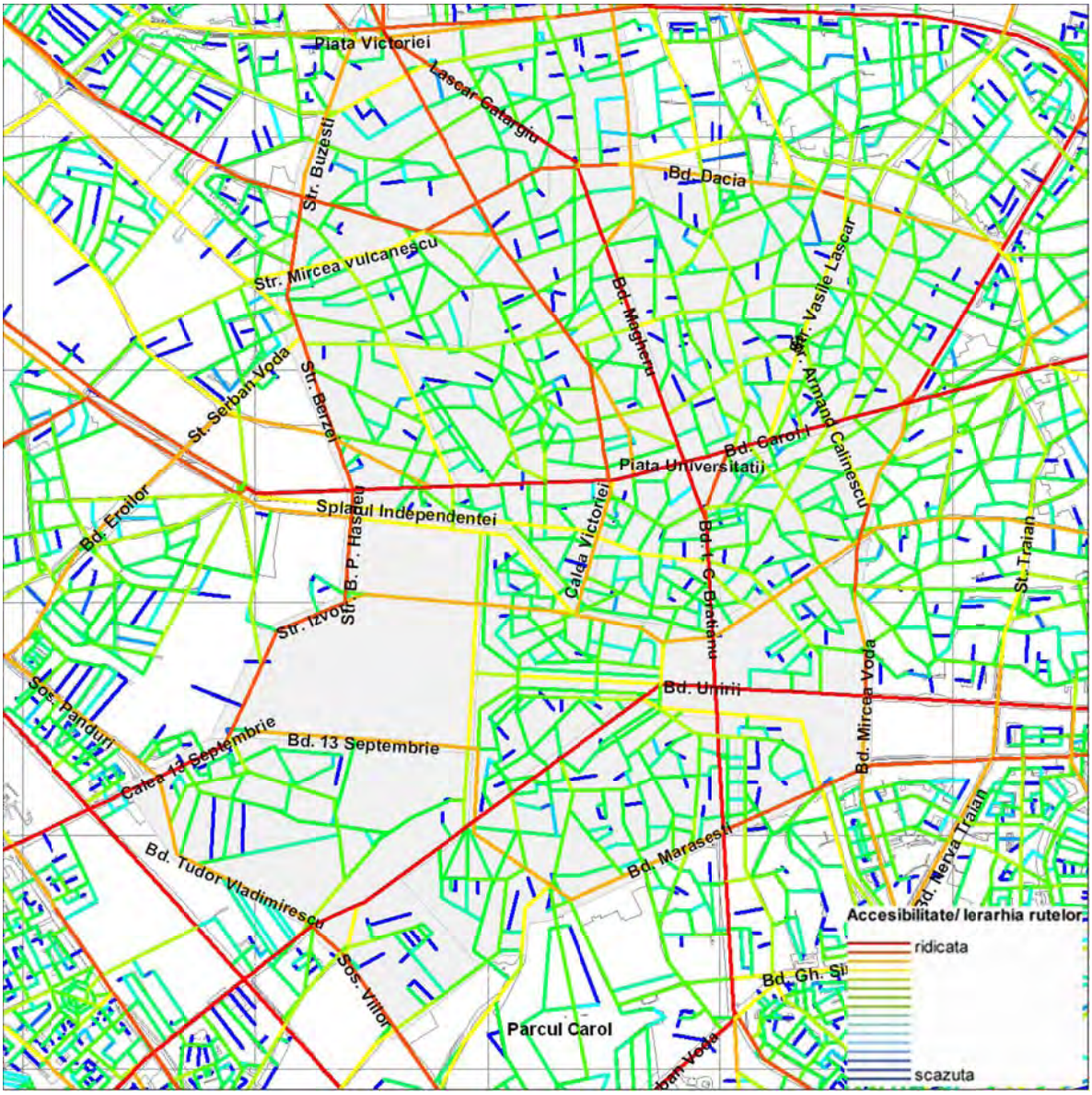


Figura 19: Accesibilitatea globală în centrul Bucureștiului

Analiza țesutului urban se poate realiza la **scară locală** (400-1.200 metri, echivalentul a 5-15 minute de mers pe jos), pentru a evidenția acele spații care au potențialul de a deveni sau funcționează deja ca centre locale, cu activități și servicii de proximitate, comerț, bazate pe un flux pietonal constant. Prin analiza accesibilității și conectivității locale (15 minute de mers pe jos) se observă zone cu **accesibilitate ridicată**, segregate în anumite situații de **zone barieră,** precum Bulevardele Unirii și Libertății (figura 20). Polurile cu accesibilitate ridicată se corelează foarte puternic cu prezența funcțiunilor de servicii și comerț de interes local, dar și cu o constantă mișcare pietonală. Arealele joacă rolul de centre locale, fiind reprezentate de Centrul Istoric, Piața Unirii, Piața Universității, de axe importante la nivel global: Calea Victoriei (parțial), Bd. Carol, Str. Vasile Lascăr, Str. Buzești, Bd. Dacia, Bd. I.C.Brătianu și de axe de importanță locală precum Str. Brezoianu și Str. George Coșbuc. Aceste suprafețe sunt deosebit de **importante pentru a putea dezvolta economia locală**, fiindcă au potențialul de a atrage fluxurile de pietoni și activitățile comerciale odată cu serviciile care depind de acestea. În cazul lor, este esențială abordarea domeniului public în sensul oferirii de prioritate fluxurilor existente și potențiale de pietoni.

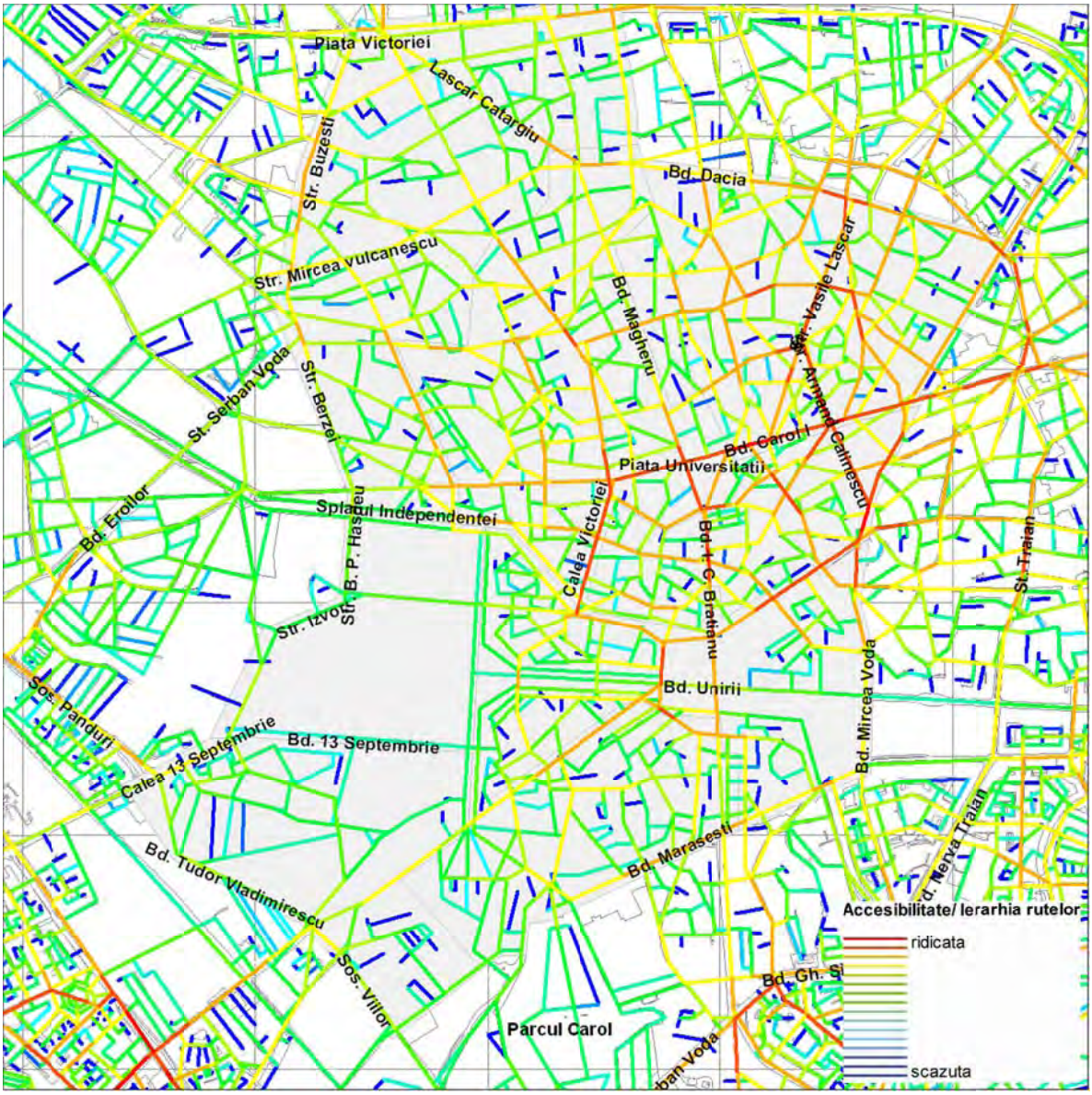


Figura 20: Accesibilitatea locală în zona centrală a Bucureștiului

Atunci când anumite zone urbane beneficiază de o bună accesibilitate atât la nivel global, cât și la nivel local, ele au capacitatea de a crea centre de interes, cu public mixt și activități diverse, precum Centrul Istoric, Piața Universității sau segmentul de sud al Căii Victoriei.

Din punct de vedere al structurii țesutului urban, zona studiată prezintă un caracter eterogen, consecință directă a diverselor etape și modalități de dezvoltare a acesteia de-a lungul timpului. Dacă subzonele 1, 2, 3, 6 și 7 apar bine structurate datorită dezvoltării lor organice în timp, celelalte subzone au fost afectate de intervențiile realizate în anii '80, care au generat un țesut urban destructurat**. Analiza permeabilității urbane** are în vedere **dimensiunile insulelor urbane** care au capacitatea de a influența utilizarea țesutului urban, îndeosebi la nivel pietonal. Cu cât e mai mică dimensiunea insulei urbane, cu atât e mai ușor de folosit de către pietoni un anumit areal. O **permeabilitate ridicată** facilitează mișcarea pietonală și maximizează perimetrul de expunere a funcțiunilor comerciale. **Centrul istoric,** de exemplu, este o astfel de zonă cu un grad ridicat de permeabilitate, care facilitează fluxurile pietonale și implicit activitățile comerciale și de petrecere a timpului liber (figura 21).

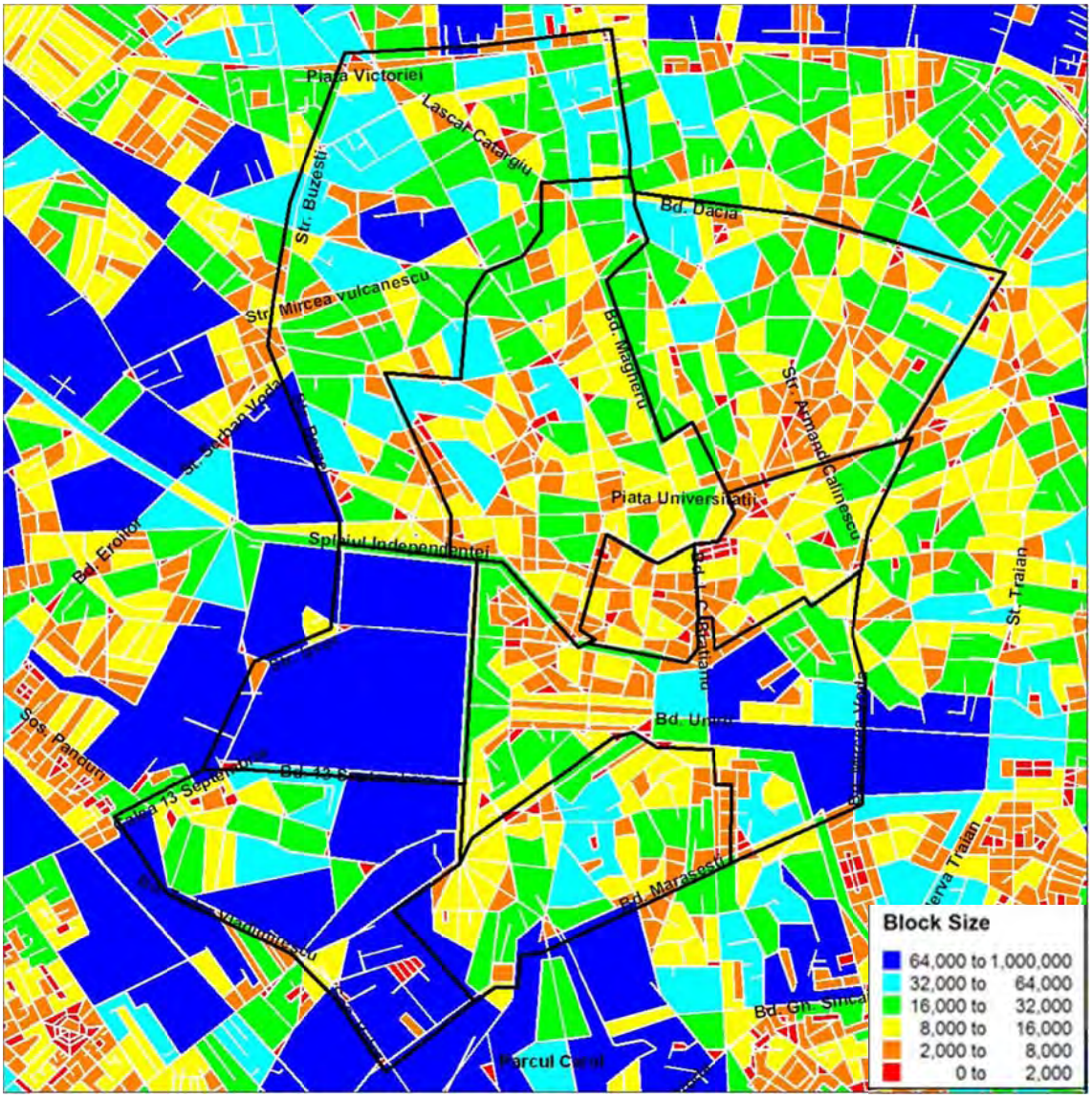


Figura 21: Permeabilitatea țesutului urban în centrul Bucureștiului

Cele mai multe insule urbane din zona de acțiune urbană sunt de mărime medie. În subzonele 4, 5 și 9, operațiunile urbane de construire a Centrului Civic au avut ca rezultat un **țesut cu o permeabilitate slabă**, constând în insule urbane de mari dimensiuni. Demolarea podurilor peste Dâmbovița - Podul Mihai Vodă și podul care făcea legătura între centrul comercial vechi (Strada Smârdan) și Calea Rahovei -, crearea unor mari insule urbane în jurul Palatului Parlamentului și Academiei Române, precum și ridicarea zidului în jurul Palatului Parlamentului au generat o permeabilitate slabă a țesutului urban, influențând negativ continuitatea traseelor din zona centrală. Fenomenul este acutizat de prezența ariilor industriale precum Rahova-Uranus și a bulevardelor de mare gabarit precum Bulevardul Unirii sau Splaiul Independenței. În plus, zona de acțiune urbană este înconjurată de areale în mare măsură impermeabile, cu precădere către sud și vest.

1.3.2.2. Subzone

Subzona 1

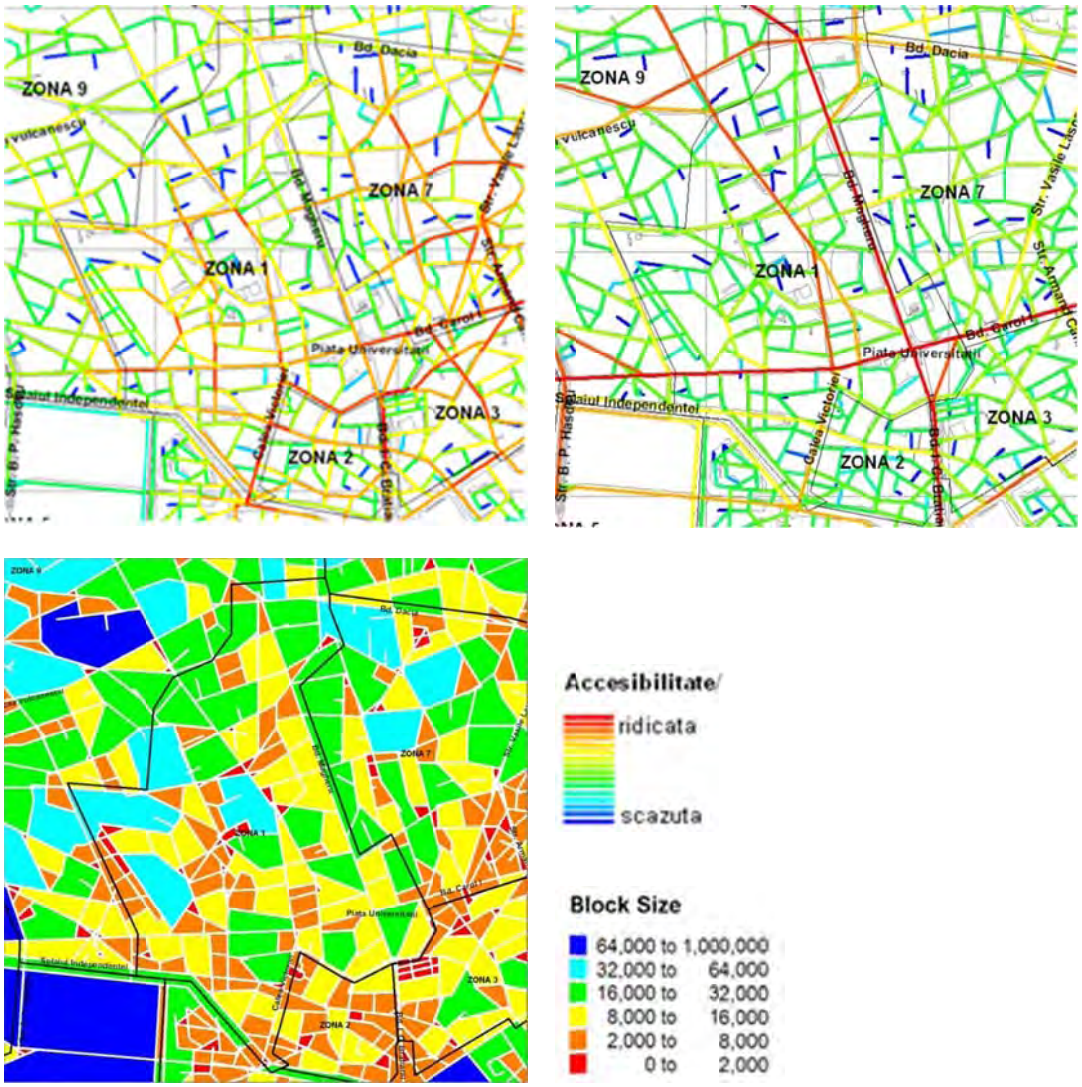


Figura 22: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 1

Subzona 1 este traversată de axele majore de circulație din București, respectiv axa Nord-Sud, reprezentată de bulevardele Magheru, Bălcescu și Brătianu (și varianta sa mai veche, Calea Victoriei) și axa Est-Vest, reprezentată de Bulevardele Regina Elisabeta și Carol I. Accesibilitatea globală și accesibilitatea locală sunt ridicate și se reflectă în țesutul comercial dinamic din zonă. Intersecțiile Piața Romană și Piața Universității beneficiază de o accesibilitate ridicată. Cele două piețe sunt reprezentative pentru bucureșteni ca puncte de orientare spațială în oraș și folosite ca locuri de întâlnire și de socializare. Obiectivele turistice importante, precum Muzeul Național de Artă (fostul Palat Regal), Ateneul Român, Teatrul Național sau Parcul Cișmigiu beneficiază de o accesibilitate ridicată/medie la nivelul global, dar și la nivelul local, ceea ce asigură o bună frecventare a lor. Permeabilitatea este ridicată în cea mai mare parte a zonei, în afară de spațiul din zona Sălii Palatului. Stațiile de metrou și de transport public de suprafață asigură un flux important care irigă zona cu pietoni.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitate globală și locală ridicată · Permeabilitate ridicată	· Activitățile comerciale și de loisir sunt încurajate de accesibilitatea și permeabilitatea zonei
Puncte slabe	**Amenințări**
- Neefectuarea lucrărilor de reabilitare / modernizare a spațiilor publice	· Mediul pietonal neprietenos limitează atingerea potențialului de zonă foarte frecventată

Subzona 2

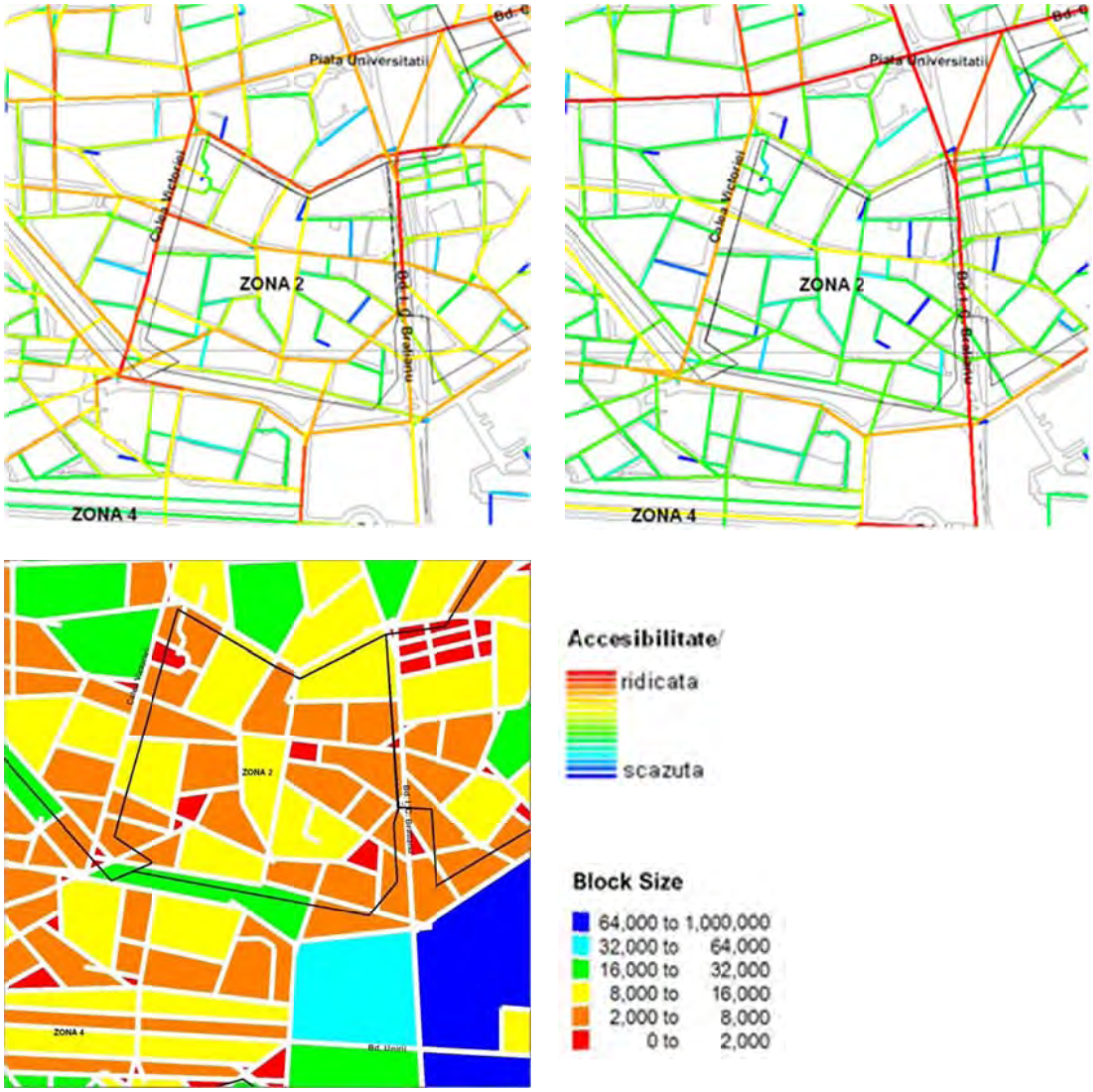


Figura 23: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 2

Zona are o accesibilitate medie/slabă la nivel global, dar se observă accesibilitatea ridicată a rutelor periferice ale acesteia, respectiv Bd-ul I.C. Brătianu, Calea Victoriei, Strada Doamnei, ceea ce sprijină dezvoltarea economică. Permeabilitatea este bună și asigură irigarea cu pietoni în zonă. Străzile recent reabilitate oferă un spațiu public dedicat pietonilor, încurajând creșterea țesutului comercial. Obiectivele turistice din centrul istoric, spațiile pietonale, corelate cu o permeabilitate bună și o accesibilitate medie asigură dinamismul și la nivelul utilizării spațiului în scopuri economice.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitate globală ridicată a limitelor zonei · Permeabilitate ridicată care încurajează traficul pietonal	· Accesibilitatea și permeabilitatea țesutului urban încurajează fluxurile pietonale și activitățile comerciale
Puncte slabe	**Amenințări**
· Un număr de străzi au o accesibilitate locală redusă, potențialului de utilizare a zonei nu este valorificat unitar	- Întârzierea intervențiilor și lipsa unei strategii coerente pe termen mediu și lung

Subzona 3

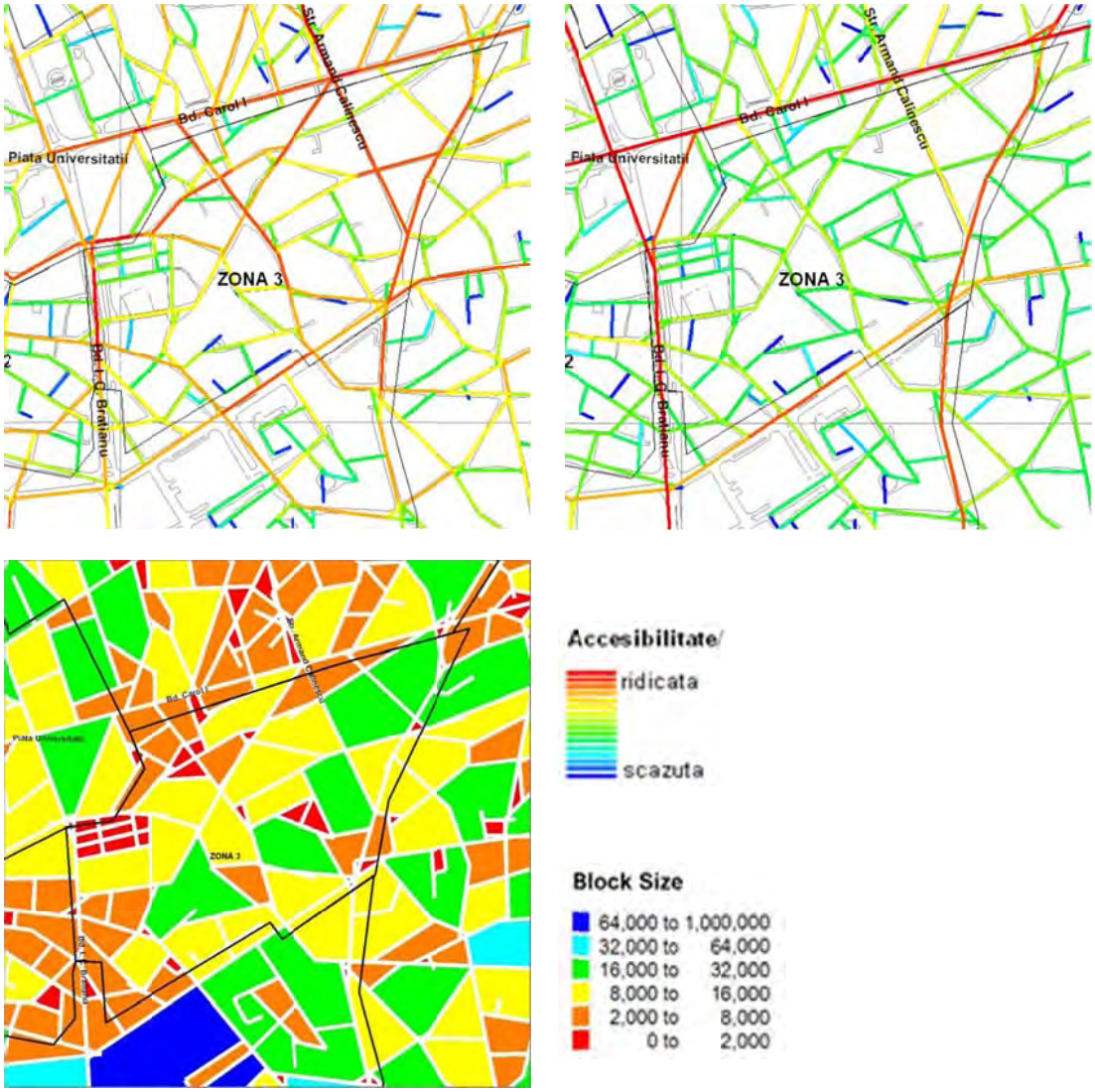


Figura 24: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 3

Rutele periferice (Bd. Carol, Strada Mântuleasa, Bd. Corneliu Coposu și Bd. I.C. Brătianu) asigură o accesibilitate ridicată la nivel global, deși interiorul subzonei are o accesibilitate redusă. La nivel local, străzile Armand Călinescu și B-dul Hristo Botev prezintă o accesibilitate ridicată. Permeabilitatea subzonei variază de la valori ridicate în vest la valori mai joase în est. Pe limita zonei există o activitate economică/ comercială dinamică.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitate locală ridicată · Accesibilitate globală ridicată limitelor subzonei · Permeabilitate ridicată în vestul subzonei	· Proximitatea față de subzona 2 și accesibilitatea locală ridicată ar putea promova regenerarea zonei
Puncte slabe	**Amenințări**
· Accesibilitate globală scăzută în interiorul subzonei	· Bulevardul I.C. Brătianu funcționează ca o barieră care separă subzona 2, vibrantă și dinamică, de subzona 3, al cărei potențial nu este exploatat

Subzona 4

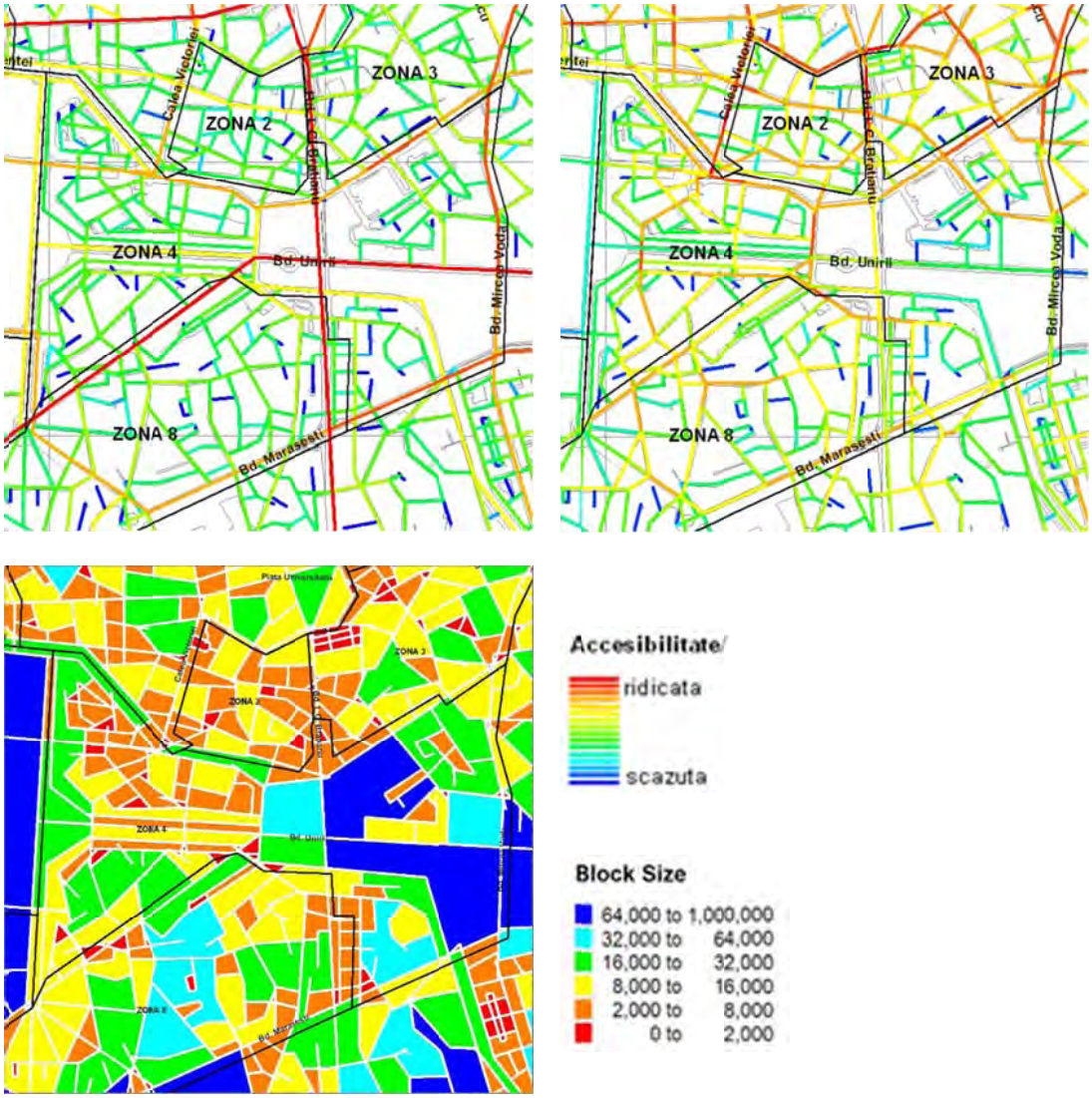


Figura 25: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 4

Accesibilitatea globală este ridicată în Piața Unirii, dar redusă spre Piața Constituției. Accesibilitatea locală este scazută, cu excepția Pieței Unirii. Din punct de vedere al permeabilității, numai enclavele dintre blocuri între Splaiul Independenței și Bulevardul Unirii au o permeabilitate ridicată, celelalte parți ale arealului fiind caracterizate de o permeabilitate scăzută, mai ales la est de Piața Unirii. Enclavele au o accesibilitate redusă, ceea ce reduce fluxurile de pietoni. Fluxul intens de mașini de pe Splaiul Independenței separă zona cheiului Dâmboviței aferentă Palatului Justiției în același mod radical în care cursul râului separă strada Sfinții Apostoli de străzile Smârdan-Șelari. Trotuarul adiacent malului Dâmboviței este pustiu și complet ignorat, atât de traficul pietonal, cât și de cel de bicicliști, din cauza dimensiunii înguste și al fluxului mare de mașini din vecinătate.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitatea globală este ridicată în Piața Unirii	· Subzona poate să își folosească nivelul ridicat al accesibilității globale pentru a își accentua rolul de *hub* al orașului
Puncte slabe	**Amenințări**
· Accesibilitate globală redusă în partea de Vest · Permeabilitate scăzută, cu precădere la est de Piața Unirii	· Arealele slab conectate și enclavizate prezintă riscuri de siguranță a cetățeanului

Subzona 5

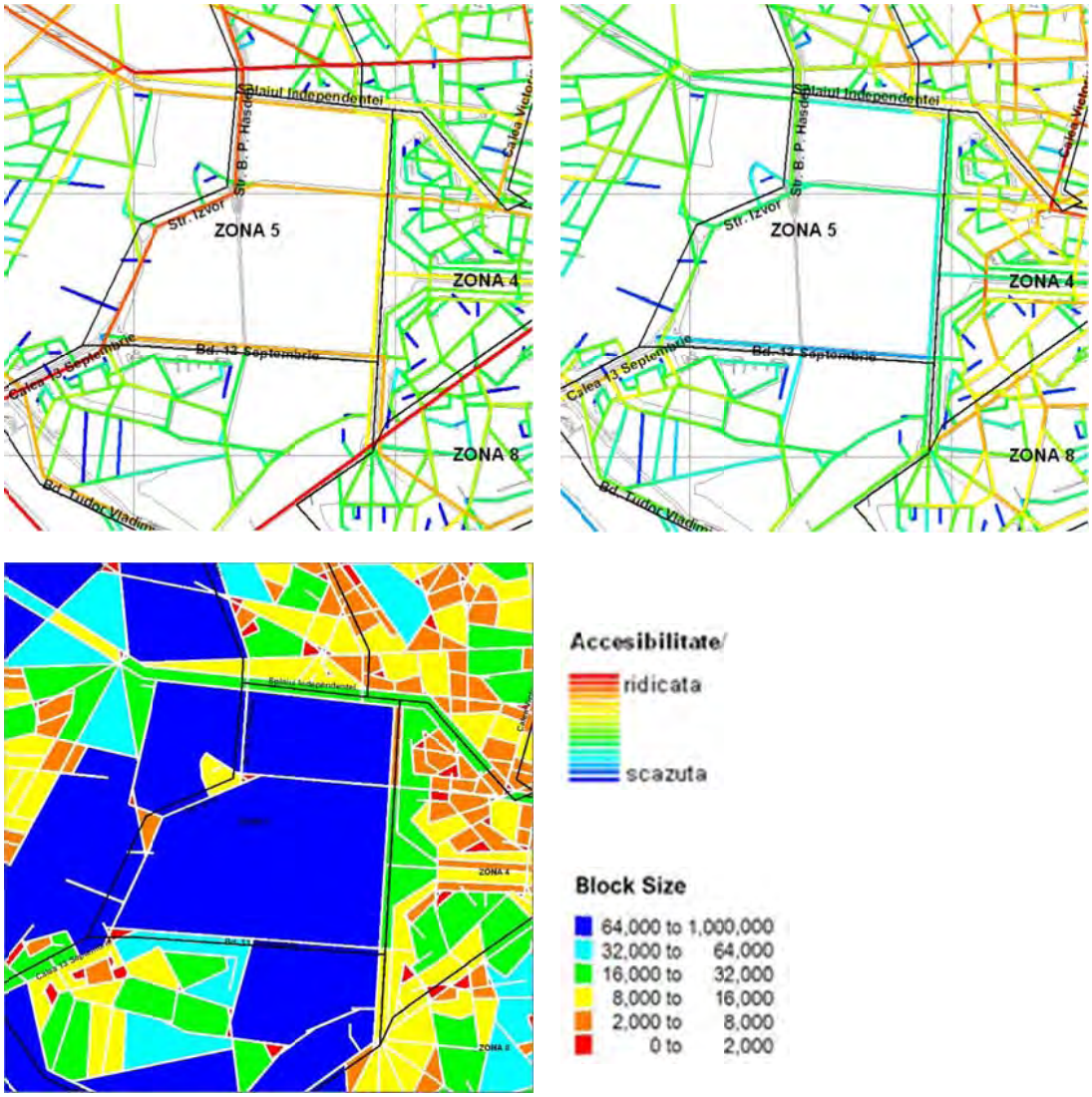


Figura 26: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 5

Deși Bulevardul Izvor și Bulevardul 13 Septembrie au o accesibilitate globală ridicată, subzona este definită de o accesibilitate locală scăzută. Arealul este străbătut de traficul auto care leagă diverse părți ale capitalei, dar prezintă un interes limitat pentru traficul pietonal și nu susține o activitate comercială intensă. Traficul pietonal este de asemenea descurajat de permeabilitatea foarte scazută, insulele urbane fiind de departe cele mai întinse din zona de acțiune urbană. Subzona este alcătuită de fapt din două insule urbane - Parcul Izvor și parcul Palatului Parlamentului.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitate globală ridicată	· La limitele zonei, accesibilitatea este mai ridicată. Realizarea unor noi conexiuni va putea crea un țesut urban mai bine structurat și eficient
Puncte slabe	**Amenințări**
· Accesibilitate locală și permeabilitate scăzute, o zona cu un potențial redus de utilizare pietonală și de activități comerciale la stradă	· Subzona riscă să rămână o enclavă izolată și un obstacol pentru fluxurile de circulație pietonală în plin centrul orașului

Subzona 6

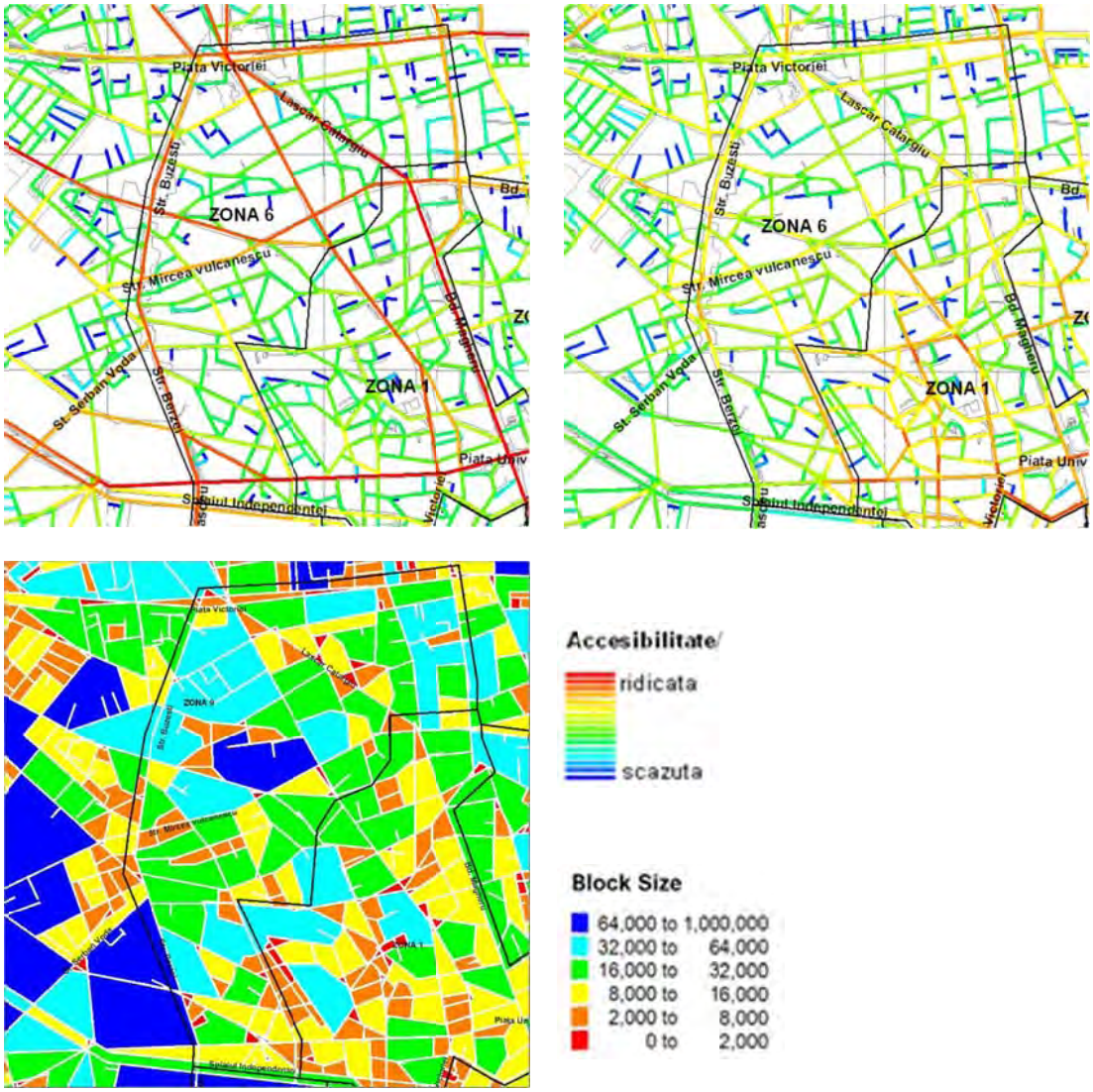


Figura 27: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 6

Subzona este bine conectată la nivel global, fiind prezente aici artere cu o accesibilitate globală ridicată precum Bulevardele Lascăr Catargiu, Iancu de Hunedoara, Dacia, Calea Victoriei și Străzile Berzei și Buzești. La nivel local, accesibilitatea este medie. Din punct de vedere al permeabilității, zona are un caracter eterogen. Se remarcă arealul dintre Calea Victoriei și Calea Griviței, unde insulele urbane sunt în medie mai mari. Ca urmare, subzona nu are același potențial de a genera fluxuri pietonale și activități comerciale precum subzonele 1, 2 sau 3, dar nu are nici problemele care apar în subzonele 4 sau 5.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitate globală ridicată	· Nivelul accesibilității și permeabilității nu sprijină aceleași fluxuri pietonale și activități comerciale ca alte subzone, dar creează identitatea de zonă rezidențială centrală
Puncte slabe	**Amenințări**
· Permeabilitate scazută în partea nordică	· Permeabilitatea mai scazută nu sprijină activități comerciale la nivelul altor subzone centrale

Subzona 7

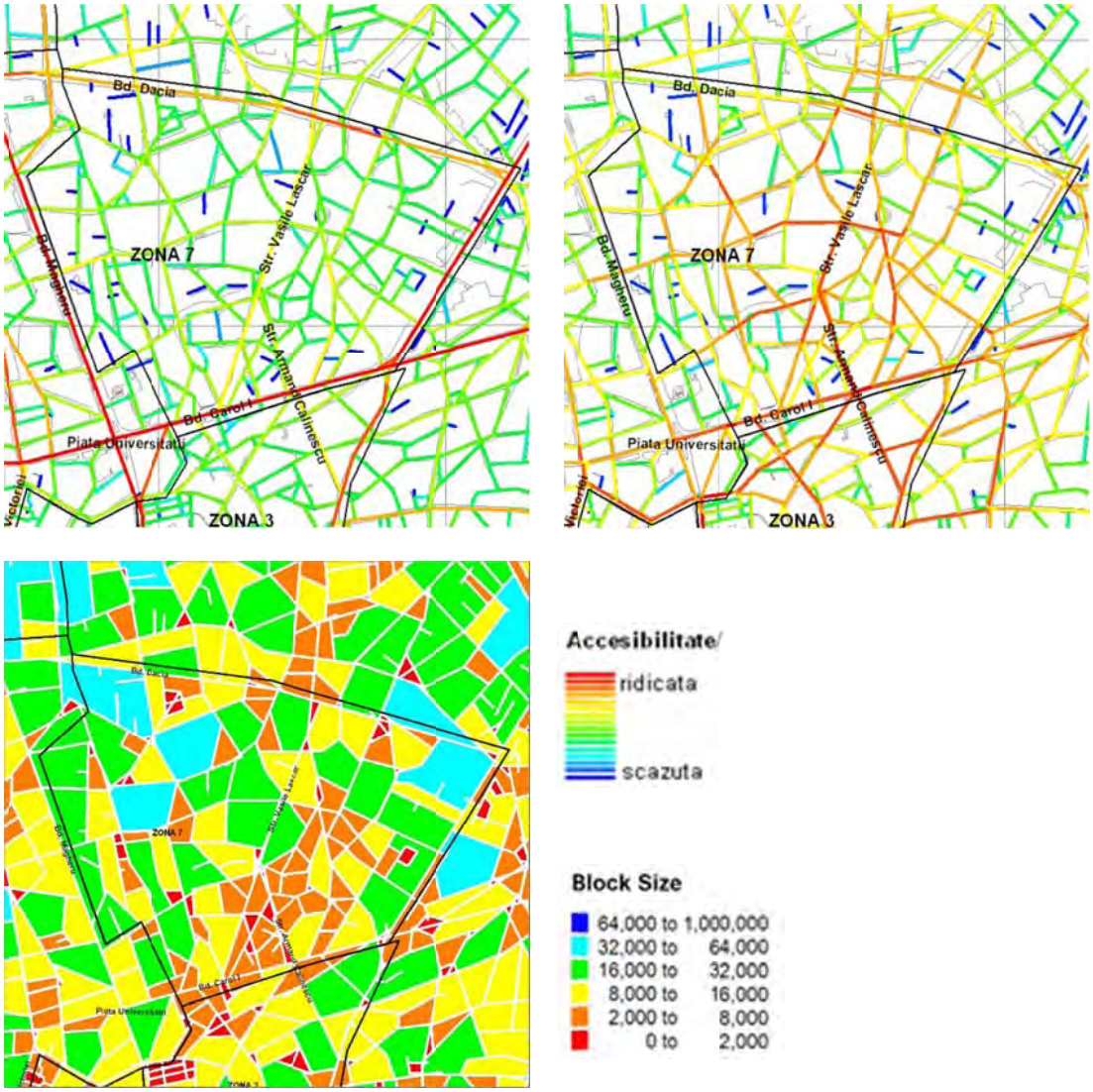


Figura 28: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 7

Spre deosebire de subzona 6, acest areal are o accesibilitate globală mai scazută, dar una locală mai ridicată. Subzona 7 nu este străbătută de artere de importanță globală, dar este delimitată de acestea, asigurând către limite o bună conectivitate cu restul orașului. Din punct de vedere al permeabilității, insulele urbane sunt de mărime mică, în special către sud, având potențialul (încă nerealizat) de a susține fluxuri pietonale și activități comerciale.

Puncte tari	Oportunități
· Accesibilitate locală ridicată · Contact cu artere de accesibilitate globală ridicată · Permeabilitate ridicată	· Partea sudică poate susține fluxuri pietonale și activități comerciale
Puncte slabe	**Amenințări**
· Accesibilitate globală scăzută	· Conectivitatea globală fiind mai redusă, zona prezintă riscul de a nu își realiza potențialul de zonă centrală

Subzona 8

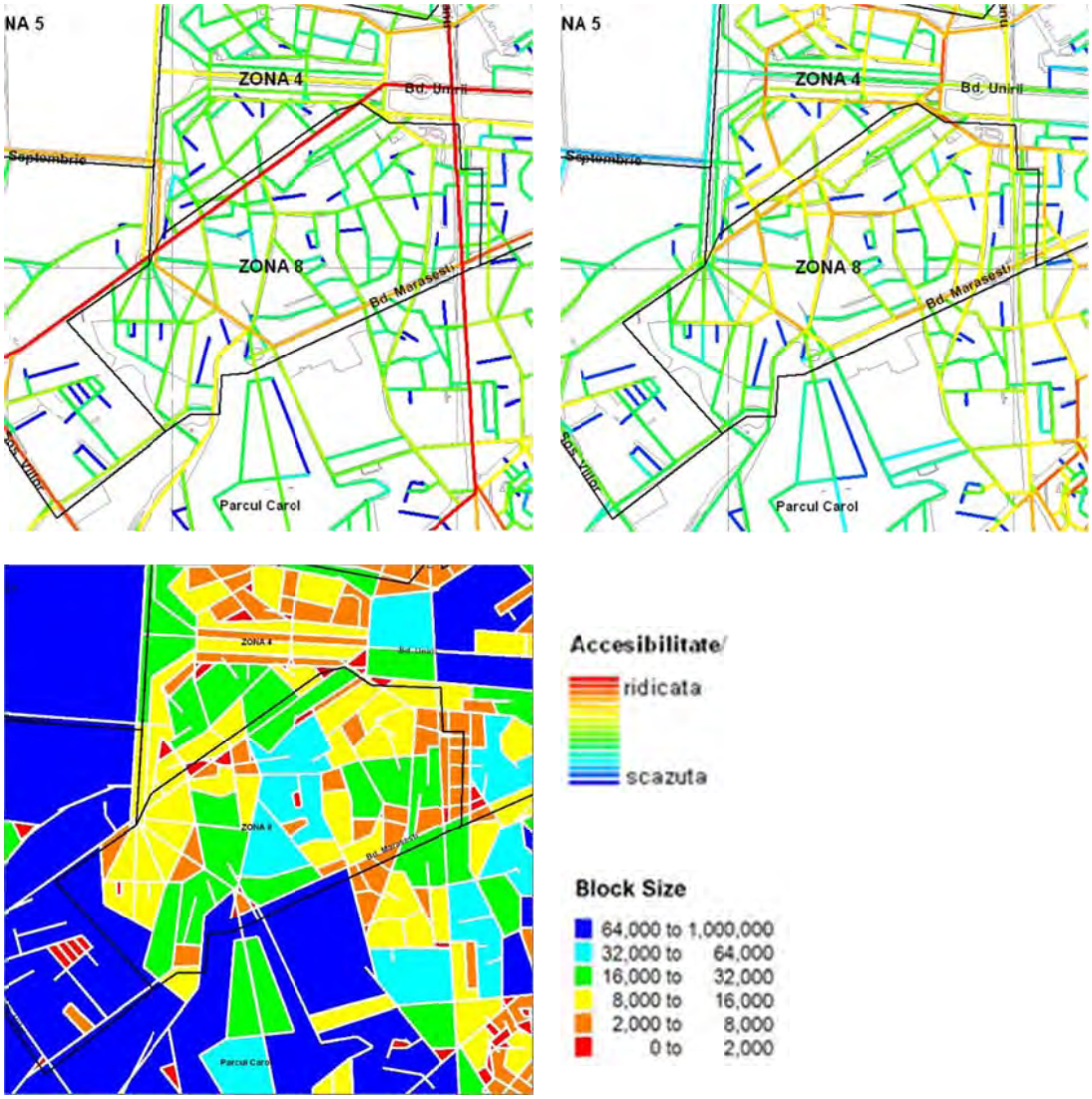


Figura 29: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona 8

Subzona dispune de o accesibilitate medie, atât globală cât și locală. Se remarcă accesibilitatea relativ redusă a Patriarhiei care, deși este un obiectiv de interes național, nu beneficiază de o bună conectivitate cu orașul și restul subzonei. Subzona are o permeabilitate medie, ar putea susține fluxuri pietonale și activități comerciale, dar este afectată de faptul că este înconjurată de areale impermeabile.

Puncte tari	Oportunități
· Permeabilitate medie	· Subzona poate susține fluxuri pietonale și activități comerciale
Puncte slabe	**Amenințări**
· Accesibilitatea scăzută a Patriarhiei · Subzona este încojurată de areale impermeabile	· Existența unor areale impermeabile către limitele subzonei îngreunează fluxurile de circulație

Subzona 9

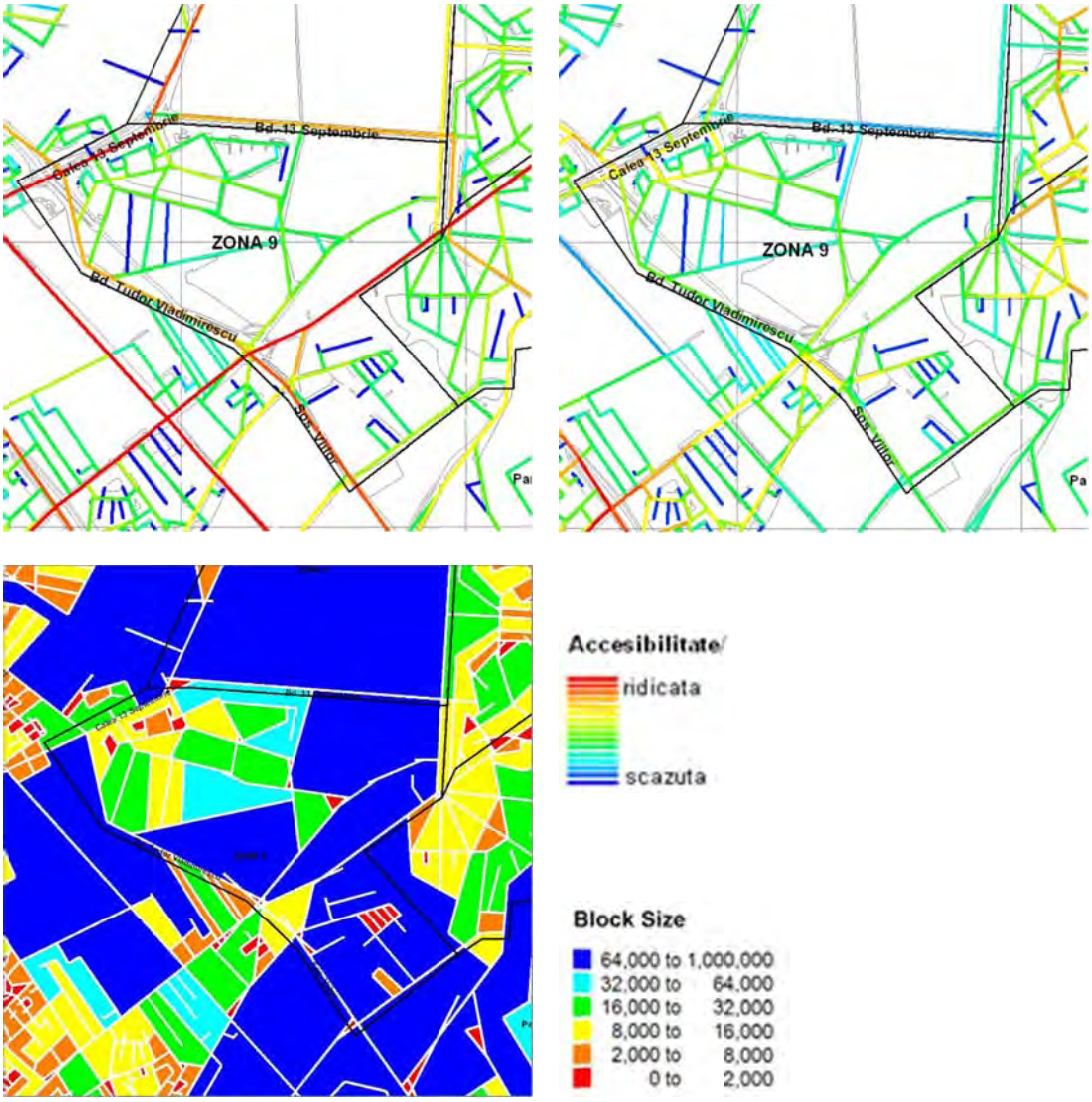


Figura 30: Accesibilitate globală și locală și permeabilitate în subzona9

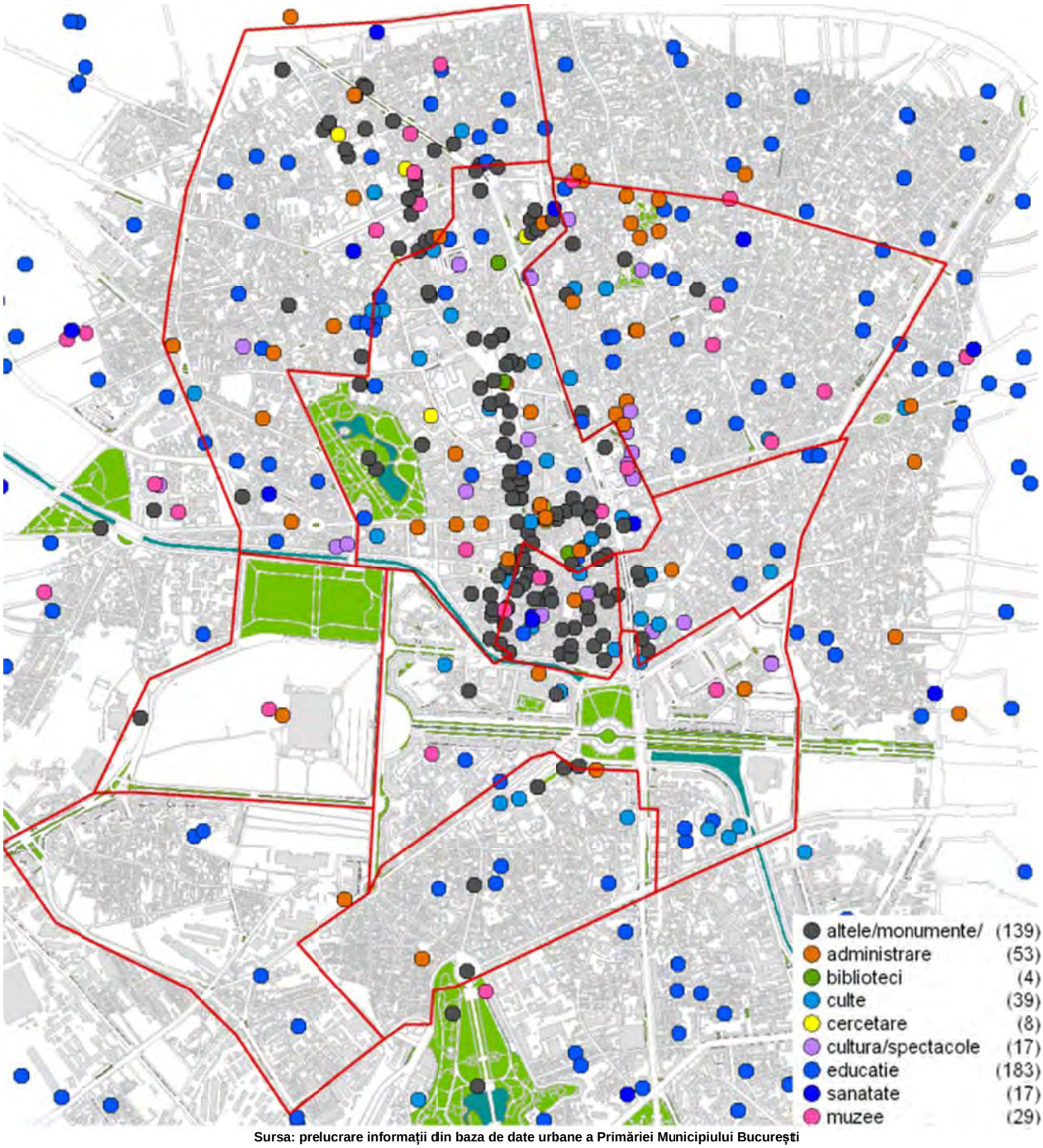
Cu excepția Bulevardului Regina Maria, arterele din subzona 9 prezintă o accesibilitate globală și locală redusă, arealul fiind izolat și enclavizat datorită destructurărilor țesutului urban din timpul construirii Centrului Civic. Din punct de vedere al permeabilității, deși zona deține și insule urbane de mărime redusă, moștenite din țesutul pre-comunist, există probleme atât din cauza prezenței unor insule urbane mari, care au adăpostit în trecut funcțiuni industriale, cât și din cauza înconjurării zonei cu areale impermeabile.

Puncte tari	Oportunități
· Permeabilitate ridicată în cazul țesutului urban care a rămas după lucrările de construcție a Centrului Civic.	· Prin reconectarea subzonei la centrul orașului, permeabilitatea ridicată a țesutului urban poate susține fluxuri pietonale și activități comerciale.
Puncte slabe	**Amenințări**
· Accesibilitate globală și locală redusă · Permeabilitate redusă cauzată de prezența arealelor industriale întinse · Zonă înconjurată de areale impermeabile	- Arealul poate să rămână segregat și enclavizat în lipsa unor intervenții care să modifice țesutul urban

1.3.3. Structura țesutului urban

În zona de acțiune urbană sunt concentrate un număr mare de obiective de utilitate publică, mai ales în subzonele 1 și 6. Subzona 2 are cea mai mare densitate de monumente. În schimb, **subzona 9 este marcată de lipsa obiectivelor de utilitate publică**.

O serie din aceste obiective de utilitate publică nu valorifică la maxim spațiul în interesul comunității. Într-un oraș cu puține posibilități de a face sport în aer liber, terenurile de sport ale instituțiilor de învățământ rămân de cele mai multe ori închise în afara programului educațional, deși ar putea fi folosite de comunitate. În mod similar, mai multe spații, precum săli de spectacole, biblioteci și altele asemenea ar putea fi utilizate în interesul comunității mult mai mult, prin deschiderea lor către activități și inițiative locale.



Sursa: prelucrare informații din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Figura 31: Obiective de utilitate publică în zona de acțiune urbană

1.4. Analiza transportului urban

1.4.1. Transportul cu mașina personală

Deși infrastructura stradală este aceeași ca în 1989, **numărul de mașini în București este de șapte ori mai mare astăzi decât în urmă cu două decenii** (1.200.000 de mașini, față de 180.000).

Datele colectate pentru realizarea Master Planului de Transport evidențiază următoarea structură a mobilității auto:

- Numărul total de deplasări cu autoturismul pe rețeaua rutieră a Municipiului București este, în medie, de 910.681 pe zi lucrătoare, dintre care 70% sunt deplasări având ca origine și destinație locații din aria administrativă a Municipiului București, iar 30% sunt deplasări care au ca origine sau destinație locații din afara Municipiului București.
- Volumul traficului pe rețeaua de bulevarde care converg către centrul orașului poate atinge valoarea de 50.000 de mașini pe zi, pe ambele sensuri de circulație.
- Numărul total de deplasări cu taxiul este, în medie, de 90.621 pe zi, dintre care 90% au ca origine și destinatie locații din aria administrativă a Municipiului București, iar 10% sunt deplasări între locații din Municipiul București și zonele exterioare.
- Referitor la transportul de marfă, zilnic au loc în medie 99.157 de deplasări de autovehicule de transport marfă, dintre care 22% au ca origine și destinație locații din aria administrativă a Municipiului București, iar 78% sunt deplasări între locații din Municipiul București și zonele exterioare.

Gradul de saturare (raportul cerere/capacitate) al arterelor principale (axa nord-sud, axa est-vest, inelul central din zona de acțiune urbană) este de **peste 70%,** fapt care provoacă timpi de deplasare ridicați, consum excedentar de combustibil și emisii ridicate de noxe. De asemenea, congestiile apărute în trafic afectează în mod negativ nivelul de performanță al transportului public de suprafață, în cazul în care acesta nu are cale de circulație separată.

Punctele de congestionare sunt situate în principalele intersecții de-a lungul inelului interior de trafic, în zona centrală și pe traseul axei nord-sud. Congestionarea are un impact negativ asupra timpilor de deplasare, asupra poluării aerului și asupra spațiilor de parcare. Din cauza problemelor menționate mai sus, **viteza medie zilnică de deplasare a autoturismelor în București este de aproximativ 30 km/h**, iar pentru transportul public de suprafață, viteza medie de deplasare este estimată la 16 km/h. Numărul de ore petrecute în trafic se ridică la 220.000 de vehicule/oră pentru autoturisme, 18.300 vehicule/oră pentru taximetre, 31.700 vehicule/oră pentru autovehiculele de transport marfă și 854.800 pasageri/oră pentru transportul public. Volumul total mediu zilnic al traficului motorizat este de 7.132.400 vehicule/km pentru autoturisme, 582.700 vehicule/km pentru taximetre, 1.052.100 vehicule/km pentru vehiculele de transport marfă și de 13.664.300 călători/km în cazul transportului public.

Conform estimărilor Master Planului de Transport, traficul motorizat din Municipiul București generează un nivel de zgomot mediu de 62,8 dB și o cantitate de emisii pe zi după cum urmează: 2 tone de NO_x, 10 tone de CO, 1,2 tone hidrocarburi nearse /particule, 357 tone de SO_2 și 1.113 tone de CO_2. Cantitatea de emisii generată de către traficul motorizat este ilustrată atât la nivel de artere de circulație, cât și la nivel de zonă/cartier. Estimările prezentate sunt pentru autoturisme și taximetre. Efectele asupra sănătății populației sunt nocive.

În situația în care nu se vor implementa proiecte sau măsuri de dezvoltare, congestia traficului va atinge un nivel foarte ridicat între anii 2013 și 2027, blocând rețeaua principală de străzi a Municipiului București.

Transportul auto, poluarea și sănătatea populației

Poluarea provocată de numărul mare de mașini în trafic afectează în timp starea de sănătate a populației:

- **Poluarea aerului:** ● acumulările peste concentrația maximă admisă la NO_2, SO_2, PM10 pot provoca: intoxicații acute (ce apar numai accidental în caz de avarii industriale, avarierea unor cisterne cu poluanți iritanți), cu afectarea aparatului respirator și ocular - agravarea bronșitei acute; creșterea semnificativă a mortalității și morbidității prin boli respiratorii și cardio-vasculare ● acumulările peste concentrația maximă admisă la CO pot provoca tulburări produse de hipoxie sau anoxie, funcție de procentul de carboxihemoglobină format, cu creșterea morbidității prin

afecțiuni ale SNC și cardio-vasculare ● acumulările peste concentrația maximă admisă la Pb pot duce în timp la tulburări neuropsihice, sanguine (anemii), cardio-vasculare (HTA), renale, în special la copii.

- **Poluarea sonoră:** creează disconfort, a devenit deranjantă și chiar nocivă pe unele arterele de circulație ale municipiului București.

Factorul de mediu aer

Poluarea aerului în municipiul București are un caracter specific, din cauza condițiilor de emisie, respectiv existenței unor surse multiple, înălțimilor diferite ale surselor de poluare, precum și a unei repartiții neuniforme a acestor surse, dispersate pe întreg teritoriul orașului.

În zona analizată sursele de poluare a aerului provin în special de la traficul rutier. Impactul cel mai mare apare în zonele construite și cu artere de trafic supraaglomerate, unde dispersia poluanților este dificil de realizat. Concentrațiile poluanților atmosferici sunt mai crescute în zonele cu artere de trafic mărginite de clădiri înalte sub forma compactă, care împiedică dispersia.

Datele referitoare la calitatea aerului în Municipiul București (poluanții măsurați fiind: SO_2, NO_x, CO, O_3, benzen, PM10, PM2,5, Pb) sunt furnizate în timp real - inclusiv publicului - și provin de la cele 8 stații automate.

La nivelul anului 2010 în municipiul București situația emisiilor se prezenta astfel:

- emisiile de SO_2 au provenit în special de la CET-uri (arderi în industria energetică) și trafic rutier; nu s-au înregistrat depășiri ale pragului de alertă la niciuna dintre stațiile de monitorizare.
- emisiile de COV au provenit în special din trafic și utilizarea solvenților și a altor produse.
- emisiile de pulberi au provenit în special de la traficul rutier și arderi în industria de prelucrare; concentrația anuală a depășit valoarea limită admisă la toate stațiile de monitorizare.
- emisiile de plumb au provenit în special din arderi în industria de prelucrare, tratarea și depozitarea deșeurilor; valorile concentrațiilor medii anuale de Pb au fost sub valoarea limită.
- emisiile de NO_2 au depășit valoarea limită la stațiile Cercul Militar (în zona de actiune urbană), Mihai Bravu și Drumul Taberei, în special datorită traficului rutier.
- la emisiile de CO_2 nu s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită (10 mg/mc, medie la 8 ore).
- la benzene nu s-au înregistrat depășiri ale valorilor limită admise.

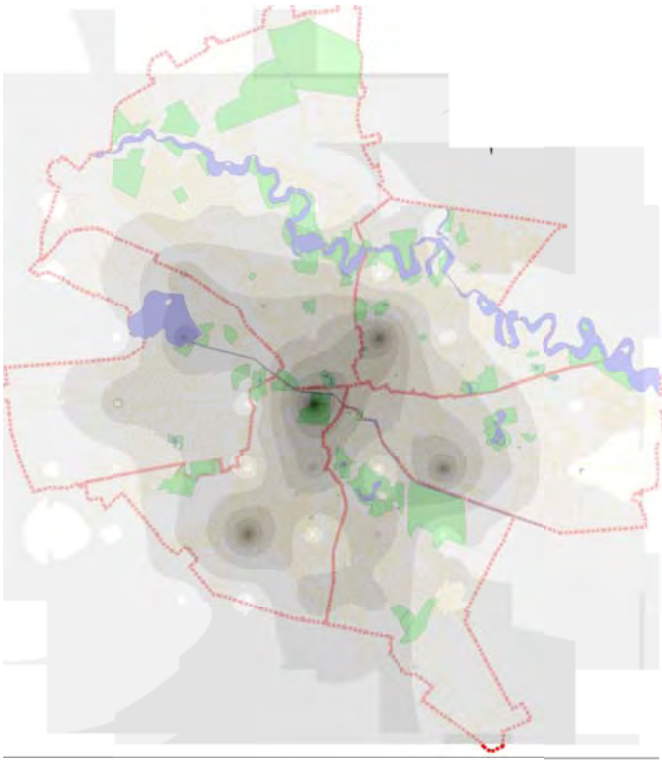
Figurile 32 și 33 indică zona analizată drept un pol de concentrare a emisiilor de CO și PM10.

Zgomotul

În zona studiată principala sursă de zgomot este traficul rutier (estimată a fi cauza a aproximativ 70% din poluarea sonoră). Zgomotul din trafic este un fenomen disturbator, care are un important efect asupra oamenilor care locuiesc sau muncesc în vecinătatea arterelor de trafic intens. Studii recente au arătat că riscul bolilor de inimă și circulatorii este semnificativ crescut de un nivel de zgomot din trafic de 65-70 dB(A) sau mai mult. Aceasta din cauza creșterii pulsului și a presiunii sanguine. Digestia este, de asemenea, încetinită și tonusul muscular crescut, acestea fiind simptome clare de stres. Zgomotul din traficul rutier în zonele urbane, unde vitezele sunt în general sub 60 km/h, provine în principal de la motoare și de la instalațiile de evacuare a gazelor, iar în zonele rutiere unde vitezele de rulare sunt peste 60 Km/h provine de la interacțiunea cauciucurilor cu carosabilul.

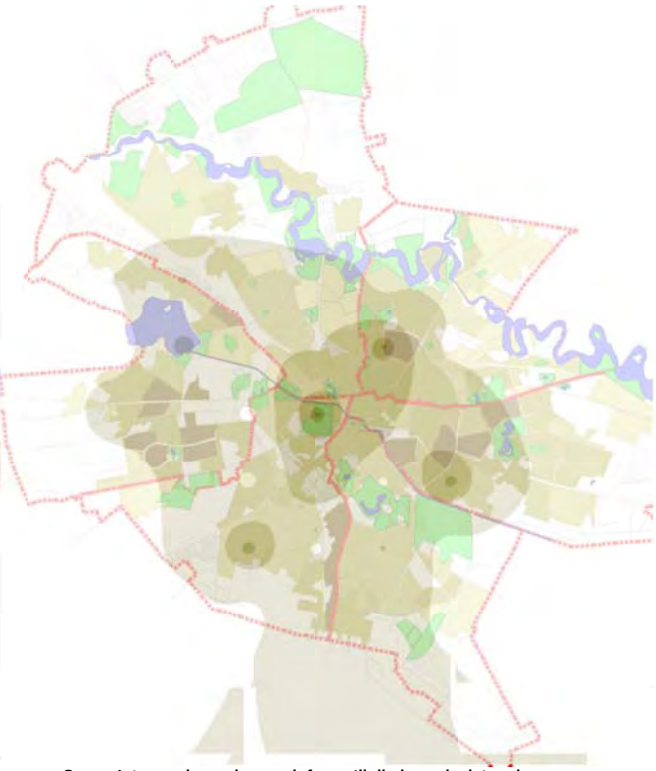
Din analiza hărții de zgomot din zona centrală (figura 34) putem observa că nivelul de zgomot în zona marilor bulevarde este de 70-80 dB(A).

Costurile folosirii mașinilor pentru comunitățile urbane:		
Mediu înconjurator	**Economice**	**Sociale**
• Smog • Emisii mari de gaze de seră • Zgomot	• Costuri externe din accidente, poluare • Costuri de congestie, chiar și în condițiile construcției continue de drumuri • Costuri de infrastructură • Pierderea terenului productiv rural prin construcția de case în afara orașului, accesibile cu mașina	• Pierderea caracterului dinamic, uman al străzilor • Slăbirea comunității • Izolare în proiectele urbanistice îndepărtate de restul orașului • Probleme de acces pentru cei fără mașini/cei cu dizabilități



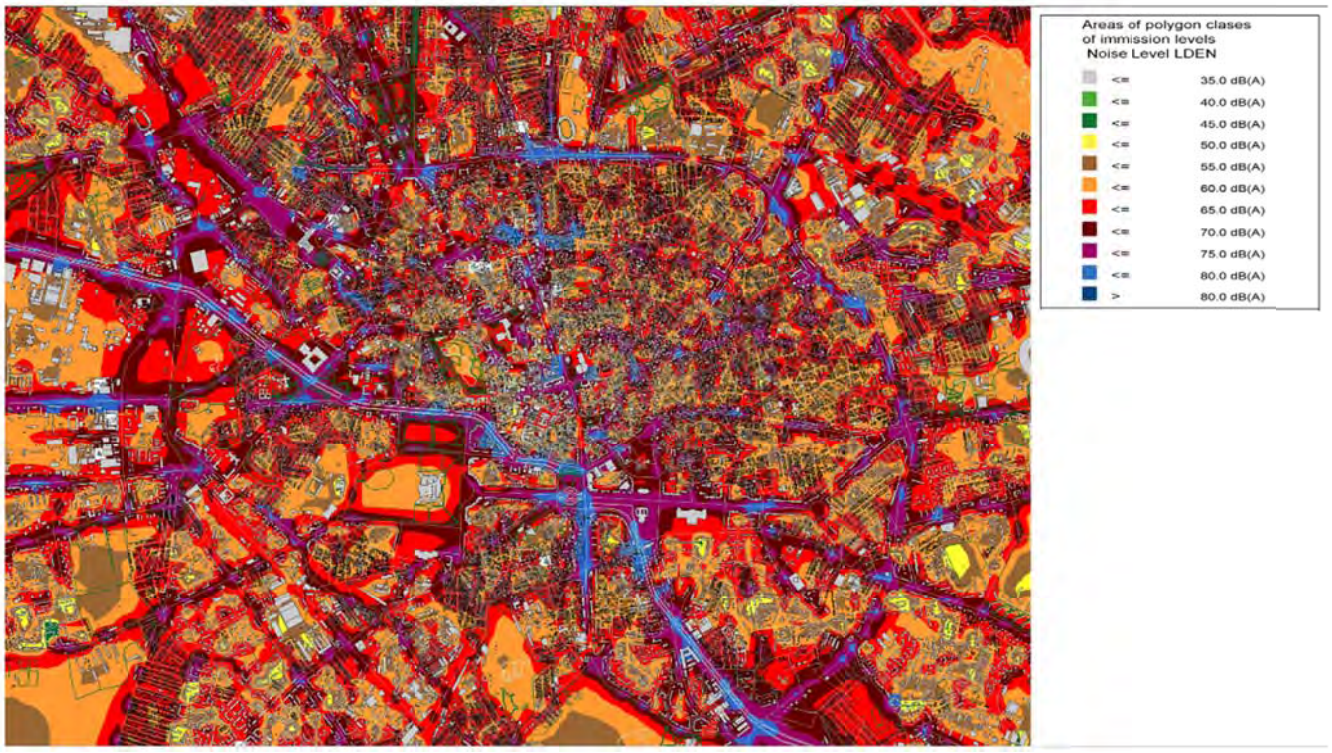
Sursa: Intergraph - prelucrare informații din baza de date urbane

Figura 32: Harta emisiilor de CO



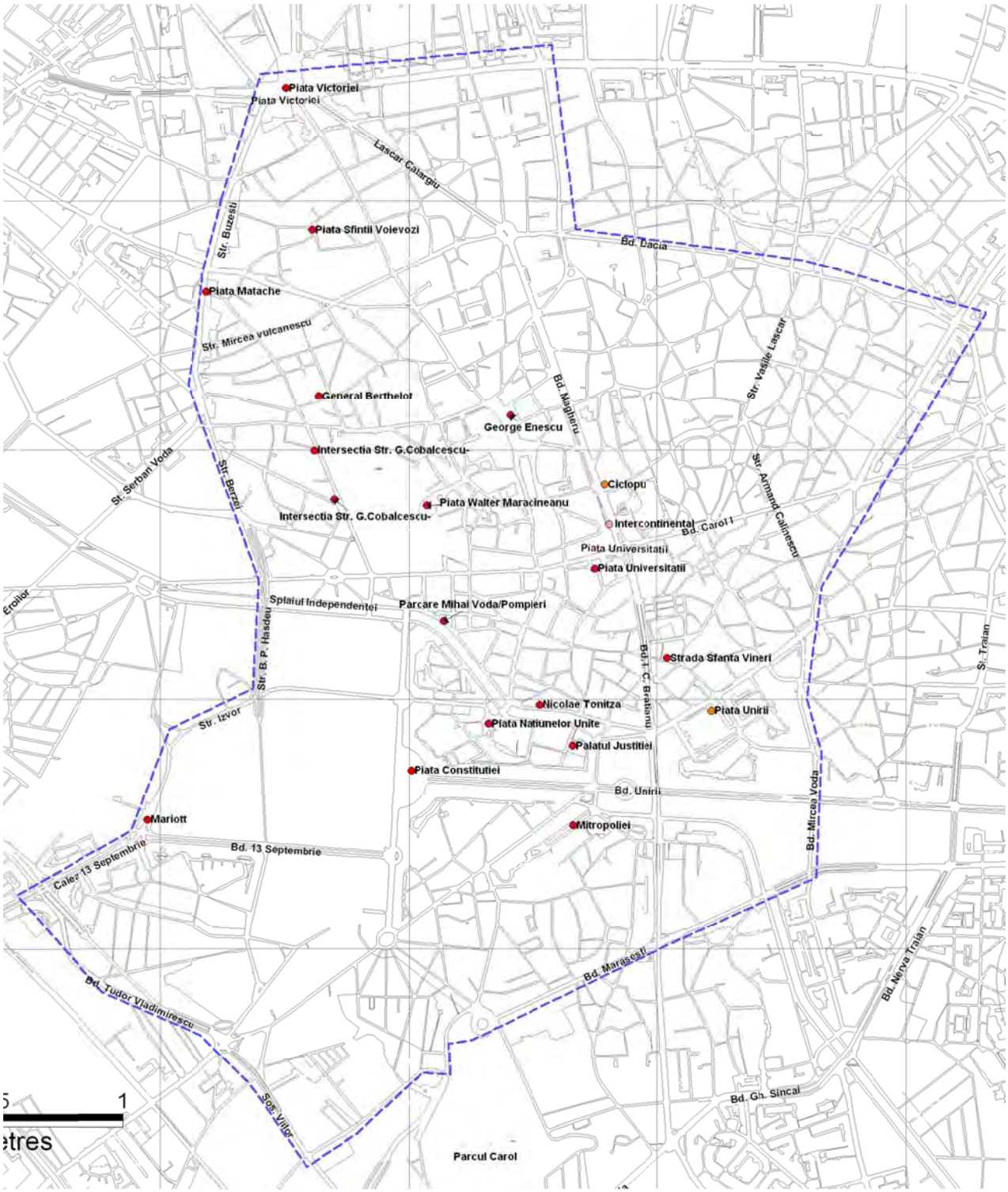
Sursa: Intergraph - prelucrare informații din baza de date urbane

Figura 33: Harta emisiilor de PM10



Sursa: Enviro - Raport Harta de Zgomot București 2010

Figura 34: Harta de zgomot în zona centrală a Bucureştiului



Hartă parcări în zona de acțiune urbană

O altă problemă legată de transportul cu mașina personală este **parcarea excesivă** în zona centrală. Orașul **nu dispune de suficiente spații de parcare în zona centrală**, fapt care conduce la apariția spațiilor de **parcare "parazit"** (pe marginea drumului). Parcarea pe stradă reduce eficiența traficului și uneori poate reprezenta un obstacol pentru trecerea mașinilor și a pietonilor. Unele automobile sunt parcate perpendicular pe stradă. Atunci când o mașină intră sau iese dintr-un loc de parcare, traficul este oprit pe durata manevrelor. Șoferii au tendința de a parca foarte aproape de destinația lor finală, iar vehiculele sunt parcate perioade îndelungate de timp (în medie peste 7 ore).

Figura 35: Exemplu de parcări la marginea părții carosabile și pe trotuare în zona centrală a orașului

În vederea examinării în detaliu a traficului auto, precum și a impactului asupra traficului produs la nivelul rețelei stradale și în intersecțiile principale de către proiectele din PIDU, s-a realizat un studiu de trafic pentru zona de acțiune urbană.

În cadrul studiului de trafic pentru PIDU - zona centrală se disting următoarele componente principale:

- Actualizarea modelului de transport București pentru orele de vârf de dimineață - AM si după amiază - PM, pentru anul de bază 2011, și analiza performanței traficului și transportului public pentru anul de bază;
- Prognoza cererii de transport privat și transport public pentru anul 2016 și estimarea fluxurilor de circulație pentru autovehicule și a fluxurilor de călători pentru transportul public pentru anul 2016, în cazul scenariilor din PIDU.

Întrucât studiul de trafic este atașat integral în Anexa 7, în prezentul capitol vor fi prezentate succint:

- analiza performanței traficului și a transportului public pentru anul de bază 2011, pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM, pe baza actualizării cererii de transport și a fluxurilor de circulație pentru anul 2011;
- concluzii cu privire la prognoza cererii de transport privat și transport public pentru anul 2016, în cazul scenariilor din PIDU.

Analiza performanței traficului și a transportului public pentru anul de bază 2011

Rețeaua de drumuri a Bucureștiului are o distribuție radială și circulară și este dispusă pe o lungime totală de aproximativ 1.900 km, fiind structurată în principal pe două inele concentrice de trafic (central și periferic). Distanța dintre străzile principale din zona centrală (inelul interior de trafic) este de aproximativ 1 km pe axa est-vest și de 2-3 km pe axa nord-sud. Volumul traficului pe cele nouă bulevarde care converg dinspre inelul interior de trafic către centrul orașului - Piața Unirii poate atinge valoarea de 50.000 de mașini pe zi, pe ambele sensuri de circulație. Punctele de congestionare sunt situate în principalele intersecții de-a lungul inelului interior de trafic, în zona centrală și pe traseul axei nord-sud.

Administrarea traficului în oraș se face în prezent prin utilizarea sistemului de semaforizare, care acoperă 240 de intersecții (funcționează adaptiv doar pe arterele principale) și prin sistemul de trafic cu sens unic implementat în zona centrală.

Pentru analiza detaliată a zonei de acțiune urbană a fost necesară detalierea rețelei stradale, a intersecțiilor, a stațiilor de transport public și a conectorilor. De asemenea, au fost luate în considerare locurile de parcare disponibile din zonă. Totodată, s-a ținut cont de ciclurile de semaforizare în intersecțiile principale din ZAU. În Figurile 36 și 37 se prezintă modul în care a fost realizată această detaliere, precizându-se direcțiile de deplasare, pentru care a fost luat în considerare traficul recenzat în anul 2011, în scopul calibrării matricelor origine-destinație (OD) pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM (plecând de la modelul de transport din Master Planul de Transport din 2007).

Figura 36: Structura rețelei stradale, zonificarea, conectori și stații transport public pentru model de transport București 2007 - ore de vârf AM și PM

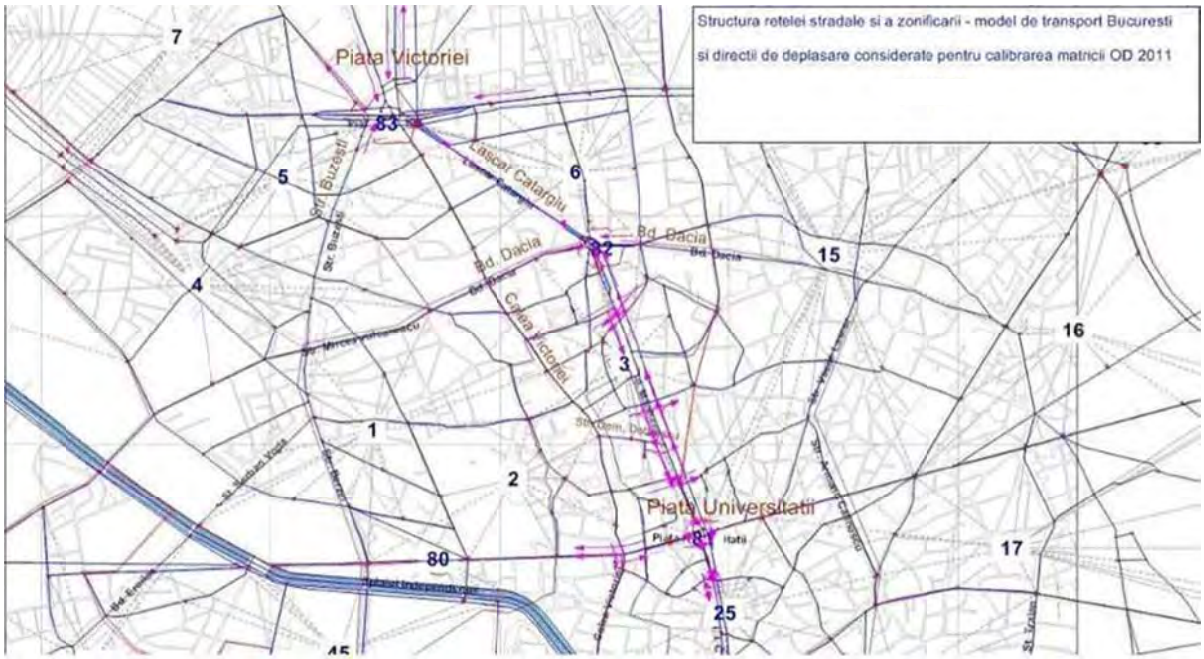


Figura 37: Detalierea rețelei stradale, zonificare, conectori și direcțiile de deplasare pentru calibrarea matricelor OD - model de transport București pentru orele de vârf AM și PM, 2011

S-a efectuat un studiu de amploare al rețelei de străzi existente în ZAU pentru a se defini atributele străzilor din modelul de transport. Acesta include numărul de benzi pentru fiecare sens de deplasare, limitările de viteză, categoria tehnică a străzii, numărul de sensuri și direcția acestora, benzi pentru autobuz/tramvai sau prioritate acordată acestora, parcarea pe stradă.

Concluziile studiului rețelei de străzi sunt următoarele:

- Rețeaua stradală din ZAU și din aria de influența a PIDU se caracterizează prin prezența unor artere magistrale și de legătură, cu fluxuri importante de trafic.
- Magistralele și străzile colectoare sunt căi de circulație care se întind în cea mai mare parte a regiunii de studiu si leagă zonele mai mari ale localității. Pe acestea se desfășoară circulația de tranzit, precum și transportul public orășenesc.
- Zona de studiu este deservită de o serie de străzi colectoare (de categoria tehnică III) sau de folosință locală (de categoria tehnică IV). Pe acestea circulația este reglementată prin sensuri unice.
- Cea mai importantă problemă a străzilor de categoria tehnica III și IV o reprezintă parcarea necorespunzatoare și nereglementată efectuată de-a lungul arterelor, ceea ce scade considerabil capacitatea de circulație (Figurile 38-40).

Figura 38: Parcări neregulamentare, care ocupă o zona a părții carosabile, pe strada Pitar Moș la intersecția cu strada Arthur Verona

Figura 39: Vehicule parcate pe strada Episcopiei, care folosesc o zonă din partea carosabilă și din trotuar

Figura 40: Vehicule parcate pe strada Clemenceau

Datorită parcărilor amenajate sau a parcărilor neregulamentare, din spațiul destinat părții carosabile rămâne o singură bandă de circulație. În cadrul modelului de trafic, capacitățile de circulație luate în calcul **au fost cele reale**, pentru a ține cont de limitările părții carosabile datorate parcării vehiculelor. Totodată, prin parcarea vehiculelor pe trotuare circulația pietonală este obstrucționată.

Analiza cererii de transport s-a făcut pe baza **calibrării matricelor origine-destinație (OD) pentru transportul public și privat**, luând în considerare fluxurile de trafic observate în anul 2011. Metoda aplicată este prezentată pe larg în anexă.

În Figurile 41 și 42 de mai jos sunt prezentate deplasările cu autoturisme, taxi-uri și autofurgonete, generate și atrase de către fiecare zonă, la orele de vârf AM și PM, exprimate în vehicule etalon (autoturism) pe oră.În Figurile 43 și 44 de mai jos sunt înfățișate deplasările cu transportul public, generate și atrase de către fiecare zonă, la orele de vârf AM și PM, exprimate în călători pe oră.

Se observă că arealul ZAU atrage un număr mai mare de deplasări cu transportul public decât generează, la ora de vârf de dimineața - AM, și generează un număr mai mare de deplasări decât atrage la ora de vârf de după amiază - PM, valorile fiind cu circa 50 - 100% mai mari decât cel al deplasărilor cu autoturismul. Acest aspect este reflectat și de numărul total de deplasări cu autoturismul și transportul public la nivelul Municipiului București, pentru orele de vârf, după cum se prezintă în tabelul de mai jos.

Tabel 1: Deplasări în zona de acțiune urbană

Tip deplasare	Ora de vârf de dimineață - AM	Procent din totalul călătoriilor pentru ora de vârf de dimineața	Ora de vârf de după amiază - PM	Procent din totalul călătoriilor pentru ora de vârf de după amiază
Deplasări generate/atrase cu transportul privat - total matrice OD (la nivelul întregului oras)	90.148	27.7%	87.559	34.1%
Deplasări generate/atrase cu transportul public - total matrice OD (la nivelul întregului oraș)	234.443	72.3%	168.083	65.9%
Deplasări generate/atrase cu transportul privat - în zona centrală	16.421	27.5%	21.228	42.4%
Deplasări generate/atrase cu transportul public - în zona centrală	43.181	72.5%	28.761	57.6%

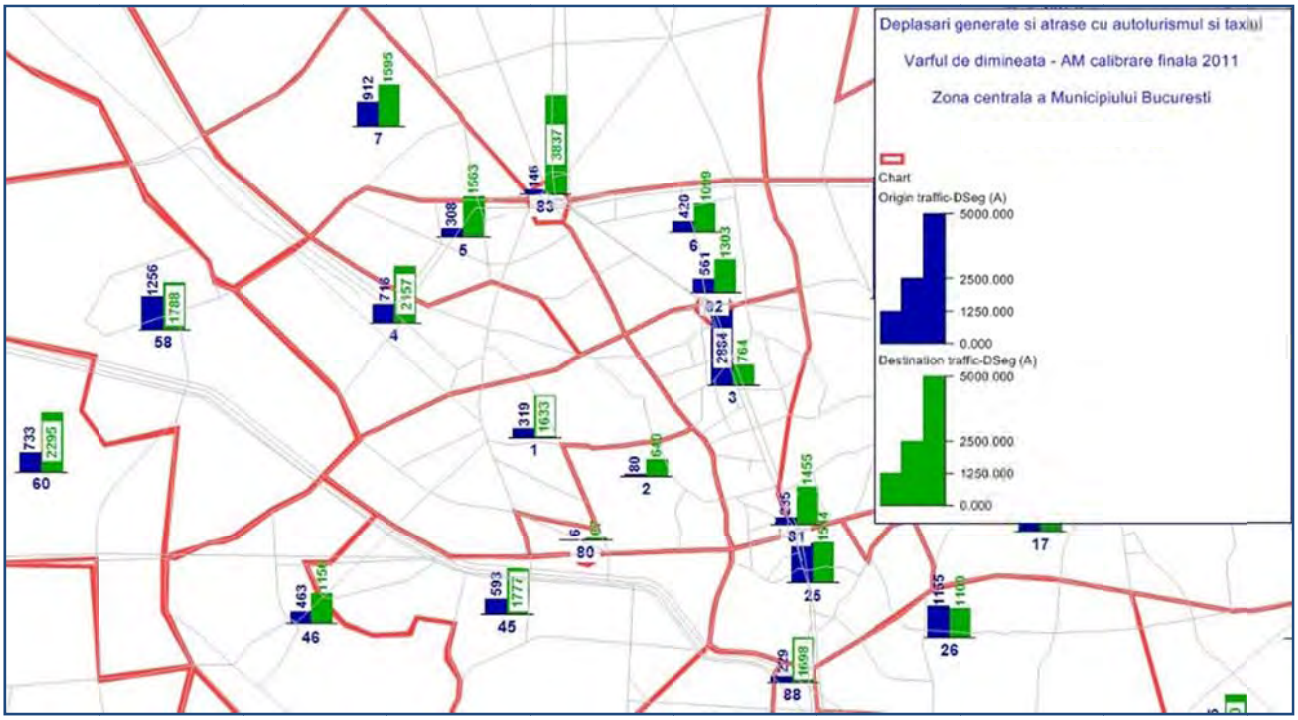


Figura 41: Deplasări generate și atrase cu autoturismul - model de transport București 2011, ora de vârf de dimineața AM

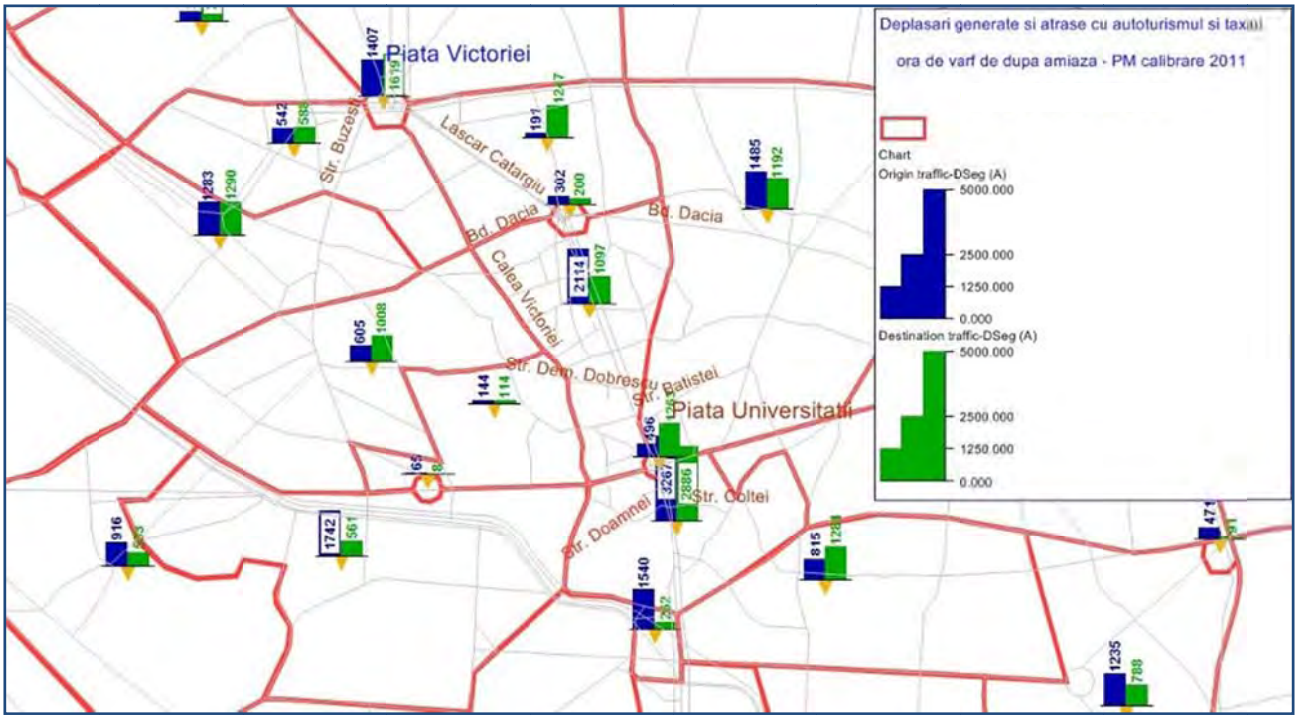


Figura 42: Deplasări generate și atrase cu autoturismul - model de transport București 2011, ora de vârf de după amiază PM

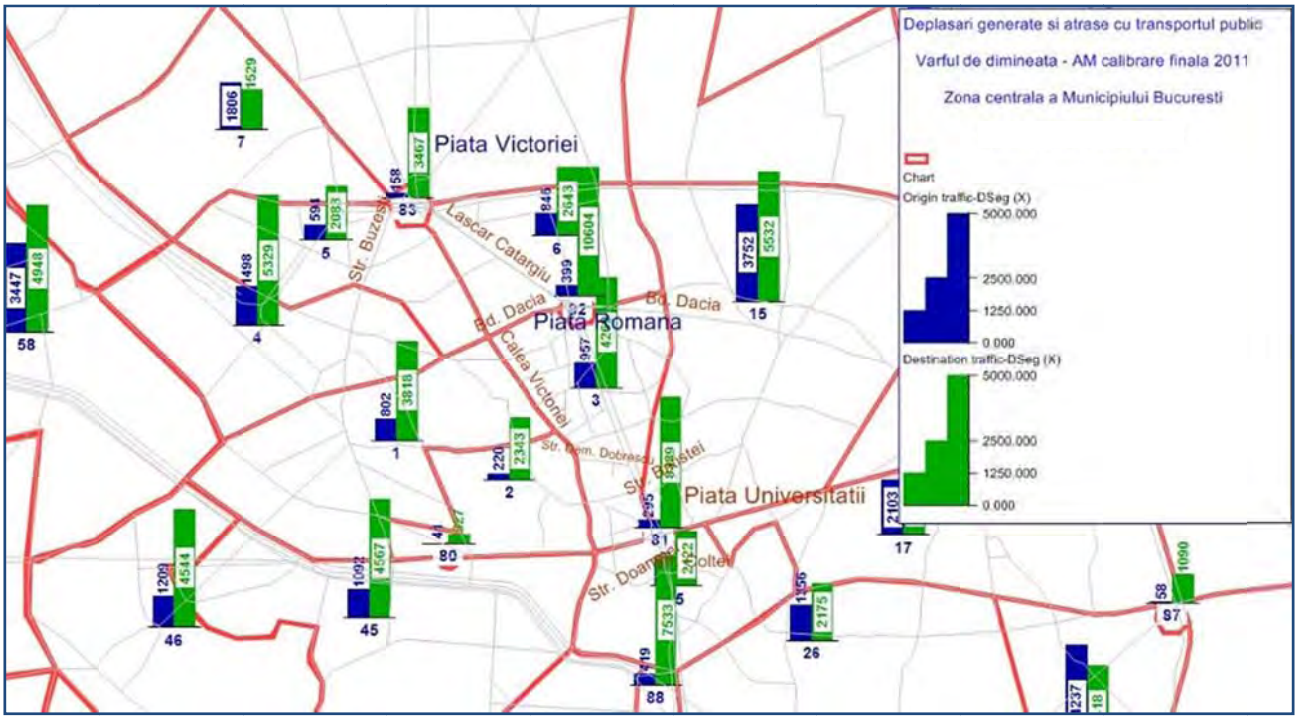


Figura 43: Deplasări generate şi atrase cu transportul public - model de transport Bucureşti 2011, ora de vârf de dimineața AM

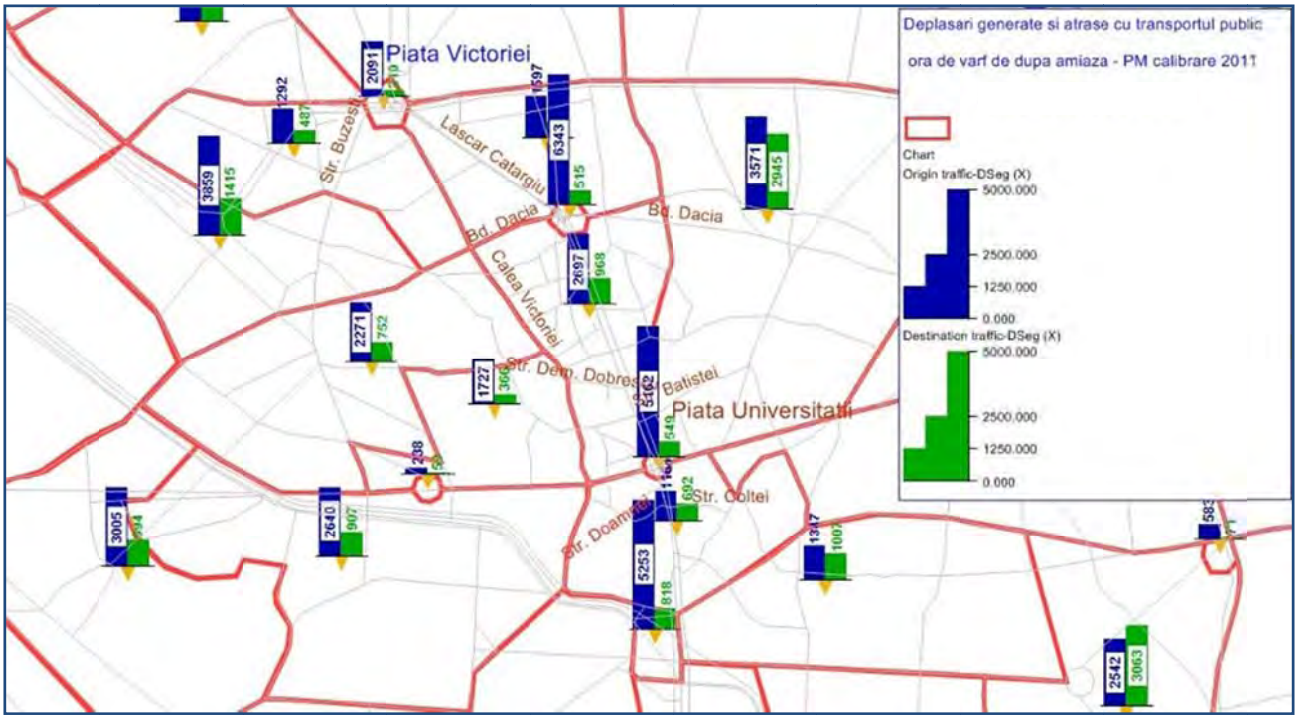


Figura 44: Deplasări generate şi atrase cu transportul public - model de transport Bucureşti 2011, ora de vârf de după amiază PM

Din analiza deplasărilor se observă că predominante sunt călătoriile cu transportul în comun. La nivelul întregului oraș, călătoriile cu **transportul public se desfășoară în proporție de 66%-71%,** în timp ce procentul călătoriilor cu **autovehicule private este de 29%-34%.**

La ora de vârf de dimineață AM, zona centrală a orașului, corespunzătoare cu aria de studiu PIDU, generează în medie:

- 6.176 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 6,9 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;
- 4.133 de deplasări cu transportul public, reprezentând 1,8 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;

și atrage în medie:

- 10.245 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 11,4 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;
- 39.048 de deplasări cu transportul public, reprezentând 16,7 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu.

La ora de vârf de după amiază PM, zona centrală a orașului, corespunzătoare cu aria de studiu PIDU, generează în medie:

- 10.234 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 11,7 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;
- 24.344 de deplasări cu transportul public, reprezentând 14,5 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;

și atrage în medie:

- 10.994 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 12,6 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;
- 4.417 de deplasări cu transportul public, reprezentând 2,6 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu.

Rapoartele volum/capacitate (fluxuri de trafic/capacitate de circulație) reprezintă proporția dintre fluxurile de trafic estimate și capacitatea de circulație a fiecărei străzi. Capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot trece într-o unitate de timp printr-o secțiune de drum, pe o bandă de circulație și depinde în principal de următorii factori:

- elementele geometrice ale drumului, distanța de vizibilitate pentru depășire și viteza de proiectare;
- condițiile de relief;
- relația debit- viteză pentru categoria de drum respectivă;
- lungimea și caracteristicile de circulație ale sectorului de drum.

Pentru rapoarte volum/capacitate mai mari de 90%, se constată o crește rapidă a cozilor (apare o creștere exponențială), care va conduce la scăderea dramatică a capacității de circulație. Capacitatea de circulație se exprimă în debitul orar de vehicule etalon (autoturisme). Factorii care influențează capacitatea de circulație, enumerați mai sus, în corelație cu intensitatea circulației determină condițiile de desfășurare a circulației rutiere, respectiv nivelul de serviciu, la un moment dat, al drumului sau al sectorului de drum considerat.

Nivelul de serviciu reprezintă o estimare cantitativă a condițiilor operaționale de desfășurare a traficului, exprimate prin viteza de circulație, durata deplasării, confortul și siguranța circulației. În practică se utilizează 6 nivele de serviciu, notate cu litere de la A la F.

Se observă că nivelele de serviciu din zona centrală sunt preponderent din categoriile C și D. Există câteva zone (Piața Victoriei, Lascăr Catargiu) pentru care capacitățile de circulație sunt reduse. Nivelul de serviciu se caracterizează prin următoarele:

Elemente caracteristice	**Nivelul de serviciu**					
	A	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**
Condiții asigurate scurgerii fluxului de trafic	Flux liber	Flux stabil	Flux stabil	Flux apropiat de instabilitate	Flux instabil	Flux fortat
Debite de serviciu [veh. etalon/oră]	Mici 420	Medii 750	Mari 1200	Mari cu fluctuații considerabile 1800	Capacitatea 2800	Sub capacitate
Viteze corespunzătoare debitelor maxime de serviciu	Mari	Mari, dar pe anumite sectoare cu restricții datorate circulației	Medii cu multe restricții datorate circulației	Viteze medii cu fluctuații mari	Scăzute	Foarte scăzute
Libertatea de manevră a conducătorilor auto	Completă	Aproape deplină	Parțial limitată de circulație	Mică, limitată de circulație	Aproape nulă	Nulă
Confortul deplasării	Foarte bun	Bun	Mediu	Suficient	Insuficient	Congestie trafic

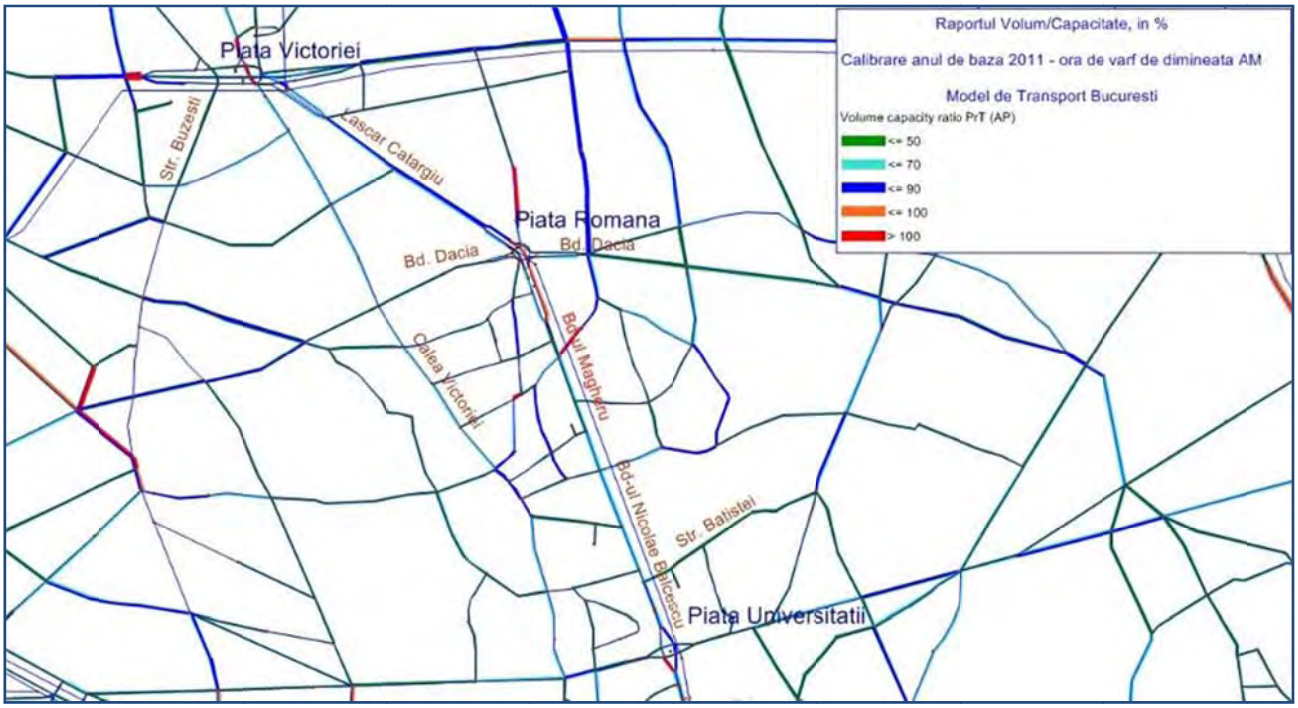


Figura 45: Raportul volum/capacitate, ora de vârf de dimineață AM, anul de bază 2011

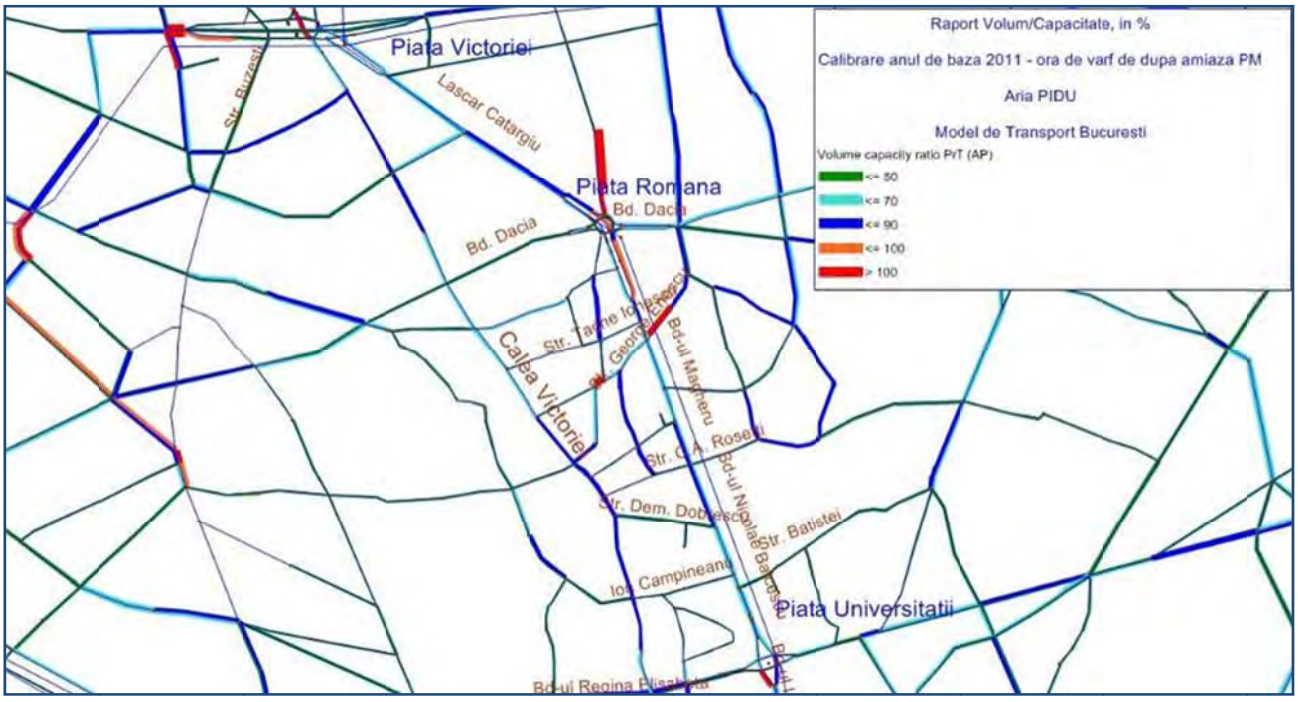


Figura 46: Raportul volum/capacitate, ora de vârf de după amiază PM, anul de bază 2011

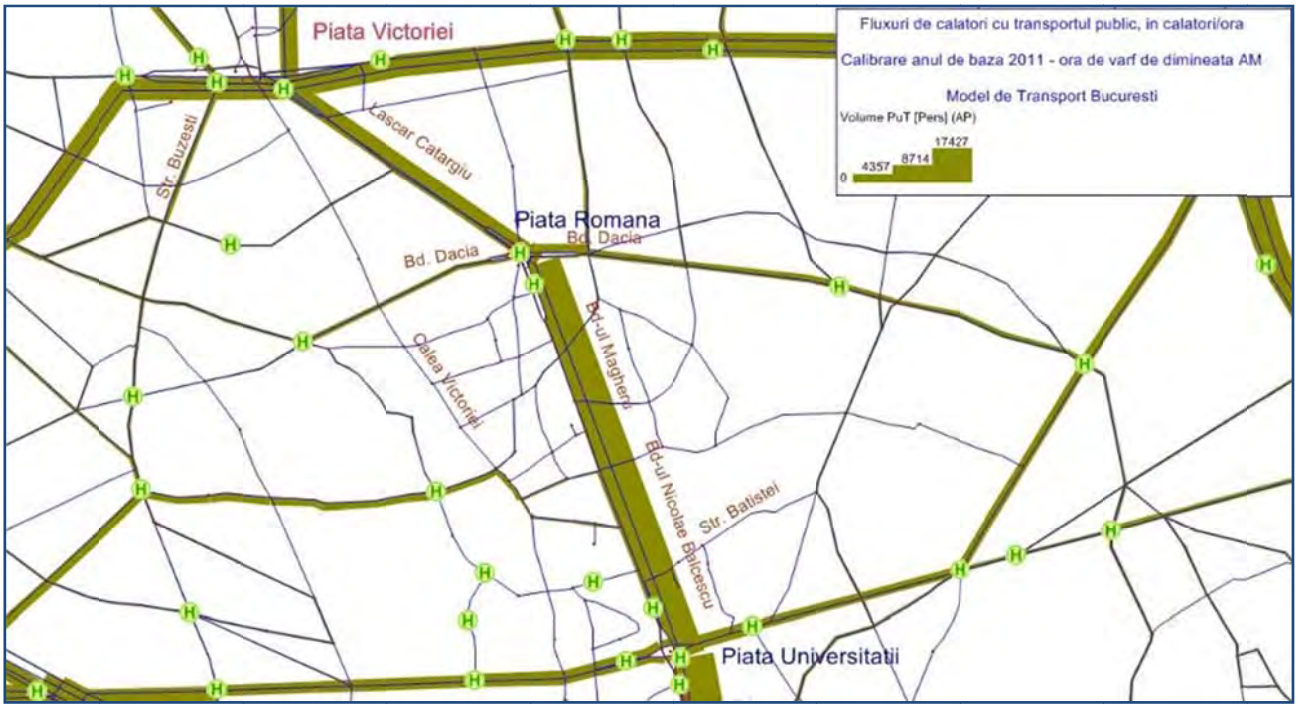


Figura 47: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de dimineață AM, anul de bază 2011

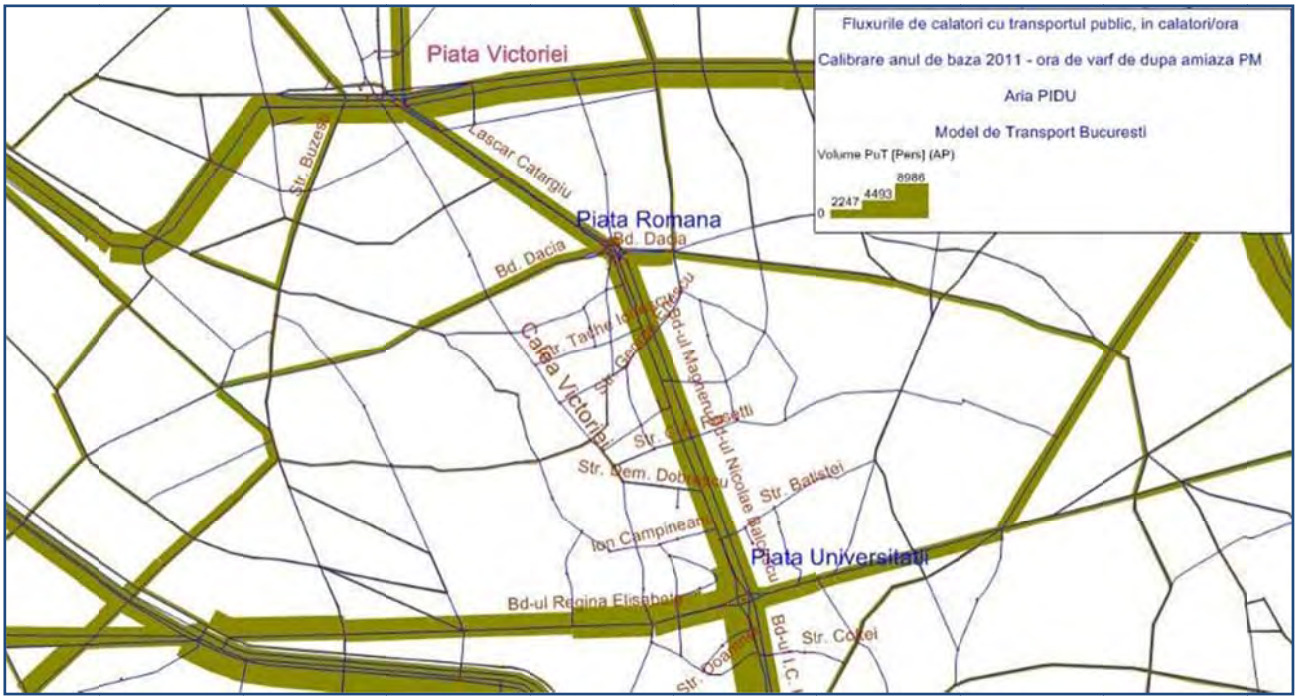


Figura 48: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de după amiază PM, anul de bază 2011

Anexa prezintă rezultatele privind fluxurile de circulație în vehicule/oră, la orele de vârf, raportul volum/capacitate pentru orele de vârf, nivelul de serviciu în intersecții pentru orele de vârf, precum și fluxurile de călători cu transportul public pentru orele de vârf.

Din analiza datelor de trafic se constată scăderea vitezei medii de circulație de la 37 km/h pe Bd. Lascăr Catargiu la 11 km/h la Piața Universtății. Datorită fluxurilor de trafic mai mari pe direcția Sud - Nord (Piața Unirii - Piața Victoriei) față de cele Nord - Sud (Piața Victoriei - Piața Unirii), viteza medie de circulație este mai mică pe sensul Sud - Nord. Beneficiind de avantajele sensului unic, pe Calea Victoriei, viteza medie de circulație este mai mare comparativ cu ruta paralelă Piața Victoriei - Piața Unirii prin Piața Romană.

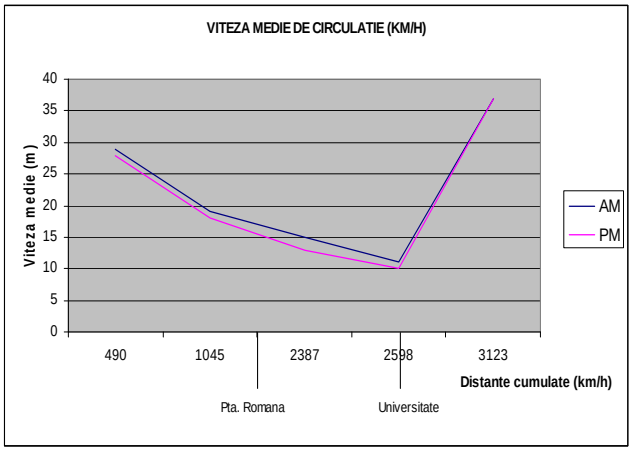


Figura 49: Viteza medie de circulație pe traseul Piața Victoriei- Piața Romană- Piața Universității - Piața Unirii

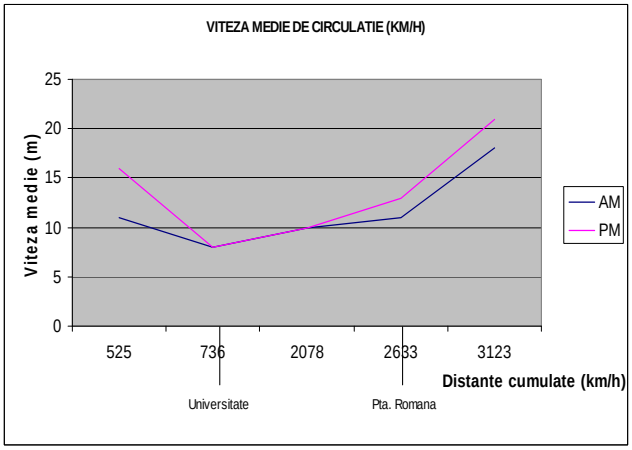


Figura 50: Viteza medie de circulație pe traseul Piața Unirii - Piața Universității - Piața Romană - Piața Victoriei

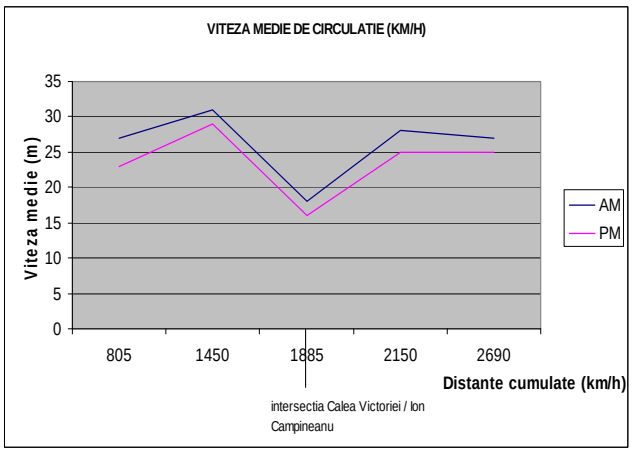


Figura 51: Viteza medie de circulație pe traseul Calea Victoriei (de la Piața Victoriei la Splaiul Independenței)

Din **analiza scenariului de bază (anul 2011)** se pot trage următoarele concluzii:

- Zona centrală se confruntă cu fluxuri de trafic foarte mari, care în ritmul de creștere actual al parcului de vehicule vor conduce în viitor la ambuteiaje permanente. De aceea, este necesar să se ofere **alternative la traficului din direcția nord-sud** prin inelul intern, inelul median și centura de ocolire a municipiului București. Străzile și bulevardele din zona centrală trebuie să deservească pe cât posibil doar traficul local, care să susțină activități comerciale, culturale și de loisir, caracteristicile esențiale ale unui centru urban european.
- O altă problemă care apare atât în zona centrală, cât și în restul municipiului București,este reprezentată de **lipsa locurilor de parcare**. În plus, șoferii au tendința de a parca foarte aproape de destinația lor finală, iar vehiculele sunt parcate perioade îndelungate de timp. Prezența în zona centrală a unui număr mare de instituții publice, culturale și de locuri de petrecere a timpului liber duce la aglomerarea și folosirea excesivă a străzilor ca spațiu de parcare, inclusiv în zonele de trotuar dedicate pietonilor, ceea ce creează disconfort general. Este necesară realizarea unui

sistem integrat de parcări de dimensiuni medii (sub 500 de locuri), care să fie conectate la nodurile importante de transport în comun și la rețeaua de artere cu prioritate pentru pietoni și bicicliști.

- Transportul public **nu este suficient de dezvoltat și prioritizat**. Multe orase europene pun accentul pe noi politici de transport în care nu mașinile private, ci transportul în comun, cu bicicleta și cel pietonal sunt favorizate. Sunt necesare studii privind ameliorarea conexiunilor de transport în comun din centru, precum noi legături pentru rețeaua de tramvaie. Lucrările la magistralele noi de metrou trebuie să devină o prioritate. Un transport în comun rapid, eficient și confortabil va deveni mult mai atractiv decât folosirea mașinii personale.

Concluzii cu privire la prognoza cererii de transport privat și transport public pentru anul 2016

Estimăm că în anul 2016 cererea de transport va fi mai mare decât în anul de bază 2011, atât pentru transportul privat, cât și pentru transportul public, la ambele ore de vârf AM și PM (vezi Anexa 7). Modelul de trafic anticipează că fluxurile de circulație se vor redistribui în cazul transportului privat, datorită implementării mai multor proiecte majore pentru Municipiul București. Se așteaptă o creștere cu 3-5 km/h a vitezei de circulație pe Calea Victoriei, în zona Piața Victoriei - str. Ion Câmpineanu.

Unul dintre punctele critice identificate se situează în Piața Victoriei, unde nivelul de serviciu în principalele puncte semaforizate este nesatisfăcător. De menționat faptul că noul Bulevard Uranus aduce un aport important de fluxuri de circulație din/spre Piața Victoriei, iar realizarea acestui bulevard va determina scăderea vitezei de circulație pe Bd. Elisabeta.

Implementarea proiectelor din cadru PIDU nu are influență semnificativă asupra traficului de pe arterele principale din zona centrală a capitalei. Influențele asupra capacităților de circulație se răsfrâng mai mult local, prin variații ale vitezei medii de circulație. Nivelurile de serviciu și rapoartele de fluxuri de trafic/capacitate de circulație ramân neschimbate. Pentru vârful de dimineață se estimează în continuare un număr triplu de călători cu autovehicule private (în medie 12.756), față de transportul în comun (în medie 4.597), în aria studiată.

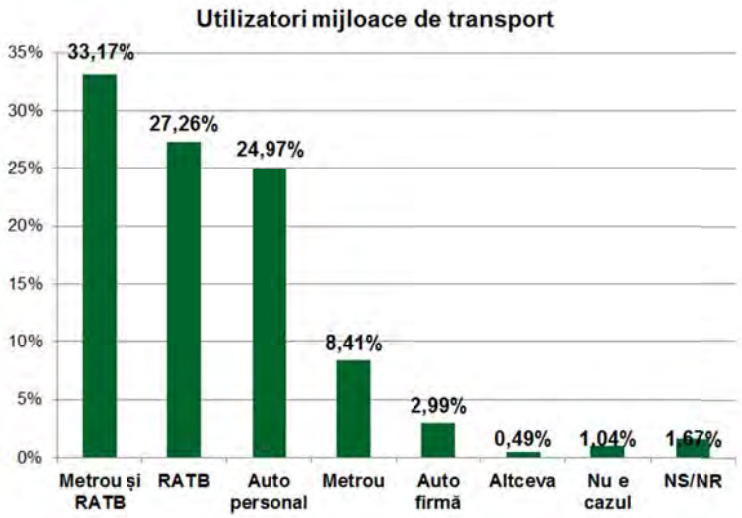
Zona centrală reprezintă un pol de atracție urbană. Peste fluxurile de trafic care își au ca orgine sau destinație zona centrală se suprapune traficul de tranzit, care exercită presiune asupra capacitații de circulație. Rapoartele volume/capacitate pentru pentru anul 2016 (cu proiect și fără proiect) sunt anticipate la o valoare de peste 70%, cu influențe negative asupra fluenței traficului. Diminuarea traficului de tranzit din zona centrală, concomitent cu dezvoltarea transportului public trebuie să fie încurajate la nivelul întregului oraș.

Rezolvarea problemelor stringente cu care se confruntă zona centrală **nu se poate realiza doar prin proiecte de infrastructură**. Sunt necesare și alte măsuri:

- Revizuirea politicii de transport în municipiul București prin:
  - reglementarea accesului de vehicule personale în zona centrală;
  - reglementarea parcărilor ad-hoc în zona centrală, precum și stabilirea unor taxe de parcare, care să descurajeze menținerea vehiculelor în zona centrală pentru perioade lungi de timp;
  - stabilirea unor tarife pentru transportul public, care să ofere economii utilizatorilor;
  - stabilirea unor trasee cu benzi dedicate transpotului public și taxi-urilor;
- Măsuri instituționale și organizatorice:
  - dezvoltarea zonei metropolitane;
  - realizarea unor conexiuni rapide între București și localitățile învecinate.

1.4.2. Transportul public

În ceea ce privește transportul public, se înregistrează zilnic, în medie, 2.514.637 deplasări personale, dintre care 84% au ca origine și destinație locații din aria administrativă a Municipiului București, iar 16% sunt deplasări între locații din Municipiul București și zonele exterioare. Congestiile apărute în trafic afectează în mod negativ nivelul de performanță al transportului public de suprafață, în cazul în care acesta nu are cale de circulație separată.

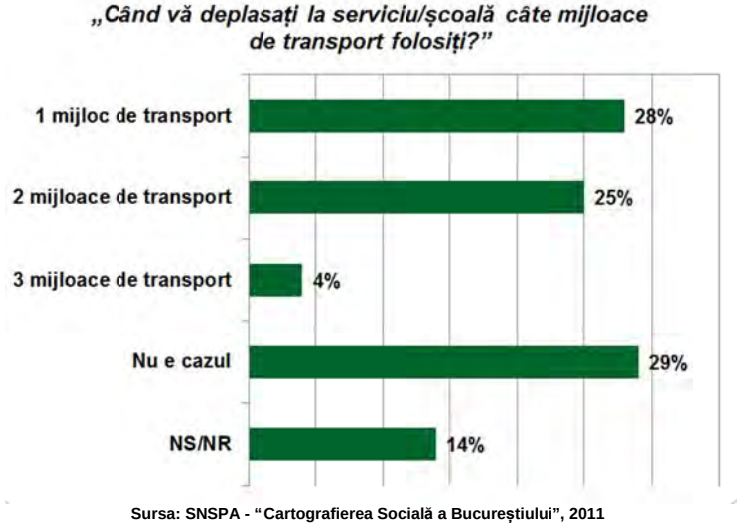


Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 52: Mijlocul de transport cel mai frecvent utilizat de locuitorii Bucureștiului.

Studiile sociologice realizate în 2010 și 2011 de SNSPA au indicat date importante pentru a înțelege mobilitatea bucureștenilor. Acestea relevă că puțin peste un sfert dintre locuitorii Bucureștiului folosesc în principal autoturismul personal când se deplasează în oraș, cifră care a coborât în 2011 la 20% (Figura 52). În schimb, transportul în comun este folosit de majoritatea populației. Dintre persoanele care posedă autoturism, doar 39% folosesc autoturismul pentru a se deplasa la serviciu/în alte locuri. Aproape jumătate dintre cei care dețin un automobil folosesc însă atât RATB-ul, cât și metroul. Cei care au autoturism folosesc în exclusivitate RATB-ul, în mai mică măsură decât cei care nu dețin unul. Metroul are cote identice, ceea ce dovedește că este principala alternativă la autoturism. Pentru a investi într-un transport sustenabil și atractiv pentru populație, metroul apare deci ca alternativa cea mai populară la automobil.

Majoritatea respondenților la studiu au declarat că folosesc unul sau două mijloace de transport, ceea ce poate indica un nivel ridicat de eficiență în organizarea rețelei de transport public. Nu se cunoaște însă câți din cei 29% care nu utilizează transportul în comun nu o fac din cauza preferinței pentru mașină, bicicletă sau mersul pe jos, sau din cauza lipsei legăturilor convenabile de transport în comun.

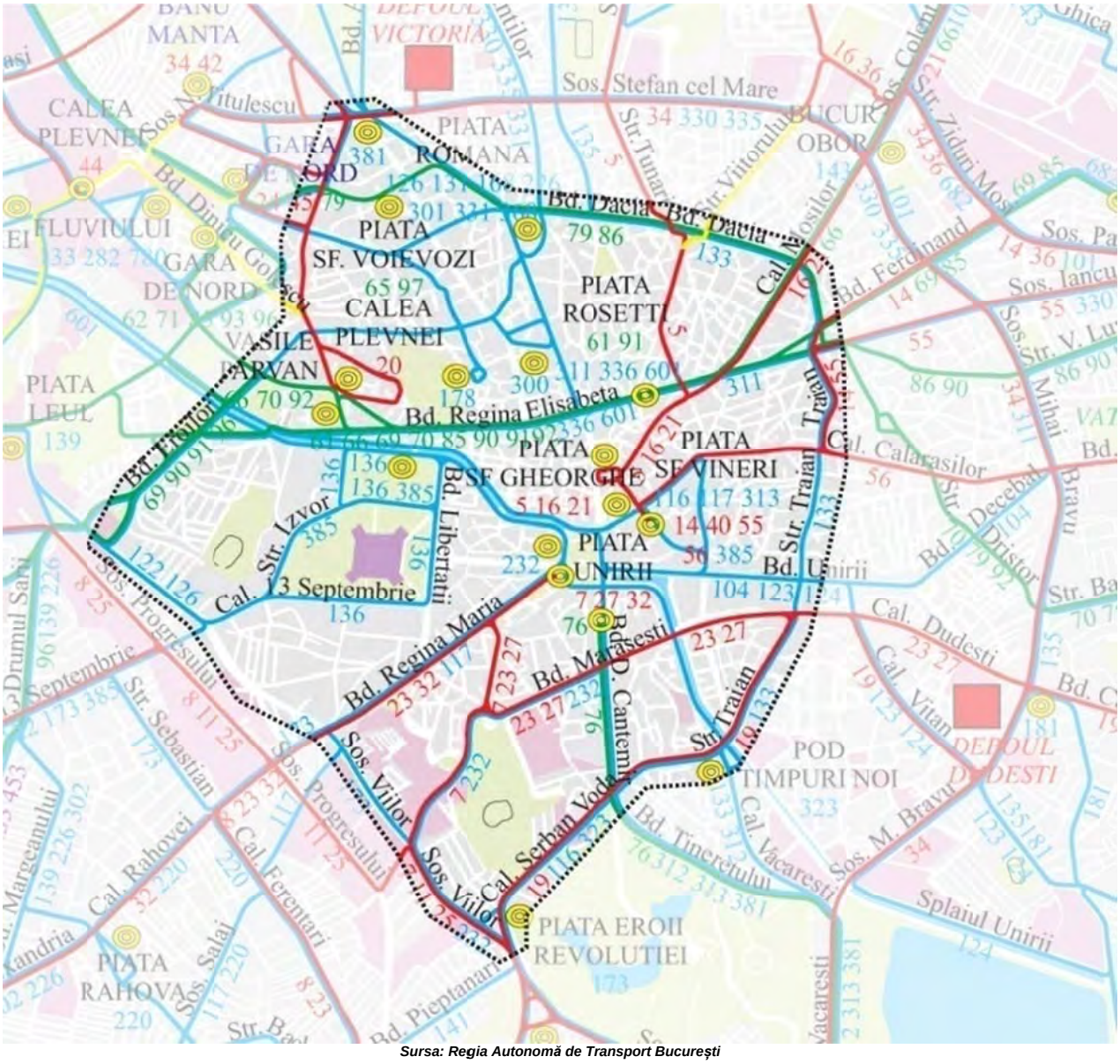


Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 53:Numărul de mijloace de transport utilizate de bucureșteni

Studiul sociologic s-a făcut pe un eșantion reprezentativ pentru populația Bucureștiului, prin urmare nu au fost incluși în studiu rezidenții zonelor limitrofe capitalei care, la rândul lor, se deplasează prin București. Aceștia se pot împărți într-un grup care folosește în principal transportul în comun (public sau privat, existând numeroase firme de transport privat), în general locuitori mai vechi ai centrelor rurale și urbane din zona metropolitană și un grup al celor care folosesc autoturismul, în general populația noilor dezvoltări imobiliare din jurul Bucureștiului. Lipsa legăturilor convenabile de transport în comun cu zona metropolitană creează o presiune mai mare asupra traficului auto venind dinspre aceasta.

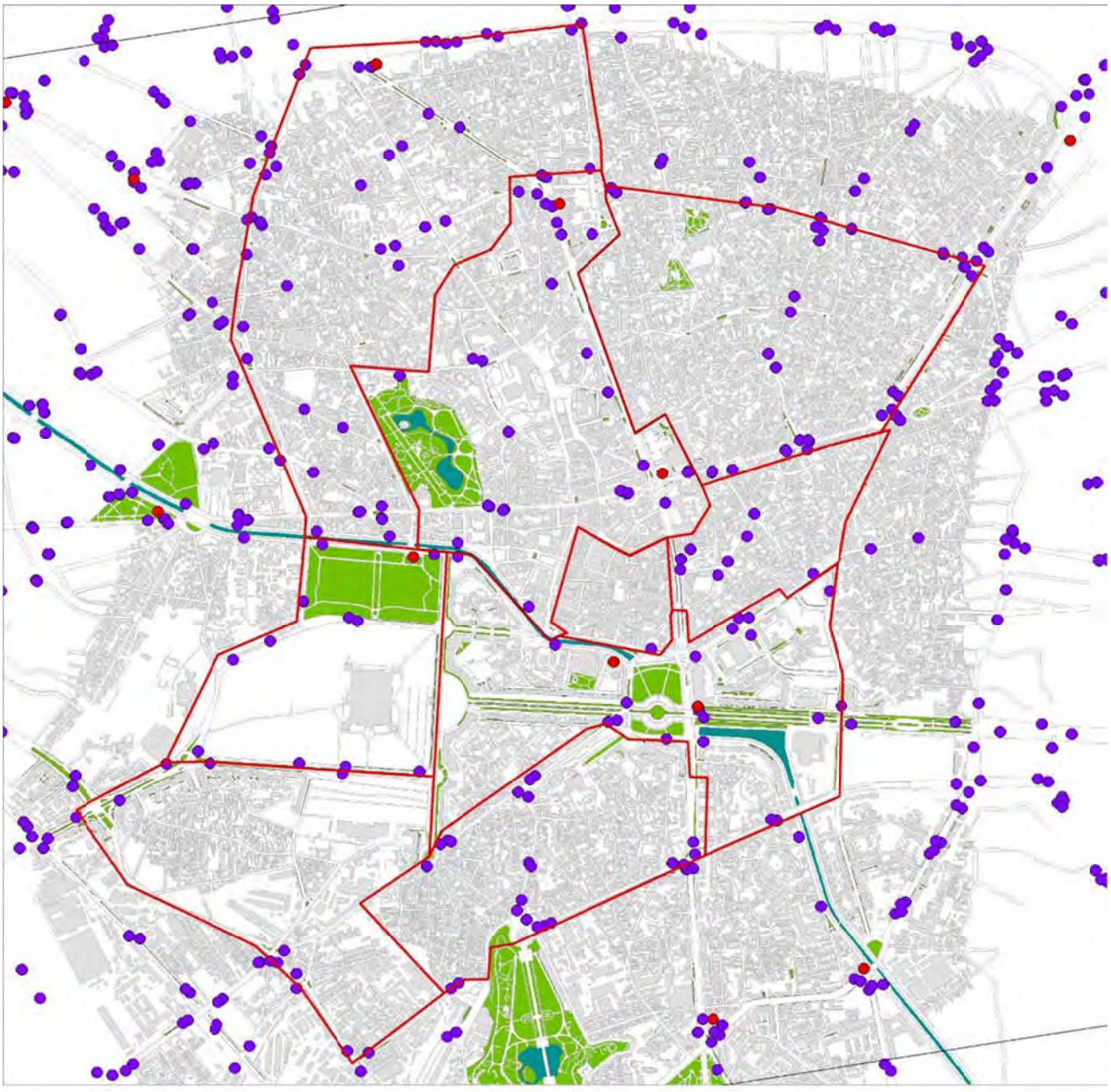
Zona de acțiune urbană este în general **bine deservită de transportul în comun,** prin trei magistrale de metrou (stațiile Piața Unirii 1 și 2, Izvor, Universitate, Piața Romană, Piața Victoriei 1 și 2) și un număr mare de linii de autobuz, tramvai și troleibuz. În zonă se află un număr de stații terminus pentru tramvaie (Piața Sf. Gheorghe, Calea Plevnei), troleibuze (Piața Sf. Voievozi) și autobuze (Piața Romană, Bulevardul Magheru, Sala Palatului, Izvor), precum și stații terminus intermodale (Piața Sf. Vineri - autobuze și tramvaie, Piața Rosetti - autobuze și troleibuze, Piața Unirii - tramvai, autobuz, troleibuz).



Sursa: Regia Autonomă de Transport București

Figura 54: Rețeaua de transport în comun din centrul Bucureștiului

Există însă în cadrul zonei de acțiune urbană **areale slab deservite** de transportul în comun. **Subzona 9** nu este străbătută de mijloace de transport în comun din perioada demolărilor comuniste, când liniile care deserveau zona și utilizau strada Uranus au fost anulate. De asemenea, există areale în subzonele 1 și 7 care nu se află în apropierea unor stații deservite de linii de transport public, precum spațiile din jurul Căii Victoriei sau străzii Maria Rosetti.



Sursa: prelucrare informații din baza de date urbane - Primăria Municipiului București

Figura 55: Stații de transport în comun în zona de acțiune urbană

Din analiza rețelei de transport în comun existentă se remarcă **lipsa unor conexiuni necesare** în subzonele 4, 5 și 9 (Figura 56):

- legătura de transport public Piața Unirii - Piața Constituției, cu stații pe Bulevardul Unirii;
- legătura de transport public Piața Regina Maria - Izvor, cu stații pe Bulevardul Libertății;
- legătura dintre Piața Chirigiu și 13 Septembrie - Hașdeu, cu stații pe Calea Rahovei, Strada Uranus;
- legătura pentru tramvaie peste zona Pieței Unirii, care să conecteze astfel rețeaua de tramvaie pe direcția NE-SV.

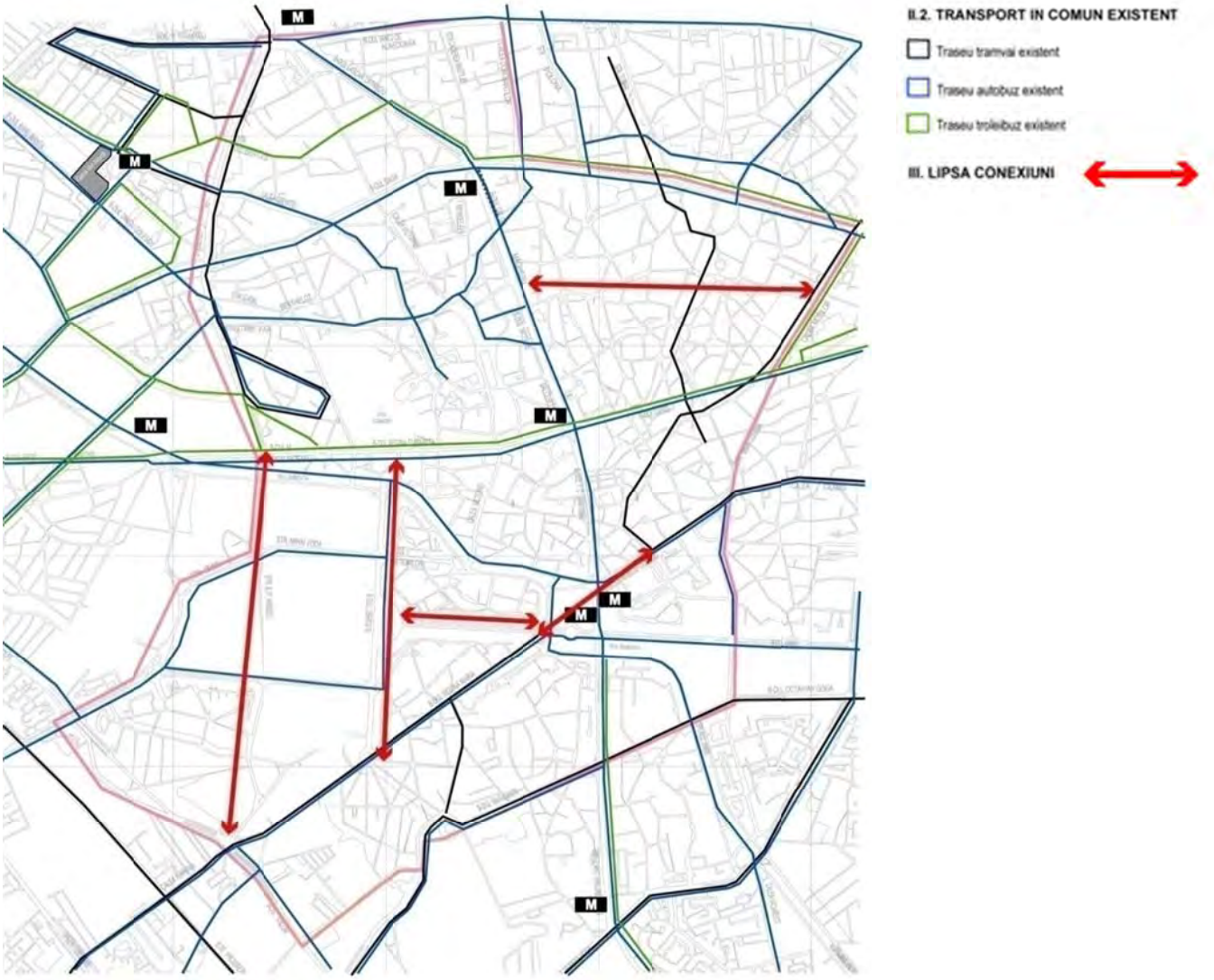


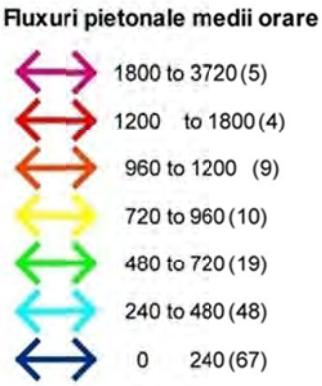
Figura 56: Lipsa unor conexiuni necesare în rețeaua de transport în comun din zona de acțiune urbană

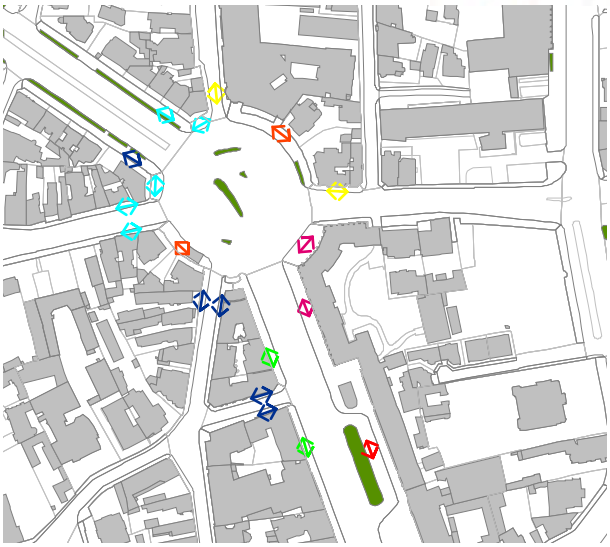
1.4.3. Mersul pe jos

Mersul pe jos este cea mai veche formă de mobilitate umană și care, în prezent, se află din nou în prim plan, mobilitatea pietonală într-un oraș fiind considerată prioritară. În dorința de a înțelege cât mai bine felul în care bucureștenii se deplasează în zona centrală, s-a efectuat o analiză amplă a fluxurilor pietonale în 14 areale din centru.

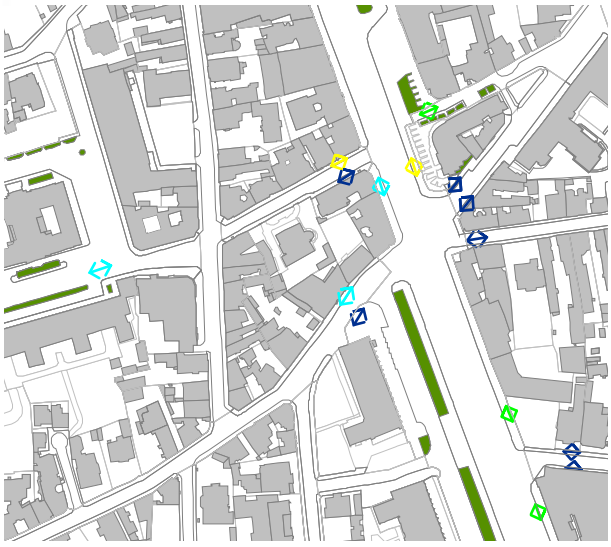
Metodologia a constat în a stabili inițial “puncte de observare” în fiecare dintre locurile din care s-a intenționat colectarea informațiilor, trecătorii fiind numărați timp de 5 minute pe oră, pe o perioadă de opt ore, în fiecare punct de observare. Aceste date au fost extrapolate pentru a ajunge la o medie orară care poate fi consistentă din punct de vedere statistic și totodată comparabilă.

Reprezentările de mai jos menționează rezultatele numărătorilor:

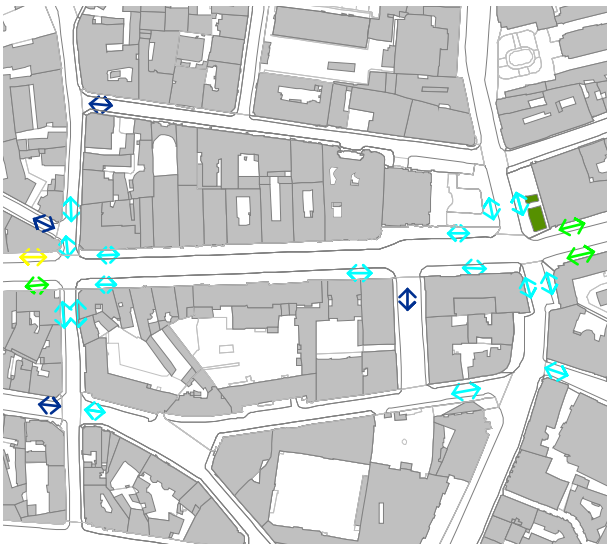




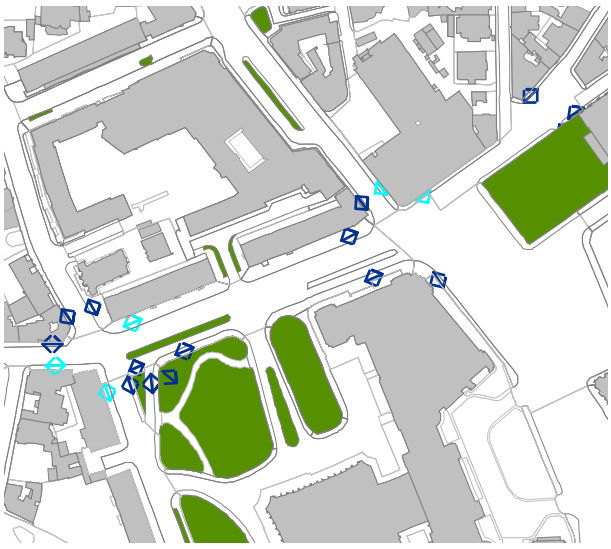
Piața Romană



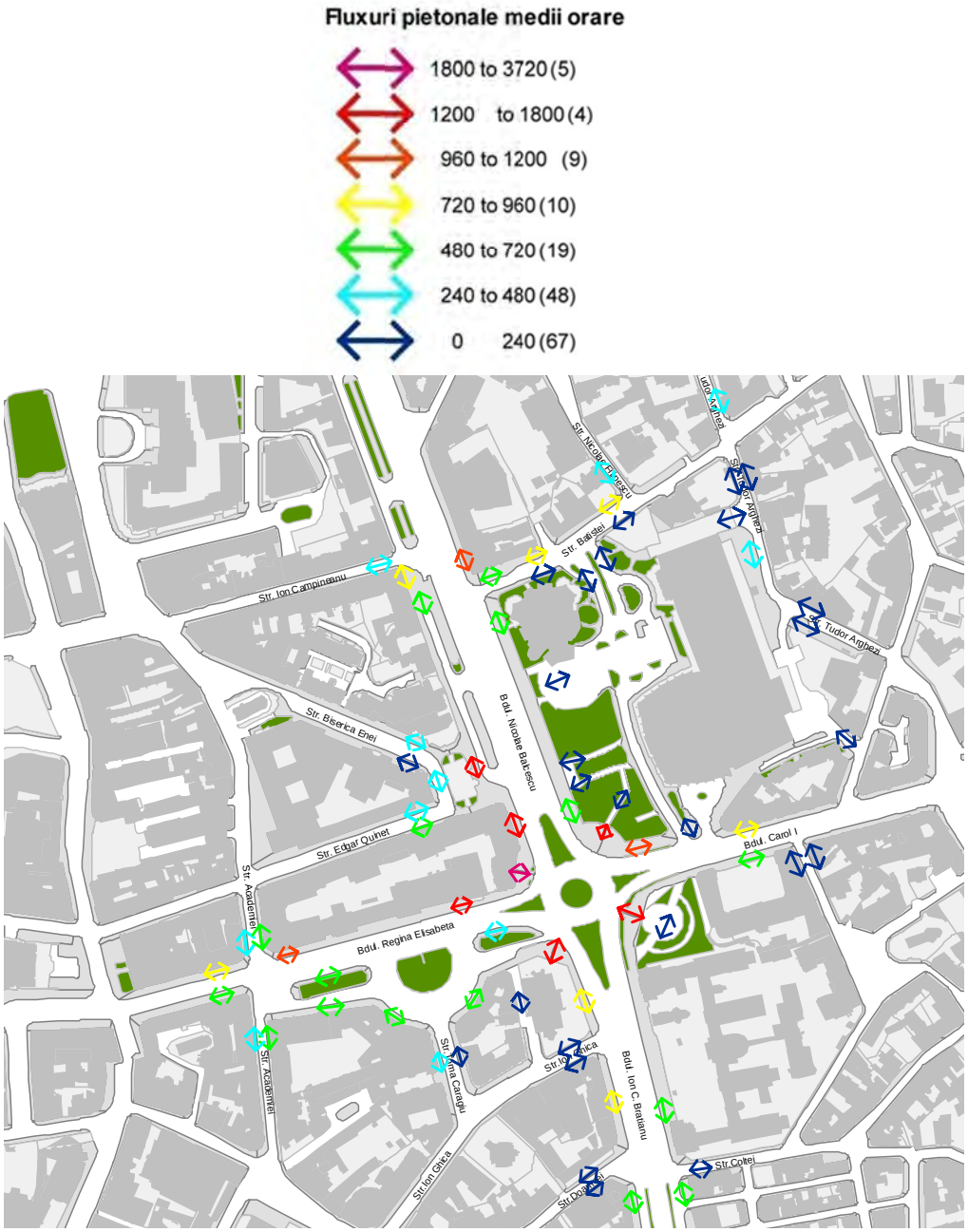
Amzei - Verona



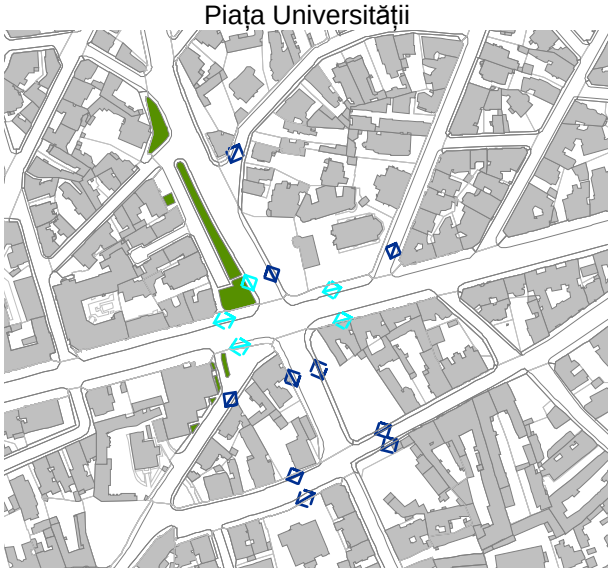
Calea Victoriei - Sala Palatului



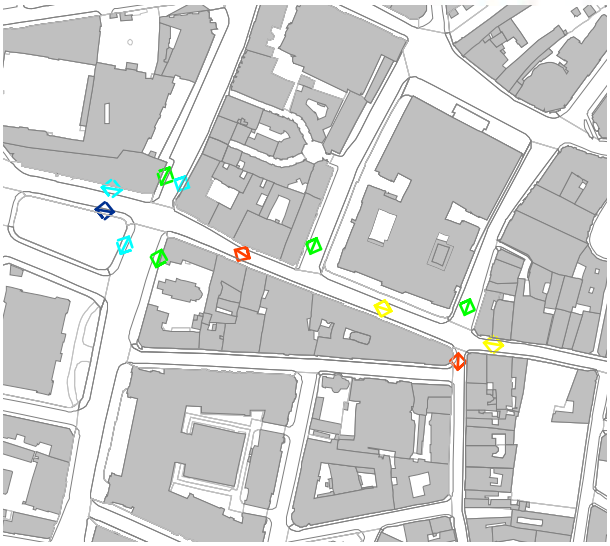
Bulevardul Elisabeta



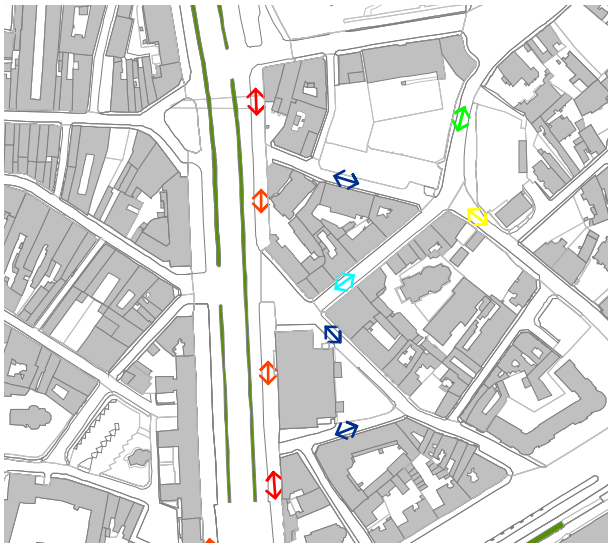
Piața Universității



Armenească

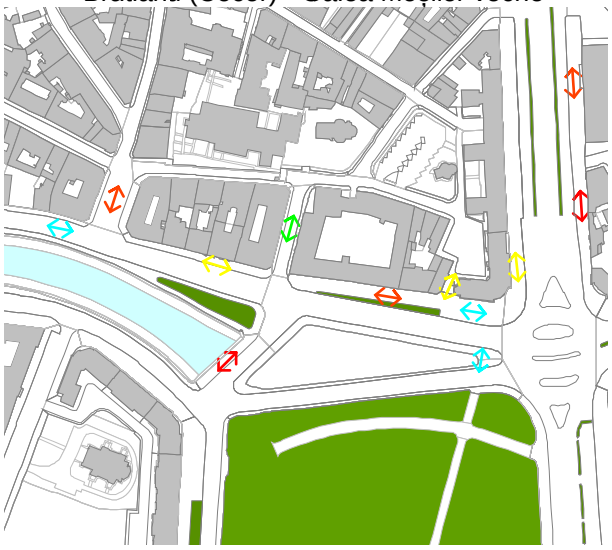


Centrul Istoric - Lipscani



Brătianu (Cocor) - Calea Moșilor veche

Piața Unirii - Centrul Istoric (Hanul lui Manuc)



Piața Unirii (Sud-Vest)

Izvor Piața de Flori - Uranus

Figura 57: Fluxuri pietonale în puncte din zona de acțiune urbană

Analiza fluxurilor pietonale indică faptul că zonele analizate se diferențiază net din punct de vedere al circulației pietonale:

- Zonele cele mai circulate: Universitate, Romană, Unirii
- Zone foarte circulate: Centrul Vechi, Bd. Magheru, Brătianu
- Zone circulate: Izvor, Bd. Elisabeta
- Zone puțin circulate: Armenească, Sala Palatului, Piața Revoluției, Uranus - Piața de Flori

Între **punctele cele mai circulate** ale Centrului se află:

- Trecere Bulevardul Unirii - 3.660 persoane/oră
- Trotuar Piața Unirii (SV) - 3.144 persoane/oră
- Piața Romană (coloane) - 2.328 persoane/oră
- Bulevardul Magheru (coloane) - 2.280 persoane/oră
- Pod peste Dâmbovița, Unirii - 1.728 persoane/oră
- Piata Universității - trotuar în fața Facultății de Geologie - 1.512 persoane/oră
- Izvor - 1.392 persoane/oră
- Bulevardul Magheru, intersecția cu str. Tache Ionescu, 1.356 persoane/oră
- Intrare metrou Universitate Șuțu - 1.320 persoane/oră
- Intrare metrou Universitate TNB - 1272 persoane
- Bulevardul Brătianu - ieșire pasaj Sf. Gheorghe - Lipscani - 1.248 persoane/oră
- Intrare metrou Universitate Colțea - 1.260 persoane/oră
- Bulevardul Bălcescu - în dreptul fântânii de la Universitate - 1.200
- Bulevardul Brătianu - între Cocor și Unirii - 1.200
- Piața Universității - trotuar Strada Cărții - 1.200

În urma analizei **fluxurilor pietonale pe axa Nord-Sud**, se observă că fluxurile cele mai mari sunt în capătul nordic al Bulevardului Magheru, imediat la sud de Piața Romană (2.292 de pietoni-oră în zona coloanelor), precum și în zona ieșirilor de la metrou din zona Pieței Universității (1.800 pietoni pe oră la ieșirea de la Universitate, 1.320 pietoni pe oră la ieșirea de la Palatul Șuțu, 1.272 pietoni pe oră la ieșirea

de la Teatrul Național, 1.260 pietoni la ieșirea de la Colțea). Fluxurile scad între Piața Romană și Piața Universității, cu un minim înregistrat de 444 pietoni pe oră pe partea vestică, între strada Biserica Amzei și Strada Tache Ionescu și de 708 pietoni pe oră pe partea estică, în fața cinematografului Scala. La sud de Piața Universității, fluxurile se mențin la un nivel ridicat pe ambele părți (în jur de 960 pietoni pe oră pe partea vestică și 1.080 pietoni pe oră pe partea estică), datorită legăturilor cu străzile cu rol de loisir (vest) și a conexiunii cu capătul liniilor de tramvai la Piața Sf. Gheorghe (est). Diferența dintre părțile de la sud și cele de la nord de Piața Universității poate fi astfel explicată și prin organizarea transportului în comun, ale cărui stații sunt absente pe partea estică a axei la nord de Piața Universității, până în apropierea Pieței Romane.

Fluxurile pietonale pe alternativa istorică a axei**, Calea Victoriei**, sunt mult mai reduse și ating un nivel similar nivelurilor minime de pe bulevardul Magheru numai în zona "centrului istoric" (720 pietoni pe oră în fața bisericii Zlătari). Acestea scad la nord de Cercul Militar Național, ajungând la doar 120 pietoni pe oră în fața Muzeului Național de Artă și 240 de pietoni pe oră în fața hotelului Hilton, diminuându-se spre nord. Aceste date indică faptul că activitatea pietonală a Căii Victoriei nu este printre cele mai mari din centru, în contrast cu rolul tradițional de stradă de promenadă a Bucureștiului. O posibilă cauză este caracterul neprietenos al spațiilor pietonale (trotuare asfaltice înguste și crăpate). Prin comparație cu Bulevardele Magheru și Bălcescu, se poate trage concluzia că absența transportului public pe Calea Victoriei poate fi o cauză a lipsei de irigare cu fluxuri pietonale importante.

Străzile din Zona Pilot a Centrului Istoric înregistrează fluxuri mari la nivelul circulației pietonale de pe Bulevardul Magheru (intersecția cu Batiștei - 996 persoane-oră, similar cu intersecția Lipscani-Smârdan) sau din Piața Romană (între Căderea Bastiliei și bulevardul Dacia - 1.080 persoane-oră, similar cu intersecția Șelari - Splaiul Independenței).

Din punct de vedere al repartiției pe grupe de vârstă, aproximativ 50% din pietonii înregistrați sunt adulți. Există însăși zone care sunt frecventate de tineri (16-30 de ani) **mai mult** decât media pe arealele studiate, diferența fiind semnificativă statistic. Astfel, în zona de nord a Pieței Romane, 66% dintre pietoni sunt tineri, pentru ca în arealul de sud al pieței proporția tinerilor să fie 51%, iar în zona Magheru - Amzei-Verona să fie de 48%. În zona Hanului lui Manuc se deplasează 49% tineri, dar zona Lipscani - Smîrdan nu înregistrează fluxuri mai mari de tineri decât media, fiind utilizată intens și de adulți.

Unele zone sunt frecventate de tineri **sub** media pe arealele studiate (diferență semnificativă statistic), precum zona Căii Victoriei - Hilton (27% tineri), zona Armenească (27% tineri) și zona magazinului Cocor - Calea Moșilor (25% tineri).

În ceea ce privește copiii, aceștia se mențin la nivelul mediei de 3%, cu excepția zonei Uranus - Piața de Flori, unde reprezintă 9% dintre cei care se deplasează.

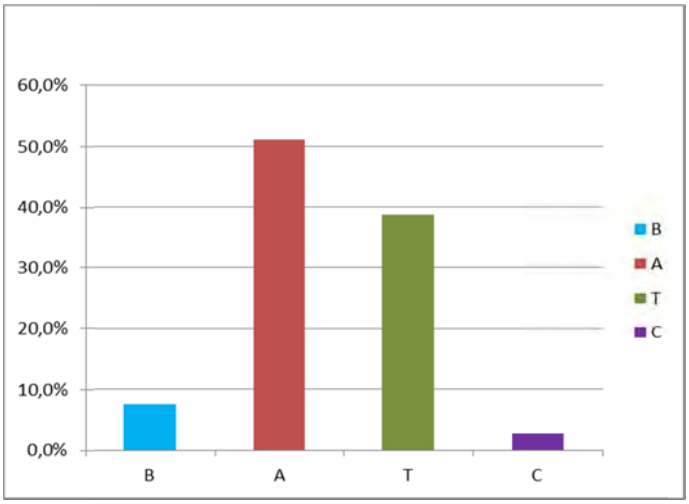


Figura 58: Repartiția pe vârste a pietonilor înregistrați
B - vârstnici (peste 65 de ani), A - adulți (30-65 de ani), T - tineri (16-30 de ani), C - copii (sub 16 ani)

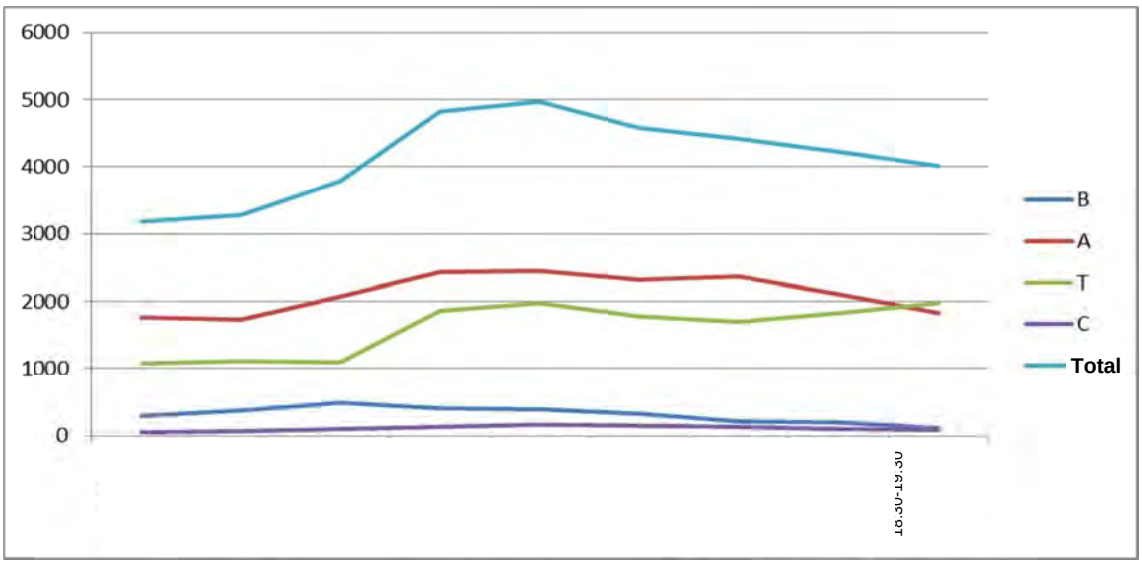


Figura 59: Evoluția numerică, pe ore și grupe de vârstă, a pietonilor

În anumite zone, mobilitatea pietonală respectă modelul de evoluție medie prezentat în Figura 59.

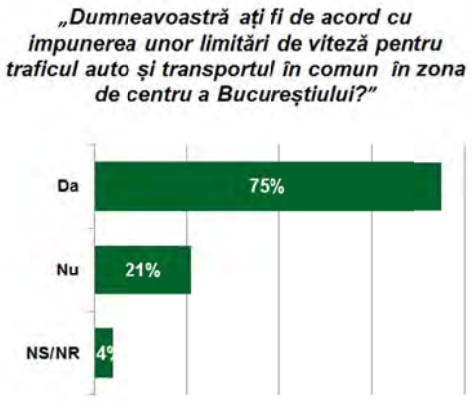
- *Fluxuri constante pe parcursul zilei:* Sala Palatului, Hilton, Armenească, Lipscani, Piața Unirii SV, Izvor, Uranus, Batiștei, Teatrul Național, fântâni Universitate
- *Fluxuri pietonale care coboară către seară:* Brezoianu, Cercul Militar Național, Universitate-Edgar Quinet, Romană Nord, Cocor, Colțea
- *Fluxuri pietonale care urcă spre seară:* Romană Sud, Amzei-Verona, Hanul Manuc, Ion Ghica-Șuțu

În opoziție cu zona utilizată pe tot parcursul zilei dintre Brătianu și Victoriei, zone cu potențial precum Bulevardul Elisabeta-Victoriei-Brezoianu și zona Centrului Istoric la Est de Brătianu scad ca utilizare pietonală spre seară, ceea ce indică necesitatea unor operațiuni de reactivare a acestor zone.

Din punct de vedere al corelării studiului fluxurilor pietonale cu cel al accesibilității locale, se poate trage o concluzie: fluxurile pietonale mici din zona Armenească și relativ mici din zona Elisabeta-Brezoianu și Calea Moșilor veche nu corespund accesibilității locale ridicate ale acestor zone, de unde rezultă că trebuie analizat design-ul rutelor pietonale pentru identificarea de obstacole.

Studiul realizat în zona Izvor relevă lipsa unei conexiuni peste Dâmbovița în direcția nord-est, unde fluxurile pietonale se deplasează, după ce trebuie să ocolească pe la Pod Izvor.

75% din populația intervievată în ancheta sociologică este de acord cu impunerea unor limitări de viteză pentru traficul auto în zona de centru a Bucureștiului (figura 60). Acordul pentru acest tip de restricție este corelat cu intenția de a delimita în centrul Bucureștiului un spațiu cu caracter mai degrabă cultural și comercial decât de tranzit.



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 60: Măsura în care bucureștenii sunt de acord cu impunerea unor limite de viteză pentru traficul din zona centrală

83% dintre bucureșteni împărtășesc ideea unei zone strict pietonale in Capitală (figura 61). Din punct de vedere social, zonele de promenadă au rolul de a oferi posibilitatea manifestărilor artistice, culturale, sociale, care exprimă viața unui oraș și îi pot oferi identitate. Respondenții menționează zona Unirii, marile bulevarde (Magheru, Calea Victoriei) drept zone care ar putea deveni pietonale, pe lângă deja popularul Centru Istoric (figura 62).

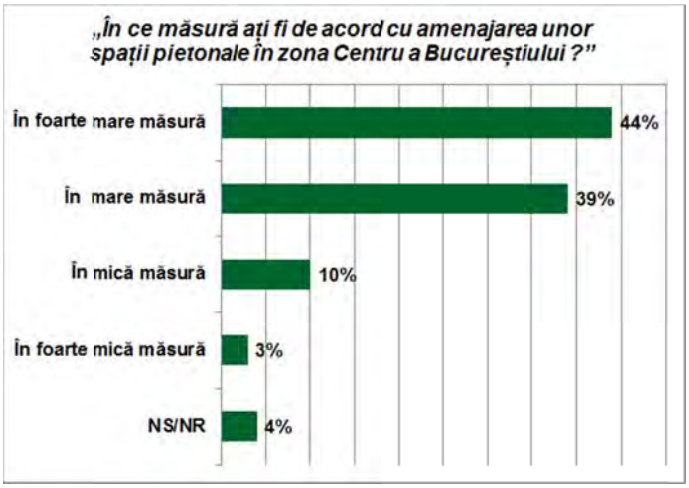


Figura 61: Măsura în care bucureștenii sunt de acord cu amenajarea unor spații pietonale în zona centrală a Bucureștiului

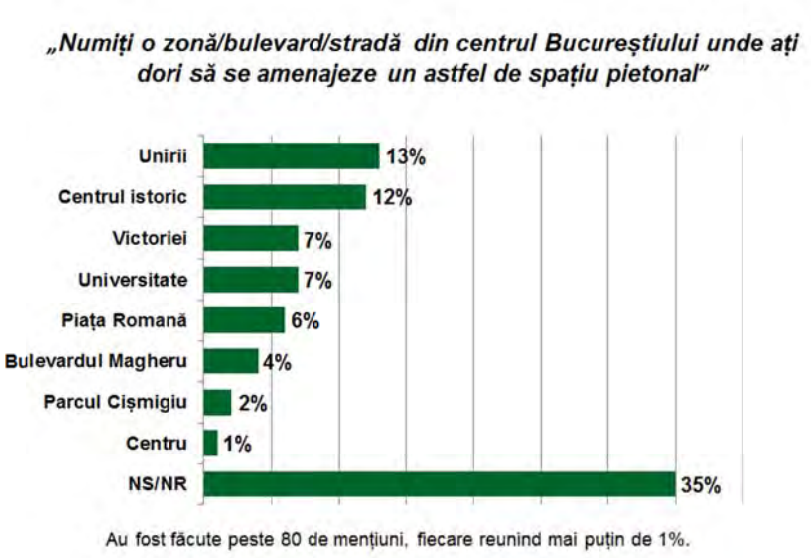


Figura 62: Zone cu potențial de acceptare ca spațiu pietonal

1.4.4. Utilizarea bicicletelor

Studiul realizat de SNSPA în București în 2010 a evidențiat faptul că **mai puțin de 2% dintre respondenți folosesc bicicleta** ca mod de transport zilnic, în timp ce prin Carta de la Bruxelles din 2009**,** orașele europene s-au angajat să aducă procentul călătoriilor zilnice cu bicicleta la **15%**, deoarece folosirea bicicletelor aduce următoarele avantaje:

- reprezintă soluția de transport cea mai eficientă din punctul de vedere al consumurilor energetice și al emisiilor de CO_2 .
- contribuie la îmbunătățirea sănătății populației prin prevenirea apariției maladiilor coronariene;
- nu creează blocaje în trafic.

Bicicleta nu este un mod de transport popular în București în primul rând din cauza condițiilor neprietenoase de trafic. Orașele europene au dezvoltat rețele generoase de biciclete pe care circulă zilnic, fără obstacole, un număr mare de cicliști. Bucureștiul, în schimb, deține o rețea puțin extinsă, caracterizată de un **design nepotrivit,** cu **multe obstacole** pentru utilizatorii de biciclete **(**figura 63). Rețeaua este discontinuă, neîntreținută, fără semnalizare și semaforizare, cu o lățime foarte mică, fiind ocupată adesea de mașini parcate sau de pietoni. Cu toate acestea, rețeaua existentă poate fi folosită ca un ***catalist*** pentru constituirea unei noi rețele, continue și coerente.

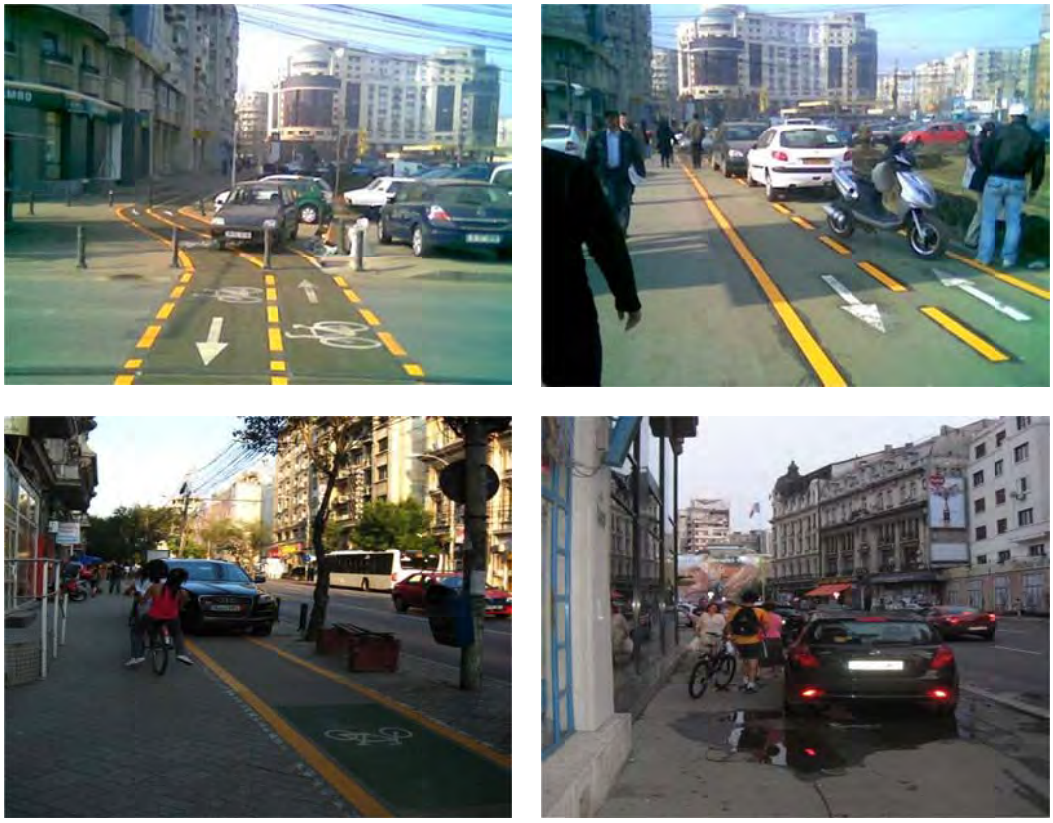


Figura 63: Culoarele dedicate bicicliştilor, adesea ostile, ocupate de obstacole

În paralel cu analiza fluxurilor pietonale,s-a efectuat o analiză a fluxurilor cicliste pe parcursul unei zile lucrătoare (iulie 2011). Această analiză a fost realizată în arealele marcate pe harta alăturată, pe care au fost notate doar fluxurile cicliste mai mari de 5 bicicliști pe durata zilei (figura 64). Acesta poate fi considerat un studiu pilot pentru o analiză a fluxurilor cicliste, care să fie realizată la nivelul întregului oraș, incluzînd posibile interogări origine-destinație, pentru a studia fluxurile conectate la nivelul Bucureștiului.

Concluzia principală ce reiese din acest studiu este că, exceptând circulația mai intensă de cicliști desfășurată pe axa nord-sud, fluxurile mai însemnate sunt înregistrate pe artere / în puncte unde există suprafețe largi dedicate circulației cicliste, precum în parcul de la Piața Unirii sau pe Bulevardul Unirii. Acest lucru sprijină inițiativele de a crea culoare dedicate cicliștilor, pentru a încuraja această formă de mobilitate sustenabilă (figura 65).

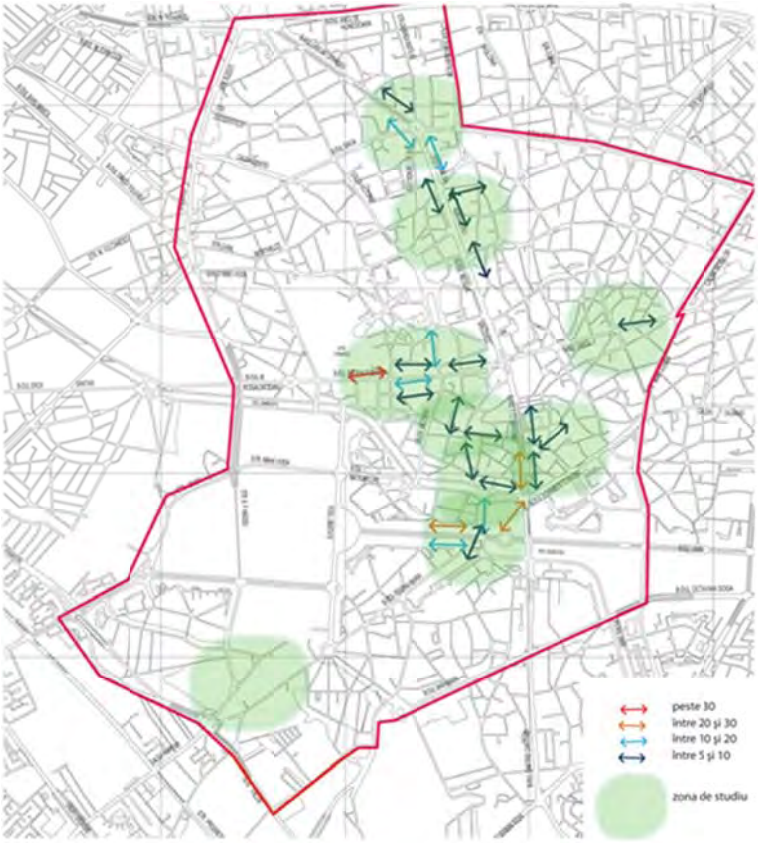


Figura 64: Fluxurile de bicicliști în areale selectate din zona de acțiune urbană (biciclete/oră)

„shared space” pe carosabil

pe trotuar „shared space”

Sursa: bloguri dedicate ciclismului urban

Figura 65: Exemple de amenajare a pistelor de biciclete

Analiza SWOT
a rețelei cicliste existente

Puncte tari	Oportunități
· un prim pas în introducerea noțiunii de infrastructură specifică bicicletelor în România · expunerea intensivă pentru pictogramele cu biciclete, care a contribuit la creșterea notorietății bicicletelor / bicicliștilor ca participanți la traficul rutier · încurajarea bicicliștilor începători și a celor care re-descoperă bicicleta după foarte mulți ani, copiii și pensionarii	· inițierea discuțiilor pe teme de infrastructură specifică · analiza unor posibile rețele continue și coerente, care se pot realiza în continuarea rețelei existente · realizarea unei prime hărți tematice, care conține toate resursele necesare încurajării cetățenilor pentru a folosi bicicleta ca mijloc alternativ de deplasare
Puncte slabe	**Amenințări**
· discontinuitatea · incoerența · lățimea foarte mică · lipsa de întreținere · fără semnalizare și fără semaforizare · fără separație fizică de protecție · ocupate de foarte multe ori abuziv de către mașini parcate, sau folosite la fel de abuziv de către pietoni · calitate foarte slabă a lucrării: materiale scumpe folosite pe o suprafață neadecvată	· continuarea amplasării pe trotuare a pistelor, lucru care contravine oricărei strategii de transport urban, moderne și inteligente · lipsa planificării bugetelor și lucrărilor de întreținere a pistelor, fapt care va genera percepția lipsei de finalitate a investiției

Analiza SWOT
a accesibilității, permeabilității și transportului în zona de acțiune urbană

Puncte tari	Oportunități
· bulevarde și străzi cu o înalta accesibilitate globală la nivelul orașului (Calea Victoriei, Bulevardul Magheru, Bulevardul Regina Elisabeta, Bulevardul Carol I, Splaiul Independenței) · permeabilitate ridicată în țesutul urban din subzonele de la nord de Piața Unirii	· prioritizarea transportului în comun și a traseelor alternative cu prioritate pentru pietoni și bicicliști va scădea nivelul de congestie · construcția de poduri peste Dâmbovița va ajuta la reconectarea țesutul urban destructurat
Puncte slabe	**Amenințări**
· Centrul Civic realizat în anii ‘80 (Bulevardul Unirii, Bulevardul Libertății) reprezintă o zonă de barieră care enclavizează și segregă anumite zone · zonele industriale precum Rahova - Uranus reduc și ele permeabilitatea țesutului urban · spații impermeabile înconjoară sud-vestul zonei de acțiune urbană · numărul limitat de poduri peste Dâmbovița reduce accesibilitatea · fluxuri de trafic intense constituie obstacole pentru pietoni (Splaiul Independenței, Calea Victoriei)	· creșterea numărului de mașini și a traficului în zona centrală · inacțiunea în sensul modificării tendințelor actuale va duce la blocarea orașului · temerile legate de securitatea Palatului Parlamentului reduc posibilitatea anumitor operațiuni urbane în Subzona 5.

1.5. Caracteristici demografice și sociale ale zonei de acțiune urbană

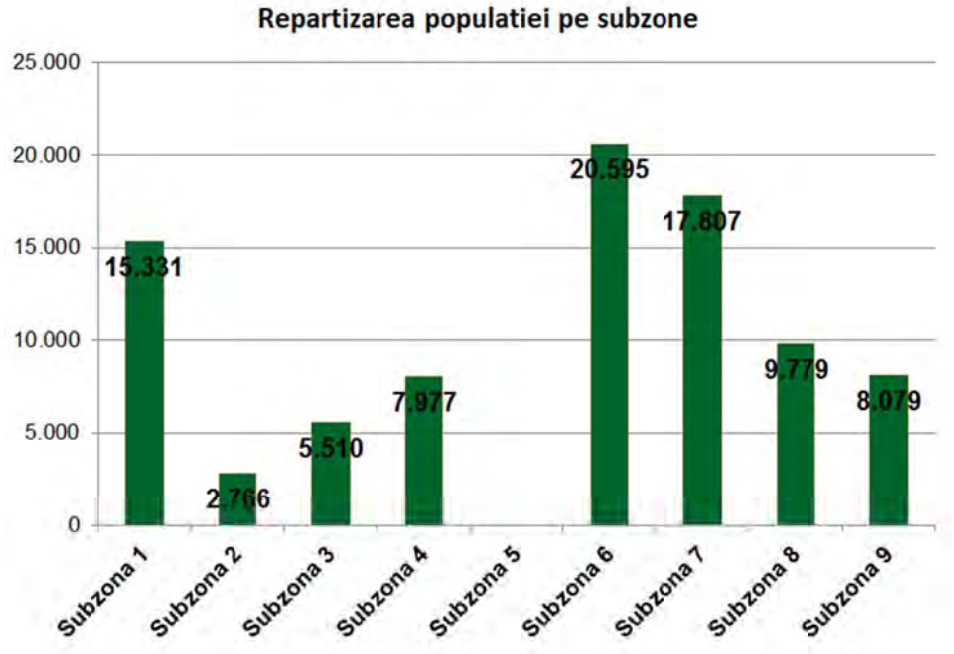
1.5.1. Populația[1]

Profilul demografic al zonei de acțiune urbană este rezultatul tipologiei des întalnite de clădiri joase care predomină în zona centrală a Bucureștiului (opusă ansamblurilor de locuințe colective din cartierele periferice), al concentrării de ansambluri de locuințe colective de-a lungul marilor bulevarde și al rolului funcțional complex al centrului, care grupează un număr mare de funcțiuni.

Populația stabilă înregistrată la Direcția Generală de Evidență a Persoanelor a Municipiului București în iulie 2011 pentru zona de acțiune urbană este de 87.844 persoane (4,52% din totalul populației stabile înregistrate în București), dar este important de precizat că rolul de zonă centrală determină utilizarea perimetrului studiat de o mare parte a populației Bucureștiului. Prin urmare, planul integrat are un impact cu mult mai mare și nu doar pentru populația din zona de acțiune urbană.

Subzonele cele mai populate sunt cele din nord (1, 6 și 7), care însumează 61% din populația ZAU PIDU, în condițiile în care acestea totalizează 49% din suprafața ZAU PIDU. Prin raportare la întreaga zonă de acțiune urbană, densitatea populației stabile este mai mare față de cea medie pe București. Densitatea medie în ZAU PIDU este de 9.276 locuitori pe kmp. Din Tabelul 2 se observă că valori sub media densității pe București (8.938 locuitori pe kmp) se întâlnesc în subzona 4 (Parcul Izvor și Palatul Parlamentului), subzona 5 (Bulevardul Unirii - Piața Unirii) și subzona 9 (unde există foste zone industriale, precum și suprafețe semnificative de teren neutilizat). Figura 69 sugerează concentrări ale populației de-a lungul marilor bulevarde, unde sunt dispuse clădiri de locuințe colective (Calea Victoriei, Bd. Magheru, Bd. Unirii, 13 Septembrie).

Subzona 7 are cea mai mare densitate a populației. (S-a delimitat în cadrul subzonei un areal care să excludă din analiză populația din ansamblurile mari de locuințe care sunt dispuse de-a lungul marilor bulevarde. Pentru subzona 7, astfel restrânsă, a rezultat o densitate medie a populației de 10.913 locuitori/km^2, cu aproximativ 20% mai scăzută decât cea calculată la nivelul întregii subzone 7, dar tot peste media pe București[2]).



Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Evidență a Persoanelor a Municipiului București

Figura 66: Repartizarea populației pe subzone în cadrul ZAU PIDU (iulie 2011)

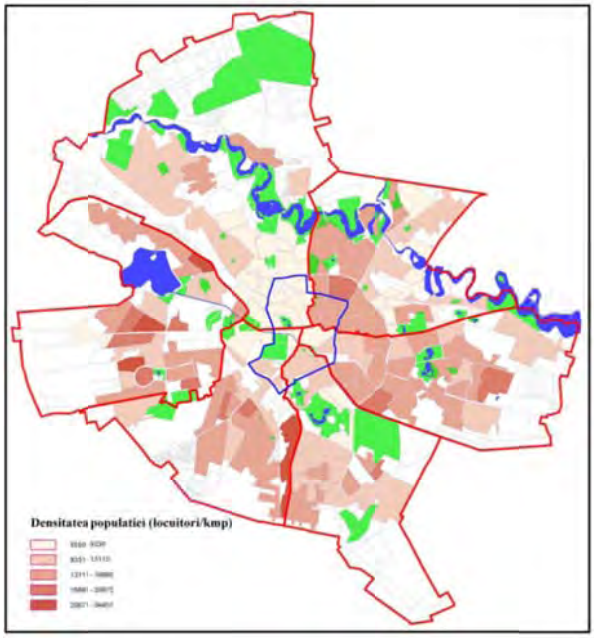
[1] La elaborarea acestui capitol s-a utilizat metoda ascendentă, plecând de la informațiile relative ale unităților rezidente (datele privind populația pe număr, vârstă și sex pentru fiecare adresă poștală din ZAU PIDU). Datele au fost procesate în sistem informatic geografic utilizând platformele Intergraph®

[2] Există percepția, uneori chiar și în mediul profesional, că zona central este mai puțin populată. Media densității populației în ZAU PIDU este mai mare decât media la nivelul întregului oraș

Tabel 2: Densitatea populației stabile în ZAU PIDU (iulie 2011)

Zona	Suprafața zonei (km^2)	Număr locuitori (iulie 2011)	Densitatea medie pe km^2
Subzona 1	1,39	15.331	11.050
Subzona 2	0,27	2.766	10.309
Subzona 3	0,50	5.510	11.097
Subzona 4	1,19	7.977	6.721
Subzona 5	0,84	-	-
Subzona 6	1,92	20.595	10.736
Subzona 7	1,36	17.807	13.135
Subzona 8	0,90	9.779	10.860
Subzona 9	1,12	8.079	7.207
Total ZAU PIDU	**9,47**	**87.844**	**9.276**

Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Directia Generală de Evidență a Persoanelor a Municipiului București



Sursa: Intergraph - prelucrare date INSSE

Figura 67: Densitatea populației în Bucureşti

Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Evidența a Persoanelor a Municipiului București (iulie 2011)

Figura 68: Densitatea populației în ZAU PIDU

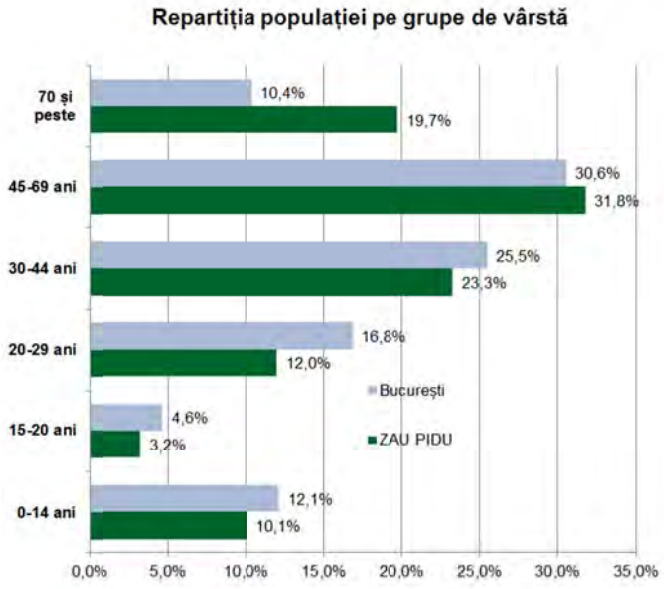
Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Evidența a Persoanelor a Municipiului București

Figura 69: Concentrarea populației în Zona de Acțiune Urbană PIDU (iulie 2011)

Tabel 3: Distribuția populației în ZAU PIDU pe sexe și grupe de vârstă (iulie 2011)

Grupa de vârstă / Sex	ZAU PIDU		București	
	număr persoane	procent din populație	număr persoane (mii)	procent din populație
Total	**87.844**	**100,0%**	**1.944**	**100,0%**
Masculin	**39.679**	**45,2%**	**908**	**46,7%**
Feminin	**48.165**	**54,8%**	**1.036**	**53,3%**
0-14 ani	**8.834**	**10,1%**	**235**	**12,1%**
Masculin	4.514	5,1%	121	6,2%
Feminin	4.320	4,9%	114	5,8%
15-20 ani	**2.819**	**3,2%**	**90**	**4,6%**
Masculin	1.443	1,6%	46	2,4%
Feminin	1.376	1,6%	44	2,3%
20-29 ani	**10.510**	**12,0%**	**327**	**16,8%**
Masculin	5.200	5,9%	162	8,3%
Feminin	5.310	6,0%	166	8,5%
30-44 ani	**20.439**	**23,3%**	**496**	**25,5%**
Masculin	9.564	10,9%	239	12,3%
Feminin	10.875	12,4%	257	13,2%
45-69 ani	**27.924**	**31,8%**	**594**	**30,6%**
Masculin	12.662	14,4%	267	13,7%
Feminin	15.262	17,4%	328	16,9%
70 și peste	**17.318**	**19,7%**	**202**	**10,4%**
Masculin	6.296	7,2%	74	3,8%
Feminin	11.022	12,5%	127	6,6%

Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Directia Generală de Evidență a Persoanelor a Municipiului București



Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Evidența a Persoanelor a Municipiului București

Figura 70: Repartiția populației pe grupe de vârstă (iulie 2011)

Din punct de vedere al categoriilor de vârstă, zona de acțiune urbană are o proporție a populației vârstnice mai mare decât alte părți ale orașului (populația de peste 70 ani reprezintă 19,7% din total populație în ZAU, față de 10,4% la nivelul întregului municipiu) și o proporție a copiilor mai mică (10,1%, în comparație cu 12,1%) - vezi figurile 71-74.

Din totalul populației din ZAU PIDU, 45,2% sunt bărbați și 54,8% sunt femei (raportul de masculinitate este de 82,4% - însemnând că un număr de 82 bărbați revin la 100 de femei). Procentul de populație de sex feminin este cu 1,6% mai mare în ZAU PIDU față de media la nivelul orașului. Analizând repartiția pe sexe în fiecare clasă de vârstă, observăm că populația feminină vârstnică este mai numeroasă, confirmând speranța de viață mai mare (75 de ani față de 68 ani pentru bărbați).

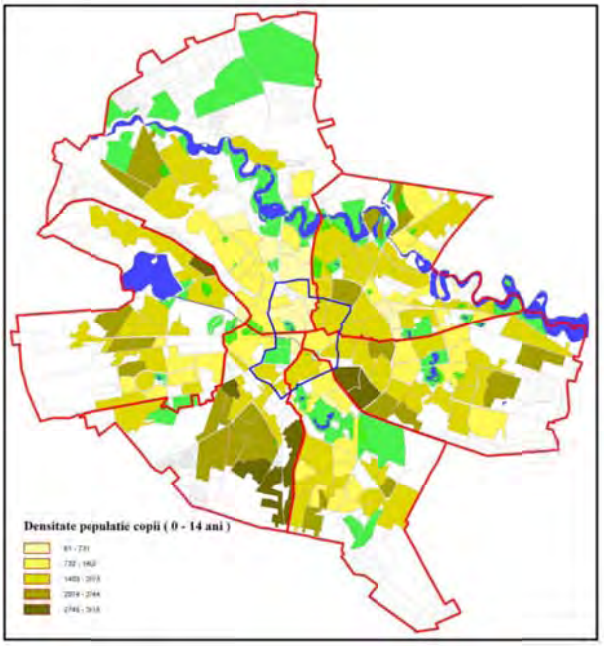
Mai mult de jumătate din populația din ZAU PIDU (51,5%) are vârsta peste 45 ani, în timp ce procentul corespunzător la nivelul București este de 40,9%.

Rata de dependență demografică (indicator ce caracterizează potențialul de activitate al populației și măsoară presiunea exercitată de populația inactivă - tânără și vârstnică - asupra populației active - populația adultă) are o valoare de 573,6 ‰ în ZAU PIDU. Aceasta înseamnă că la 1.000 de

persoane cu vârsta cuprinsă între 15-64 de ani revin aproximativ 574 de persoane tinere (0-14 ani) și persoane vârstnice (65 ani și peste). Rata de dependență demografică pe București este de 533,8 ‰, semnificând că o persoană activă din ZAU PIDU întreține mai multe persoane inactive prin raportare la nivelul întregului oraș.

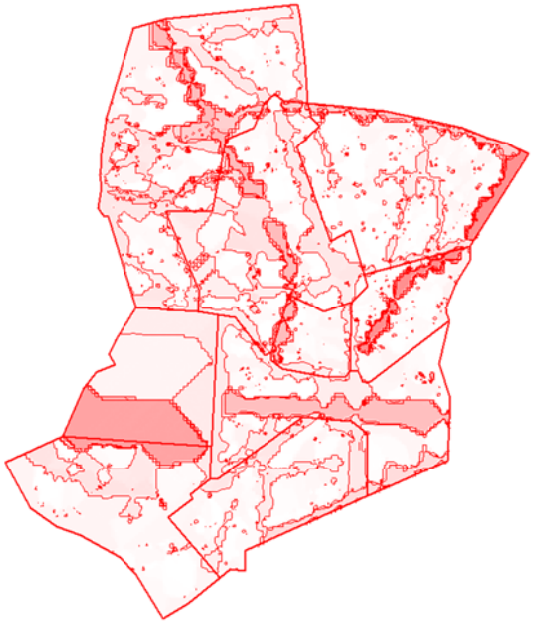
Raportul de dependență a tinerilor reprezintă raportul dintre persoanele de vârstă 0-14 ani și persoanele adulte de vârstă cuprinsă între 15 și 64 ani și are o valoare de 153,3 ‰. Acest indicator are o valoare de 163,9 ‰ la nivelul întregului oraș.

Procentul populației cu vârstă de muncă (15-64 ani) este de 66,3%, sub media la nivelul Bucureștiului.



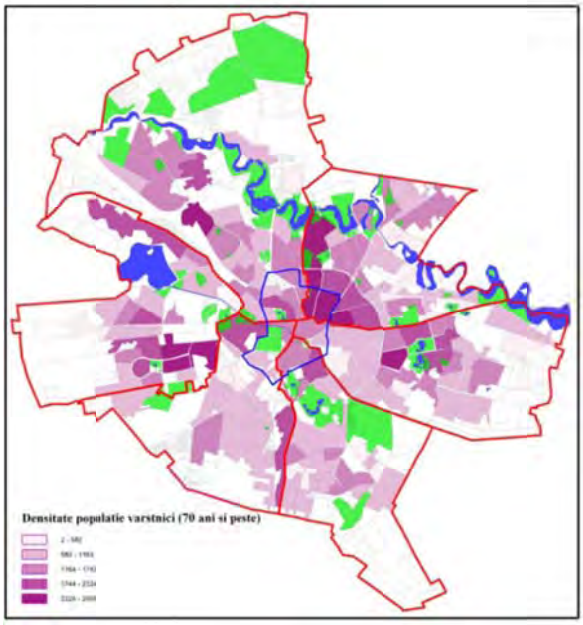
Sursa: Intergraph - prelucrare date INSSE

Figura 71:Densitatea populației de copii (0-14 ani) în București



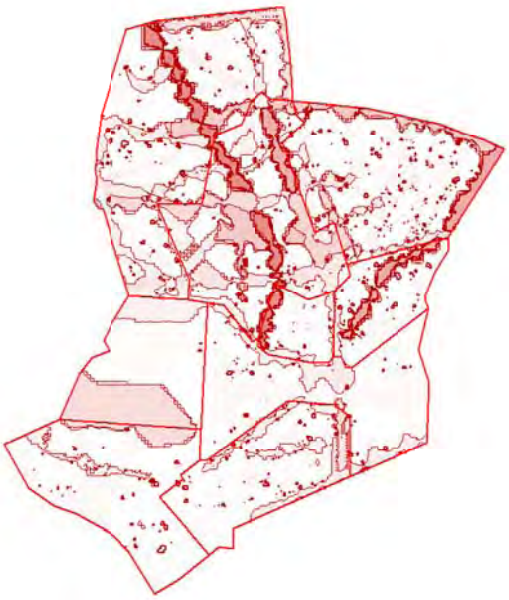
Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Evidența a Persoanelor a Municipiului București

Figura 72:Concentrarea populației de copii (0-14 ani) în ZAU PIDU (iulie 2011)



Sursa: Intergraph - prelucrare date INSSE

Figura 73: Densitatea populației cu vârsta peste 70 de ani în București

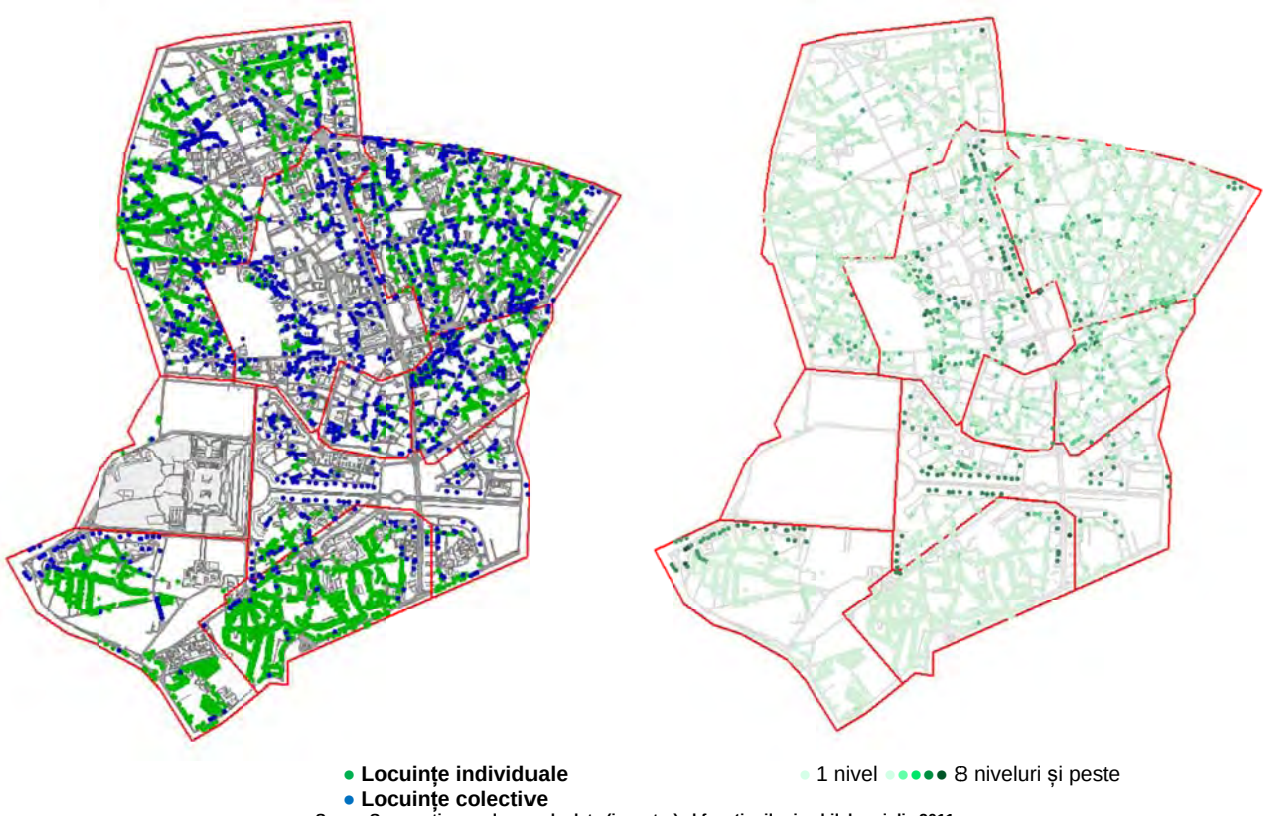


Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Evidența a Persoanelor a Municipiului București

Figura 74:Concentrarea populației cu vârsta peste 70 de ani în ZAU PIDU (iulie 2011)

1.5.2. Locuirea în zona de acțiune urbană

Fondul locativ al ZAU PIDU cuprinde aproximativ 6.200 imobile, atât locuințe individuale, cât și ansambluri de locuințe colective.
Un procent de 43,1% din populație are domiciliul în locuințe individuale, iar 56,9% din populație este stabilită în locuințe colective. Locuințele individuale se află în majoritate în subzonele zonele 6, 7, 8 și 9.



Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 75: Distribuția populației pe tipuri de locuințe (iulie 2011)

Multe din ansamblurile de locuințe colective au depășit intervalul de durată de serviciu.
Situația consolidării clădirilor necesită o atenție deosebită. Majoritatea imobilelor afectate de risc seismic expertizate se concentrează în zona centrală a Bucureștiului (figura 76), predominant în subzonele 6,7, 2 și 8.

Tabel 4. Statistică imobile expertizate pentru risc seismic

Categorie de risc seismic	Număr imobile	An construire (medie)
RsI - pericol public	92	1933
RsI - construcțiile cu risc ridicat de prăbușire la cutremure, având intensitățile corespunzătoare zonelor seismice de calcul (cutremurului de proiectare)	134	1892
RsII - construcții la care probabilitatea de prăbușire este redusă, dar la care sunt așteptate degradări structurale majore la incidența cutremurului de proiectare	121	1935
RsIII - construcții la care sunt așteptate degradări structurale care nu afectează semnificativ siguranța structurală, dar la care degradările elementelor nestructurale pot fi importante	23	1932
RsIV	2	1897
imobile încadrate în clase de urgențe, neîncadrate în clasa de risc corespunzătoare	833	1920
Total imobile expertizate	**1.205**	**1919**
din care imobile consolidate	15	1897

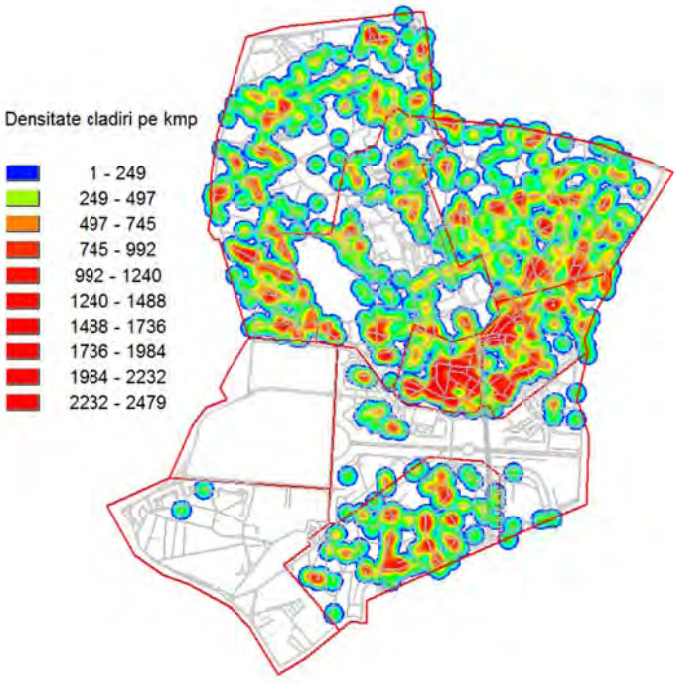
Sursa: Prelucrare informații din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Sursa: prelucrare informații din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Figura 76: Distribuția imobilelor expertizate tehnic din punct de vedere al riscului seismic (București)

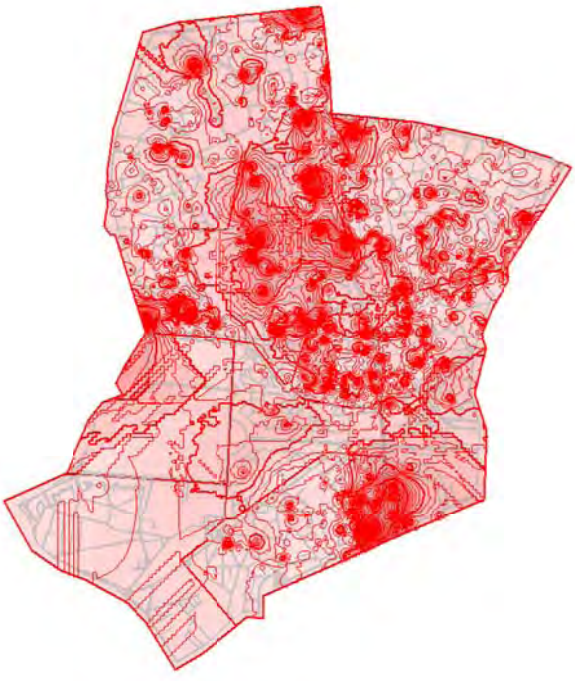
Sursa: prelucrare informații din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Figura 77: Distribuția imobilelor expertizate tehnic din punct de vedere al riscului seismic (ZAU PIDU)



Sursa: prelucrare informații din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Figura 78: Densitate imobile expertizate tehnic din punct de vedere al riscului seismic în ZAU PIDU



Sursa: prelucrare informații din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Figura 79: Concentrarea populației afectate de risc seismic în ZAU PIDU (iulie 2011)

Doar 20 de imobile expertizate din punct de vedere al riscului seismic au fost consolidate. Dintre clădirile de importanță deosebită care au fost consolidate pot fi amintite hotelul „Athenee Palace", hotelul Nehoiu, parțial Muzeul Național de Artă al României și Palatul Telefoanelor. În condițiile în care se vor

aplica prevederile actelor normative de punere în siguranță a fondului construit din clasa 1 de risc seismic, întreaga acțiune necesită peste 50 de ani la ritmul actual, iar costurile sunt de sute de milioane de euro.

Aproximativ 41% din clădirile cu risc seismic de grad I sunt clădiri cu 4 etaje sau mai multe. În figura 79 este prezentată concentrarea populației afectate în cazul producerii unui cutremur de intensitate crescută, calculată în funcție de numărul populației înregistrate în fiecare imobil și densitatea clădirilor (figura 78).

O altă problemă majoră o constituie necesitatea reabilitării termice a clădirilor de locuit colective. Până în prezent, în zona de acțiune au fost reabilitate doar 45 de imobile, incluse în programe derulate de către Primăriile Sectoarelor 1, 2, 3 și 5.

Accesibilitatea locuințelor în ZAU PIDU

Piața rezidențială a avut fluctuații marcante în ultimii ani. Dacă până la sfârșitul anului 2007 și începutul anului 2008, prețurile creșteau de la o saptămână la alta, în 2009 și 2010 situația s-a inversat. Criza financiară reflectată în scăderea salariilor sau chiar pierderea locurilor de muncă, dublată de neîncrederea în evoluția economică a țării au dus la o scădere accentuată a cererii și implicit a prețurilor unităților rezidențiale cu până la 30-50% în anumite locații periferice ale Bucureștiului. Unitățile localizate central au avut și ele de suferit, chiar dacă mai moderat, în comparație cu cele situate în zone semicentrale sau periferice. La această scădere au contribuit și instituțiile financiare, care au înăsprit condițiile de finanțare. Inclusiv creșterea cotei de TVA cu 5 puncte procentuale la 24%, începand cu 1 iulie 2010, a afectat prețurile de vânzare ale unitaților rezidențiale. Astfel, proprietarii persoane juridice au fost nevoiți să suporte aceasta creștere.

Din punct de vedere al ofertei de apartamente vechi, aceasta se situează în capitală în jurul cifrei de 750.000 de unități. Ca preferință în rândul consumatorilor, aproximativ 40% din cumpărători sunt interesați de zonele centrală și ultracentrală, cealaltă parte optând pentru zonele semicentrale și periferice. Începand cu 2004-2005, stocului de unități rezidențiale existente au început să i se adauge apartamentele noi din ansambluri rezidențiale. Deși procentul stocului de apartamente noi este de doar aproximativ 2% din numărul total de apartamente, apariția acestui concept pe piața romanească a adus o dorință în rândul românilor pentru o calitate a locuirii mai bună. Aceste ansambluri oferă condiți de viață decente și facilități multiple, precum standarde constructive moderne, locuri de parcare proprii la subsol, lifturi care fac legătura între locurile de parcare din subsol și apartamente, pază, spații verzi amenajate, locuri de joacă pentru copii, centre de relaxare sau piscine.

Din punct de vedere imobiliar, caracterul zonei analizate este predominant rezidențial. În majoritatea subzonelor, acestă trăsătură este dată fie de blocurile de locuințe construite în perioada comunistă, fie de numeroasele vile interbelice sau postbelice (Dacia, Grădina Icoanei - subzona 7, Calea Mosilor “veche” - subzona 3, Tudor Vladimirescu - subzona 9, Mircea Vulcănescu, Lascăr Catargiu - subzona 6, Știrbei Vodă - Cișmigiu - subzona 1).

Din perspectiva atractivității pe piață și implicit a cererii generate, blocurile se pot clasifica în funcție de anul construcției, încadrarea seismică, standardul constructiv, subzona 4 fiind una din cele mai apreciate. Acest aspect se datorează faptului că din punct de vedere al calității construcțiilor, zona Unirii oferă siguranță.

Un alt aspect care determină cererea pe piața rezidențială este proximitatea față de anumite puncte de interes. Zona centrală cuprinde majoritatea clădirilor administrative ale Bucureștiului, numeroase clădiri de birouri, instituții de învățământ și alte obiective de utilitate publică. Ca urmare, aceasta zonă este foarte cerută în rândul cumpărătorilor, aproximativ 40% dintre cererile de pe piață concentrându-se pe această parte a capitalei. O cerere mare este echivalentă și cu o creștere a prețurilor, în cazul unei oferte constante. Din acest motiv zona centrală a fost cel mai puțin afectată de efectele crizei în ceea ce privește scăderea prețurilor de vânzare. Prețul mediu de vânzare pe metru pătrat util pentru apartamente vechi în subzonele analizate variază între 1.250 euro/mp în zonele 3, 6 și 7 și 1.400 euro/mp în zona 4, cu valori de 1.300 euro/mp în zona 1 și 8 și 1.350 euro/mp în zona 5 (media pieței la nivelul întregului oraș este în prezent de aproximativ 1.100 euro pe mp util). Prețurile prezentate mai sus sunt medii ale fiecărei subzone, făcând referire la apartamente de 2 camere, situate în blocuri standard pentru fiecare zonă în parte. Aceste prețuri pot fi mai mari sau mai mici, în funcție de caracteristicile specifice luate în calcul.

Unitățile rezidențiale de tip casă/vilă în subzonele subiect pot fi încadrate în două categorii: vile istorice de dimensiuni impresionante, renovate, folosite cu diverse scopuri comerciale și instituționale (restaurante și cafenele, ambasade, birouri de companii) și case vechi, de dimensiuni mici, aflate în stadiu avansat de depreciere. În cazul primei categorii, cererea este relativ mare, prețul de vânzare pe metru pătrat util de casă ajungând și la peste 3.000 de euro. În al doilea caz, o parte a acestor construcții pot fi renovate și folosite în diverse scopuri comerciale sau locative, însă există și situații în care astfel de clădiri sunt achiziționate fie pentru a fi demolate în scopul redezvoltării, fie sunt încorporate într-un viitor proiect mai amplu. În acest caz, prețul de achiziție se raportează la potențialul de dezvoltare al terenului și nu la construcțiile existente. Majoritatea dezvoltărilor de blocuri de locuințe de mici dimensiuni (în medie 3-4 etaje) prezentate în figura 167 sunt realizate, în absența terenurilor disponibile, pe locul fostelor case.

Un potențial mare de dezvoltare imobiliară îl prezintă subzona 9, unde există încă teren neutilizat.

În dezvoltarea economică urbană, locuințele pot juca un rol cheie în regenerarea zonelor sub-performante sau afectate de lipsa investițiilor, dar considerate cu potențial de creștere. Pe de altă parte, reabilitarea cu succes a imobilelor colective (spre exemplu cele cu risc seismic aflate la frontul marilor bulevarde sau în zona ultracentrală) poate atrage investiții pe termen lung ale sectorului privat, conducând totodată la viabilitatea pe termen lung a spațiilor. Îndeobște forța de muncă de înaltă calificare este atrasă de locații aflate în comunități stabile și coerente, cu puternice legături de transport, de zone ale orașului bine întreținute și cu identitate culturală puternică.

1.5.3. Spațiile verzi

Infrastructura de spații verzi este mai mult decât o statistică a terenurilor înverzite, implicând o viziune spațială asupra rețelei de spații publice, parcuri, grădini publice și private, terenuri de sport, baze de agrement, scuaruri, aliniamente stradale. Dezvoltarea acestei infrastructuri este rezultatul unei politici publice implementate într-o perioadă îndelungată.

Spațiile verzi furnizează valoare adăugată mediului urban, prin creșterea diversității acestuia și oferirea de beneficii socio-economice și de mediu.

Multe studii subliniază **beneficiile sociale** ale spațiilor verzi. Din perspectivă socială, spațiile verzi pot oferi o diversitate mai mare de utilizare a terenului și oportunități pentru o gamă largă de activități, cu influențe semnificative asupra sănătății sociale a orașului. Spațiile verzi bine administrate contribuie la întărirea justiției sociale prin creșterea incluziunii sociale, furnizând un cadru neutru, accesibil gratuit tuturor, astfel încât să creeze premizele interacțiunii între diverse categorii sociale, atât prin contact direct, cât și prin participarea la evenimentele comunității. Viața culturală este îmbogățită prin faptul că spațiile verzi constituie locuri de desfășurare pentru multe evenimente sociale și culturale (festivaluri, activități teatrale sau cinematografice, expoziții, celebrări și altele asemenea). Spațiile verzi pot reprezenta un loc de joacă sigur pentru copii, al căror comportament este influențat în sensul dezvoltării fizice, mentale și sociale. De asemenea, pot juca un rol important în educația de bază a copiilor cu privire la natură și mediul înconjurător.

În plus, **beneficiile pentru sănătate** ale spațiilor verzi sunt extrem de importante și merită subliniate. Acestea încurajează un stil de viață mai sănătos, prin exerciții fizice diverse (mers pe jos, alergare, ciclism). În egală măsură, au și efecte psihologice, prin modul în care permit evadarea din stresul cotidian într-un loc mai liniștit, relaxant. Există studii care menționează că principala valoare a spațiilor verzi constă în rolul lor de refacere a „stării de bine” a persoanelor care le frecventează.

Din punct de vedere al **beneficiilor de mediu**, spațiile verzi urbane sunt un adevărat moderator al impactului activităților umane asupra mediului înconjurător, contribuind la îmbunătățirea mediului fizic urban, prin:

- *reducerea poluării*. Procesul de fotosinteză consumă dioxid de carbon și eliberează oxigen. În decursul unei zile, o suprafață înverzită de 25 mp furnizează necesarul de oxigen pentru o persoană. Spațiile verzi pot absorbi și alți poluanți (de exemplu particulele și praful), contribuind la menținerea unui mediu urban sănătos prin curățarea aerului, solului și apei;
- menținerea unei balanțe a mediului urban, în special prin *moderarea extremelor climatului urban*. Construcțiile și suprafețele betonate din orașe creează un climat urban specific, cu temperaturi mai ridicate și o limitare a circulației aerului, ceea ce conduce la apariția așa numitelor „insule de căldură” (vezi figura 80);
- *atenuarea poluării fonice*. Spațiile verzi bine amenajate pot reprezenta bariere eficiente contra zgomotului, contribuind semnificativ la reducerea nivelului acestora, în special în perioada de vegetație;
- îmbunătățirea eficienței sistemului de drenare a apelor în mediul urban;
- conservarea patrimoniului natural și cultural local și menținerea biodiversității.

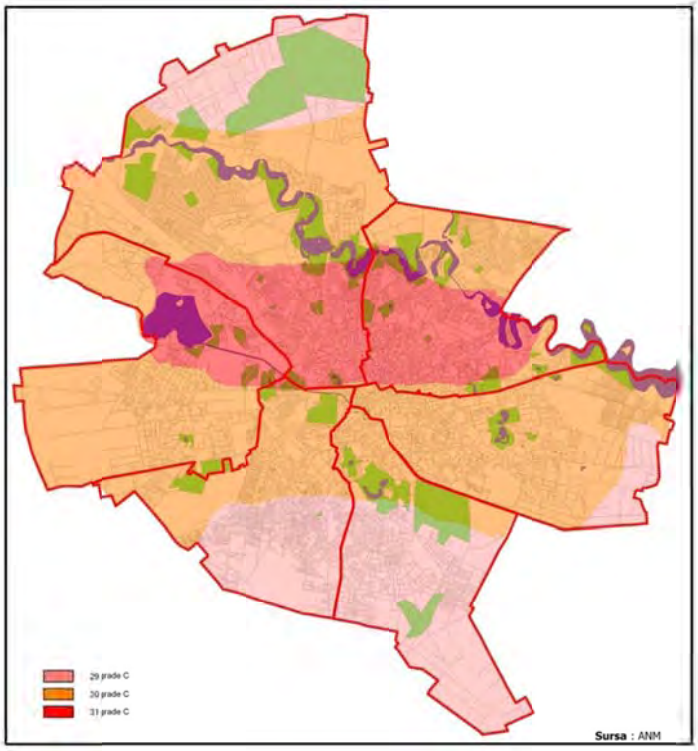
Spațiile verzi au o deosebită importanță și din punct de vedere **estetic**. Prin valoarea amenajărilor peisagistice, spațiile verzi dau identitate mediului construit. De multe ori, pot funcționa ca un ecran vizual împotriva uniformității spațiale.

Beneficiile economice includ atât beneficiile directe (forța de muncă angajată în administrarea spațiilor publice, precum și veniturile generate din această activitate), cât și beneficii mai puțin tangibile, cum ar fi efectele asupra prețului proprietăților învecinate[3], contribuția la atragerea activităților economice în zonă sau rolul în atragerea turiștilor. O rețea de bună calitate a spațiilor verzi care leagă zonele rezidențiale de zonele de activitate economică mărește accesibilitatea și atractivitatea rezidențelor locale și a locurilor de muncă în zonă, inclusiv prin încurajarea locuitorilor în sensul mersului în condiții de siguranță

[3]Toate studiile din țările europene sugerează că prețurile proprietăților sunt mai mari în zone în care există un procent mai mare de spații publice verzi

la serviciu, pe jos sau cu bicicleta. Un mediu plăcut ajută întotdeauna la crearea unei imagini favorabile asupra centrelor urbane și, prin aceasta, poate spori atractivitatea pentru investiții și pentru oferta de noi locuri de muncă. Prezența în general a spațiului verde, prin aspectele benefice pe care le oferă locuitorilor (estetice, de sănătate), determină creșterea în valoare a zonelor.

În concluzie, existența spațiilor verzi bine întreținute contribuie la creșterea calității vieții. Cercetările au arătat că locuitorii acordă o valoare înaltă zonelor în care se află spații verzi de calitate.



Sursa: Intergraph - prelucrare date ANM

Figura 80: Harta polilor de căldură în București

În perimetrul studiat întâlnim întreaga tipologie de spații verzi (parcuri publice, grădini publice, scuaruri, aliniamente plantate). Suprafața totală de spații verzi în ZAU PIDU este de 66,4 hectare, iar bilanțul cu privire la existentul și necesarul de spații verzi este prezentat în Tabelul 5. Conform recensământului întocmit prin "cadastrul verde", numărul de arbori izolați este de 45.411, iar numărul de arbori în zone compacte de spații verzi (parcuri, grădini) este de 7.612.

Tabel 5: Existent şi necesar de spații verzi în ZAU PIDU

Categoria de spațiu verde	Suprafață spații verzi (m^2)	Suprafață spații verzi m^2 / locuitor	Suprafața minimă recomandată (m^2)	Deficit de spații verzi m^2/locuitor	Deficit de spații verzi (ha)
Parcuri	371.922	4,23	6,00	1,77	15,5
Aliniamente, scuaruri	292.354	0,79	1,50	0,71	6,3
Total	**664.276**			**2,48**	**21,8**

Sursa: procesare date din „Cadastrul verde"- baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

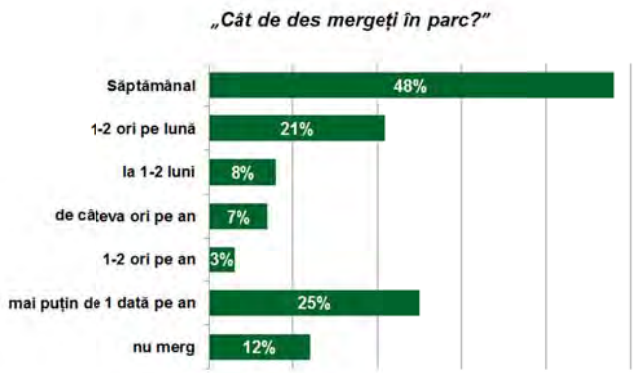
Parcurile amenajate în zona de de acțiune urbană sunt enumerate în Tabelul 6. Potrivit anchetei sociologice prezentate pe larg în capitolul 1.5.5., între 79% și 82% dintre bucureșteni consideră că parcurile sunt elemente reprezentative pentru centrul Bucureștiului (vezi figura 86). Plimbările în parcurile din zona de acțiune urbană reprezintă principala motivație pentru 24% dintre bucureștenii care merg în centrul Bucureștiului (figura 94). Parcul Cișmigiu, Parcul Unirii și Parcul Carol sunt printre zonele de plimbare preferate de bucureșteni (figura 98). Considerată un comportament de petrecere a timpului liber, plimbarea în parc nu este afectată de evenimente sociale, economice sau politice, fiind determinată de disponibilitatea individuală și de condiții meteo. Doar jumătate dintre bucureșteni merg în parc săptămânal (figura 81).

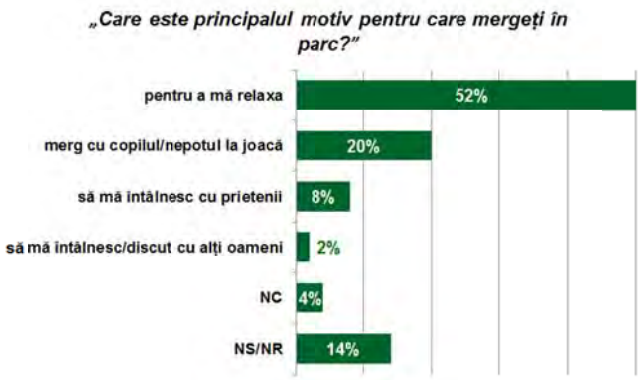
Tabel 6: Parcurile din zona de acțiune urbană ZAU PIDU

Parc	Suprafață (m^2)
Cișmigiu	209.474
Libertății (Carol I)	64.521
Izvor (Hașdeu)	12.219
Ion Voicu (Ioanid)	7.761
Grădina Icoanei	3.236
Unirii	3.070
Nicolae Iorga	2.710
Sala Palatului	1.816
Sf. Gheorghe Nou	1.437
Ateneul Român	979
I.C. Brătianu (Colțea)	786
Cazzavilan	692
Universitate (Teatrul Național)	651
Total	**309.352***

***Diferența până la 371.922 mp e reprezentată de suprafețe verzi amenajate sub formă de parculețe în zona ansamblurilor de locuințe**

Politicile pro-sociale recomandate la nivel european vizează creșterea numărului de parcuri și spații verzi în mediul urban și încurajarea populației de a petrece cât mai mult timp liber în astfel de locuri. Informațiile din ancheta sociologică ne arată că principalele motive pentru care oamenii utilizează spațiile verzi sunt: relaxarea (fie că este o relaxare activă - mers prin parc, activități sportive, fie că este una pasivă - de exemplu participarea la diverse evenimente desfășurate în parc), activități de socializare (fie cu prietenii, fie pentru a cunoaște oameni noi) și mersul cu nepotul / copilul la joacă (figura 82). Principalele bariere care împiedică oamenii să utilizeze spațiile verzi urbane sunt: absența facilităților (inclusiv locurile de joacă pentru copii), prezența altor persoane considerate indezirabile în parc (legată și de preocupări cu privire la siguranța personală), lipsa curățeniei, dificultăți de acces (mai ales pentru persoanele mai în vârstă). Factorii care încurajează oamenii să utilizeze mai mult spațiile verzi sunt: curățenia, creșterea siguranței personale, o administrare mai bună, facilități mai bune, mai multe evenimente în parc, accesibilitatea mai bună și proximitatea față de locuință a unui spațiu verde.





Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 81: Frecvența cu care bucureștenii merg în parc

Figura 82: Motivația pentru care bucureștenii merg în parc

Pentru analiza infrastructurii de spații verzi, cel mai cuprinzător set de indicatori apare în Catalogul Interdisciplinar al Criteriilor, elaborat în cadrul proiectului FP5 URGE (Framework Programme 5 - Urban Green Environment), care stabilește următoarele grupe:

a) grupa indicatorilor privind cantitatea (disponibilitatea) de spații verzi: suprafața, fragmentarea, izolarea de alte spații verzi, conectivitatea spațiilor verzi, oferta de spații verzi, accesibilitatea, sistemul integrat intern/extern;

b) grupa indicatorilor privind calitatea spațiilor verzi: diversitatea speciilor, diversitatea habitatului, protejarea moștenirii culturale și naturale, capacitatea de a îmbunătăți calitatea mediului, identitatea orașului, conștientizarea beneficiilor fizice și emoționale derivate din impactul spațiului verde urban;
c) grupa indicatorilor privind utilizarea spațiilor verzi: recreere, sport, educație, cultură, producție, locuri de muncă;
d) grupa indicatorilor pentru planificarea, dezvoltarea și managementul spațiilor verzi: politica urbană verde și contextul ei legal, instrumente de planificare, responsabilități în cadrul administrației, integrarea spațiilor verzi private, buget pentru sistemul verde urban, managementul deșeurilor, implicarea cetățenilor.

Calculând indicatorii principali la nivelul zonei de acțiune urbană, constatăm că proporția de spații verzi în total suprafață administrativă este de 7%, iar suprafața de spații verzi pe locuitor este de 4,23 m^2/locuitori, calculată în funcție de suprafața parcurilor și 0,79 m^2/locuitori, calculată în funcție de celelalte tipuri de spații verzi (Tabelul 5).

Conform Organizației Mondiale a Sănătății, norma de spațiu verde pentru un locuitor trebuie să fie de 50 m^2 (9 m^2/locuitor este minimul recomandat). La nivelul Uniunii Europene, unde mediul urban reprezintă habitatul pentru circa 70% din populație, standardele în ceea ce privește spațiile verzi sunt de minim 26 m^2/locuitor (cu un minim recomandat de 6 m^2/locuitor).

Prin urmare, spațiul verde existent în ZAU PIDU nu asigură norma minimă pe locuitor pentru ridicarea calității vieții în conformitate cu recomandările europene. Media arborilor pe cap de locuitor este în zona de acțiune urbană de 0,6, mai mică decât media pe București (0,88) și mult sub nivelul recomandării de 3 arbori la nivelul UE.

În concluzie, una dintre marile disfuncționalități ale ZAU PIDU este reprezentată de **insuficiența spațiilor verzi**. Adoptarea unor politici publice în sensul remedierii acestei probleme se impune de urgență. Pentru creșterea calității spațiilor verzi este necesară în primul rând o bază de date actualizată. Primăria Municipiului București a finalizat „Cadastrul verde", datele fiind structurate în sistem de referențiere geografică. În al doilea rând, politicile de planificare a spațiilor verzi trebuie dezvoltate pentru a satisface nevoile la nivel local. În al treilea rând, este necesară o abordare integrată, însoțită de o implicare a comunității pentru dezvoltarea și administrarea spațiilor verzi, prin parteneriate între autoritățile locale, mediul de afaceri și ONG-uri. În al patrulea rând, este nevoie de creșterea calității, cantității și accesibilității spațiilor verzi, într-o viziune asupra spațiului urban.

Integrarea spațiilor verzi în procesul de regenerare urbană trebuie să se realizeze inclusiv prin atragerea de investiții în zonă (ca urmare a creșterii atractivității peisajului urban) și prin utilizarea spațiilor verzi (în special parcurile) ca puncte de plecare pentru inițiative locale pentru regenerare.

De modul în care sunt realizate aspectele cantitative (spațiale) și calitative ale sistemului de spații verzi depinde și nivelul de satisfacție a populației urbane. În ceea ce privește Bucureștiul, acesta se încadrează în categoria orașelor în care percepția populației asupra calității mediului înconjurător (în care sunt incluse și spațiile verzi) este scăzută.

Sursa: prelucare date din „Cadastrul verde"- baza de date urbane a Primăriei Municipiului București

Figura 83:Spații verzi în ZAU PIDU

1.5.4. Infracționalitatea în zona de acțiune urbană PIDU

Infracționalitatea și dezobedienta civilă constituie factori de impediment în dezvoltarea economică locală, în măsura în care dezvoltarea sustenabilă este viciată de fenomene sociale ce afectează siguranța personală ori încrederea cetățenilor.

În urma analizei datelor statistice privind infracțiunile, se observă următoarele:

- *Creșterea infracționalității stradale* este determinată de un complex de factori, dintre care se evidențiază scăderea nivelului de trai și orientarea unui segment de populație spre modalități delincvente de obținere a resurselor, precum și accentuarea toleranței comunității față de comportamentele antisociale și infracționale.
- *Proliferarea infracționalității stradale* este favorizată și de insuficienta preocupare a membrilor comunității pentru siguranța propriei persoane și a bunurilor pe care le dețin.
- *Săvârșirea infracțiunilor stradale* este favorizată și de imposibilitatea acoperirii teritoriului cu patrule de ordine publică, datorită lipsei de personal polițienesc, sens în care se impune continuarea demersurilor în vederea creșterii efectivelor de siguranță publică.

Există o serie de trenduri ce pot fi în mod favorabil influențate de implementarea PIDU. Numărul total al infracțiunilor comportă tendințe de creștere în ultimii 5 ani. La nivel de proporții / zonă, se poate constata că gradul de incidență al infracțiunilor petrecute în interiorul zonei de acțiune comparativ cu situația la nivelul Bucureștiului a crescut semnificativ în 2007, intrând apoi pe un trend ușor descrescător. Spre deosebire de anul precedent, în 2010 infracționalitatea din zona PIDU a scăzut în valoare absolută, contrar creșterii generale la nivelul orașului. Se observă în schimb creșterea cu aproape 10% a infracțiunilor contra patrimoniului din zona PIDU în anul 2007. Ulterior unei scăderi înregistrate în anul ulterior, incidența acestor delicte raportate se menține pe un trend crescător. Per total, creșterea infracțiunilor totale sesizate este mai puternică în raza PIDU (135% în ultimii patru ani), comparativ cu situația la nivelul capitalei (121%, pentru aceeași perioadă analizată).

Dacă majoritatea infracțiunilor stradale sunt în scădere în zona PIDU (tâlhării, furturi, violuri - în valoare absolută sau analizând după gradul de incidență a acestora), raportările sunt îngrijorătoare în ceea ce privește infracțiunile de ultraj, respectiv tulburarea ordinii. În descreștere semnificativă în București (cu 45%), acestea au crescut cu 43% per total, între 2007 și 2010, în zona de analiză a proiectului.

Deși populația din ZAU PIDU reprezintă doar 4,52% din totalul populației din București, iar aria analizată ocupă doar un procent de 3,97% din suprafața Bucureștiului, între 15% și 17% din infracțiunile totale sesizate se făptuiesc în acest perimetru. Indicatorii de infracțiuni sesizate la 1.000 de locuitori (atât totalul infracțiunilor, cât și infracțiunile stradale) sunt mai mari cu de trei pâna la patru ori decât media pe București.

Tabel 7: Statistică total infracțiuni sesizate

Indicator	Zona	2006	2007	2008	2009	2010
Total infracțiuni sesizate, din care:	București	81.227	80.153	82.272	96.260	98.679
	PIDU	12.888	13.384	12.440	14.848	14.785
- infracțiuni contra persoanei	București	15.660	16.928	17.513	19.257	15.925
	PIDU	465	376	536	768	500
- infracțiuni contra patrimoniului	București	46.618	46.394	46.359	59.205	62.639
	PIDU	8.259	9.174	8.365	10.171	10.292
- alte infracțiuni	București	18.949	16.831	18.400	17.798	20.115
	PIDU	4.164	3.834	3.539	3.909	3.993
Infracțiuni sesizate la 1.000 de locuitori	București	42	41	42	50	51
	PIDU	148	153	142	169	168

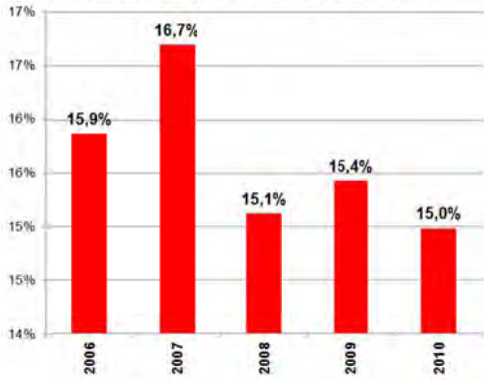
Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Poliție a Municipiului București

Tabel 8: Statistică infracțiuni stradale sesizate

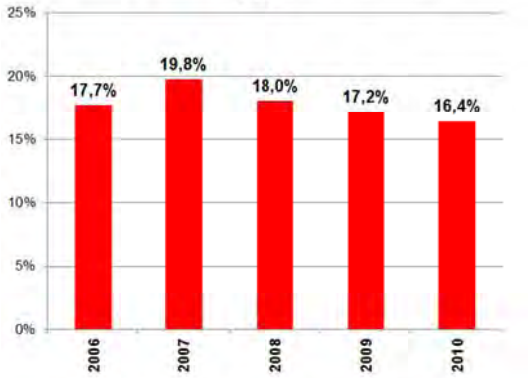
Indicator	Zona	2006	2007	2008	2009	2010
Total infracțiuni stradale sesizate, din care:	București	18.925	15.449	16.177	18.029	20.325
	PIDU	3.737	2.866	2.827	2.661	3.044
-infracțiuni contra persoanei (tâlharii,furturi,violuri)	București	1.058	929	1.138	1.387	1.419
	PIDU	283	234	233	256	250
-furturi stradale	București	16.021	12.695	12.984	15.718	17.887
	PIDU	3.314	2.483	2.398	2.191	2.552
-alte infracțiuni stradale (ultraj, tulburarea ordinii)	București	1.837	1.818	2.046	911	1.002
	PIDU	138	149	196	210	238
Infracțiuni stradale sesizate la 1.000 de locuitori	București	10	8	8	9	10
	PIDU	43	33	32	30	35

Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Poliție a Municipiului București

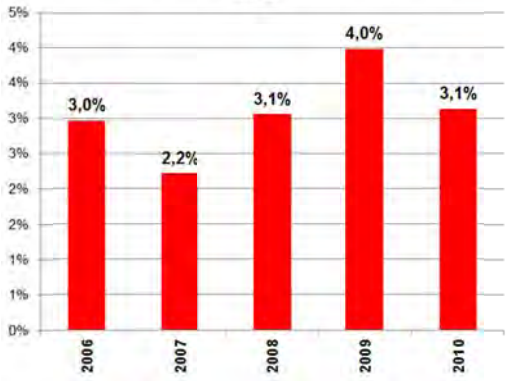
Procentul din totalul infracţiunilor sesizate în Bucureşti care au fost comise în ZAU PIDU



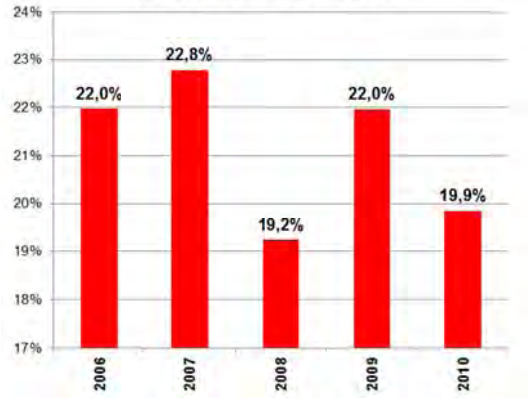
Procentul din infracţiunile contra patrimoniului sesizate în Bucureşti care au fost comise în ZAU PIDU



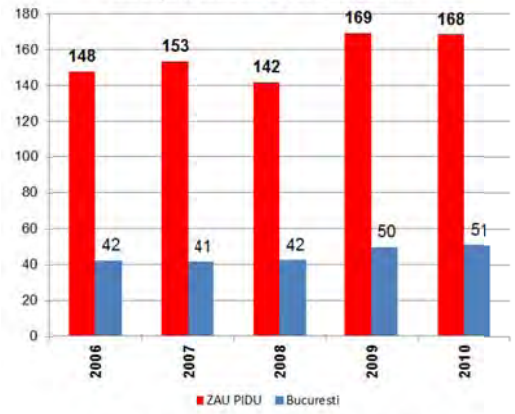
Procentul din infracţiunile contra persoanei sesizate în Bucureşti care au fost comise în ZAU PIDU



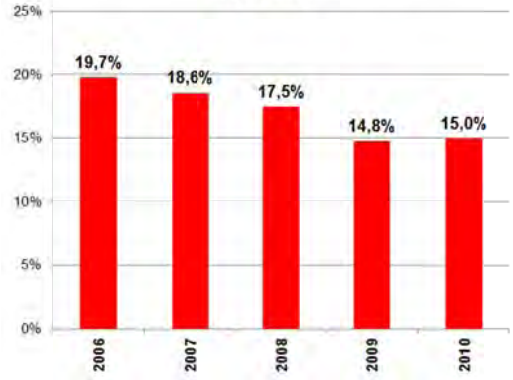
Procentul din alte infracţiuni sesizate în Bucureşti care au fost comise în ZAU PIDU



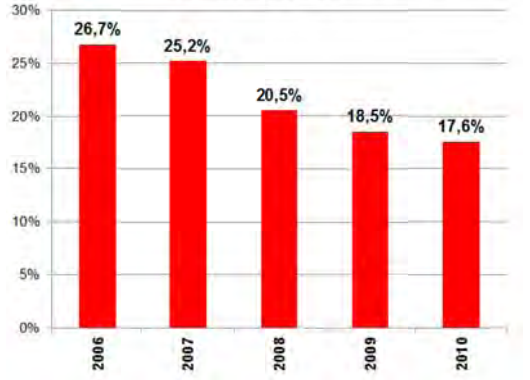
Infracţiuni sesizate la 1000 de locuitori

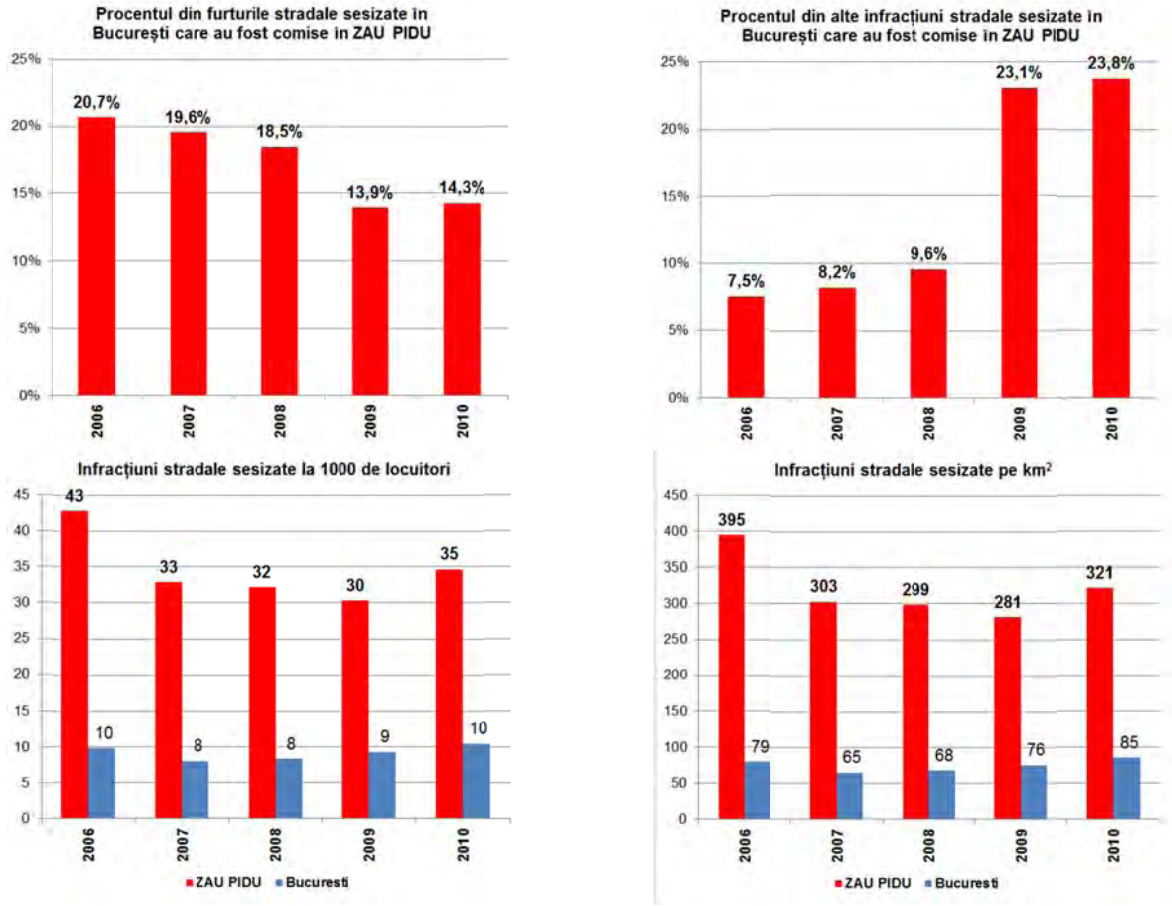


Procentul din totalul infracţiunilor stradale sesizate în Bucureşti care au fost comise în ZAU PIDU



Procentul din infracţiunile stradale impotriva persoanei sesizate în Bucureşti care au fost comise în ZAU PIDU





Sursa: Prelucrare date puse la dispoziție de Direcția Generală de Poliție a Municipiului București

Figura 84: Evoluția infracționalității în zona PIDU și comparație cu orașul

Politicile edilitare din Europa oferă exemple validate empiric de strategii urbanistice care au fost folosite pentru a controla comportamentul delicvent al populației. În raport cu tipul de intervenție solicitat prin constatările rezultate din analiza statisticilor infracționalității din zona centrală a Bucureștiului, se recomandă proiectul integrat de dezvoltare urbanistică inclusiv pentru descurajarea și prevenirea delicvenței stradale.

În primul rând, analiza prezentată a sesizat ponderea considerabilă pe care o constituie infracțiunile de ultraj și tulburare a liniștii publice. Având în vedere menținerea sub control a tuturor celorlaltor infracțiuni în acest areal, se poate sublinia eficiența cu care o mai bună gestiune a teritoriului ar sprijini combaterea acestui tip de criminalitate. Se consideră că accesul sporit și mobilitatea neîngrădită în interiorul unui spațiu constituie factori care pot fi legați de scăderea ratei infracționale. Creșterea permeabilității sau a accesului într-un spațiu implică sporirea eficienței și vizibilității personalului polițienesc din zonă. Apoi, supravegherea este și ea facilitată de un spațiu bine structurat și întreținut. Pe de altă parte, ordinea și eficiența, opuse dezorganizării și instabilității, constituie factori preventivi și descurajatori ai comportamentului infracțional.

În paralel cu descurajarea comportamentului ilicit, încurajarea unor forme sociale de presiune care să contravină acestei manifestări poate funcționa ca metodă suplimentară de securizare a unui spațiu. Studii recente sugerează existența unei legături determinante între atractivitatea unui spațiu și mobilizarea comunității în spirit civic. Prin măsurile propuse prin planul integrat poate fi influențat negativ trendul de creștere a infracțiunilor totale sesizate.

Siguranța comunității a devenit un obiectiv explicit al politicilor de urbanism, acestea fiind prezentate drept vehicule principale de control al populației și fiind incluse în principiile de guvernanță a comunității locale. Ca atare, planul integrat propus vine în sprijinul descurajării infracționalității, prin eficientizarea administrării și supravegherii teritoriului și prin consolidarea unui spirit de apartenență civică, inclusiv prin propunerile de proiecte individuale din categoria siguranței populației.

1.5.5. Percepții și repere sociale legate de zona de acțiune urbană

Un studiu sociologic complex a fost realizat pentru a înțelege felul în care bucureștenii relaționează cu zona centrală, precum și care sunt problemele, necesitățile și prioritățile zonei în viziunea atât a locuitorilor centrului, cât și a celor ai orașului în ansamblu. Cercetarea a avut un caracter amplu, multitematic și s-a realizat cu sprijinul cadrelor didactice, doctoranzilor, masteranzilor, precum și studenților din Facultatea de Științe Politice din SNSPA, în cadrul programului anual de cercetare "Cartografierea socială a Bucureștiului". Cercetarea, de tip cantitativ, a utilizat metoda anchetei sociologice pe un eșantion reprezentativ la nivelul Bucureștiului pentru populația cu vârsta de peste 18 ani, cu un volum total de 1.116 persoane și marjă teoretică de eroare de +/-2,93 la un nivel de încredere de 95%. Conceperea chestionarului a avut la bază mai multe dimensiuni de cercetare:

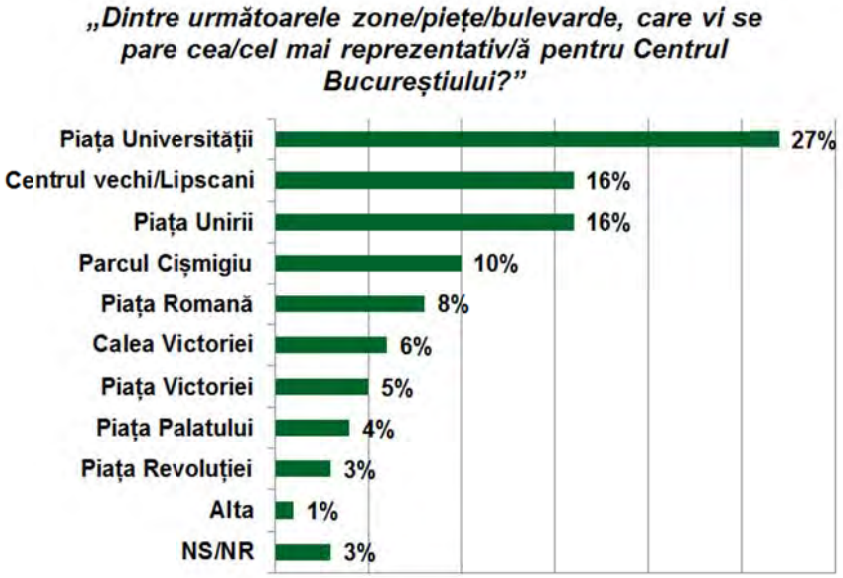
- percepții, atitudini și reprezentări asupra calității vieții;
- probleme curente ale orașului și ale țării;
- infracționalitate și anomie;
- evaluări perceptive ale orașului la nivel arhitectural-urbanistic, social și cultural, ale dinamicii proceselor urbane.

În Anexa 6 sunt prezentate informații privind metodologia folosită.

În cele ce urmează, este prezentată interpretarea rezultatelor studiului, subliniind aspectele ce țin de definirea centrului, valorizarea centrului și utilizarea acestuia. În ceea ce privește aspectele legate de transport, acestea au fost prezentate în secțiunea alocată transportului urban (capitolul 1.4).

1.5.5.1. Definirea centrului

Una dintre dimensiunile cercetării sociologice a fost definirea percepției populației asupra centrului, prin intermediul analizei imaginii și identității centrului Bucureștiului pentru locuitorii orașului. O primă componentă a acestei analize a fost **definirea elementelor centrului, reprezentative** pentru bucureșteni. Pentru mai bine de un sfert din respondenți, **Piața Universității** reprezintă **principalul centru simbolic** al Bucureștiului. Acest lucru se datorează faptului că Piața Universității, prin comparație cu toate celelalte, este un loc important al memoriei sociale cu caracter civic, fiind singurul loc al manifestărilor spontane din Capitală. Toate celelalte spații, deși sunt încărcate cu simboluri politice, istorice, sau comerciale, nu au reușit să asimileze și suficientă simbolistică de tip social (Figura 85).

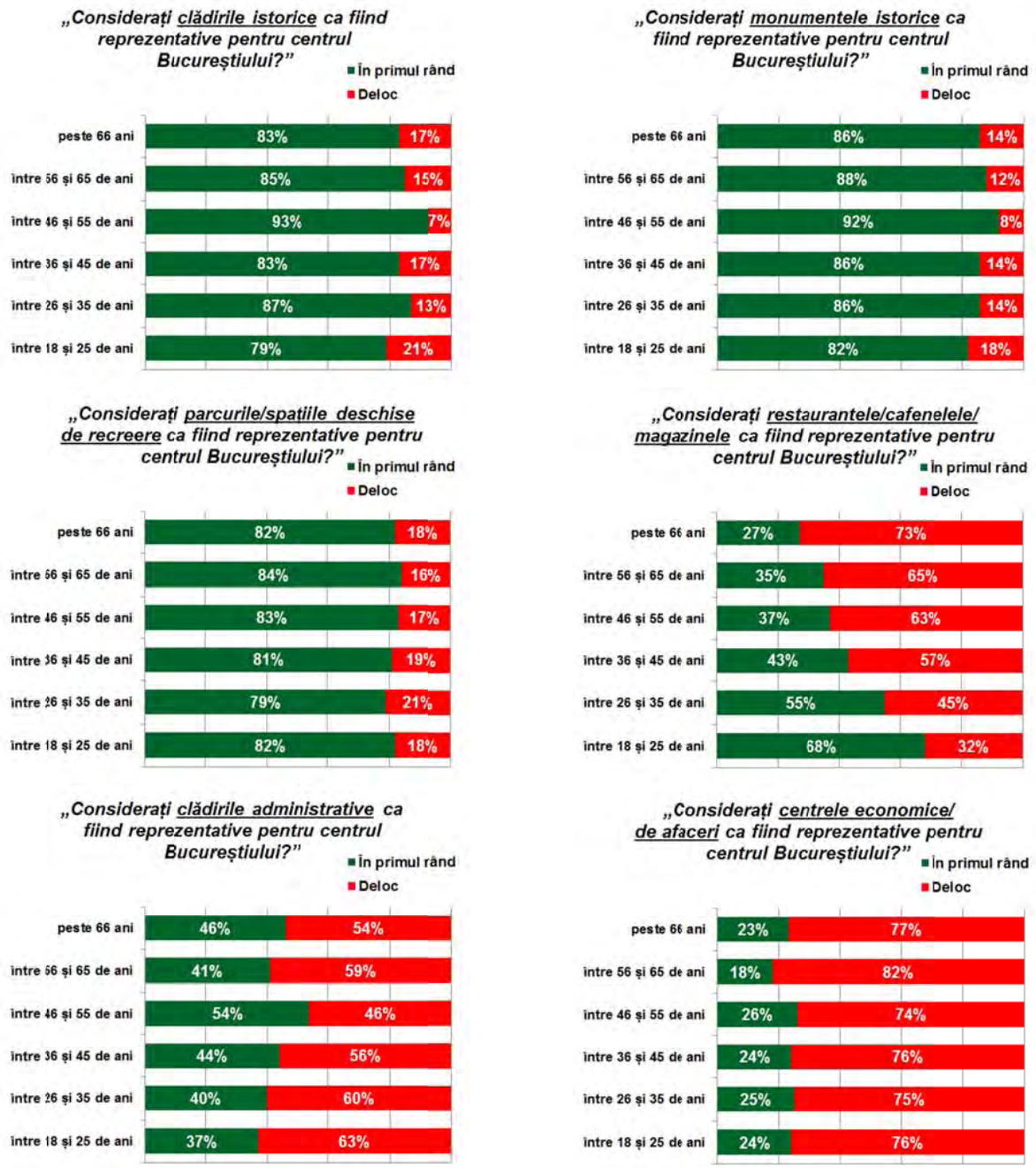


Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 85: Cele mai reprezentative zone pentru centrul Bucureștiului

Au fost analizate de asemenea elementele din peisajul urban care sunt considerate de bucureșteni ca fiind reprezentative pentru centru. Respondenții de toate vârstele au subliniat că reprezentative pentru centrul Bucureștiului sunt în primul rând clădirile istorice, monumentele istorice și parcurile (Figura 86). Respondenții tineri au considerat că și barurile, cafenelele și restaurantele sunt reprezentative pentru zona centrală. În schimb, clădirile administrative și cele de birouri nu sunt

considerate reprezentative pentru centrul Bucureștiului. Acest lucru subliniază că pentru majoritatea populației identitatea centrului orașului este dată de patrimoniul construit și de parcuri, explicându-se astfel animozitatea multor persoane privind prezența crescândă a clădirilor de birouri în zona centrală (menționată ca o problemă a centrului de o serie de respondenți).



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

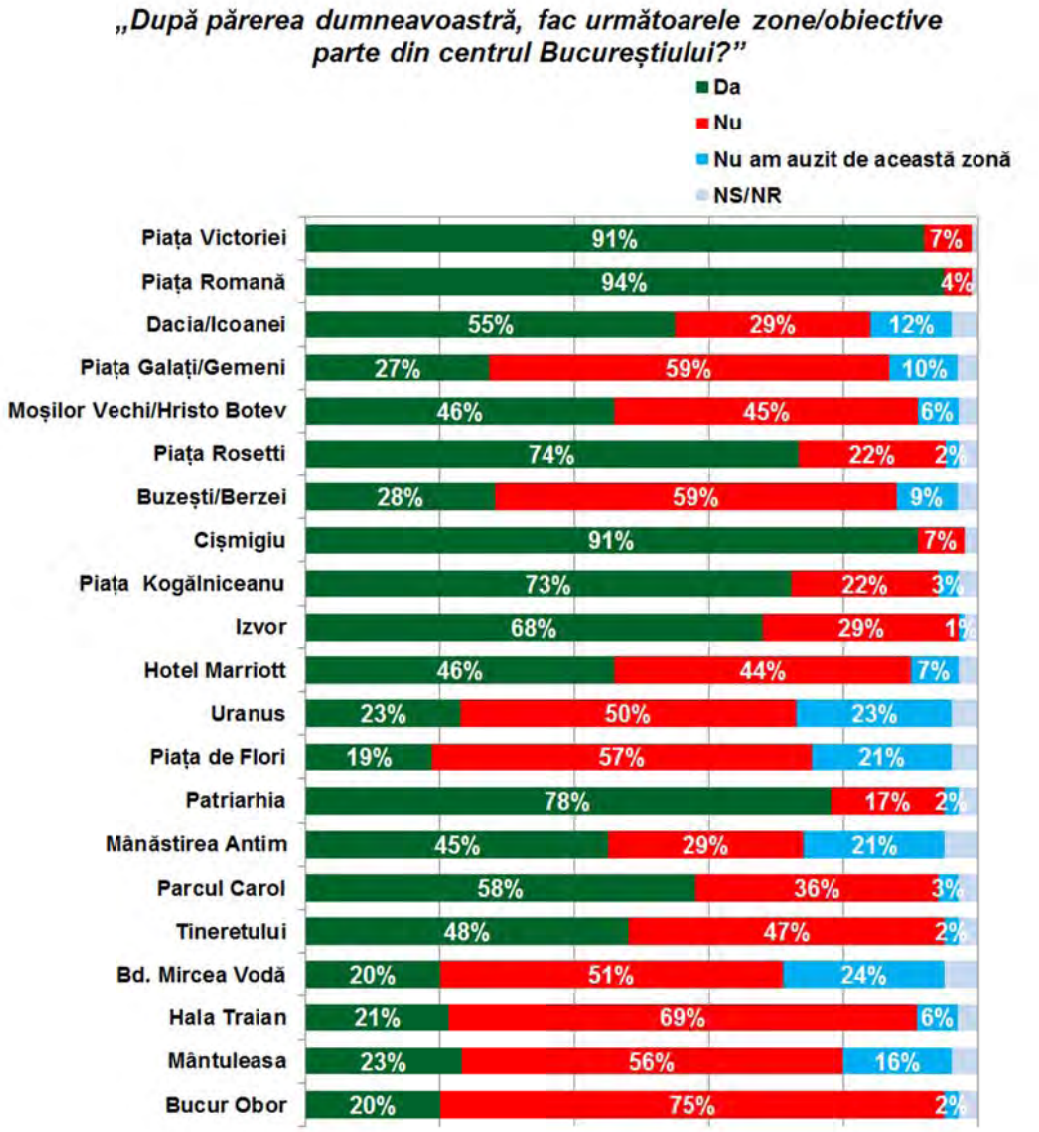
Figura 86: Elemente considerate reprezentative pentru centrul Bucureștiului

Cea mai reprezentativă clădire pentru locuitorii din București este Palatul Parlamentului („Casa Poporului"). Casa Poporului este urmată la distanță mare de Ateneul Român și Hotelul Intercontinental. „Casa Poporului" este considerată de o treime din populație și cea mai frumoasă clădire din capitală, iar de alți 11% cea mai urâtă dintre clădiri. Mai mult de jumătate dintre respondenți spun că la un eventual tur al Bucureștiului pentru prieteni străini ar include cu siguranță și „Casa Poporului". Zonele care nu sunt de arătat unor străini sunt cartierele mărginașe și, în general, străzile cu gunoaie. Centrul istoric este menționat de o parte dintre respondenți ca fiind de ocolit pentru eventualii turiști.

Un sfert dintre respondenți nu au menționat nicio clădire ca fiind frumoasă, iar mai mult de jumătate niciuna ca fiind urâtă. La fel de interesant este faptul că nicio clădire construită după 1989 nu intră în topul celor mai frumoase 20 de clădiri ale Bucureștiului. În primele 60 apar de altfel doar două clădiri construite după 1989 - un mall și clădirea BRD din Piața Victoriei.

O bună parte dintre obiectivele cu care se mândresc bucureștenii se găsesc în zona de acțiune urbană: Parcul Cișmigiu, centrul istoric și Ateneul Român.

O altă componentă a demersului a fost legată de analiza percepției populației privind anumite puncte din oraș, despre care participanții la studiu au fost întrebați dacă fac parte din centru sau nu (Figura 87). S-a obținut astfel o **hartă mentală a centrului**, indicând atât locații care fac parte din imaginea colectivă a centrului, cât și locuri pentru care părerile sunt împărțite, sau care sunt contestate cu privire la apartenența lor la centru.



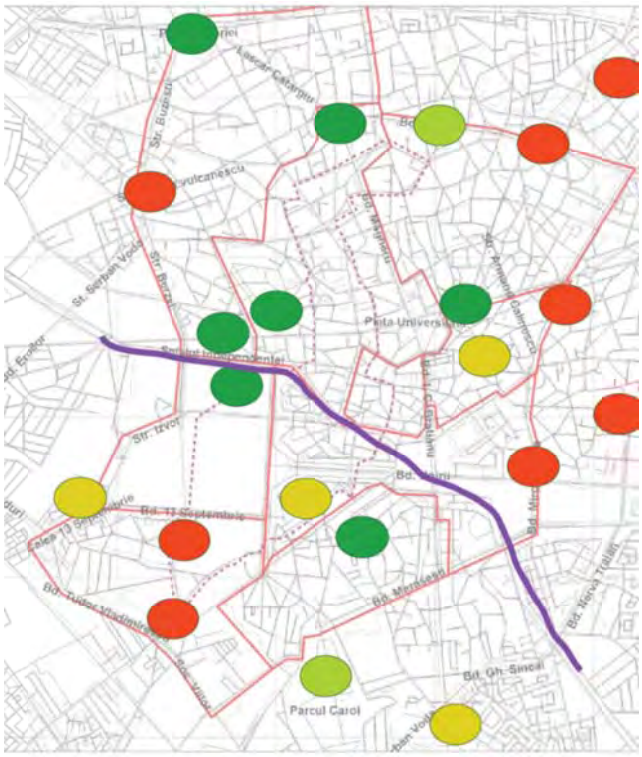
Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 87: Percepția apartenenței diverselor zone la centrul Bucureștiului

Prin cartarea răspunsurilor obținute, harta mentală rezultată prezintă percepția centrului în rândul respondenților: locurile care sunt percepute de o majoritate absolută ca fiind centrale se înlănțuie pe axa Nord - Sud între Piața Victoriei și Patriarhie și pe axa Est - Vest între Piața Kogălniceanu și Piața Rosetti. Spațiile aflate în vecinătate au un anumit grad de contestare, dar rămân considerate ca făcând parte din centru, precum Bulevardul Dacia, Mănăstirea Antim, Hotel Marriott, Calea Moșilor veche, Parcul Carol. Alte puncte în schimb, precum Uranus, Buzești, Piața Gemeni, Traian, Mântuleasa sunt considerate deja în afara centrului de o majoritate relativă a respondenților (figura 88).

Un aspect important îl reprezintă proporția respondenților care nu au auzit de anumite zone. Zonele Uranus, Piața de Flori, Mănăstirea Antim sau Bulevardul Mircea Vodă, toate aflate în aria în care s-au făcut intervențiile legate de Centrul Civic, sunt necunoscute de aproape un sfert dintre respondenți, ceea ce relevă impactul destructurării urbane produse de operațiunile din anii '80 asupra imaginii centrului.

Izolate în spatele cortinelor de blocuri și a bulevardelor din Centru Civic, aceste puncte par să fi dispărut din harta mentală a centrului bucureștean.



● ***zone pe care majoritatea respondenților <u>nu</u> le consideră parte din centru***

● ***zone pe care majoritatea respondenților le consideră parte din centru***

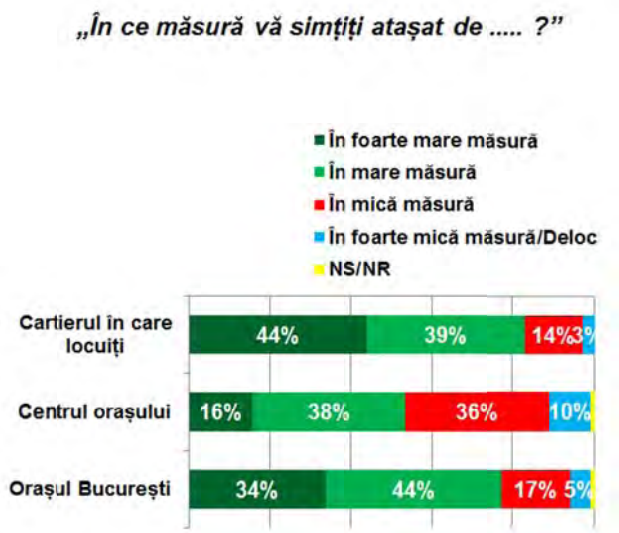
● ***zone de care un procent ridicat de respondenți nu au auzit***

Sursa: prelucrare date furnizate de SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 88: "Harta mentală"a centrului Bucureștiului

1.5.5.2. Valorizarea centrului

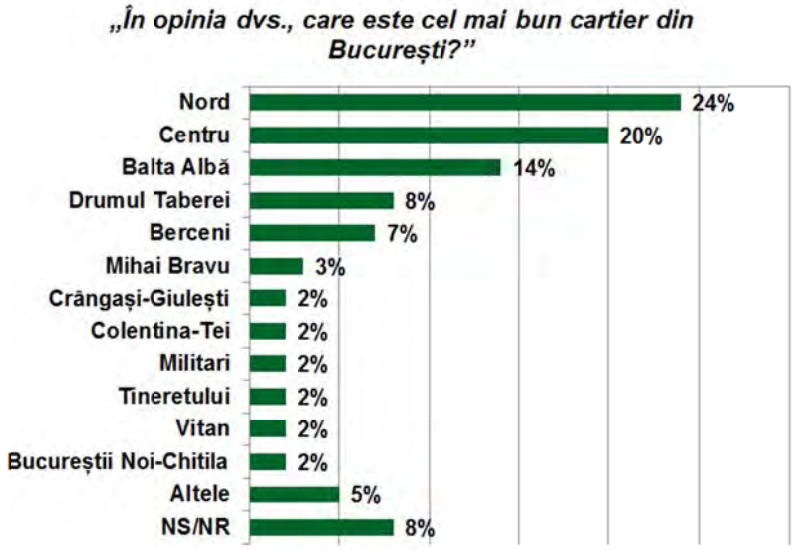
O altă dimensiune a studiului sociologic a fost analiza modului în care bucureștenii se raportează la centru. Atașamentul față de centru este mult mai mic decât cel față de oraș sau cartier (figura 89). Nu este o surpriză că atașamentul față de spațiul familiar, cartierul, este mai mare, dar diferența dintre atașamentul față de oraș și cel față de centru relevă o problemă în relaționarea bucureștenilor cu centrul.



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 89: Atașamentul locuitorilor față de cartier/centru/oraș

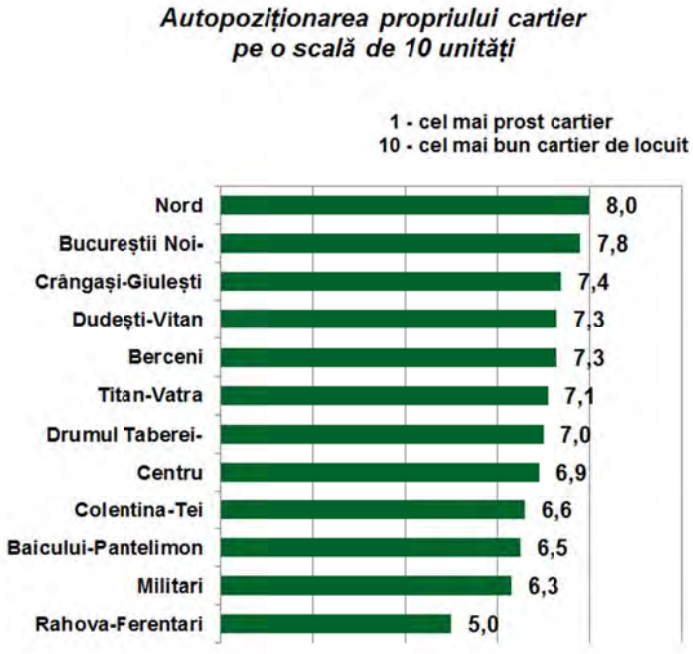
Centrul nu este cea mai dezirabilă zonă din București. Cartierul cel mai „bun” este considerat Nordul, care înglobează arealele de la nord de Piața Victoriei, Dorobanți, Kisselef, Aviației și Băneasa (Figura 90).



Sursa: SNSPA - “Cartografierea Socială a Bucureștiului”, 2011

Figura 90: Ierarhizarea cartierelor după dezirabilitate

Locuitorii centrului își poziționează propria zonă relativ modest în raport cu alte zone din București. Ei acordă în medie nota 6.90, 10 reprezentând cea mai bună zonă de locuit, centrul fiind astfel devansat de percepția locuitorilor din mai multe cartiere, inclusiv Bucureștii Noi, Crângași - Giulești sau Berceni (figura 91).

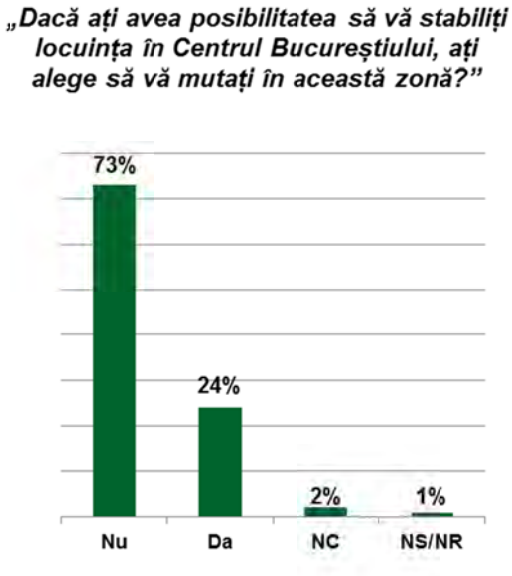


Sursa: SNSPA - “Cartografierea Socială a Bucureștiului”, 2011

Figura 91: Autopoziționarea propriului cartier

Și pentru ceilalți locuitori ai Bucureștiului, centrul nu reprezintă o opțiune populară pentru a locui. Trei din patru bucureșteni declară că nu ar alege centrul capitalei ca zonă de locuit. Această tendință este firească și caracterizează majoritatea metropolelor, centrul fiind definit fie ca zonă a afacerilor și/sau turismului fie, din cauza supra-aglomerării și poluării, ca zonă nepropice locuirii. În cazul Bucureștiului, după centralizarea excesivă din perioada comunistă, asociată și cu prestigiul locuirii în centru, tendința de expansiune pe orizontală s-a manifestat relativ greu, în special în zona nordică, datorită unei strategii de creștere urbană insuficient structurate. Deși zonele centrale ale marilor orașe nu sunt în genere utilizate ca

areale rezidențiale, tendința ultimelor decenii în marile orașe este de a crește popularitatea centrului ca zonă de locuit.

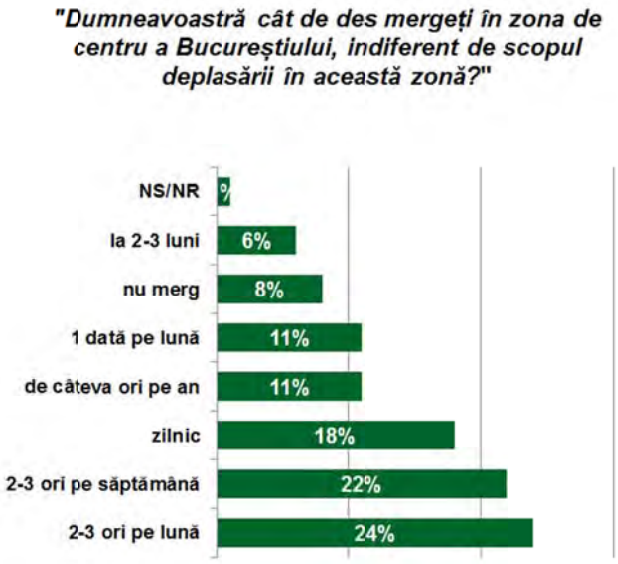


Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 92: Atractivitatea centrului Bucureştiului ca zonă de locuit

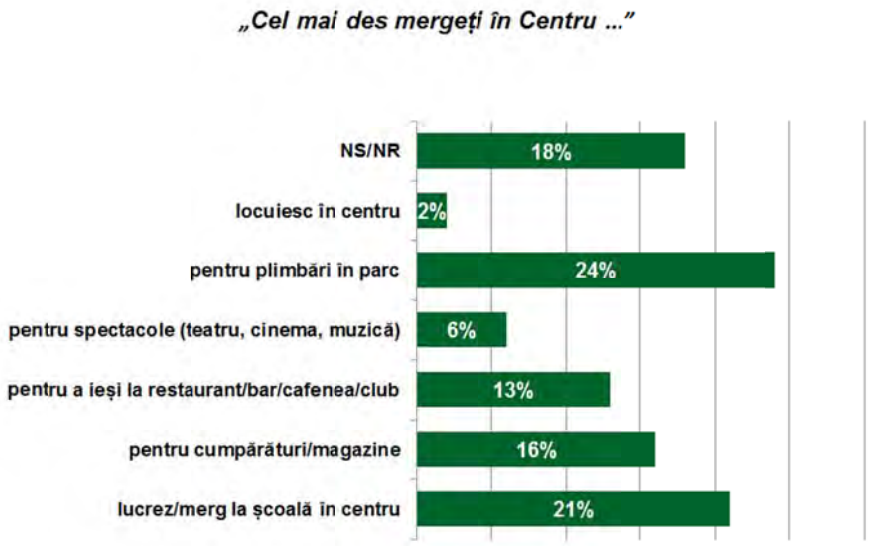
1.5.5.3. Utilizarea centrului

Centrul este un spațiu frecvent utilizat de o majoritate a respondenților (figura 93). 40% dintre bucureșteni, în special persoanele active, se deplasează foarte des în centru. Principalele motivații ale persoanelor active sunt legate de serviciu/școală, cumpărături și petrecerea timpului liber. Aceste tipuri de activități aduc în prim plan problema parcărilor, parțial rezolvată doar pentru o parte dintre unitățile comerciale aflate în zona centrală. Majoritatea instituțiilor publice sau private (de la instituții cu caracter public/administrativ până la restaurante) nu dispun de locuri de parcare proporțional cu afluxul de persoane pe care îl reclamă.



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

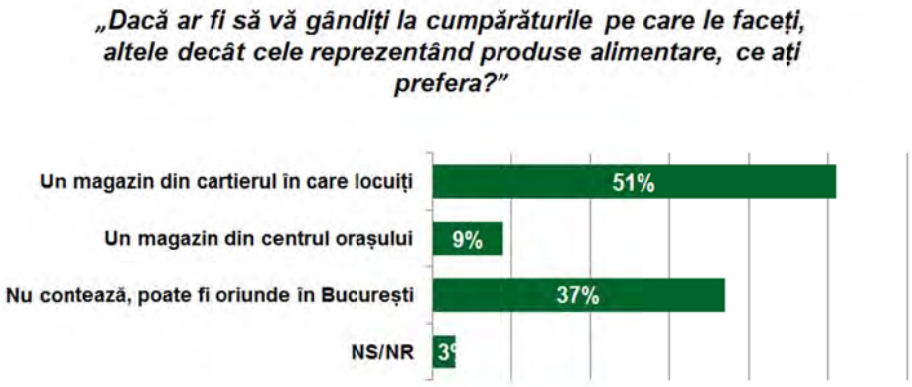
Figura 93: Frecvența deplasării în centrul Bucureştiului



Sursa: SNSPA - “Cartografierea Socială a Bucureștiului”, 2011

Figura 94: Motivația deplasării în centrul Bucureștiului

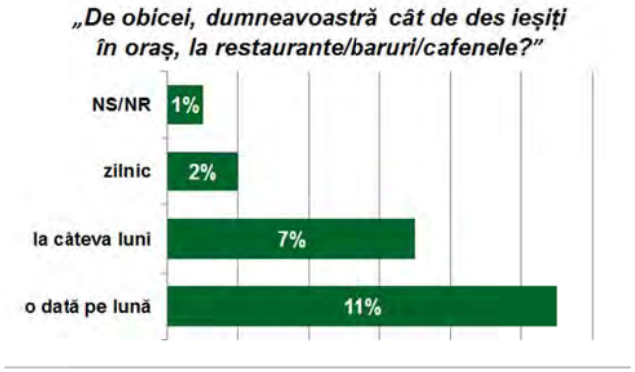
Din punct de vedere al rolului comercial, propensiunea tradițională spre centru, ca loc al prestigiului achiziției, este permanent diminuată din cauza apariției mall-urilor și centrelor comerciale, relativ similare ca ofertă, în interiorul cartierelor de locuit. Pentru produsele nealimentare, majoritatea bucureștenilor optează pentru proximitate ca principal criteriu de selecție al punctului de achiziție. De obicei, cei mai mulți bucureșteni merg la piață sau la magazinele mici din zona de locuire, inclusiv la magazinele gen “supermarket” din piețe sau de la parterul blocurilor (41%). Aproximativ 18% dintre bucureșteni cumpără cel mai des produse de la micile magazine de lângă casă. De asemenea, aproape jumătate dintre bucureșteni afirmă că au cumparat produse din târguri de produse tradiționale organizate în București, localizate în marea lor majoritate în centru. Se poate spune că se constată o revalorizare a produselor tradiționale.

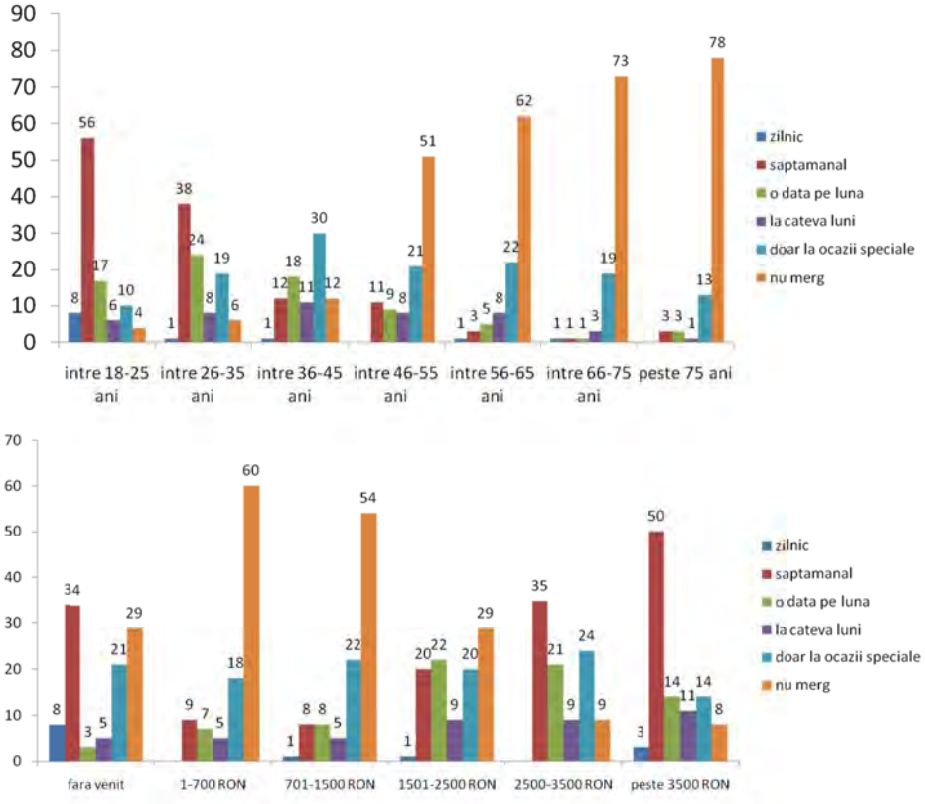


Sursa: SNSPA - “Cartografierea Socială a Bucureștiului”, 2011

Figura 95: Preferințele bucureștenilor pentru locațiile magazinelor de cumpărături nealimentare

Bucureștenii nu ies frecvent în oraș la restaurante, baruri sau cafenele. Dintre bucureșteni, tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 35 de ani sunt cei care ies săptămânal în oraș într-o măsură semnificativ mai mare decât toate celelalte categorii de vârstă. Această practică a timpului liber devine tot mai redusă odată cu avansarea în vârstă. Desigur, unul dintre factorii care determină acest tip de comportament de timp liber este nivelul venitului individual: datele pun în evidență faptul că pe măsură ce venitul individual crește, cu atât crește și frecvența cu care bucureștenii ies în oraș. Corelativ, în cadrul categoriilor cu venituri reduse (până în 1.500 RON) găsim pe cei mai mulți dintre cei care nu ies niciodată în oraș.

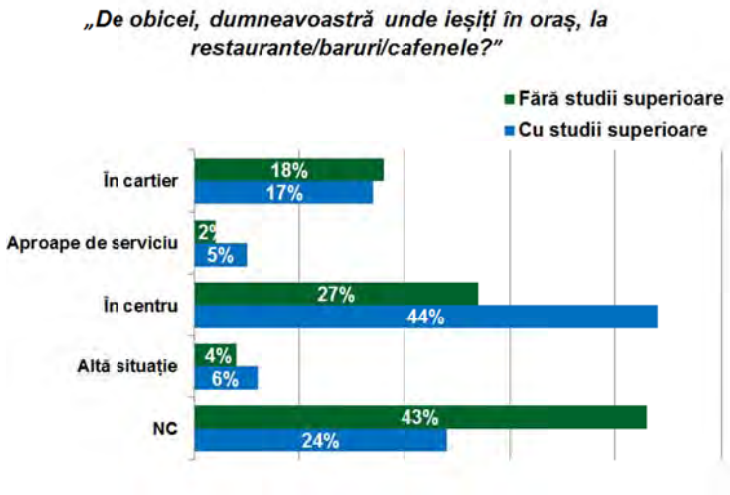




Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 96: Frecvența cu care bucureștenii ies în oraș la restaurante/baruri/cafenele

Persoanele cu studii superioare preferă mai degrabă să iasă în oraș în zona de centru a Bucureștiului, comparativ cu cele fără studii superioare. La nivelul populației active (26-45 de ani) este prezent în mai mare măsură obiceiul de a ieși în oraș în zona apropiată de serviciu. În general, se observă o atracție mare a populației tinere și adulte pentru zona de centru a capitalei, din punct de vedere al opțiunilor de petrecere a timpului liber. Atracția cea mai puternică există la nivelul tinerilor între 18-35 de ani (peste jumătate dintre aceștia obișnuiesc să iasă în oraș în centru). Bucureștenii ies în oraș cu atât mai mult în zona de centru a orașului, cu cât situația financiară este una mai bună. Din punct de vedere al venitului individual, se observă că la nivelul categoriilor cu venituri mai mari de 1.500 RON există în mai mare măsură această practică a ieșitului în oraș undeva în zona centrală a capitalei. O parte a persoanelor fără venit sunt tineri care preferă obiectivele urbane centrale care au capital simbolic major.



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

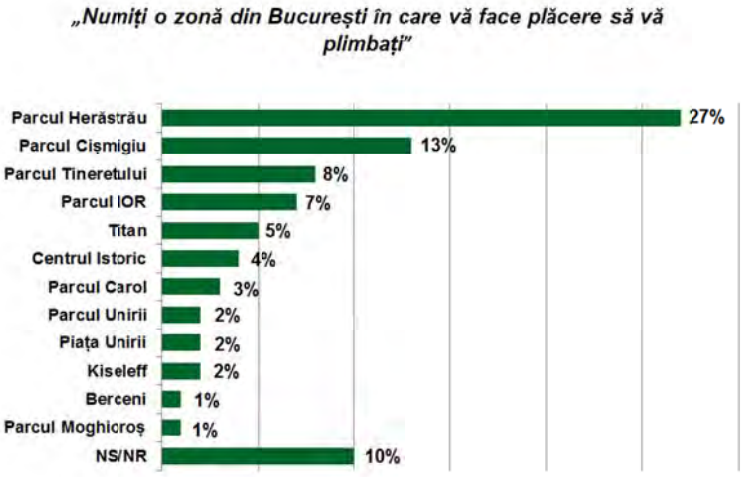
Figura 97: Locul unde bucureștenii ies în oraș la restaurante/baruri/cafenele

Conform Barometrului de Consum Cultural (CCCDC, 2009), se constată a nivelul Bucureștiului o scădere de consum de cultură față de anii precedenți. Mai mult de jumătate din populația Bucureștiului spune că nu a fost la teatru, la cinema sau la un muzeu în ultimul an (SNSPA, 2010).

Potrivit studiului CCCDC, consumul de cultură de elită (teatru, muzee, expoziții) a scăzut în rândul populației cu studii medii și a ramas relativ constant în rândul publicului fidel și al celui cu studii superioare. Dintre activitățile culturale de masă, mersul la cinematograf este cea mai frecventă activitate. De asemenea, media consumului de evenimente / sărbători locale a scăzut pe segmentul persoanelor cu studii universitare și post-universitare din București. Acțivitățile non-culturale, cum ar fi plimbarea prin parc, au crescut în rândul populației, probabil deoarece petrecerea timpului liber în parc nu variază în funcție de factori economici și nu necesită resurse financiare (Figura 98).

Din punctul de vedere al CCCDC, pentru ameliorarea efectelor crizei asupra consumului cultural se pot lua măsuri pe trei dimensiuni: financiară, de socializare și de inovare. Măsurile financiare, aplicabile în special instituțiilor de spectacol și muzeelor, ar putea consta în reduceri de prețuri la bilete, oferte, programe speciale. Spectacole noi și adaptate nevoilor publicului ar putea crește nivelul de consum cultural, ca o compensație a faptului că populația nu cheltuiește mult pentru distracție și petrecerea timpului liber. În al doilea rând, instituțiile de spectacol, cum ar fi teatrele, operele, muzeele și cinematografele pot lua măsuri de socializare, cum ar fi amenajarea în incinta lor de spații gen baruri sau cafenele, pentru publicul care le frecventează. (CCCDC, 2009).

Restaurantele menționate cel mai des ca fiind preferate sunt cele aflate în subzona 1. Preferințele bucureștenilor se centrează, în general, pe obiective care au o rezonanță istorică. În ceea ce privește cafenelele și barurile, preferințele sunt mult mai diversificate, nici un bar neavând un scor mai mare de 4%.

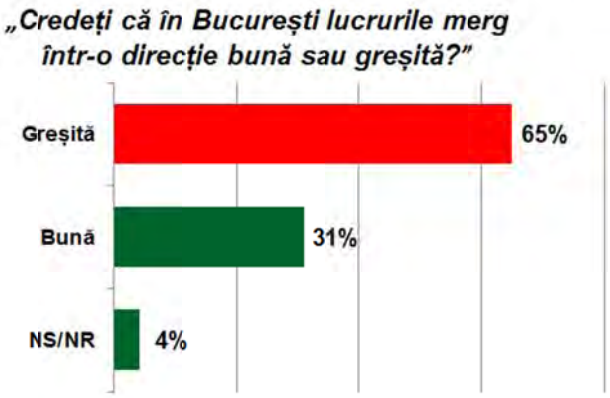


Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 98:Preferințele bucureștenilor pentru zonele de plimbare

1.5.5.4. Probleme și necesități ale centrului

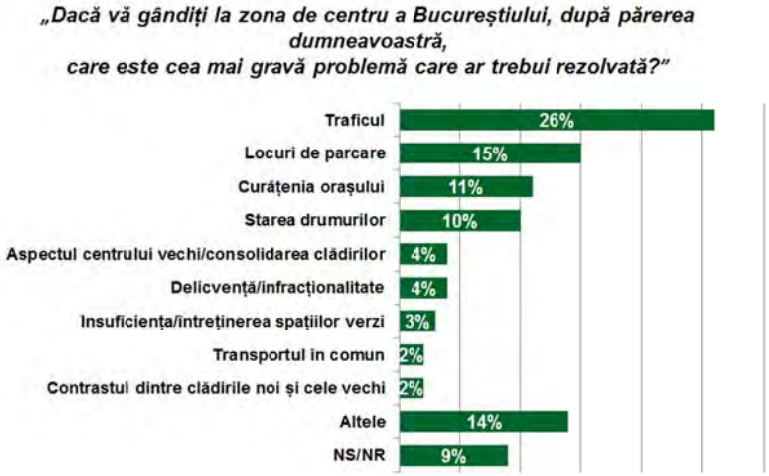
Direcția Bucureștiului e percepută în mare măsură ca fiind greșită, în corelație directă cu modul în care este percepută direcția în care merge țara în general. Datele pun în evidență existența unei tipar, și anume: persoanele originare din București au tendința de a considera că lucrurile merg într-o direcție greșită, respectiv persoanele originare din altă localitate au tendința de a considera că direcția în care merg lucrurile în București este una bună.



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 99: Percepția bucureștenilor cu privire la direcția în care merg lucrurile în București

Principalele probleme ale centrului în viziunea bucureștenilor sunt reprezentate de trafic și de locurile de parcare, urmate de curățenie, starea drumurilor și a clădirilor vechi (figura 100). Traficul și locurile de parcare sunt considerate cea mai gravă problemă pentru centru, într-o măsură mai mare decât sunt considerate cea mai gravă problemă pentru oraș (26% față de 9% , respectiv 15% față de 5% dintre respondenți), de unde rezultă nevoia de a se acționa în zona centrală pentru ameliorarea situației. Problema locurilor de parcare în centrul orașului București este menționată cel mai mult de populația tânără și adultă, activă (între 18 și 45 ani). Problema locurilor de parcare este în mai mare măsură prezentă în rândurile celor cu studii superioare decât în rândul celorlalți. Dintre principalele probleme ale centrului orașului, curățenia este menționată în mai mare măsură odată cu înaintarea în vârstă, fiind de mai mică importanță pentru populația tânără, de exemplu pentru categoria de vârstă 18-25 ani (8%), comparativ cu cea de 56-65 ani (14%).



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

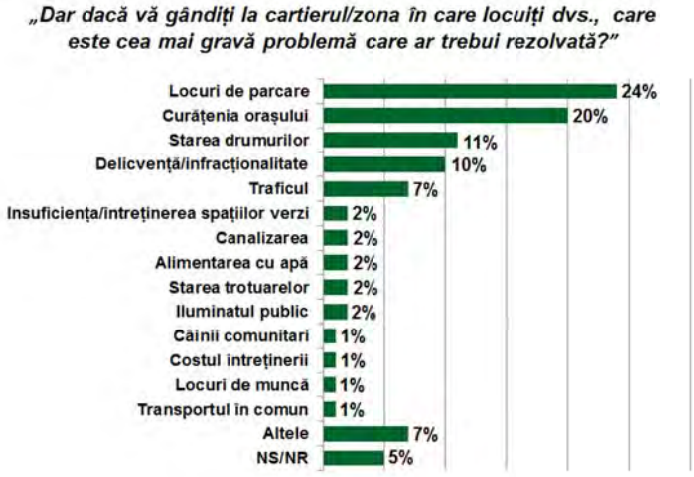
Figura 100: Principalele probleme care ar trebui rezolvate în zona de centru a Bucureștiului

Dacă se restrânge analiza la nivelul locuitorilor zonei centrale, pentru aceștia problema principală sunt locurile de parcare (figura 102).

Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 101: Principalele probleme care ar trebui rezolvate în București

Principalele probleme ale bucureștenilor rămân constante în ultimii ani. Starea drumurilor și curățenia orașului se află în topul menționărilor persoanelor intervievate, ca și în 2010, alături de trafic și infracționalitate. Un aspect semnificativ îl reprezintă prezența în topul problemelor locale a stării spitalelor și policlinicilor ca urmare a descentralizării sistemului sanitar, dar și a impactului mediatic pe care atât politicile în domeniu, cât și accidentele din domeniul sanitar le-au avut în ultimul an.



Sursa: SNSPA - "Cartografierea Socială a Bucureștiului", 2011

Figura 102: Problemele centrului din perspectiva locuitorilor săi

Percepția cetățenilor asupra nivelului de securitate în zonele în care locuiesc este mai degrabă negativă. Jumătate dintre respondenți afirmă că nu se simt în siguranță după lăsarea întunericului în zonele în care locuiesc.

Polițiștii intervievați în cercetarea calitativă realizată de SNSPA spun că în zona centrală a Bucureștiului gradul de infracționalitate există mai ales în zona Romană și Gara de Nord. **Zonele cu gradul cel mai ridicat de infracționalitate** sunt legate de câteva străzi aflate în subzona 9, Rahova - Uranus. Subzona 1 si subzona 6 din aria de intervenție apar pe harta vânzărilor de droguri din București. La fel, subzona 6 și subzona 7 sunt prezente pe harta prostituției din București. Zona Rahova - Uranus (din care face parte subzona 9) este valorizată negativ de către populație. Infracționalitatea este principala problemă a locuitorilor, urmată de lipsa curățeniei și starea drumurilor.

Analiză SWOT
caracteristici demografice și sociale

Puncte tari	Oportunități
- densitate a populației stabile, cu medie superioară celei a întregului oraș - procent satisfăcător al populației de copii - interes crescut al investitorilor pentru zona subiect - numeroase legături de transport - dotare foarte bună cu infrastructură socială, de sănătate și educațională	- potențialul unui proiect de consolidare și renovare a clădirilor cu risc seismic și administrare unitară a implementării acestuia - restructurarea și dezvoltarea zonei permit o mai bună supraveghere a arealului, având ca efect scăderea incidenței infracționale - atragerea / stimularea investițiilor private în regenerarea/reabilitarea imobilelor de locuințe colective · reperele culturale ale zonei pot servi drept catalist pentru coeziunea comunității
Puncte slabe	**Amenințări**
- rata ridicată de dependență a populației inactive în raport cu populația activă, superioară mediei Bucureștiului - procent ridicat al populației în vârstă - prezența disparităților sociale - sărăcie și locuire pauperă în anumite subzone - numărul mare de clădiri care necesită reabilitări termice - prețul ridicat în sectorul rezidențial, precum și accesul dificil la surse de finanțare - spațiile verzi insuficient dezvoltate, în raport cu standardele agreate la nivel UE - accesibilitate locală redusă pentru unele subzone	- potențialul populației cu vârstă de muncă este inferior situației întregului oraș - număr mare de clădiri încadrate în grade cu risc seismic - infracțiunile stradale sunt în creștere în perimetrul de acțiune - lipsa unor programe de integrare socială a populației defavorizate duce la creșterea disparităților socio-economice

1.6. Caracteristici economice ale zonei de acțiune urbană și comparație cu orașul[4]

Scopul acestui capitol este :

- de a oferi o înțelegere a condițiilor economice din zona de acțiune urbană și a modului în care acestea afectează bunăstarea locuitorilor și a întreprinderilor;
- de a identifica modul în care zona evaluată relaționează cu economia orașului în general;
- de a identifica punctele forte și punctele slabe ale economiei locale, precum și natura și forma provocărilor economice și ale oportunităților proprii zonei de acțiune urbană
- de a identifica obstacolele în privința dezvoltării economice și ocupării forței de muncă locale, precum și riscurile legate de generarea creșterii economice durabile

Cadrul financiar, instituțional, precum și modalitatea de elaborare a politicilor care privesc dezvoltarea economică în mediul urban trec prin transformări profunde. Diminuările bugetare confirmă faptul că finanțările investițiilor cu impact în dezvoltarea economică vor fi reduse în următorii ani. De asemenea, productivitatea va fi afectată în următoarea perioadă, iar creșterea puternică a datoriei publice va înteți competiția pentru accesul la resurse.

În acest context, devine extrem de important pentru autoritățile publice să înțeleagă forma de dezvoltare a economiilor locale și să influențeze furnizarea de servicii publice într-un mod care să ajute la satisfacerea nevoilor locuitorilor. Aprofundarea contextului economic în care companiile își desfășoară activitatea este fundamentală pentru identificarea modalităților în care acestea pot fi sprijinite, cum ar fi formularea politicilor publice eficiente, orientarea investițiilor și adecvarea deciziilor.

Zona de acțiune urbană trebuie înțeleasă în relația sa cu întregul oraș. Perspectivele de viitor pentru afacerile din ZAU depind, cel puțin în parte, de forma și modelele de creștere din București, tot așa cum și celelalte zone ale orașului sunt influențate de ZAU. Sunt însă caracteristici specifice ale economiei din ZAU, unice în București și care nu pot fi tratate decât din perspectivă de ansamblu. Înainte de toate, ZAU definește centrul capitalei Romaniei și este, prin urmare, un subiect de importanță atât națională, cât și internațională. Pe de altă parte, chiar dacă zona de acțiune urbană reprezintă centrul capitalei, o parte din subzone / cartiere suferă deopotrivă de niveluri de sărăcie și inactivitate profesională.

1.6.1. Forța de muncă

La nivelul anului 2010, ZAU PIDU avea un număr oficial de 103.962 de angajați, din care 29.245, reprezentând aproximativ 28% din total, în sectorul public (autorități centrale și locale, învățământ, sănătate, cultură) și 74.717, reprezentând aproximativ 72% din total, în activități economice.

1.6.1.1. Distribuția angajaților în funcție de domeniul de activitate

În anul 2010 au fost raportate 74.717 persoane angajate în activități economice în ZAU, reprezentând un estimat de 8,8% din numărul de angajați din București.

Conform Tabelului 9, cei mai mulți salariați se înregistrau în domeniul serviciilor profesionale și tehnice, al serviciilor suport pentru întreprinderi și al altor servicii (aproximativ 23 mii), în domeniul comerțului și al reparațiilor (aproximativ 10,6 mii) și în domeniul hoteluri și restaurante (aproximativ 6,5 mii).

Compararea cu cifrele corespunzătoare la nivelul întregului oraș permite identificarea acelor sectoare care au importanță locală (au o concentrare a angajării, sau au potențial de creștere). În acest sens, se calculează un indice de specializare, ca raport între procentul reprezentat de numărul de angajați într-un anumit domeniu față de totalul de angajați, pentru ZAU, și procentul calculat în același mod pentru total București. Rezultatele sunt prezentate în Tabelul nr. 11.

Se observă că indicele depășește valoarea unitară pentru domeniile tranzacțiilor imobiliare (2,7) și al serviciilor profesionale, tehnice, altor servicii (1,7), ceea ce evidențiază o specializare în cadrul acestor sectoare a zonei de acțiune urbană. De altfel, se constată că salariații din aceste domenii reprezintă o pondere semnificativă în totalul salariaților la nivelul întregului oraș (27,3% pentru tranzacții imobiliare, respectiv 17,1% pentru servicii). Tot din Tabelul 10, se remarcă procentul ridicat al numărului salariaților din ZAU în total salariați, în domeniul hoteluri și restaurante (44,6%) la nivelul anului 2006, acest procent scăzând apoi de patru ori în decurs de 5 ani (ceea ce înseamnă că în prezent ZAU nu mai prezintă concentrarea forței de muncă din domeniul respectiv, pe care o avea în trecut, pe măsura dezvoltării investițiilor în hoteluri și restaurante în alte zone ale capitalei, care au putut oferi teren disponibil). Indicele de specializare calculat pentru sectorul agricultură nu este relevant, întrucât în ZAU se află sediile centrale ale unor mari companii din domeniu, iar majoritatea salariaților lucrează în structurile teritoriale ale acestora

[4]Pentru elaborarea prezentului capitol, s-a utilizat metoda ascendentă, plecând de la informațiile relative ale unităților rezidente (s-au procesat datele din situațiile financiare ale tuturor agenților economici înregistrați în ZAU PIDU, în sistem informatic geografic, cu ajutorul platformele Intergraph®)

și nu în aria studiată. Analiza cu privire la specializarea angajării în ZAU nu indică date concludente nici pentru sectorul intermedieri financiare și asigurări, întrucât salariații se raportează la nivel de sediu central și nu la nivel de sucursale teritoriale. Empiric, se constată o concentrare a sediilor de banci și alte instituții financiare în ZAU.

Tabel 9:Numărul de salariați pe domenii de activitate - ZAU PIDU

Domeniu de activitate	Număr salariați				
	2006	2007	2008	2009	2010
Agricultură, silvicultură și pescuit	1.009	907	805	712	565
Industrie	18.139	17.693	17.117	15.308	14.531
Construcții	10.759	11.567	12.974	10.011	8.050
Comerț, reparații	10.770	11.690	12.760	16.568	10.618
Hoteluri și restaurante	7.042	7.506	7.726	6.166	6.522
Transport și depozitare	2.253	2.681	3.055	2.925	3.096
Informații și comunicații	3.043	3.523	3.892	6.303	3.627
Intermedieri financiare, asigurări	539	474	751	605	548
Tranzacții imobiliare	2.598	2.709	2.829	2.183	1.793
Servicii profesionale și alte servicii	18.495	21.487	25.463	23.308	23.699
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	1.133	1.095	1.584	1.624	1.668
Total	**75.780**	**81.332**	**88.956**	**85.713**	**74.717**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Tabel 10: Procentul angajaților care lucrează în ZAU PIDU în total București, pe domenii

Domeniu de activitate	Procent salariați ZAU-PIDU/București				
	2006	2007	2008	2009	2010
Agricultură, silvicultură și pescuit	10,4%	11,1%	35,0%	35,6%	N/A
Industrie	10,9%	11,1%	12,3%	12,2%	N/A
Construcții	12,1%	11,8%	12,2%	9,5%	N/A
Comerț, reparații	7,2%	7,2%	7,0%	9,6%	N/A
Hoteluri și restaurante	44,6%	13,6%	13,8%	11,5%	N/A
Transport și depozitare	4,3%	14,3%	12,5%	13,2%	N/A
Informații și comunicații	7,5%	8,4%	5,6%	9,8%	N/A
Intermedieri financiare, asigurări	1,6%	1,3%	1,7%	1,3%	N/A
Tranzacții imobiliare	43,3%	38,7%	24,6%	27,3%	N/A
Servicii profesionale și alte servicii	17,3%	17,5%	18,3%	17,1%	N/A
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	0,8%	0,8%	1,5%	1,5%	N/A

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare statistice București 2007-2010

Tabel 11: Concentrarea forței de muncă

Indicele de specializare	Specializare față de București	Tendință	Indicele calculat față de București	Indicele calculat față de nivel național
Agricultură, silvicultură și pescuit	NU	⇓	3,5	0,03
Industrie	NU	⇓	1,2	0,81
Construcții	NU	⇓	0,9	1,49
Comerț, reparații	NU	⇓	0,9	1,54
Hoteluri și restaurante	NU	⇔	1,1	4,03
Transport și depozitare	NU	⇔	1,3	0,69
Informații și comunicații	NU	⇔	1,0	5,53
Intermedieri financiare, asigurări	NU	⇔	0,1	0,53
Tranzacții imobiliare	DA	⇑	2,7	14,71
Servicii (profesionale, tehnice, alte servicii)	DA	⇑	1,7	5,90
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	NU	⇔	0,1	0,13

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare statistice București 2007-2010

1.6.1.2. Distribuția angajaților în funcție de dimensiunea activității

Un procent de 29,7% din numărul de salariați este angajat în întreprinderi mici și mijlocii. Se observă o pondere foarte ridicată a procentului de angajați care lucrează în întreprinderi mari (semnificativ mai mare decât procentul corespunzător calculat la nivelul întregului oraș), ceea ce indică o oarecare concentrare a acestor întreprinderi mari în ZAU.

Dacă evoluțiile numărului de salariați în întreprinderi micro, mici și mijlocii păstrează relativ același trend, sincronizat cu evoluția la nivelul întregului oraș, numărul de salariați în întreprinderi mari a cunoscut o scădere mai accentuată în ultima perioadă, de 18,6% în 2010 față de 2009, determinată și de relocarea unor întreprinderi mari din zonă (figura 103). Cu toate acestea, procentul de salariați care lucrează în acest tip de întreprinderi este relativ constant în ultimii 5 ani, în jurul valorii de 44%. Pierderea de întreprinderi mari reprezintă o problemă strategică pentru ZAU, atât în ceea ce privește utilizarea spațiului, cât și datorită faptului că activitățile economice majore furnizează "*leadership*" pentru comunitatea locală de afaceri și reprezintă un stimulent pentru calitate și inovație. Afacerile mai mici se dezvoltă pe lângă firmele mari. Programele de training mai ample sunt dezvoltate de către întreprinderile mari. Pe de altă parte, ținând cont de numărul mediu de salariați pe tipuri de întreprinderi (2,3 în microîntreprinderi, 15,9 în întreprinderi mici, 82,5 în întreprinderi mijlocii și 516,6 în întreprinderi mari), rezultă că dacă o companie mare iese din piață, ar fi necesare 230 de microîntreprinderi sau 33 de întreprinderi mici pentru a compensa angajarea forței de muncă disponibilizate.

Tabel 12: Repartiția numărului de angajați în functie de mărimea întreprinderii în ZAU PIDU

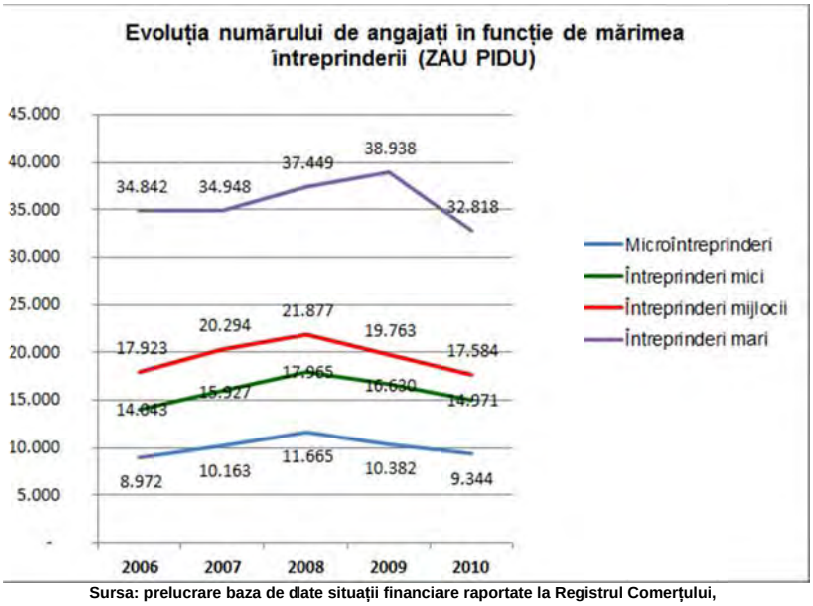
Tipul de întreprindere	Număr de angajați				
	2006	2007	2008	2009	2010
Microîntreprinderi	8.972	10.163	11.665	10.382	9.344
Întreprinderi mici	14.043	15.927	17.965	16.630	14.971
Întreprinderi mijlocii	17.923	20.294	21.877	19.763	17.584
Întreprinderi mari	34.842	34.948	37.449	38.938	32.818
Total	**75.780**	**81.332**	**88.956**	**85.713**	**74.717**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Tabel 13: Procentul de angajați pe tipuri de întreprindere - ZAU PIDU

Tipul de întreprindere	Procent din numărul de angajați în fiecare tip de întreprinderere				
	2006	2007	2008	2009	2010
Microîntreprinderi	11,8%	12,5%	13,1%	12,1%	12,5%
Întreprinderi mici	18,5%	19,6%	20,2%	19,4%	20,0%
Întreprinderi mijlocii	23,7%	25,0%	24,6%	23,1%	23,5%
Întreprinderi mari	46,0%	43,0%	42,1%	45,4%	43,9%

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului,

Figura 103: Evoluția salariaților pe tipuri de întreprinderi

1.6.2. Volumul activității economice

Activitatea economică din zona de acțiune urbană a generat un agregat de 34,7 miliarde lei cifră de afaceri în anul 2010 (Tabelul 14). Importanța relativă a sectoarelor industrie, construcții, hoteluri și restaurante în economia orașului a rămas constantă. În schimb, a crescut ponderea cifrei de afaceri generate de servicii și domeniile administrație publică, învățământ, sănătate, cultură, în total cifră de afaceri la nivelul întregului oraș în domeniul respectiv (Tabel 15), ceea ce indică sectoare în specializare și creștere.

Triplarea ponderii relative a domeniului transport, informații și comunicații în total economie a orașului este determinată de prezența sediului unuia dintre operatorii importanți de telefonie și date în ZAU, precum și de relocarea celuilalt operator semnificativ din București în județul Ilfov.

După cum indică figura 104, cele mai multe întreprinderi sunt înregistrate în domeniul serviciilor (aproximativ 33,8%) și în domeniul comerțului și reparațiilor (aproximativ 23,8%).

Tabel 14: Cifra de afaceri pe domenii de activitate - ZAU PIDU

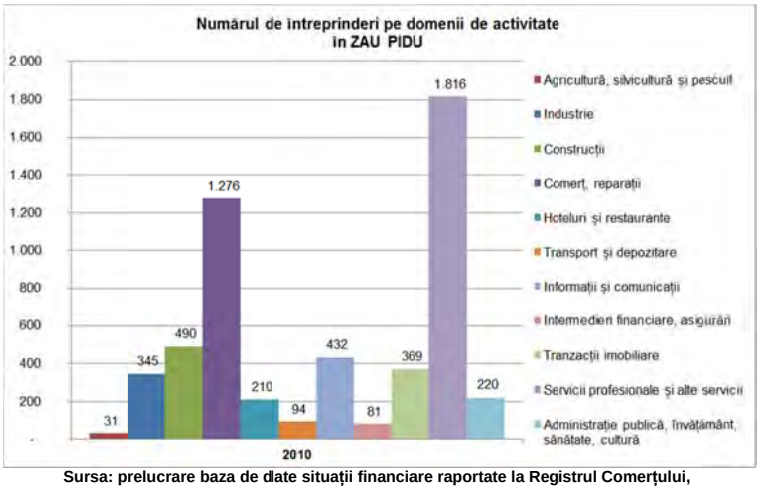
Domeniul de activitate	Cifra de afaceri (milioane lei)				
	2006	2007	2008	2009	2010
Industrie	6.665	6.514	9.044	8.234	8.773
Construcții	2.065	2.633	3.689	3.528	3.084
Comerț, reparații	5.651	7.158	9.693	8.948	9.279
Hoteluri și restaurante	656	820	993	841	820
Transport, depozitare, informații, comunicații	5.620	6.369	7.781	7.612	7.516
Servicii (profesionale, tranzacții imobiliare, financiare, altele)	3.365	4.428	5.883	6.169	5.077
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	60	75	144	166	163
Total	**24.082**	**27.997**	**37.227**	**35.498**	**34.712**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Tabel 15: Ponderea cifrei de afaceri ZAU PIDU în total București, pe domenii de activitate

Domeniul de activitate	Ponderea cifrei de afaceri ZAU PIDU / București				
	2006	2007	2008	2009	2010
Industrie	15,1%	12,6%	15,4%	16,7%	N/A
Construcții	14,1%	12,1%	12,2%	13,7%	N/A
Comerț, reparații	5,5%	5,1%	7,4%	7,4%	N/A
Hoteluri și restaurante	31,2%	31,5%	33,5%	29,6%	N/A
Transport, depozitare, informatii, comunicatii	26,6%	25,2%	73,2%	75,4%	N/A
Servicii (profesionale, tranzactii imobiliare, financiare, altele)	13,0%	12,6%	19,1%	21,6%	N/A
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	8,1%	7,7%	14,1%	19,6%	N/A
Total	**11,4%**	**10,1%**	**14,0%**	**14,9%**	**N/A**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare statistice București 2007-2010



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului,

Figura 104: Numărul de întreprinderi pe domenii de activitate

1.6.3. Profilul activității economice

77% din firmele din ZAU sunt microîntreprinderi. Zona de acțiune urbană găzduiește o pondere importantă din întreprinderile mari din București, respectiv 23,4 % (vezi Tabel 17). Procentul de întreprinderi mari din București localizate în ZAU a scăzut însă de la 42,5% la 23,4% în ultimii cinci ani. Una din explicațiile acestui fenomen constă în relocarea centrului de *business* în nordul orașului, unde s-au dezvoltat investițiile în clădiri de birouri moderne și adaptate nevoilor utilizatorilor care necesită spații mari (numărul de întreprinderi mari din ZAU s-a diminuat de aproape trei ori în perioada 2006-2010). De altfel, din tabelul 17 se observă tendința de scădere a ponderilor relative față de total București pentru toate tipurile de întreprinderi (cu cât întreprinderea este mai mare, cu atât ponderea relativă la total București este mai mică). Se deduce de aici că firmele în dezvoltare nu mai privesc centrul capitalei ca pe un loc atractiv pentru sedii și caută locații mai potrivite nevoilor lor.

Tabel 16: Numărul de întreprinderi în funcție de tipul de întreprinderi - ZAU PIDU

Tipul de întreprindere	Numărul de întreprinderi				
	2006	2007	2008	2009	2010
Microîntreprinderi	9.789	8.949	7.831	6.052	4.148
Întreprinderi mici	2.170	1.961	1.689	1.364	939
Întreprinderi mijlocii	554	484	397	309	213
Întreprinderi mari	172	130	109	87	64
Total	**12.685**	**11.524**	**10.026**	**7.812**	**5.364**

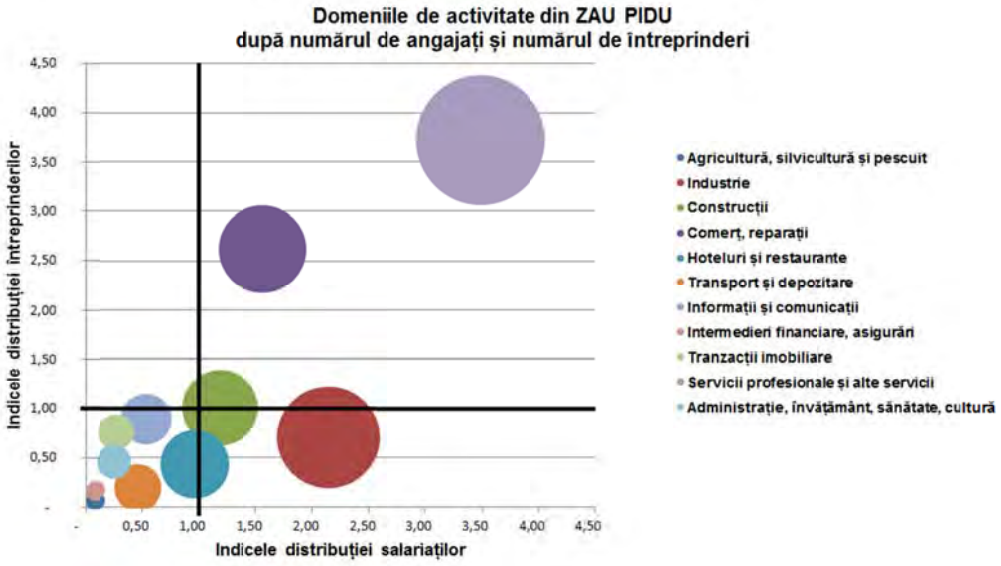
Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Tabel 17: Pondere întreprinderi funcție de tipul de întreprinderi (ZAU PIDU în total București)

Tipul de întreprindere	Procent ZAU PIDU / București				
	2006	2007	2008	2009	2010
Microîntreprinderi	9,3%	7,6%	7,5%	5,8%	N/A
Întreprinderi mici	23,3%	19,5%	16,8%	13,6%	N/A
Întreprinderi mijlocii	27,4%	23,5%	19,1%	15,9%	N/A
Întreprinderi mari	42,5%	32,3%	25,3%	23,4%	N/A

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare statistice București 2007-2010

În figura 105 a fost inclusă o analiză necesară pentru a înțelege mai bine economia ZAU și mai ales, care sunt punctele tari și punctele slabe, prin agregarea datelor privind numărul de salariați și numărul de întreprinderi în fiecare sector, raportate la media orașului. Axa orizontală reprezintă numărul de salariați în fiecare domeniu, raportat la medie, axa verticală reprezintă numărul de întreprinderi în fiecare domeniu, raportat la medie, iar mărimea "cercurilor" este proporțională cu numărul de salariați. Interpretarea graficului indică o specializare în servicii (profesionale, tehnice, alte servicii), comerț și tranzacții imobiliare, precum și o "supra-angajare" în domeniul industriei.



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului,

Figura 105: Distribuția sectoarelor de activitate în ZAU PIDU

1.6.4. Dinamica întreprinderilor

Antreprenoriatul are un rol critic într-o economie dinamică și flexibilă. Întreprinderile noi determină creșterea productivității, prin aplicarea presiunilor concurențiale pe piață și prin lansarea de noi produse. În acest fel, se stimulează investițiile, inovarea și mărirea eficienței și a calității. Antreprenoriatul joacă de asemenea un rol important prin crearea de locuri de muncă și contribuie la regenerarea economică și coeziunea socială. Cercetările sugerează că până la 50% din creșterea economică locală provine exclusiv din aceast fenomen de înființare/închidere de companii, de intrare și ieșire de pe piață, care forțează firmele să se mențină competititve.

Procentul de întreprinderi nou înființate a scăzut în perioada 2006 - 2010 de la aproape 5 firme noi la 100 existente la o cifră de 0,1 (Tabel 18). Un indicator cheie este raportul dintre întreprinderile nou înființate și numărul de locuitori (populație adultă). Figura 107 demonstrează că acest indicator este în scădere. Dacă în perioada 2009 - 2010 această diminuare este explicabilă datorită contextului crizei economice, se observă că tendința de micșorare este anterioară crizei, prefigurând o regresare a atractivității zonei din punctul de vedere al investițiilor private.

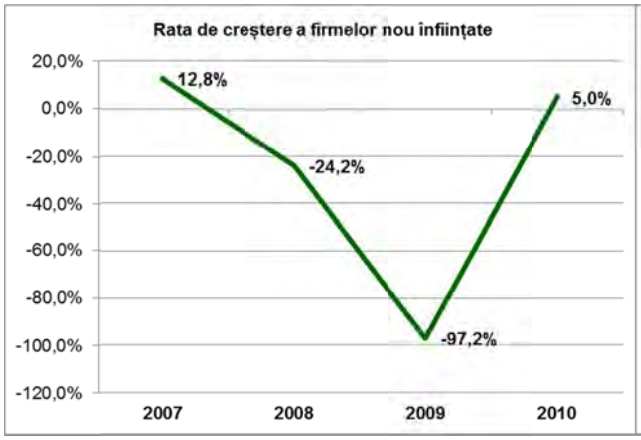
În anul 2006, majoritatea firmelor nou înființate erau în domeniul comerțului (figura 109), urmate de cele din domeniul serviciilor. În anul 2010, ordinea dintre aceste două domenii s-a inversat, firmele înființate în comerț scăzând de la 42,4% din totalul firmelor la 25,3%, iar cele din servicii crescând de la 18,6% la 30% (se remarcă din nou fenomenul de specializare enunțat la capitolul 1.6.1.1.).

Procentul de firme care supraviețuiesc peste 2 ani, a cărui evoluție este prezentată în figura 108, este foarte mare (96,1%, la nivelul anului 2010), mai mare decât media la nivelul României (75,9%) și mult mai mare decât mediile din țările europene, care se încadrează între 60% și 80%[5]. Aproximativ 78% dintre firme au supraviețuit mai mult de 4 ani.

Tabel 18: Dinamica firmelor nou înființate în ZAU PIDU

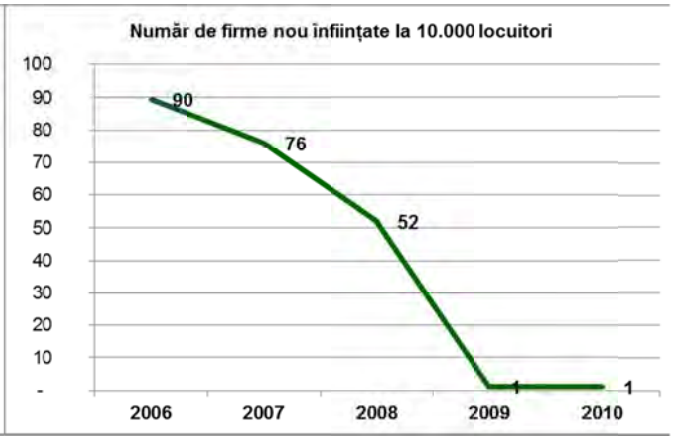
Indicator	2006	2007	2008	2009	2010
Firme înființate în cursul anului	781	662	456	11	9
Procentul de firmei nou înființate	4,6%	5,2%	4,0%	0,1%	0,1%
Firme care și-au încetat existența în cursul anului	4.200	1.161	1.498	2.214	2.448
din care au funcționat sub 1 an	162	281	300	199	133
din care au funcționat între 1 și 2 ani	44	46	78	233	170
din care au funcționat între 2 și 4 ani	56	90	116	357	460
din care au funcționat peste 4 ani	3.938	744	1.004	1.425	1.685
Total firme care funcționează la sfârșit de an:	12.685	11.524	10.026	7.812	5.364

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

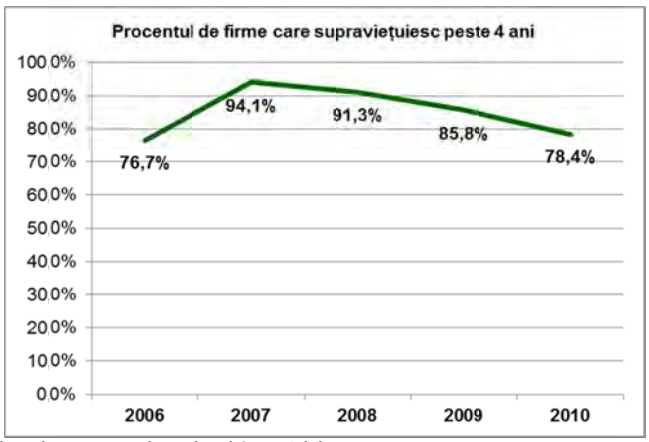
Figura 106: Rata de creștere a firmelor nou înființate



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 107: Evoluția numărului de firme nou înființate la 10.000 locuitori

[5]Sursa: Eurostat



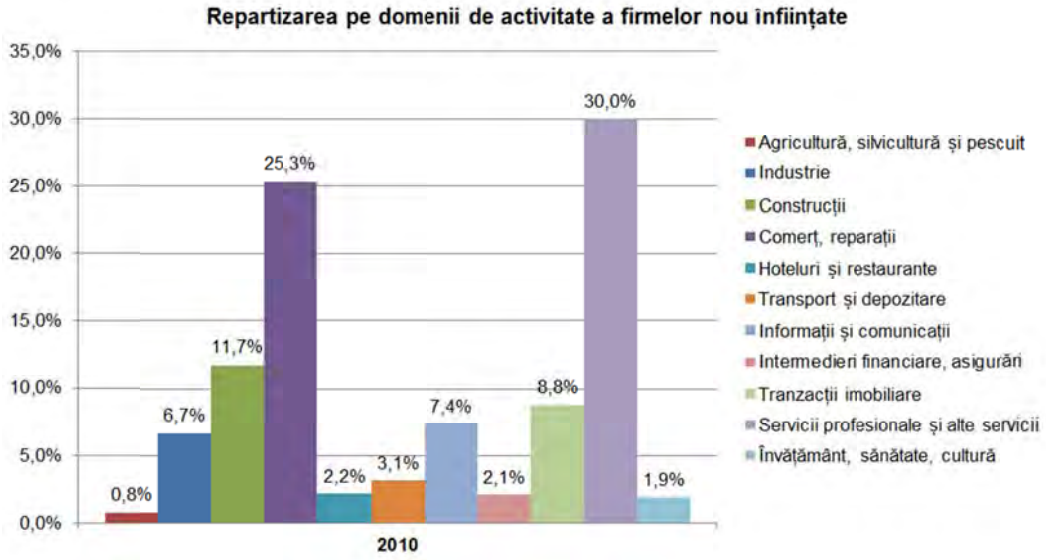
Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 108: Rata de supraviețuire a întreprinderilor

Tabel 19: Repartizarea pe domenii de activitate a firmelor nou înființate

Domeniul de activitate	Procent firme nou înființate				
	2006	2007	2008	2009	2010
Agricultură, silvicultură și pescuit	1,5%	0,8%	0,7%	1,1%	0,8%
Industrie	6,8%	6,2%	5,6%	6,7%	6,7%
Construcții	7,2%	13,2%	12,8%	11,0%	11,7%
Comerț, reparații	42,4%	33,3%	30,8%	27,2%	25,3%
Hoteluri și restaurante	2,8%	2,2%	2,5%	1,9%	2,2%
Transport și depozitare	3,2%	3,2%	4,0%	3,0%	3,1%
Informații și comunicații	4,7%	5,4%	5,2%	6,6%	7,4%
Intermedieri financiare, asigurări	3,8%	1,9%	2,3%	2,7%	2,1%
Tranzacții imobiliare	7,6%	10,7%	8,3%	8,3%	8,8%
Servicii profesionale și alte servicii	18,6%	20,7%	25,5%	28,8%	30,0%
Învățământ, sănătate, cultură	1,5%	2,2%	2,3%	2,5%	1,9%

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 109: Repartizarea pe domenii de activitate a firmelor nou înființate (2010)

1.6.5. Densitatea activității economice

Densitatea activității economice este un indicator al puterii economiei locale. Mai multe firme înseamnă mai multe oportunități. Competitivitatea generată de un număr mai mare de firme atrage o mărire a productivității. Cercetările au demonstrat că densitatea activității economice este asociată cu niveluri mai ridicate de creștere economică.

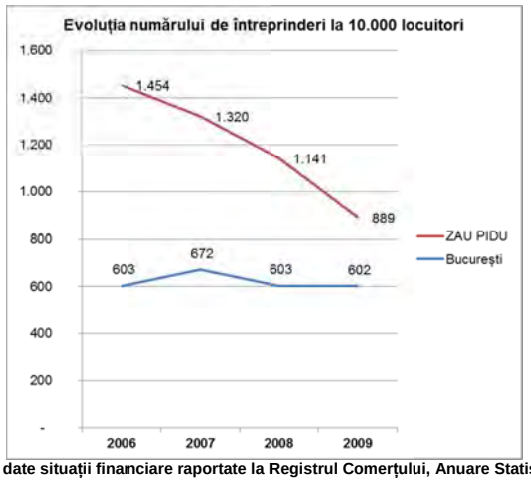
Tabelul 20 indică o densitate a activității economice mai mare în comparație cu economia orașului, dar acest indicator este în scădere (figura 110), prefigurând o regresare a atractivității zonei din punct de vedere al localizării activității economice.

În ceea ce privește distribuirea spațială, subzonele 4 și 9 au cea mai mică densitate de companii (figura 111).

Tabel20: Număr de întreprinderi la 10.000 locuitori

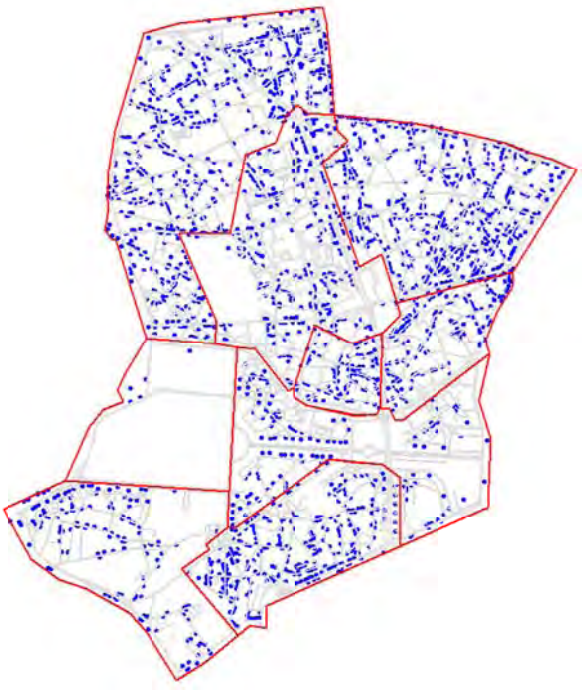
Zona	Numărul de întreprinderi la 10.000 locuitori				
	2006	2007	2008	2009	2010
ZAU PIDU	1.454	1.320	1.141	889	611
București	603	672	603	602	N/A

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare statistice București 2007-2010



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare Statistice București 2007-2010

Figura 110: Evoluția indicatorului număr de întreprinderi la 10.000 de locuitori



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 111: Distribuirea spațială a întreprinderilor înregistrate în ZAU PIDU

1.6.6. Economia pe sectoare de activitate

AGRICULTURA

Domeniul este reprezentat în ZAU de companii care au declarat sediul social în această arie (dar în mod evident nu desfășoară activități agricole în zona urbană). Din punct de vedere al volumului de activitate, domeniul este în recuperare după scăderea din 2009, dar numărul de salariați s-a diminuat la jumătate (figura 112).

Tabel 21: Indicatori de medie pe domeniul de activitate agricultură (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Agricultură, silvicultură și pescuit	31	91,11	2,92	18,2

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

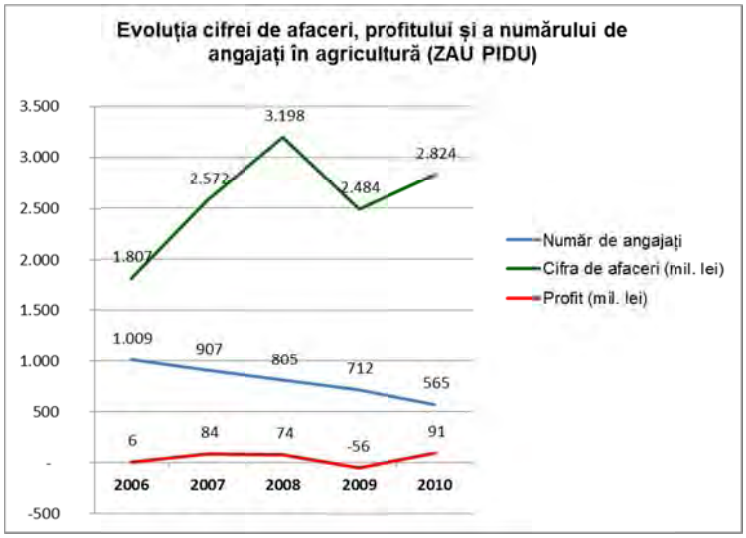


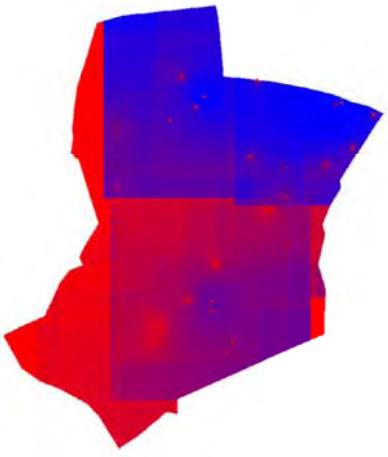
Figura 112: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și a numărului de angajați în domeniul agricultură

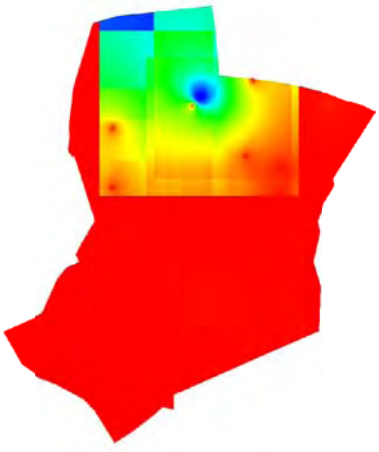
Tabel 22: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul agricultură (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
ROMSILVA RA	1.104,6
INTERAGRO	1.680,8
AVICOLA BUCUREȘTI	23,6
DACROM TRADE	1,3
PIC ROMANIA	8,6
În reprindere	**Număr de angajați**
ROMSILVA RA*	19.131
INTERAGRO	262
AVICOLA BUCUREȘTI	184
DACROM TRADE	33
PIC ROMANIA	16

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

*** nu a fost inclusă în analiza economică întrucât are o structură de angajați dezvoltată în teritoriu**





densitate scăzută densitate ridicată

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 113: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul agricultură

Figura 114: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul agricultură

INDUSTRIE

În acest domeniu s-au agregat activitățile din industria extractivă, industria prelucrătoare, producția și furnizarea de energie electrică și termică, gaze, apă caldă și aer condiționat, distribuția apei, salubritate, gestionarea deșeurilor și decontaminare. Deși reprezintă doar 6,4% din totalul întreprinderilor din ZAU, industria angajează 19,4% din numărul de salariați și contribuie cu 25,3% la cifra de afaceri cumulată din ZAU. Numărul de angajați din acest sector s-a micșorat în ultimii cinci ani cu aproape un sfert (scădere determinată în mare parte și de relocarea întreprinderilor mari din ZAU), în condițiile creșterii cifrei de afaceri cu o treime. Firmele reprezentative sunt distribuite geografic în principal în subzonele 6, 7 și 8. Se observă apariția unui pol de concetrare în estul subzonei 9, în zona de la intersecția Bd-ului Tudor Vladimirescu cu 13 Septembrie (figura 116). Furnizorii principali de utilități din capitală (RADET, Apa Nova, REBU) sunt în topul celor mai mari companii din zonă (atât sub aspectul cifrei de afaceri, cât și în calitate de angajatori). În industrie se regăsește cel mai mare număr mediu de salariați pe întreprindere din ZAU.

Tabel 23: Indicatori de medie pe domeniul de activitate industrie (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Industrie	345	25,43	0,46	42,1

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

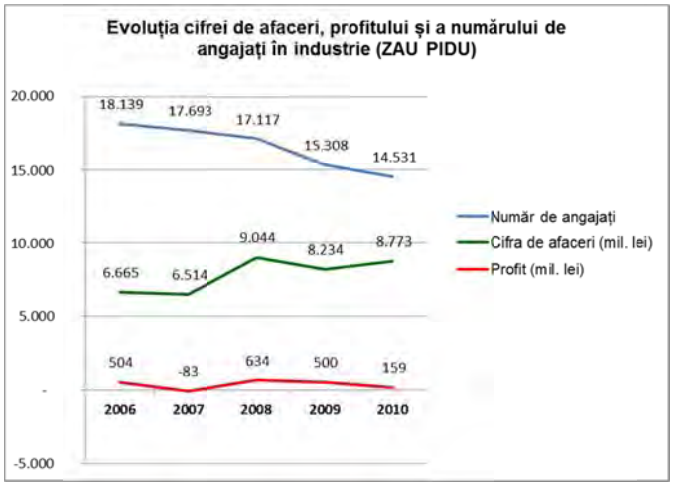
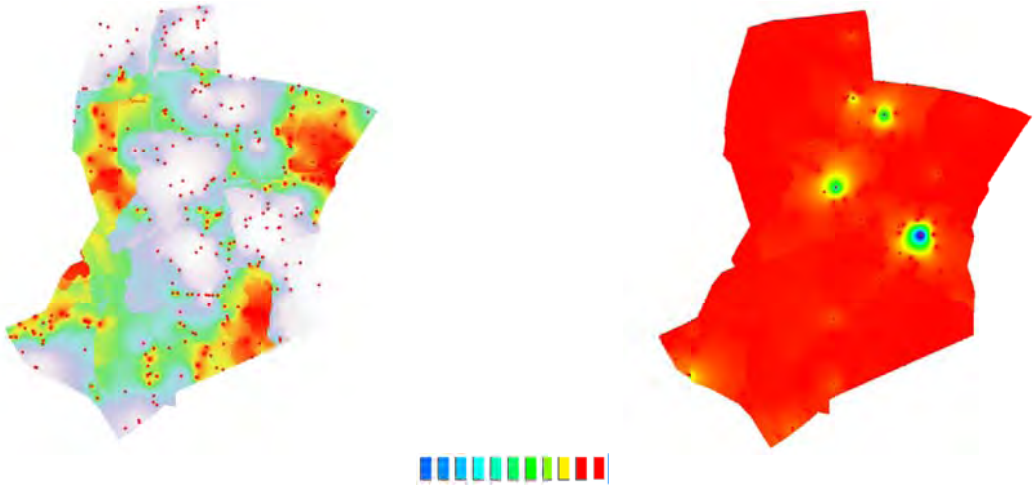


Figura 115: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și a numărului de angajați în domeniul industrie

Tabel 24: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul industrie (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
R.A.D.E.T. RA	1.173,8
TRANSELECTRICA	2.545,7
ELECTRICA SA	1.022,4
TINMAR IND SA	733,3
APA NOVA BUCUREȘTI	441,3
Întreprindere	**Număr de angajați**
R.A.D.E.T. RA	4.336
TRANSELECTRICA*	2.185
APA NOVA BUCUREȘTI	903
C.N. A URANIULUI SA*	1.783
REBU	1.009

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului
*** nu a fost inclusă în analiza economică întrucât are o structură de angajați dezvoltată în teritoriu**



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 116: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul industrie

Figura 117: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul industrie

CONSTRUCȚII

În ceea ce privește distribuția spațială, afacerile în construcții sunt localizate preponderent în subzonele 8, 4 și 7 (figura 119). Deși în ZAU sunt prezenți actori semnificativi pe piața națională, numărul mediu de salariați pe firmă în domeniu este de 16, numărul total de salariați fiind în scădere (cu aproape 50% în ultimii doi ani). Volumul de activitate reflectat de cifra de afaceri nu a cunoscut un declin atât de dramatic, reducându-se cu aproximativ 14 % în perioada 2008 - 2010, după ce cunoscuse aproape o dublare în perioada de *boom* din 2007 - 2008. Sectorul a reprezentat în 2010 un procent de 8,9% din economia ZAU, angajând 10,8% din numărul de salariați.

Tabel 25: Indicatori de medie pe domeniul de activitate construcții (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Construcții	490	6,29	-0,08	16,4

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

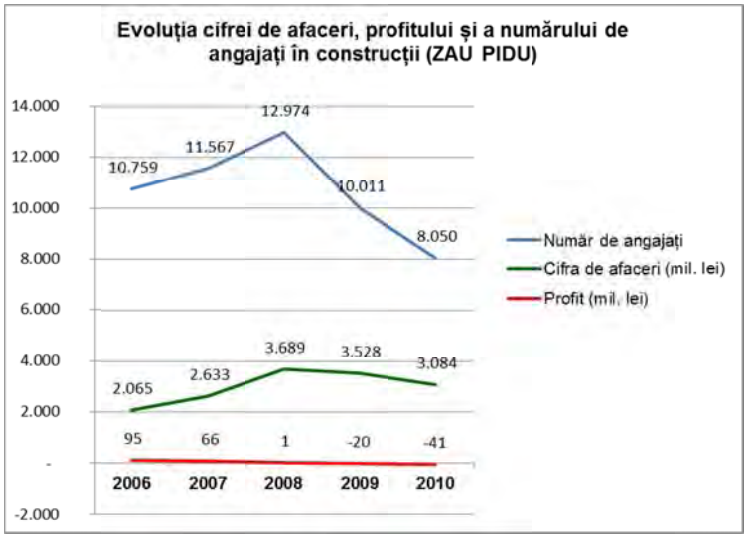
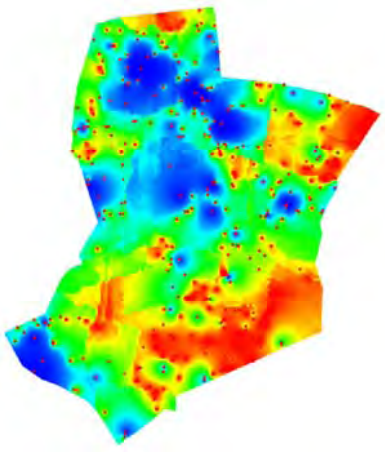


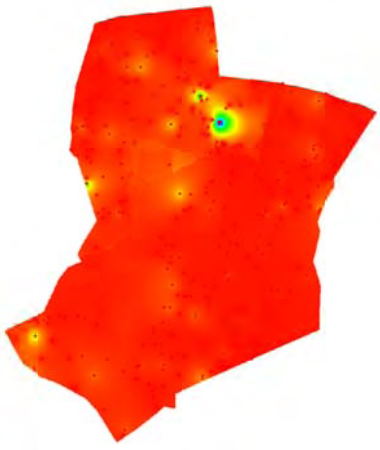
Figura 118: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și a numărului de angajați în domeniul construcții

Tabel 26: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul construcții (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
T.M.U.C.B. SA	343,7
TIAB SA	121,3
BOG ART	347,0
STRABAG	55 ,6
COMINCO	102,4
Întreprindere	**Număr de angajați**
T.M.U.C.B. SA	1.595
TIAB SA	676
BOG ART	418
STRABAG	412
COMINCO	336

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului





densitate scăzută densitate ridicată

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 119: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul construcții

Figura 120: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul construcții

COMERȚ

Sectorul este bine reprezentat în ZAU, cu un număr de 1.276 întreprinderi active (23,8% din totalul întreprinderilor). Cifra de afaceri medie de 7,27 milioane lei și numărul de angajați în medie pe firmă de 11 la nivelul anului 2010 sunt relativ mari, determinate de prezența în zonă a unor comercianți semnificativi. Numărul de salariați (la fel ca și numărul de companii active) este în scădere semnificativă, cu 36% în 2010 față de 2009. Cu toate aceasta, sectorul rămâne un angajator important, cu 14,2% din numărul total de salariați. Piața de comerț s-a polarizat în ultimii ani, comercianții independenți fiind în continuu declin (ca număr și cotă de piață), pe măsură ce marile lanțuri de hipermarket-uri au crescut substanțial. Companiile sunt distribuite geografic relativ uniform în perimetrul studiat.

Tabel 27: Indicatori de medie pe domeniul de activitate comerț, reparații (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Comerț, reparații	1.276	7,27	0,12	10,8

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

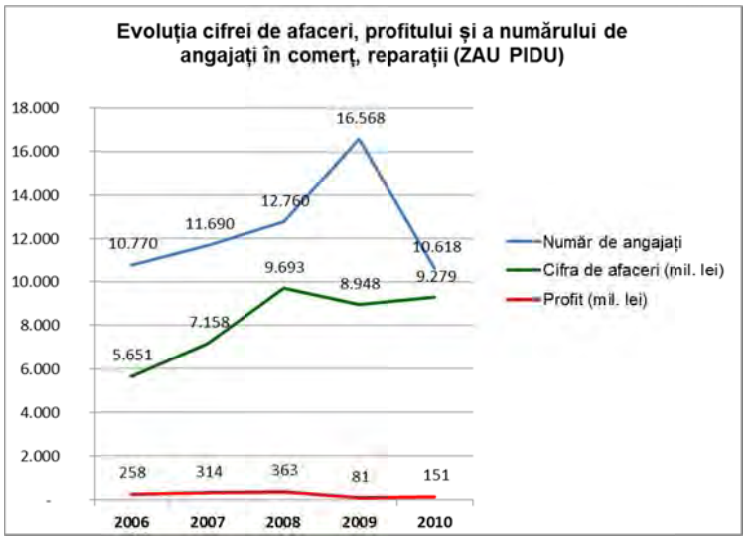


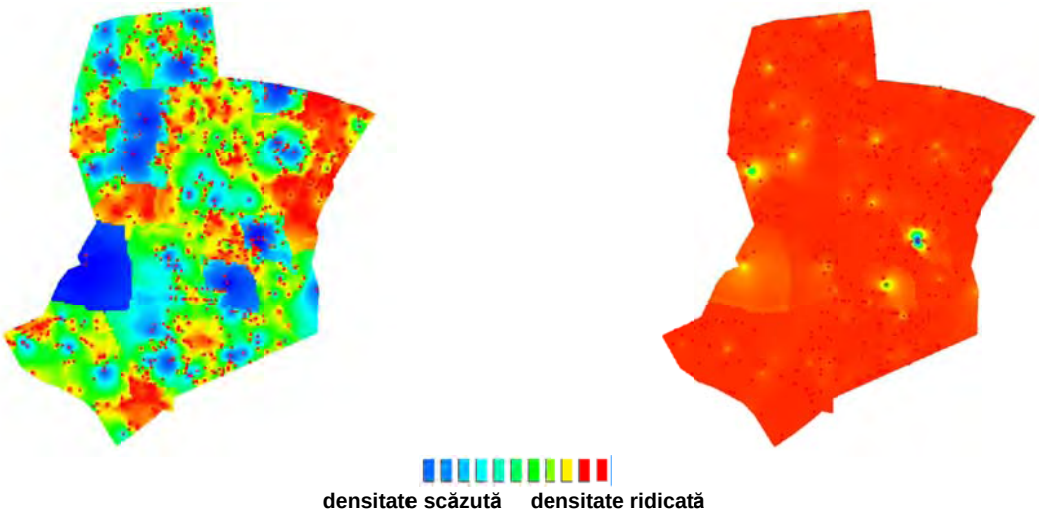
Figura 121: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și a numărului de angajați în domeniul comerț

Tabel 28: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul comerț (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
ROMANIA HYPERMARCHE	1.376,6
AUTO COB LCESCU	60,4
CARLSROM BEVIERAGE CO	447,1
SANOFI AVENTIS ROMANIA	898,0
ROEL	20,4
Întreprindere	**Număr de angajați**
ROMANIA HYPERMARCHE*	3.146
AUTO COBALCESCU SRL	658
CARLSROM BEVIERAGE CO	481
SANOFI AVENTIS ROMANIA	201
ROEL	200

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

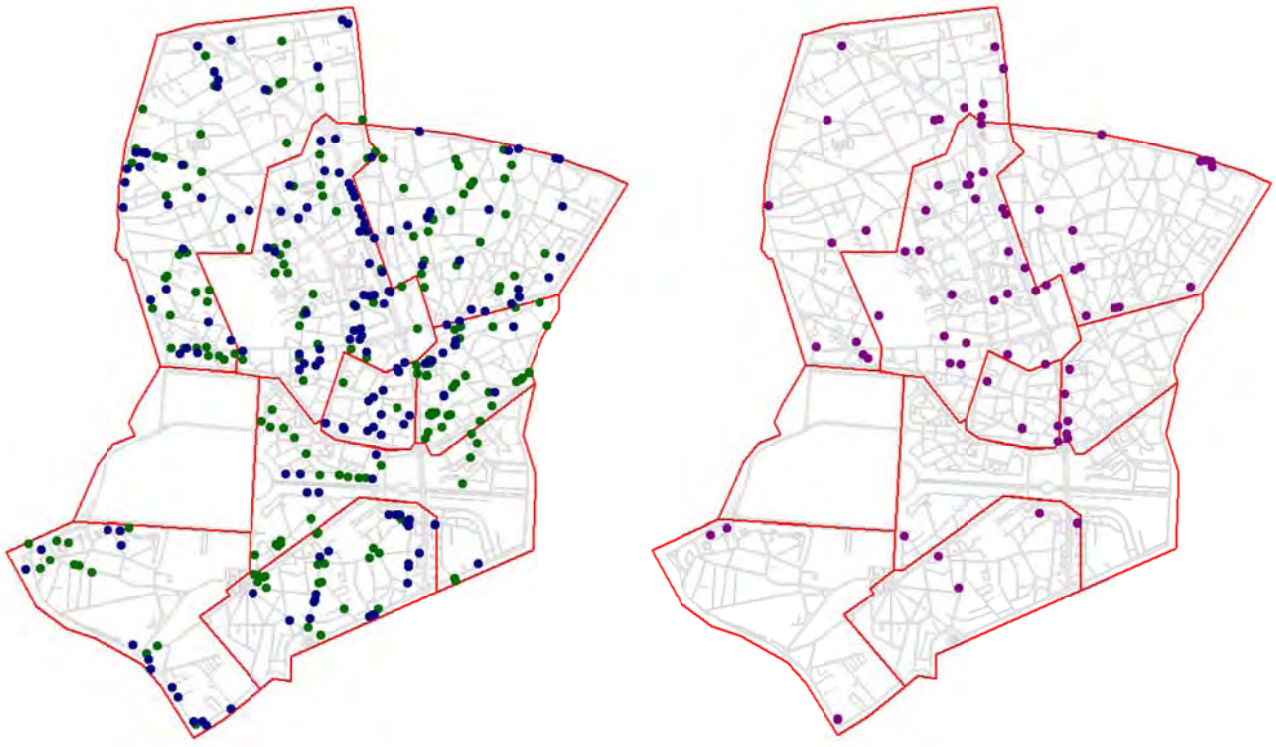
*** nu a fost inclusă în analiza economică întrucât are o structură de angajați dezvoltată în teritoriu**



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 122: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul comerț

Figura 123: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul comerț



Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 124: Comerț în magazine în ZAU - PIDU

Comerțul în magazine este bine reprezentat din punct de vedere al densității și suprafețelor, fiind identificate în zona de acțiune urbană peste 500 de spații comerciale. Întregul areal aflat la nord de Dâmbovița are un tradițional caracter comercial. Cu toate acestea, piața de retail a trecut prin schimbări majore în ultima perioadă. Pentru prima dată, balanța dintre cerere și ofertă pe arterele comerciale s-a inversat. În timp ce în 2008 spațiile destinate comerțului erau greu disponibile, mai ales pe bulevardele și strazile dens circulate, din cauza unei expansiuni agresive a instituțiilor financiare și a rețelelor farmaceutice, la sfârșitul primului semestru al anului 2009 extinderea acestora a încetat. În consecință, presiunea din partea cererii a scăzut, fapt care a determinat și o reducere a chiriilor.

Zona analizată este dominată din punct de vedere comercial de spații stradale. Acestea sunt printre cele mai atractive din București, păstrând astfel un nivel ridicat al prețurilor de închiriere. Calea Victoriei este una dintre cele mai căutate zone, odată cu intrarea pe piața comercială locală a brand-urilor de lux în 2010.

Magazinele Unirea și Cocor sunt cele mai mari investiții în domeniu din centrul Bucureștiului, reprezentând locații recunoscute, cu ofertă diversă, specializată și nespecializată, dar familiară și constantă. Mai mult decat atât, Unirea Shopping Center a devenit în 2011 o destinație de comerț stradal, prin deschiderea magazinelor cu vizibilitate și acces din stradă. În schimb, zonele adiacente acestor “prezențe ancoră” pentru comerț nu se configurează în complementaritate sau sub influența acestora. Discontinuitățile la nivel perceptiv generate de degradarea străzilor învecinate sau a fațadelor deteriorate ale clădirilor împiedică integrarea sau exploatarea potențialului comercial al acestora. În consecință, mare parte dintre străzile secundare își pierd din atributele comerciale, odata cu rolul de “conectori” între areale sau artere dens circulate, fenomen prezent de altfel în tot perimetrul studiat.

Centrul istoric (subzona 2) rămâne în topul preferințelor comercianților. În urma reabilitărilor de infrastructură, au început să apară retaileri de renume. Datorită faptului că este deocamdată singura arie pietonală din capitală, aceasta rămane foarte atractivă pentru restaurante și cafenele, dar și pentru comercianții de modă. Pe de alta parte, din zona de acțiune urbană lipsesc o mare parte dintre retailerii internaționali și naționali.

TURISM (HOTELURI ȘI RESTAURANTE)

Hotelurile și restaurantele sunt localizate preponderent în partea de nord a ZAU, existând în acest sens un decalaj de dezvoltare al zonei de sud. După o perioadă de scădere în 2009, datorată crizei economice (care a cauzat o diminuare a volumului cifrei de afaceri de aproximativ 8,5% și înregistrarea unor pierderi semnificative în acest sector), domeniul pare să cunoască o revenire, prin creșterea numărului de salariați în 2010 și înregistrarea unor pierderi și a unei scăderi a valorii cifrei de afaceri agregate mai mici.

Tabel 29: Indicatori de medie pe domeniul de activitate hoteluri și restaurante (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Hoteluri și restaurante	210	3,91	-0,16	31,1

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

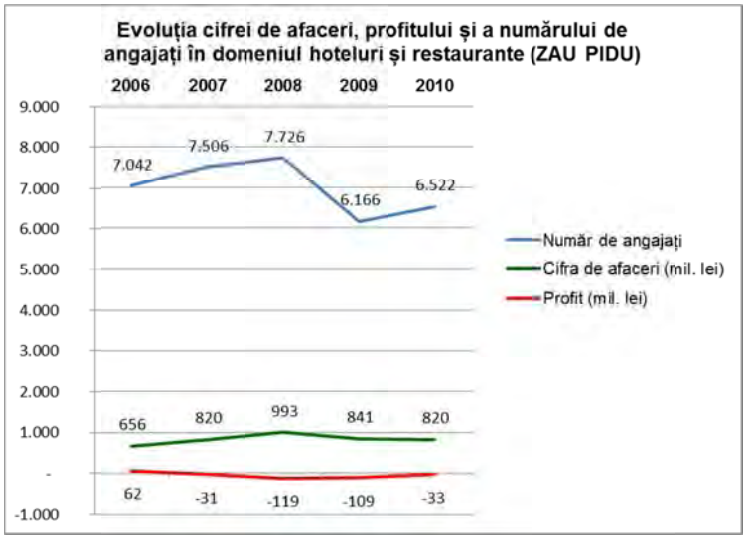
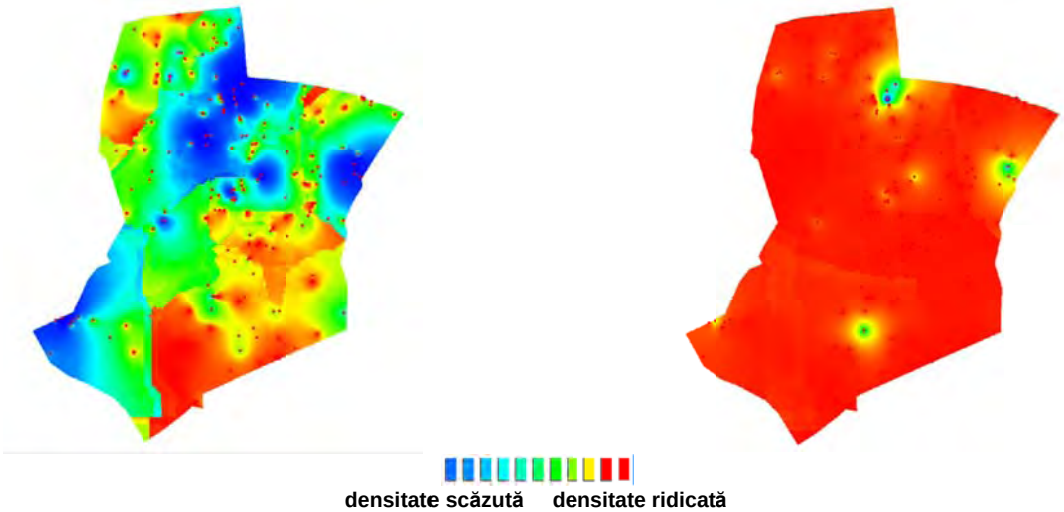


Figura 125: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul hoteluri și restaurante

Tabel 30: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul hoteluri și restaurante (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
US FOOD NETWORK	157,9
BUCUREȘTI TURISM	105,1
GRAND	98,6
AMERICAN RESTAURANT	92,4
T.B.R.C.M. SA	65,5
Întreprindere	**Număr de angajați**
US FOOD NETWORK	1.219
T.B.R.C.M. SA	701
AMERICAN RESTAURANT	676
LEBADA 2000	568
GRAND	328

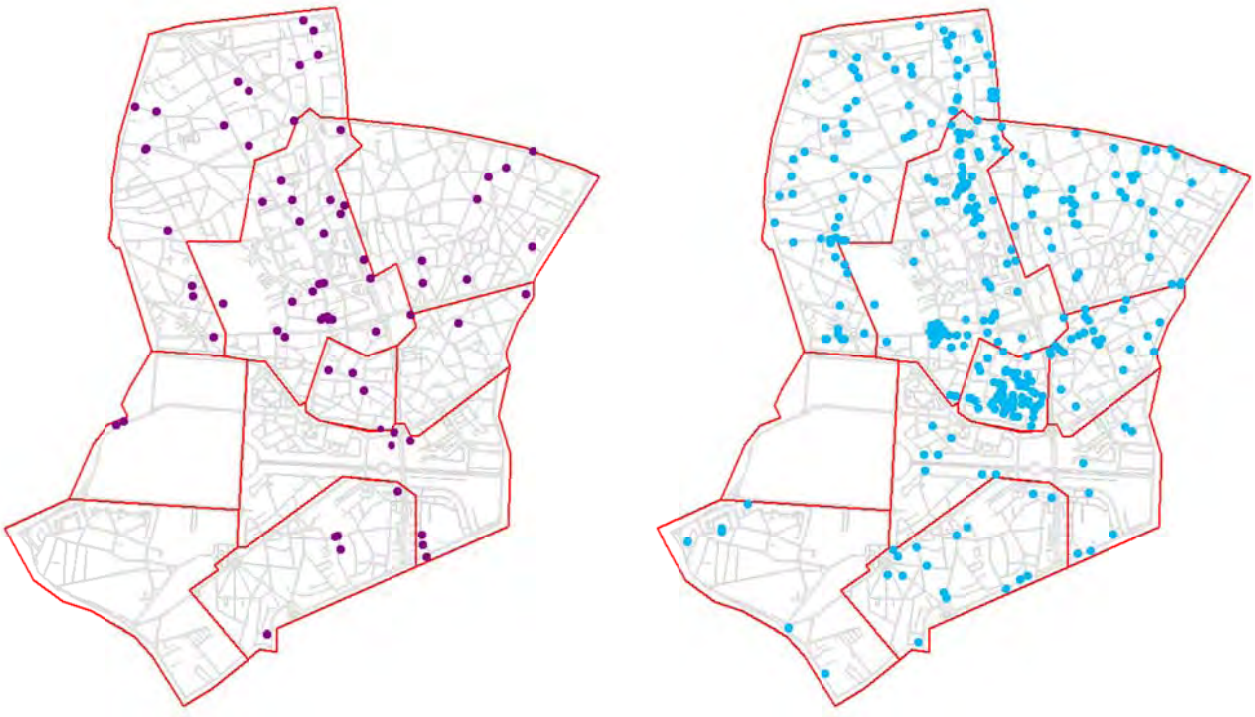
Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 126: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul hoteluri și restaurante

Figura 127: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul hoteluri și restaurante



Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 128: Hoteluri, restaurante, baruri, cafenele, cluburi în ZAU - PIDU

Piața hotelieră din București se bazează în principal pe segmentul de turism de afaceri și organizare de evenimente. Din cele 188 de hoteluri înregistrate în București, aproape o treime se concentrează în centrul Bucureștiului delimitat în analiză (9 hoteluri de 5 stele cu un total de 1.879 de camere, 22 hoteluri de 4 stele cu un total de 1.422 de camere, 31 hoteluri de 3 stele cu un total de 1.302 de camere, 2 hoteluri de 2 stele cu un total de 25 camere și un hotel de o stea cu un total de 45 camere - în total 66 de unități hoteliere cu un total de 4.673 de camere). 9 dintre cele 12 hoteluri de 5 stele din București se află în ZAU. Numărul de camere însumate ale hotelurilor reprezintă 63% din totalul camerelor de hotel din București. În 2010 hotelurile au reprezentat locul de angajare pentru 3.238 salariați și au realizat o cifră de afaceri de 458,5 milioane lei. Forța de muncă încadrată în domeniul restaurantelor și a celorlalte servicii de alimentație publică și servire a băuturilor însumează un număr de 3.284 salariați, generând o cifră de afaceri de 361,7 milioane lei.

În orașele cu industrie turistică dezvoltată o mare parte din activitățile economice se adresează preponderent locuitorilor orașului și, în particular, turiștilor. Restaurantele, magazinele de orice tip, galerii de artă, case de schimb valutar sau alte servicii conexe turismului se concentrează în jurul funcțiunilor ospitaliere, păstrând în același timp legătura cu funcția rezidențială a orașului. Spre deosebire de metropolele consacrate din acest punct de vedere, în București acest tip de servicii / comerț nu s-a dezvoltat după o ordonare spațială a fluxurilor turistice, tot așa cum nici instrumentele de planificare urbană nu au luat în considerare crearea sau facilitarea apariției acestor fluxuri.

De exemplu, chiar dacă în zona studiată au fost identificate peste 300 de restaurante, cafenele, baruri și cluburi (dintr-un total de aproximativ 1.300 în București), densitatea cea mai mare a acestora este în subzona 2. Natura simbolică, civică și istorică a acestei zone particulare a favorizat creșterea sa naturală și aprecierea sa ca destinație vizibilă și importantă din punct de vedere comercial (și implicit turistic), fapt care demonstrează importanța identității bine conturate a unui areal. Spre comparație, Bulevardul Unirii, deși aflat în proximitatea Palatului Parlamentului (considerat a fi una dintre principalele atracții turistice) și la mică distanță de subzona 2, este în prezent lipsit de elemente distinctive și de vitalitate din punct de vedere economic.

Analiza întregii zone de acțiune urbană indică faptul că aici se concentrează spațial cea mai mare parte a resurselor turistice din București (structuri de cazare, muzee, monumente, instituții reprezentative, teatre, clădiri istorice, galerii de artă, librării, magazine de antichități, organizare de evenimente, spații publice importante, chiar și cele câteva străzi exclusiv comerciale). Cu toate acestea, promovarea nu este una sinergică între diferitele tipuri de produse turistice. Acestea „supraviețuiesc” din punct de vedere al imaginii și promovării la nivel individual, fără a exploata împreună gruparea lor în zona centrală, dar și fără a participa definitoriu la crearea de identități puternice pentru arealele din care fac parte.

TRANSPORT ȘI DEPOZITARE

Sectorul cuprinde doar 1,8% din întreprinderile înregistrate în ZAU PIDU, angajând 4,1% din salariați și participând cu 6,3% la volumul de activitate al ariei studiate. Domeniul este în dezvoltare, activitățile de logistică în general evoluând în ultimii ani. Un sistem de transport și logistică eficient este necesar pentru a susține dezvoltarea capitalei și creșterea economică și demografică a întregii zone metropolitane. Sectorul este vital, nu neapărat ca generator de locuri de muncă noi, dar mai ales ca suport pentru toate celelalte domenii. Numărul de salariați a crescut în ultimii 5 ani cu 37,4%, cifra de afaceri cu 77,6% în aceeași perioadă, dar în ultimii doi ani s-au înregistrat pierderi. Activitatea este concentrată din punct de vedere spațial în subzona 4.

Tabel 31: Indicatori de medie pe domeniul de activitate transport și depozitare (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Transport și depozitare	94	25,01	-1,43	32,9

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

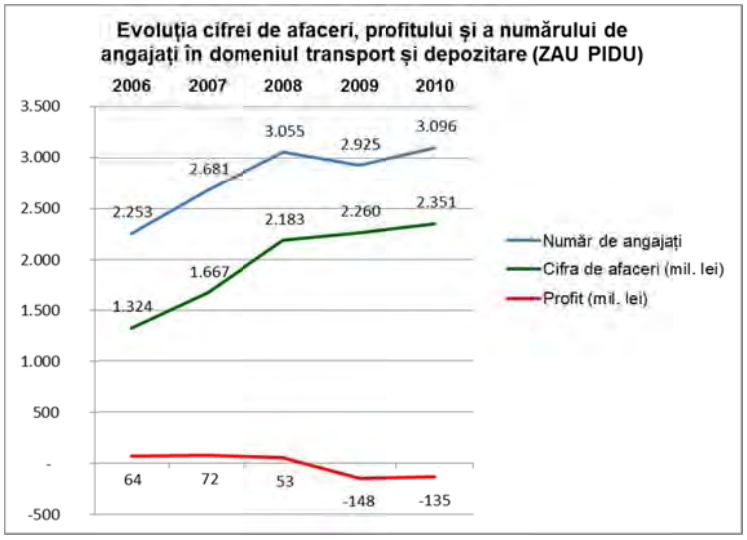


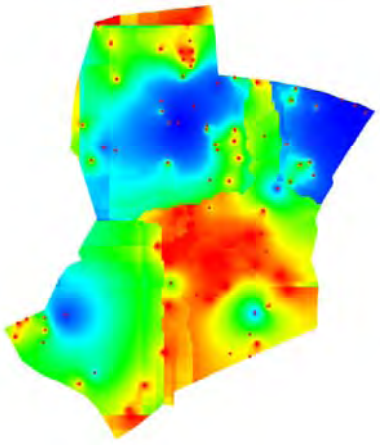
Figura 129: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul transport și depozitare

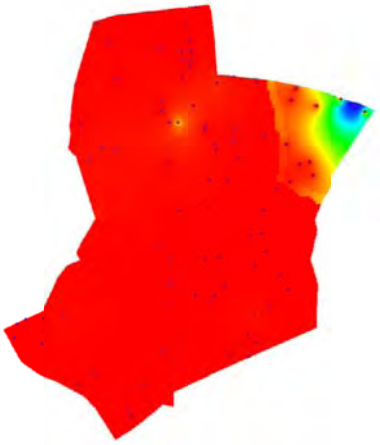
Tabel 32: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul transport și depozitare (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
C.N. POSTA ROMANA SA	1.376,9
GRUP FEROVIAR ROMAN	521,8
TRANSPECO LOGISTICS	84,6
WILLI BETZ ROMANIA	39,8
ROMAVIA RA	36,7
Întreprindere	**Număr de angajați**
C.N. POSTA ROMANA SA*	34.731
GRUP FEROVIAR ROMAN	1.729
TRANSPECO LOGISTICS	388
WILLI BETZ ROMANIA	152
ROMAVIA RA	152

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

*** nu a fost inclusă în analiza economică întrucât are o structură de angajați dezvoltată în teritoriu**





densitate scăzută densitate ridicată

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 130: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul transport și depozitare

Figura 131: Distribuirea spațială a numărului de angajați în transport și depozitare

INFORMAȚII ȘI COMUNICAȚII

Domeniul este pe un trend descrescător, din toate punctele de vedere. În 2010 a contribuit direct cu 13,7% la cifra de afaceri a zonei, dispunând de un procent de 4,9% din totalul de salariați. Se înregistrează un număr relativ ridicat de întreprinderi mici și mijlocii, care reprezintă 8,1% din totalul întreprinderilor prezente în ZAU. În acest sector sunt cuprinse 82 de companii cu activități de editare (cu un număr însumat de salariați de 749 și o cifră de afaceri totală de 145,5 milioane lei), 108 firme de producție audio-video și cinematografică, inclusiv difuzarea acestora (407 de salariați și 188,6 milioane lei cifră de afaceri), 203 întreprinderi din domeniul producției de programe informatice (2.082 de salariați și 488,1 milioane lei cifră de afaceri) și 39 de corporații cu activitate de telecomunicații (389 de salariați și 4.344,5 milioane lei cifră de afaceri - din care 4.170,6 milioane lei un singur operator și 173,9 milioane lei celelalte întreprinderi).

Tabel 33: Indicatori de medie pe domeniul de activitate informații și comunicații (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Informații și comunicații	432	11,96	2,23	14,7

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

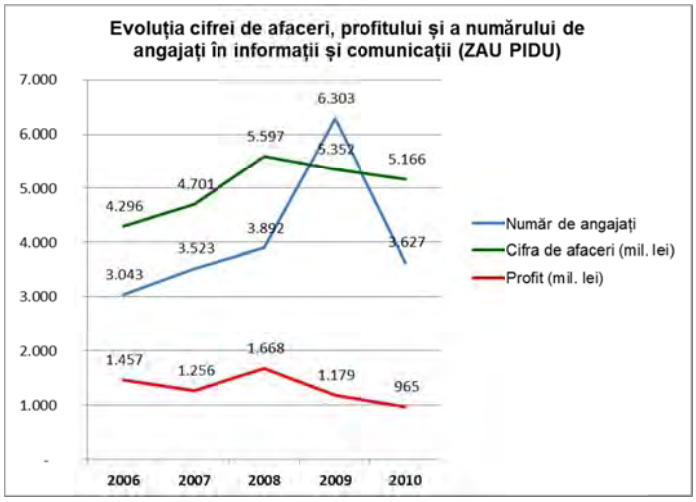
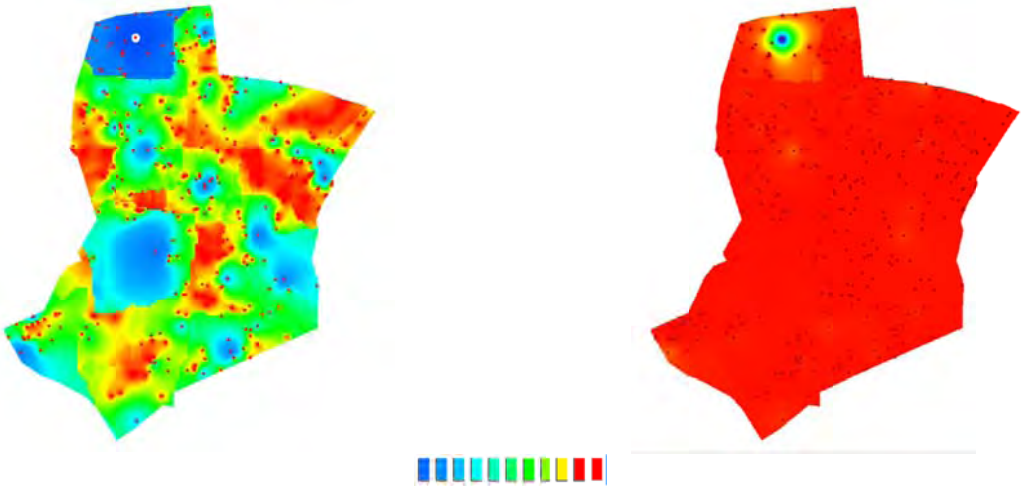


Figura 132: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul informații și comunicații

Tabel 34: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul informații și comunicații (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
ORANGE ROMANIA SA	4.161,2
FREESCALE SEMICOND.	40,5
IXIA SRL	35,6
COMPUTARIS ROMANIA	24,1
OSF GLOBAL SERVICES	8,7
Întreprindere	**Număr de angajați**
ORANGE ROMANIA SA*	2.732
FREESCALE SEMICOND.	198
IXIA	190
OSF GLOBAL SERVICES	130
COMPUTARIS ROMANIA	121

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului
*** nu a fost inclusă în analiza economică întrucât are o structură de angajați dezvoltată în teritoriu**



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 133: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul informații și comunicații

Figura 134: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul informații și comunicații

INTERMEDIERI FINANCIARE, ASIGURĂRI

În acest sector sunt cuprinse activitățile de intermediere monetară, creditare, leasing, asigurări și intermediere în asigurări, tranzacții financiare, administrare de fonduri și activități ale holdingurilor. După o expansiune spectaculoasă în perioada 2006-2008, domeniul indică în ultimii 3 ani o contracție sub aspectul tuturor indicatorilor, revenind la nivelul înregistrat în 2006. Companiile semnificative sunt localizate în zona Universitate - Calea Moșilor.

Tabel 35: Indicatori de medie pe domeniul de activitate intermedieri financiare, asigurări (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Intermedieri financiare, asigurări	81	1,68	0,13	6,8

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

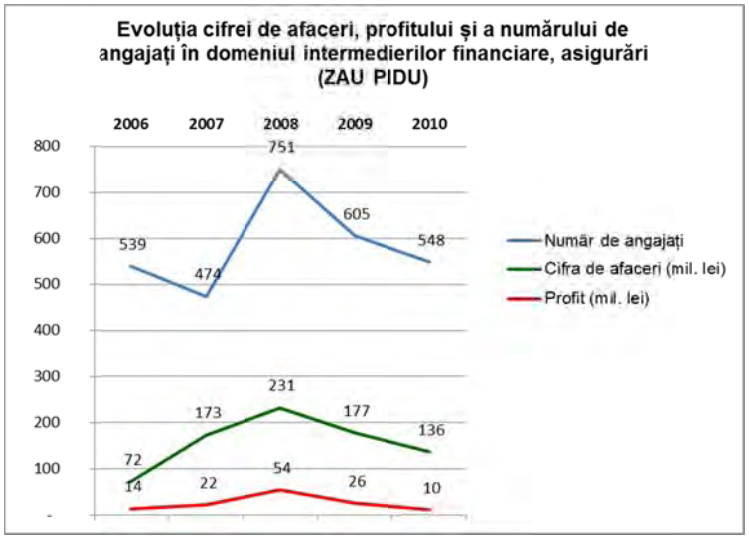
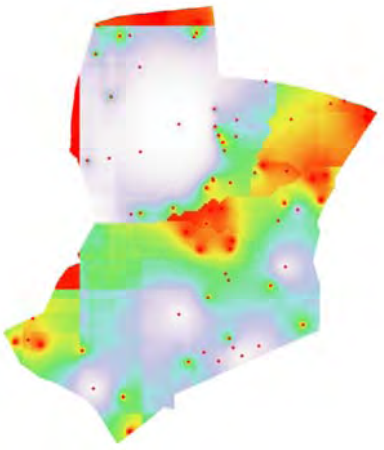


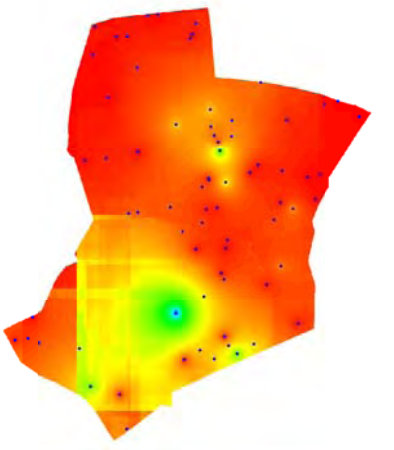
Figura 135: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul intermedieri financiare, asigurări

Tabel 36: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul intermedieri financiare, asigurări (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
SMITH & SMITH SRL	12,1
IFN 2 B GROUP SRL	10,8
ANGELO COSTA RO	10,9
SELECT EXCHANGE	1,3
ROMVAL EUROE	1,0
Întreprindere	**Număr de angajați**
SMITH & SMITH SRL	92
SELECT EXCHANGE	48
IFN 2 B GROUP SRL	40
ANGELO COSTA RO	39
ROMVAL EUROEX	27

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului



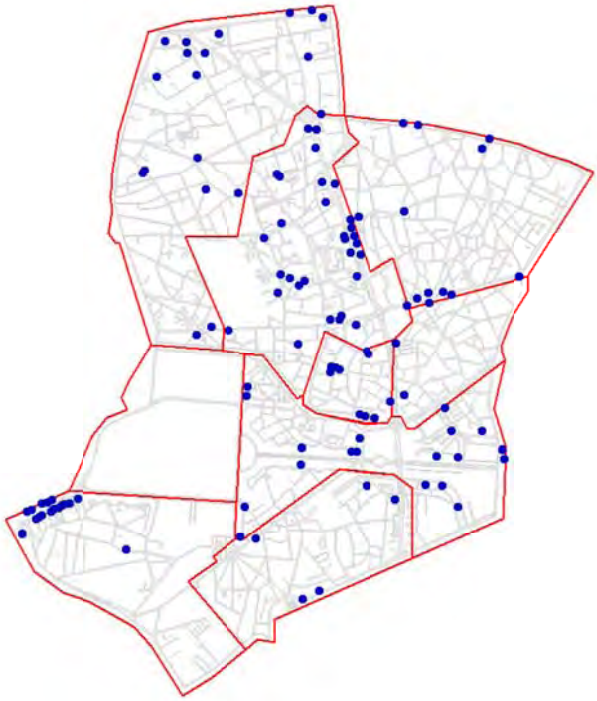


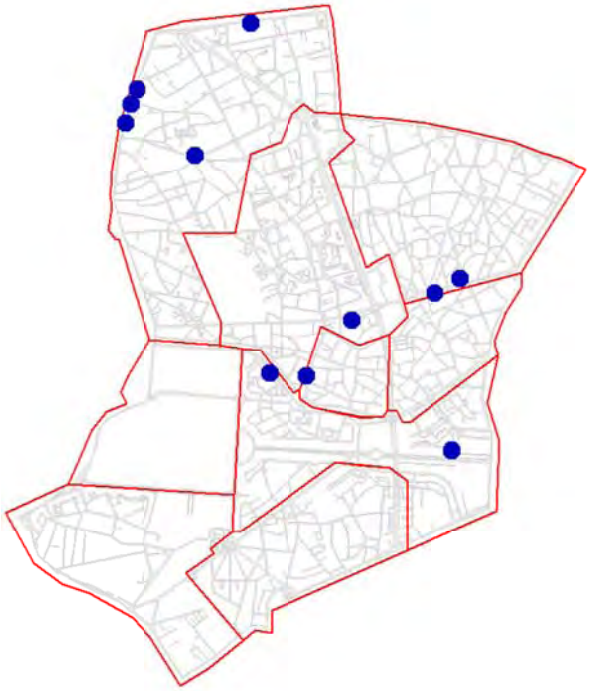
densitate scăzută densitate ridicată

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 136: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul intermedieri financiare, asigurări

Figura 137: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul intermedieri financiare, asigurări





Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 138: Sucursale de bănci și instituții financiare în ZAU - PIDU

Figura 139: Sedii centrale de bănci în ZAU - PIDU

Aparent, domeniul este slab reprezentat în ZAU PIDU. Statisticile prezentate sunt construite pe baza datelor raportate la Registrul Comerțului, prin urmare băncile, care raportează în sistem special, nu sunt cuprinse în aceste date. În zona delimitată se află sediile centrale a 11 dintre cele 41 de bănci autorizate în România, care în 2010 au reprezentat împreună 35,6% din totalul activelor bancare din România. Șase dintre aceste bănci se află în top 50 al celor mai mari companii din România. Cifra de afaceri totală a băncilor care au sediul central în ZAU PIDU este de 45,9 miliarde lei, iar numărul de salariați angajați în rețeaua lor dezvoltată la nivel național este de aproximativ 23.000. Dintre aceștia, se estimează că un număr de aproximativ 2.800 lucrează în ZAU PIDU[6], la sediile centrale și sucursalele reprezentate în figura 138.

Băncile au tendința de a ocupa cele mai bune locații de retail. În perioada de creștere economică de până în 2008, au dus o politică agresivă de expansiune a rețelei teritoriale, stimulate de accesul din ce în ce mai mare la creditare al populației. Se poate observa o puternică aglomerare spațială, determinată de orientarea localizării sucursalelor către segmente strategice de clienți. În cele mai multe cazuri, apariția unei sucursale determină instalarea de sucursale ale competitorilor în proximitate. Accesibilitatea este atât de importantă pentru un sediu bancar încât mai mult de 95% din locații sunt pe principalele străzi ale zonei. Printre alți factori favorizanți ai extinderii rețelei de sucursale bancare se includ prezența multor obiective de utilitate publică (ce generează fluxuri crescute de utilizatori), un sector de comerț dezvoltat și o populație cu un nivel de venituri relativ ridicat.

Zonele 8 și 9 sunt cel mai slab deservite de către rețeaua teritorială a sectorului bancar.

[6]Nu au fost incluși în analizele economice pentru ZAU PIDU. La fel și cei aproximativ 1.800 de angajați ai Băncii Naționale a României.

TRANZACȚII IMOBILIARE

Acest domeniu cuprinde atât activitățile de cumpărare-vânzare de imobile și închirierea acestora (care în 2010 au generat un volum de activitate de 475 milioane lei, cu 1.298 salariați), cât și serviciile de administrare de imobile (cu o cifră de afaceri de 128 milioane lei și un număr de 495 angajați în 2010). Sectorul este în cădere abruptă începând cu 2009, numărul de angajați scăzând cu 63%, iar volumul vânzărilor cu 51% în ultimii doi ani. Cu toate acestea, a fost identificată o specializare a zonei de acțiune urbană în acest sector, în comparație cu întregul oraș (vezi analiza de la capitolul 1.6.1.1.; conform Tabelului 10, 27,3% din numărul total de angajați în domeniu din București lucrează în ZAU, după ce în 2006 acest procent reprezenta 43,3%; scăderea este proporțională cu scăderea în general a domeniului). Spațial, este relativ uniform distribuit pe subzone.

Tabel 37:Indicatori de medie pe domeniul de activitate tranzacții imobiliare (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Tranzacții imobiliare	369	1,63	0,07	4,9

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

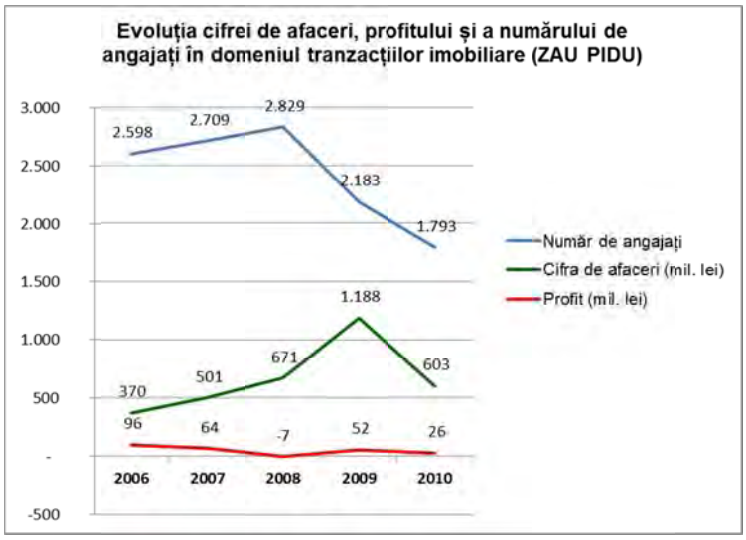
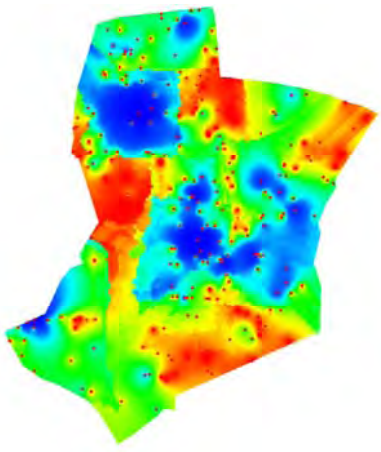


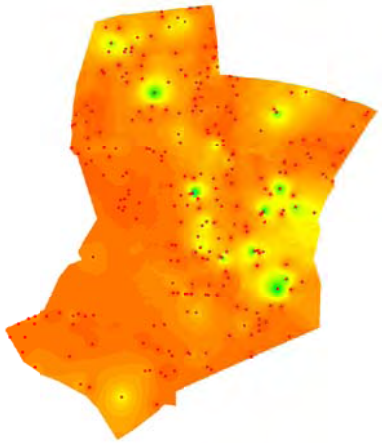
Figura 140: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul tranzacții imobiliare

Tabel 38: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul tranzacții imobiliare (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
BUILDINGSUPPORTSERV.	221,6
UNIRE SHOPPINGCENT.	86,5
PRACTIC	30,2
SINDOMETSERVICOM	4,8
SCMFOTOGRAFIA	1,2
Întreprindere	**Număr de angajați**
BUILDING SUPPORT SERV.	292
UNIREA SHOPPING CENT.	170
PRACTIC	58
SINDOMET SERVCOM	40
SCM FOTOGRAFIA	37

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului





densitate scăzută densitate ridicată

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 141: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul tranzacții imobiliare

Figura 142: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul tranzacții imobiliare

SERVICII

Au fost incluse în acest domeniu grupele M, N, S și T din nomenclatorul activităților clasificate în economia națională (serviciile profesionale - juridice, contabilitate, arhitectură, inginerie, publicitate, științifice, tehnice, servicii legate de forța de muncă, activitățile agenților de turism, diverse servicii prestate întreprinderilor și populației). Analiza de la capitolul 1.6.1.1. a relevat că ZAU se specializează în acest sector, raportat la scara întregului oraș (procentul de angajați din București care lucrează în ZAU variază în jurul valorii de 17%, în perioada analizată). Chiar și în perioadă de criză domeniul nu prezintă o descreștere prea mare (figura 143). Dezvoltarea *serviciilor-suport* pentru activitatea economică reflectă o specializare a economiei, companiile fiind din ce în ce mai dispuse să externalizeze activitățile pe care le executau anterior prin personal propriu. Fenomenul este pozitiv, întrucât întreprinderile care furnizează servicii-suport sunt în sine inovative și favorizează introducerea de practici moderne în activitățile pe care le deservesc.

Tabel 39: Indicatori de medie pe domeniul de activitate servicii (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Servicii	1.816	2,39	0,12	14,6

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

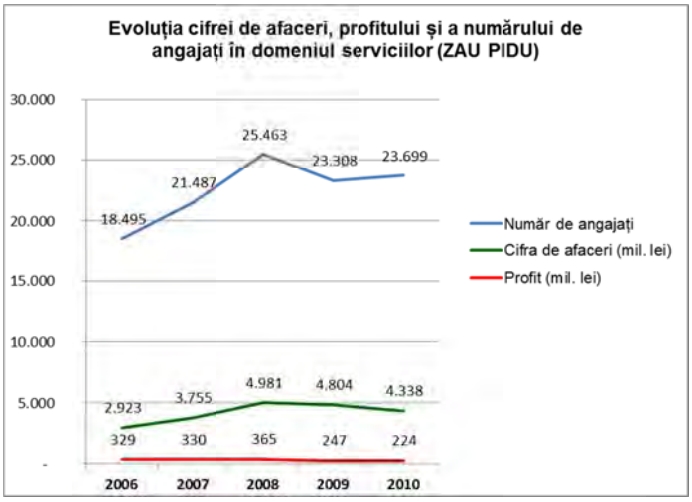
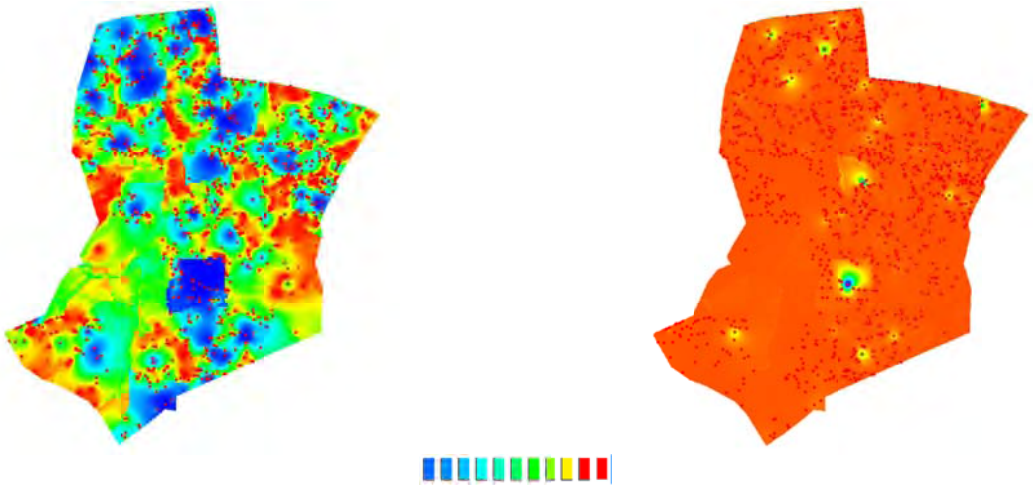


Figura 143: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul servicii

Tabel 40: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul servicii (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
C.N. LOTERIA ROMÂNA SA	1.101,7
MANPOWER ROMÂNIA	78,7
LUGERA & MAKLER	76,1
SEARCH CORPORATION	45,0
E & PUNTO INT. CO.	43,1
Întreprindere	**Număr de angajați**
C.N. LOTERIA ROMÂNA SA*	2.806
LUGERA & MAKLER	2.017
MANPOWER ROMÂNIA	1.742
WATCH&CATCH SECURITY	831
I.N.C.S.D.M.P.S.	806

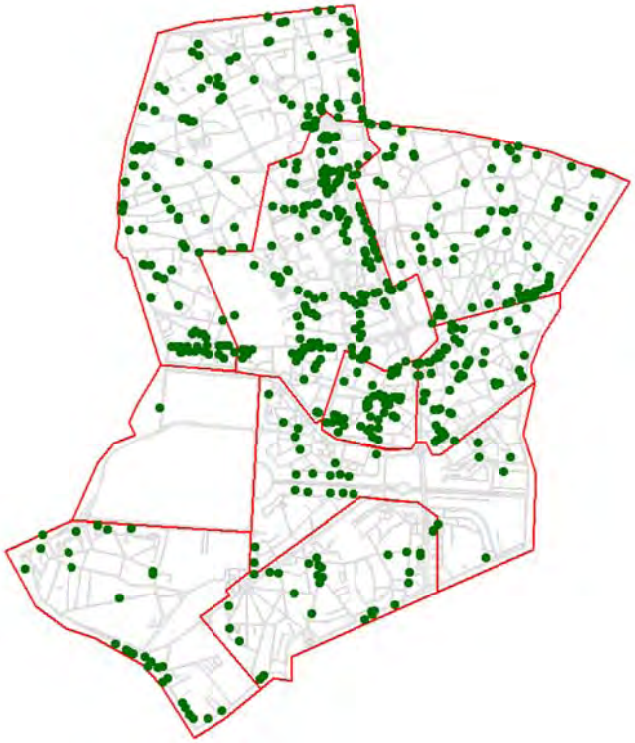
Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului
*** nu a fost inclusă în analiza economică întrucât are o structură de angajați dezvoltată în teritoriu**



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 144: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul servicii

Figura 145: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul servicii



Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 146: Servicii pentru populație (localizate stradal) în ZAU - PIDU

Serviciile pentru populație înregistrează o dinamică determinată de sistemul nevoilor, al veniturilor și al comportamentelor de consum. Grupa serviciilor pentru populație este extrem de diversă, fiind destinate completării paletei sortimentale a bunurilor de consum, satisfacerii unor nevoi care nu au corespondent în produse sau întregirii cadrului de utilizare în consum a produselor. Dezvoltarea serviciilor pentru populație reprezintă o caracteristică a țărilor avansate din punct de vedere economic, în acestea sectorul serviciilor deținând o pondere de 35-55% din consumul privat final, cu tendință constantă de creștere.

Din punctul de vedere al dezvoltării urbane, este de interes analiza dezvoltării spațiale a serviciilor prestate pentru populație. Acestea sunt localizate de cele mai multe ori stradal. Figura 146 sugerează o concentrare a acestor servicii pe arterele circulate. Se constată că subzonele 4, 8 și 9 sunt cel mai slab deservite. Studii recente au evidențiat faptul că o distribuire disproporționată a serviciilor pentru populație accentuează inegalitățile produse de către celelalte sectoare ale economiei.

ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ, ÎNVĂȚĂMÂNT, SĂNĂTATE, CULTURĂ

Sectorul cuprinde activitățile economice private din clasele administrație publică și apărare, asigurări sociale, învățământ, sănătate și asistență socială, activități de spectacole, culturale și recreative (nu sunt incluse aici activitățile desfășurate de instituțiile de stat din aceleași domenii de activitate). Majoritatea cifrei de afaceri și a salariaților aparțin domeniului de prestații medicale, dezvoltat spațial în nordul și estul ZAU.

Tabel 41: Indicatori de medie pe domeniul de activitate administrație publică, învățământ, sănătate, cultură (anul 2010)

Domeniu	Număr de întreprinderi	Cifra medie de afaceri (milioane lei)	Profit mediu (milioane lei)	Număr mediu de salariați
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	220	0,74	0,06	7,6

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

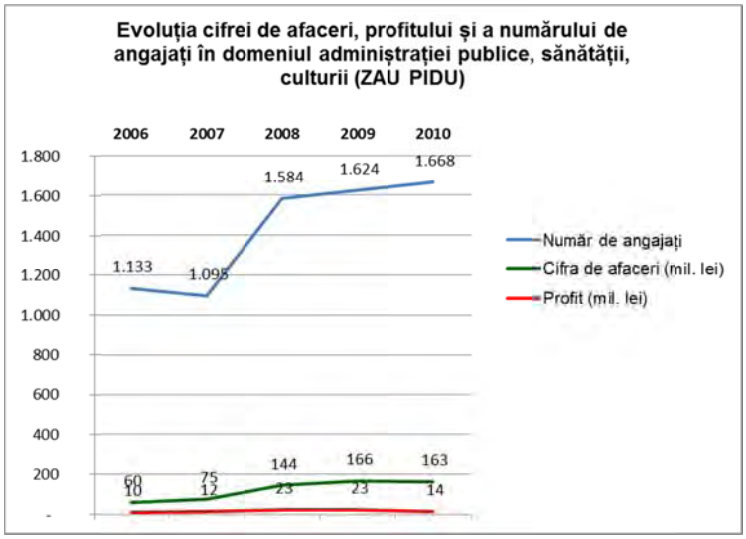
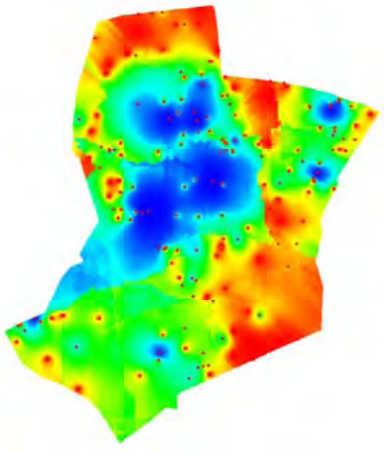


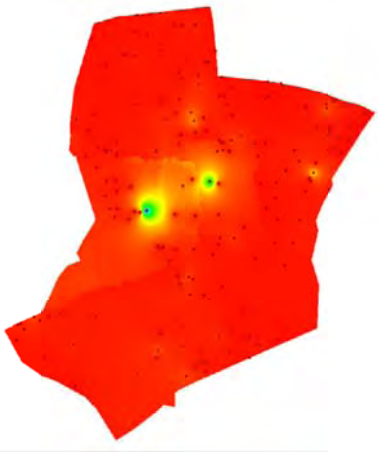
Figura 147: Evoluția cifrei de afaceri, profitului și numărului de angajați în domeniul administrație publică, învățământ, sănătate, cultură

Tabel 42: Top întreprinderi după cifra de afaceri și numărul de angajați în domeniul administrație publică, învățământ, sănătate, cultură (anul 2010)

Întreprindere	Cifra de afaceri (milioane lei)
C.M. MED AS 2003	23,6
H2O SPORT EVENTS	21,7
MEDICAL ENTERPRISES	11,3
LABORATOARELE UNISYN	8,7
AMA OPTIMEX S L	7,2
Întreprindere	**Număr de angajați**
C.M. MED AS 2003	347
FALCK FIRE SERVICES	222
PULS MEDICA	86
MEDICAL ENTERPRISES	75
LABORATOARELE UNISYN	48

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului





densitate scăzută densitate ridicată

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 148: Distribuirea spațială a cifrei de afaceri în domeniul administrație publică, învățământ, sănătate, cultură

Figura 149: Distribuirea spațială a numărului de angajați în domeniul administrație publică, învățământ, sănătate, cultură

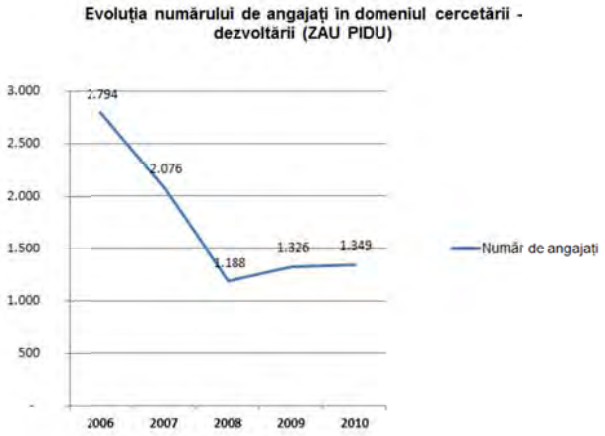
1.6.7. Inovația, cercetarea și dezvoltarea

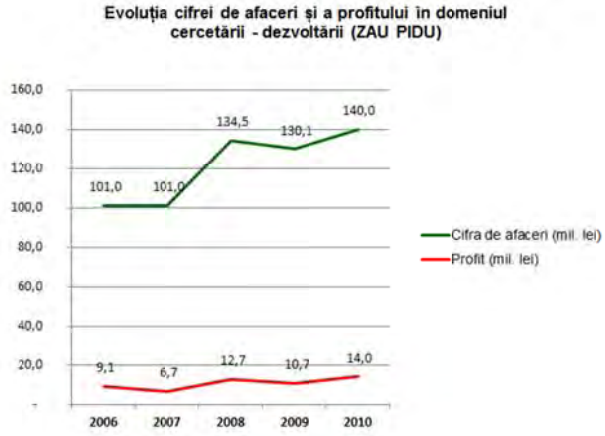
Inovația este unul din factorii determinanți ai productivității, alături de investiții, calificarea forței de muncă, spiritul antreprenorial și competiție. Informațiile statistice asupra inovației sunt limitate, întrucât activitățile inovative nu sunt de multe ori reflectate de indicatorii tradiționali, cum sunt volumul investițiilor în cercetare și dezvoltare, sau numărul de brevete înregistrate.

Au fost identificate în ZAU un număr de 34 de operatori economici având domeniul principal de activitate în grupa CAEN 72 - "Cercetare-dezvoltare" (tabelul 43). Numărul de salariați ai acestora a scăzut cu aproape jumătate în ultimii cinci ani, dar volumul cifrei de afaceri este în creștere (figurile 150 și 151).

Tabel 43: Număr de unități în activitatea de cercetare-dezvoltare în ZAU PIDU (anul 2010)

Activitatea de cercetare-dezvoltare	Număr unități
Cercetare-dezvoltare în biotehnologie	4
Cercetare-dezvoltare în alte științe naturale și inginerie	21
Cercetare-dezvoltare în științe sociale și umaniste	9



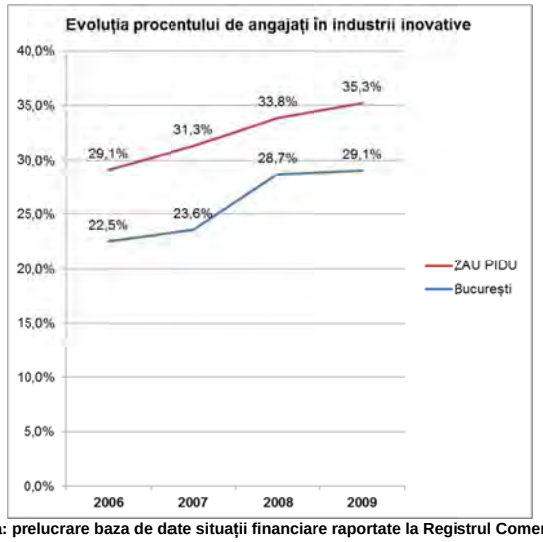


Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 150: Evoluția numărului de angajați în cercetare-dezvoltare în ZAU PDIU

Figura 151: Evoluția cifrei de afaceri și profitului în cercetare-dezvoltare în ZAU PDIU

O analiză mai relevantă este furnizată de utilizarea proporției de salariați în industrii inovative (sectoare de activitate care includ un procent ridicat de activități rezultate din cercetare-dezvoltare și în care mai mult de 25% din numărul de angajați au calificări superioare, cum ar fi informațiile și comunicațiile, serviciile financiare și serviciile profesionale). Procentul de salariați în industrii inovative în zona de acțiune urbană este superior mediei pe București și este în creștere (figura 152).



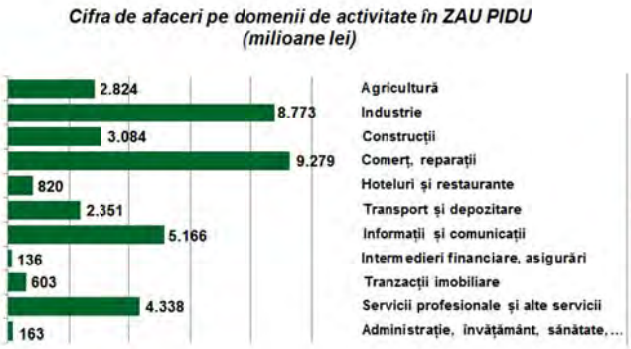
Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

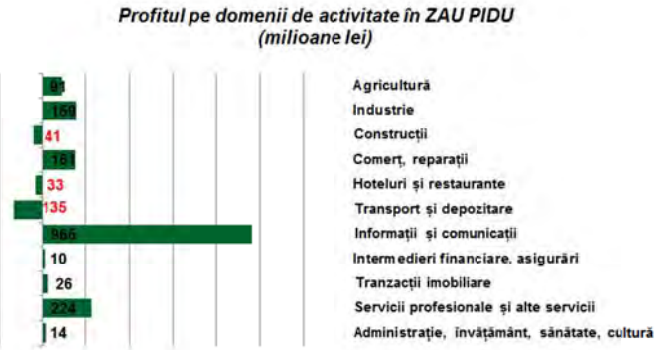
Figura 152: Evoluția procentului de angajați în industrii inovative

1.6.8. Valoarea adăugată și productivitatea

Această secțiune prezintă rezultatul activității economice a întreprinderilor înregistrate în zona de acțiune urbană. Indicatorul statistic utilizat de cele mai multe ori pentru evaluarea rezultatului activității economice este ***valoarea adăugată brută***[7]. Întrucât I.N.S.S.E. utilizează pentru conturile regionale *în principal metoda descendentă* (care presupune "repartizarea cifrei naționale a valorii adăugate brute pe regiuni, folosind diverse chei de distribuție, reflectând pe cât posibil caracteristicile estimate"), există rezerve serioase cu privire la comparabilitatea datelor[8]. De aceea, s-a preferat utilizarea cifrei de afaceri cumulate și a profitului cumulat ale unităților economice înregistrate în ZAU PIDU, pentru evidențierea tendințelor.

Volumul de activitate este generat în principal de comerț (9,2 miliarde lei), industrie (8,8 miliarde lei), informații și comunicații (5,2 miliarde lei) și servicii (4,3 miliarde lei) - figura 153. Din figura 154 observăm că, dintre acestea, doar domeniul informațiilor și comunicațiilor creează în mod real "valoare adăugată", celelalte raportând un profit relativ redus. De altfel, potrivit figurii 155, acest domeniu este și cel mai profitabil (cea mai mare rată a profitului declarat[9], dintre toate sectoarele de activitate).





Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 153: Cifra de afaceri pe domenii de activitate, 2010

Figura 154: Profitul pe domenii de activitate, 2010

Tabel 44: Profitul pe domenii de activitate

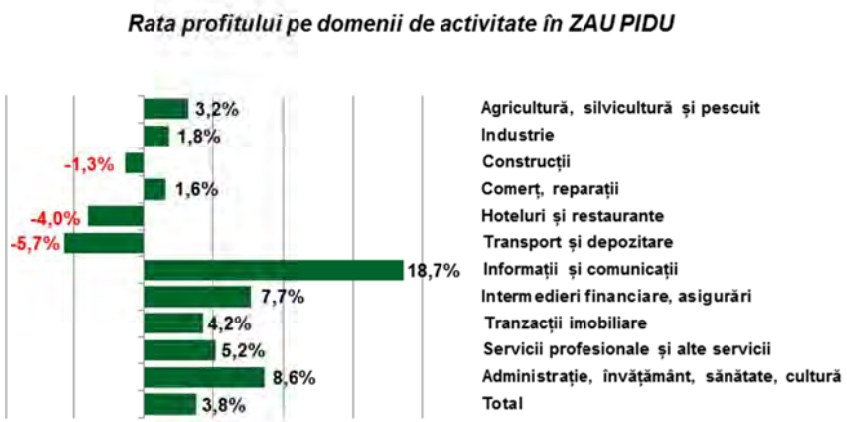
Domeniul de activitate	Profitul (milioane lei)				
	2006	2007	2008	2009	2010
Agricultură, silvicultură și pescuit	6	84	74	-56	91
Industrie	504	-83	634	500	159
Construcții	95	66	1	-20	-41
Comerț, reparații	258	314	363	81	151
Hoteluri și restaurante	62	-31	-119	-109	-33
Transport și depozitare	64	72	53	-148	-135
Informații și comunicații	1.457	1.256	1.668	1.179	965
Intermedieri financiare, asigurări	14	22	54	26	10
Tranzacții imobiliare	96	64	-7	52	26
Servicii profesionale și alte servicii	329	330	365	247	224
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	10	12	23	23	14
Total	**2.896**	**2.107**	**3.108**	**1.774**	**1.430**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

[7]Reprezintă valoarea nou creată în procesul de producție, adică valoarea producției minus consumul intermediar. Poate fi aproximată satisfăcător cu suma dintre cheltuielile salariale totale și profitul de operare „cash" (adică profitul de operare la care se adaugă cheltuielile cu amortizarea). Uneori se folosește în analizele economice valoarea salariilor plus diferența dintre cifra de afaceri și costul cheltuielilor materiale și al altor intrări în procesul de producție (adică profitul de operare). Indicatorul este prin urmare o funcție combinată a utilizării forței de muncă și utilizării capitalului; la nivel național se utilizează coeficienți de ponderare pentru cei doi factori de producție, ceea ce atrage criticismul privind stabilirea arbitrară a acestor ponderi.

[8]Nivelul economiei subterane este estimat de oameni de afaceri, reprezentanți ai patronatelor sau sindicate, precum și de referințele la nivel european între 30% și 40% din PIB (nivel dublu față de cel estimat de INSSE și triplu față de cel estimat de Guvernul României).

[9] Este posibl ca raportările oficiale să nu reflecte realitatea economică. Potrivit unor estimări, până la 4 miliarde de dolari sunt transferate anual din România către conturi din „pardisuri fiscale" (sursa: Global Financial Integrity Report).



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 155: Rata profitului pe domenii de activitate, 2010

Productivitatea unei economii este măsurată în principal de doi indicatori: productivitatea totală (a tuturor factorilor de producție) și productivitatea muncii (valoarea adăugată brută pe angajat). Productivitatea tuturor factorilor de producție înglobează și variabile cum ar fi investițiile de capital, utilizarea terenului, disponibilitatea infrastructurii, inovația, calificarea forței demuncă. Creșterea productivității totale poate fi realizată prin îmbunătățirea modului în care intrările din procesul de producție sunt utilizate, în mod special a eficienței în care acestea sunt combinate. Deoarece productivitatea totală este mai dificil de calculat datorită lipsei datelor disponibile, de obicei se utilizează ca indicator statistic productivitatea muncii. Întrucât există rezervele prezentate deja cu privire la acuratețea indicatorului valoare brută adăugată furnizat de I.N.S.S.E., în scopul analizei au fost utilizate datele, consolidate prin metoda ascendentă, cu privire la cifra de afaceri, profitul și numărul de angajați din ZAU.

În ultimii cinci ani, rata profitului (profit raportat la cifra de afaceri) a cunoscut scăderi în aproape toate domeniile de activitate: de 4,3 ori în industrie, de 3 ori în construcții, de 3 ori în comerț, de 2 ori în domeniul hotelurilor și restaurantelor, de aproape 2 ori în informații și comunicații, de 2,5 ori în domeniul financiar, de 6 ori în tranzacții imobiliare, de peste 2 ori în servicii, administrație, învățământ, sănătate, cultură (tabelul 45). Comparația cu evoluția profitului pe salariat din tabelul 47 indică faptul că această reducere de profitabilitate nu este determinată doar de scumpirea factorului de producție muncă - per total, rata profitului a scăzut de aproape trei ori, pe când profitul pe salariat a scăzut de doar două ori (într-adevăr, în această perioadă câștigurile salariale au crescut într-un ritm mai ridicat decât volumul activității economice). Fenomenul este îngrijorător, indicând o scădere a competitivității economiei ZAU, înscriindu-se în trendul înregistrat la nivelul întregii economii naționale, ceea ce reflectă dezechilibre de natură structurală. Cifra de afaceri pe angajat, reprezentată în figura 156 atât pentru ZAU, cât și la nivelul întregului oraș, indică o productivitate mai ridicată în ZAU, comparativ cu București. Există o excepție notabilă și anume sectorul comerț, care înregistrează medii sub nivelul întregului oarș, ceea ce impune necesitatea unor intervenții în acest domeniu.

Tabel 45: Rata profitului pe domenii de activitate

Domeniul de activitate	2006	2007	2008	2009	2010
Agricultură, silvicultură și pescuit	0,3%	3,3%	2,3%	-2,3%	3,2%
Industrie	7,6%	-1,3%	7,0%	6,1%	1,8%
Construcții	4,6%	2,5%	0,0%	-0,6%	-1,3%
Comerț, reparații	4,6%	4,4%	3,7%	0,9%	1,6%
Hoteluri și restaurante	9,5%	-3,8%	-11,9%	-13,0%	-4,0%
Transport și depozitare	4,9%	4,3%	2,4%	-6,6%	-5,7%
Informații și comunicații	33,9%	26,7%	29,8%	22,0%	18,7%
Intermedieri financiare, asigurări	19,1%	12,5%	23,4%	14,4%	7,7%
Tranzacții imobiliare	25,9%	12,7%	-1,1%	4,3%	4,2%
Servicii profesionale și alte servicii	11,2%	8,8%	7,3%	5,1%	5,2%
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	17,3%	16,6%	15,7%	14,1%	8,6%
Total	**11,2%**	**6,9%**	**7,7%**	**4,7%**	**3,8%**

Tabel 46: Cifra de afaceri pe angajat în ZAU PIDU, pe domenii de activitate

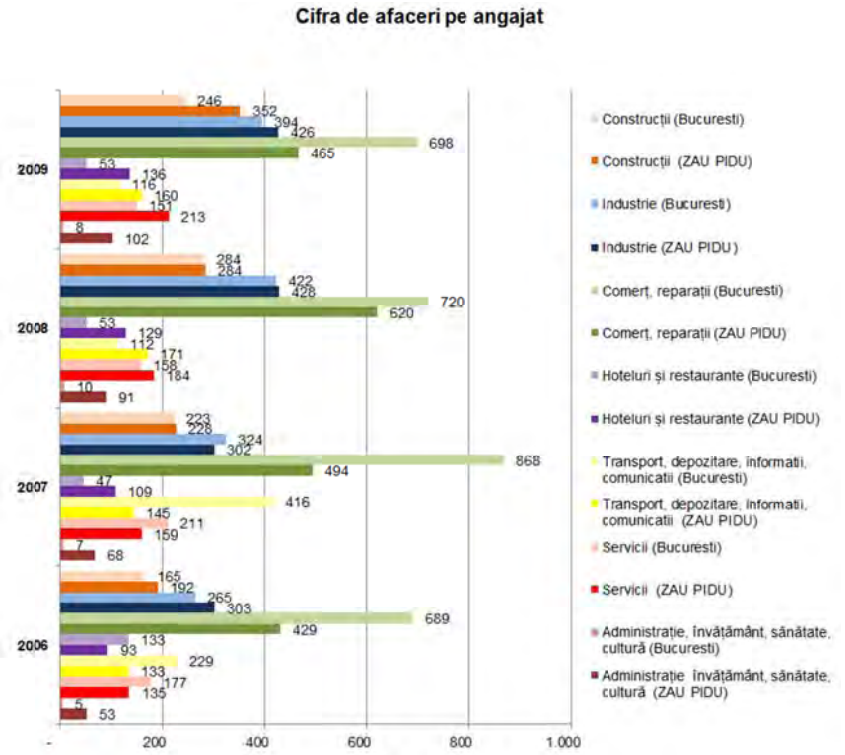
Domeniul de activitate	Cifra de afaceri pe angajat - ZAU PIDU				
	2006	2007	2008	2009	2010
Industrie	303	302	428	426	474
Construcții	192	228	284	352	383
Comerț, reparații	429	494	620	465	674
Hoteluri și restaurante	93	109	129	136	126
Transport, depozitare, informații, comunicații	133	145	171	160	170
Servicii (profesionale, tranzacții imobiliare, financiare, altele)	135	159	184	213	176
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	53	68	91	102	98
Cifra de afaceri pe angajat total	**199**	**219**	**273**	**267**	**286**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Tabel 47: Profitul pe angajat în ZAU PIDU, pe domenii de activitate

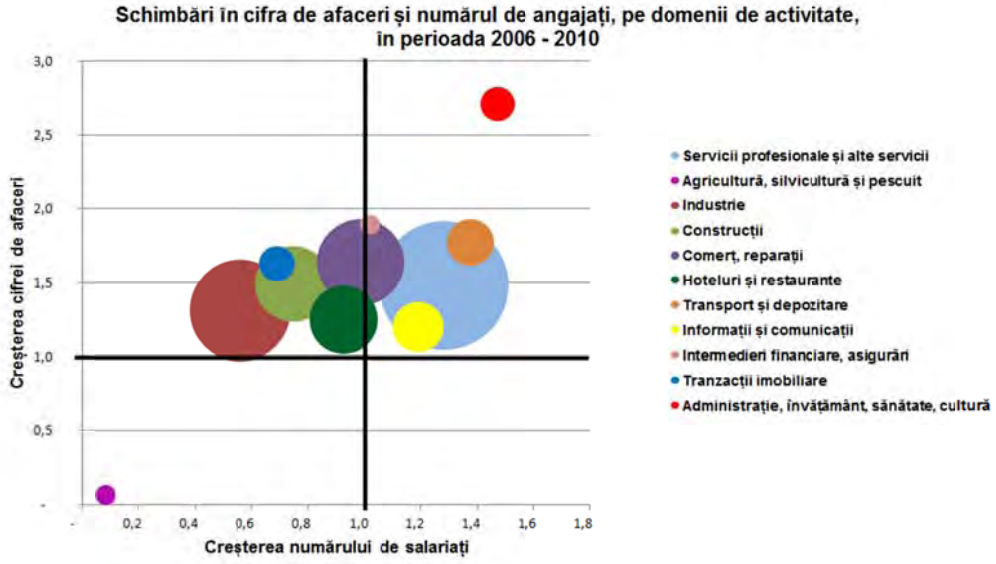
Domeniul de activitate	Profitul pe angajat (mii lei/perspană)				
	2006	2007	2008	2009	2010
Agricultură, silvicultură și pescuit	0,24	3,64	3,42	-2,75	4,60
Industrie	22,88	-3,85	29,97	25,87	8,58
Construcții	8,87	5,73	0,06	-1,98	-5,08
Comerț, reparații	19,61	21,69	23,23	4,20	10,94
Hoteluri și restaurante	8,86	-4,10	-15,35	-17,68	-5,00
Transport și depozitare	1,74	1,90	1,36	-3,86	-3,56
Informații și comunicații	275,90	204,24	243,67	127,99	151,69
Intermedieri financiare, asigurări	25,34	45,51	71,96	42,16	19,02
Tranzacții imobiliare	36,91	23,56	-2,62	23,61	14,26
Servicii profesionale și alte servicii	15,10	13,42	12,81	9,44	8,45
Administrație publică, învățământ, sănătate, cultură	9,15	11,31	14,25	14,40	8,44
Profit mediu pe angajat total	**19,83**	**13,94**	**19,63**	**11,57**	**10,13**

Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului, Anuare Statistice București 2007-2010

Figura 156: Cifra de afaceri pe angajat, pe domenii de activitate (ZAU PIDU și București)



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 157: Schimbări după numărul de salariați și cifra de afaceri, 2006 - 2010

Figura 157 exprimă performanța ZAU în ultimii cinci ani, în funcție de numărul angajaților (dimensiunea "cercurilor"), indicii de creștere a numărului de angajați (axa orizontală) și cifra de afaceri[10] (axa verticală). Activitățile de administrație, învățământ, sănătate, cultură au avut cea mai mare creștere, atât ca număr de angajați, cât și după cifra de afaceri (ponderea lor este însă redusă în totalul activității economice). Serviciile profesionale sunt al doilea domeniu care reflectă specializarea locală (situate în același cadran, delimitat de creștere supraunitară atât pentru cifra de afaceri, cât și pentru numărul de angajați). Domeniul logisticii (transport și depozitare) a cunoscut de asemenea o dezvoltare, crescând odată cu expansiunea acestui sector la nivel național. Sectorul tehnologiei informațiilor și comunicațiilor prezintă de asemenea o creștere în economia ariei studiate.

Economia zonei de acțiune urbană este superioară mediei pe București la aproape toate capitolele. În principiu, nu se poate considera că reprezintă o zonă de eșec a pieței. Totuși, se remarcă o scădere a competitivității și a productivității. Prin urmare, intervențiile autorității locale trebuie să stimuleze creșterea competitivității și a productivității, întrucât doar mecanismele pieței nu pot regla acest aspect, în contextul mai larg al unei slabe competitivități și productivități a economiei naționale în ansamblu. Modalitatea cea mai eficientă de intervenție este crearea unor *structuri de sprijinire a afacerilor inovative*. Există mai multe tipuri de structuri de afaceri.

Parcul de afaceri este reprezentat de o suprafață de teren de dimensiuni mai mari, pe care sunt grupate multe clădiri de birouri (neexistând în cadrul dezvoltării funcțiuni industriale sau rezidențiale). De obicei, se dezvoltă în locații suburbane sau lângă autostrăzi și drumuri naționale, unde terenul este mai ieftin. În mod particular, în regiunea București, datorită prețului terenului relativ scăzut, au fost construite în interiorul orașului câteva parcuri de afaceri semnificative. Acestea sunt dezvoltate privat și sunt orientate de fapt către companii majore, având suprafață mare pe un singur nivel (pînă la 6.000 mp).

Parcurile industriale sunt caracterizate prin trei categorii largi: (1) producție, (2) cercetare și dezvoltare și (3) depozitare și distribuție. Corespunzător, se definesc trei categorii largi de structuri de afaceri adaptate pentru nevoi industriale: parcul industrial, parcul tehnologic și parcul logistic. Parcul industrial este în mod tradițional o zonă dedicată pentru dezvoltarea de activități industriale, de producție, în general industrie grea (pentru că există și varianta unor parcuri industriale "ușoare", mai apropiate mai degrabă de conceptul de parc de afaceri). Parcul logistic reprezintă o zonă bine definită în care activitățile legate de transport, logistică și distribuție de bunuri sunt desfășurate de către diverși operatori pe baze comerciale. Parcul științific și tehnologic reprezintă o zonă în cadrul căreia se desfășoară activități de învățământ, de cercetare, de transfer tehnologic al rezultatelor cercetării și valorificarea acestora prin activități economice.

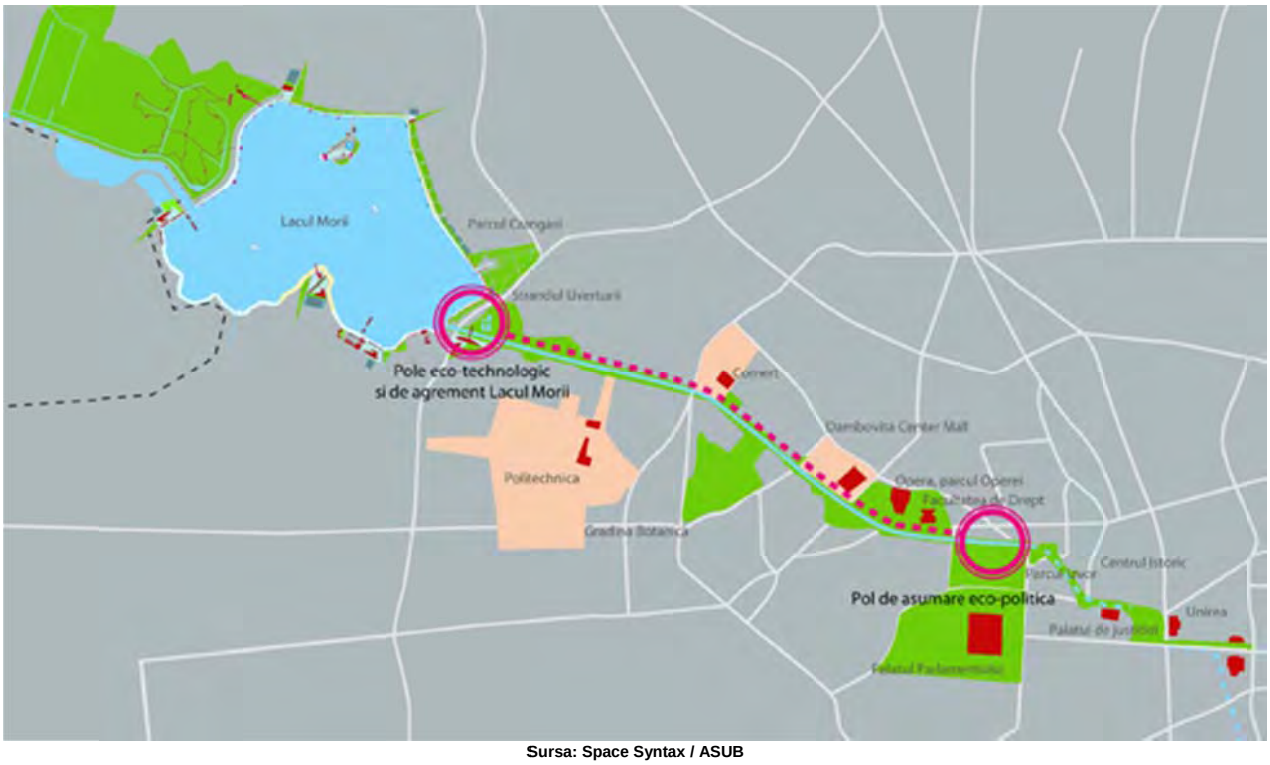
Incubatoarele de afaceri sunt programe destinate să accelereze dezvoltarea companiilor mici și a inițiativelor antreprenoriale printr-o gamă de servicii și resurse suport, dezvoltate și coordonate de managementul incubatorului și oferite atât în incubator, cât și prin rețeaua de contacte create. Incubatoarele variază în ceea ce privește modul cum furnizează serviciile, structura organizațională sau tipul de clienți. Incubarea unei companii *start-up* crește probabilitatea ca afacerea să reziste mai mult timp.

[10]Cifra de afaceri a fost considerată indicatorul cu ceamai mare credibilitate, în comparație cu "valoarea adaugată brută" sau profitul declarat

Principalele obiective ale unui incubator includ: crearea de noi locuri de muncă; oferirea de asistență firmelor mici cu potențial mare; transferul de tehnologie; promovarea inovării; dezvoltarea de clustere industriale (prezența în locație a firmelor din același domeniu de activitate); colaborarea dintre universități, instituții de cercetare și comunitatea de afaceri. Spre deosebire de parcurile științifice și tehnologice, care sunt proiecte de dimensiuni mari ce găzduiesc companii sau laboratoare ale universităților și institutelor, incubatoarele sunt orientate către companii *start-up* sau aflate în faza incipientă de dezvoltare și oferă în plus servicii-suport al afacerilor. Nu toate afacerile sunt eligibile a fi incubate; întreprinzătorii care doresc să intre într-un program de incubare trebuie să parcurgă un program de admitere. Deși cele mai multe incubatoare oferă clienților spații de funcționare, ideea principală a existenței unui incubator constă în serviciile furnizate companiilor *start-up*.

Există câteva incubatoare de afaceri în București, finanțate în cadrul Programului național "Dezvoltarea infrastructurii de inovare și transfer tehnologic - INFRATECH", prin Programul național multianual pe perioada 2002 - 2012 de înființare și dezvoltare de incubatoare de afaceri, derulat de fosta ANIMMC cu fonduri de la Banca Mondială sau prin Programul Operațional Regional, Domeniul Major de Intervenție 4.1. Pe baza anchetei realizate asupra incubatoarelor de afaceri și a parcurilor industriale și tehnologice, se desprind câteva caracteristici: incubatoarele adăpostesc în medie 11 IMM-uri, mai puțin decât media UE de 34 întreprinderi susținute per incubator; majoritatea IMM-urilor din incubatoare aparțin sectorului de servicii și celui industrial și nu există un sector țintă către care să se îndrepte cu claritate, cu excepția celor din tehnologia informației și comunicațiilor; incubatoarele de afaceri existente nu au reușit să creeze efectele așteptate în jurul lor.

Prin urmare se impune crearea unor incubatoare de afaceri municipale, prin reconvertirea funcțională a unor clădiri din patrimoniul PMB, care să beneficieze de susținere financiară din bugetul capitalei. Se va putea valorifica astfel avantajul prezenței în zonă a prinicipalelor instituții de învățământ superior, iar proiectele individuale ar trebui incluse într-un program mai amplu al autorității locale de sprijinire a polilor tehnologici. Includem aici o referință la proiectul “Eco București 2015”, care propune realizarea unei “coloane vertebrale” de dezvoltare ECO a orașului, prin reabilitarea inovatoare a unei suprafețe de 1.000 de hectare de-a lungul axei Dâmboviței, înglobând zona Parcul Izvor și Lacul Morii (vezi figura 158).



Sursa: Space Syntax / ASUB

Figura 158: Eco București 2015

1.6.9. Analiza spațială Nord / Sud

Analiza țesutului urban a relevat un decalaj între partea de nord a zonei delimitate și partea de sud a acesteia, afectată de intervențiile urbane din anii ’80. Arealul din sud suferă din punctul de vedere al accesibilității și permeabilității țesutului urban, iar această sub-dezvoltare se remarcă și la nivelul activității economice. Zona de sud a decăzut ca importanță în cadrul orașului, și-a pierdut "vadul", printr-o intervenție artificială și nu prin dezvoltarea naturală spre nord.

În scopul analizei, “Nordul” ZAU este alcătuit din subzonele 1, 2, 3, 6 și 7, iar “Sudul” ZAU din subzonele 4, 5, 8 și 9.

Indicatorii principali aferenți acestor subzone au fost agregați, rezultatul fiind reprezentat în figura 159. Mai mult de două treimi din numărul de întreprinderi sunt localizate în zona de nord. Acestea angajează aproape trei sferturi din numărul total de salariați și generează peste trei pătrimi din volumul de activitate din ZAU. Figura 160 prezintă comparativ profilul activității economice din zonele de nord și sud ale ZAU (mărimea “cercurilor” este proporțională cu numărul de salariați în domeniu).

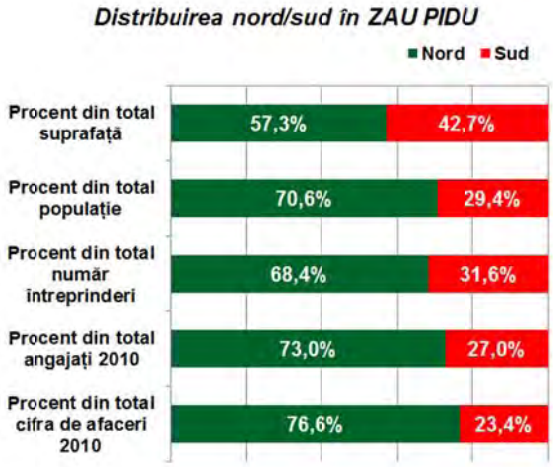
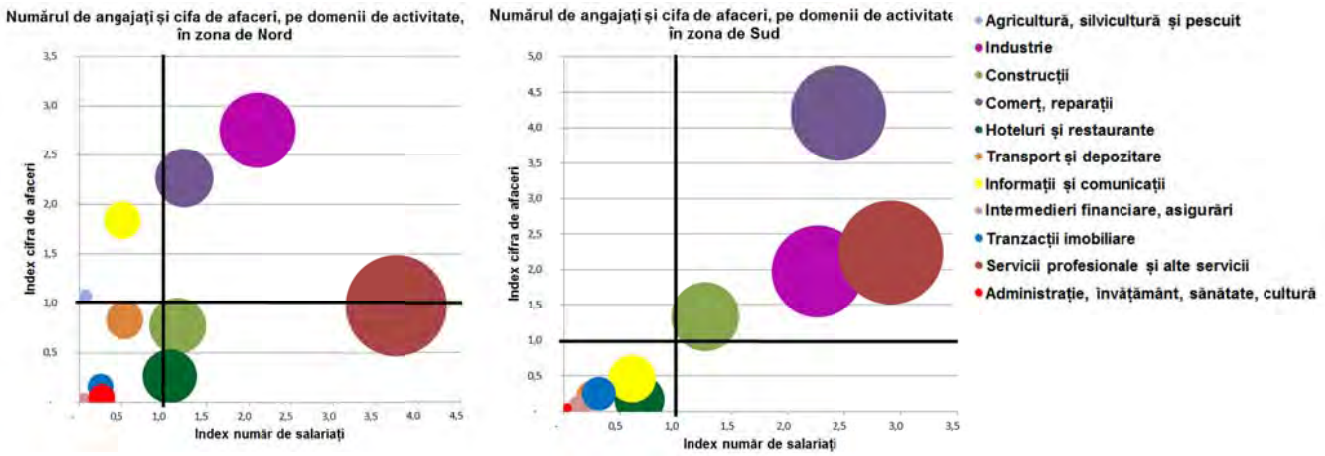


Figura 159: Repartizarea activității economice nord/sud în ZAU PIDU



Sursa: prelucrare baza de date situații financiare raportate la Registrul Comerțului

Figura 160: Profilul activității economice în zonele de nord și sud ale ZAU PIDU

Analiză SWOT
caracteristici economice

Puncte tari	Oportunități
- concentrare mare a industriilor inovative, în comparație cu orașul - volum al activității economice pe locuitor / angajat mai ridicat decât media orașului - legături de transport numeroase și semnificative cu restul orașului - proporție mare a angajaților în sectoare prioritare - loc de atracție a angajaților din întreaga zonă metropolitană - per ansamblu, gradul de sărăcie este mai mic decât în restul orașului - o bază puternică pentru sectorul serviciilor - suport pentru activitatea economică - prezență puternică a sectorului financiar în zonă (un sfert din băncile din România au sediul central în ZAU PIDU, o puternică rețea de sucursale dezvoltată în zonă) - sectorul turismului bine dezvoltat în zonă (hoteluri și restaurante reprezentative) - forță de muncă cu grad ridicat de educație	- prezența instituțiilor de învățământ superior reprezentative la nivel național favorizează accesul la forță de muncă de înaltă calificare - creșterea calității spațiului urban poate atrage investiții și forță de muncă de înaltă calificare - majoritatea angajaților care se deplasează aici la serviciu din alte zone câștigă mai bine decât în zonele din care vin - există încă rezerve de teren neutilizat în zona de sud, care poate fi reconvertit pentru alte dezvoltări (atât rezidențial, cât și de afaceri) - accesibilitatea generală bună poate menține zona atractivă ca punct de localizare a afacerilor, inclusiv fenomenele de „desprindere” din afacerille curente - nivel ridicat al fluxurilor de utilizatori ai zonei
Puncte slabe	**Amenințări**
- depinde într-o măsură mai mare de locurile de muncă din sectorul public (28%), față de restul orașului, datorită concentrării de instituții publice în zona centrală - un procent ridicat de întreprinderi mari, ceea ce ar putea reprezenta un impact mai puternic în cazul închiderii acestora - trei sectoare de activitate concentrează două treimi din numărul de salariați - proprietățile sunt mai scumpe, ceea ce descurajează atragerea de forță de muncă în zonă - nivel de infracționalitate ridicat - populație vârstnică numeroasă - există “insule” cu nivel ridicat de sărăcie - absența investițiilor în infrastructură în anumite areale	- în trecut, ratele ridicate de înmatriculări / închideri de companii indicau o puternică economie antreprenorială. În prezent, acest spirit antreprenorial nu se mai manifestă - congestii de trafic și utilizarea intensivă a mașinilor personale - transportul public nu este rapid - creșterea numărului de șomeri cu studii și calificari superioare - plecarea de întreprinderi mari din zonă (peste două treimi din totalul lor, în ultimii cinci ani) - dezvoltarea Bucureștiuluispre nord, zonă care oferă facilități mai bune și atrage întreprinderi din ZAU - populația în proces de îmbătrânire, ceea ce determină o dependență mai mare de servicii sociale - creșterea competiției naționale / mondiale în domeniul atragerii de investiții - redirecționarea investițiilor către alte zone cu potențial de creștere

1.7. Servicii publice

1.7.1. Infrastructura de transport și mobilitate

Informațiile din baza de date urbane a Primăriei Municipiului București relevă că 24,9% din suprafața ZAU este ocupată de infrastructura de transport (1,57 km^2 de artere carosabile, reprezentând 16,5% din totalul suprafeței ZAU și 0,79 km^2 trotuare, reprezentând 8,3% din totalul suprafeței ZAU). Centrul este traversat de cele două axe majore de transport (N-S și E-V), fără alternative ocolitoare, nici la nivelul inelului central și nici chiar în interiorul zonei centrale. Acest trafic de tranzit pune o presiune foarte mare asupra centrului și are efecte negative, în plan spațial (prin consum excesiv de spațiu urban valoros și prin degradarea calității funcționale și ambientale a spațiului public), pe plan social (determinând un comportament neadecvat în spațiu public, ca rezultat al stării de nesiguranță și al percepției negative pe care locuitorii o au asupra acestuia) și în plan economic (prin neatractivitatea centrului orașului). Trama stradală este în cea mai mare parte amenajată drept culoar de circulație, a cărei capacitate este deja depășită datorită gradului de motorizare în continuă creștere. Există încă un comportament de mobilitate orientat nejustificat de mult către automobil, în absența unei politici integrate de mobilitate și a unei slabe informări a populației în legătură cu o astfel de viziune integrată. Cu atât mai mult pentru centrul Capitalei se impune construirea unui sistem coerent și agreabil de circulații și zone pietonale și rețele ciclabile. Având în vedere că va mai trece o perioadă până la rezolvarea marii infrastucturi de transport care să devieze traficul de tranzit din centru, acest plan integrat propune o serie de intervenții de asemenea natură încât să nu agraveze și mai mult problema transportului.

Scopul intervențiilor este de a reda centrului orașului un caracter prietenos pentru pieton, prin dezvoltarea unui nou tip de design pentru străzi, care să permită accesul tuturor tipurilor de utilizatori. Este vorba de așa-numitele "*shared streets*". Străzile sunt proiectate ca spații publice, avertizând șoferii să circule cu atenție și introducând elemente care fac utilizarea lor de către pietoni sau bicicliști mai sigură și mai plăcută. Istoria de peste 20 de ani a străzilor cu prioritate pentru pietoni demonstrează succesul în creșterea siguranței și calității mediului conferite de carosabil.

Străzile cu prioritate pentru pietoni integrează activitatea pietonală și deplasarea autovehiculelor într-o singură suprafață. În această abordare, străzile au funcțiunea în primul rând de spațiu public, populat, o zonă de întâlnire și abia apoi funcțiunea de a facilita traficul și a oferi spații de parcare. Principalele caracteristici ale străzilor cu prioritate pentru pietoni sunt:

- reprezintă un spațiu public, populat;
- traficul de tranzit este descurajat;
- deplasarea este prioritară pentru pietoni și bicicliști;
- intrarea în aceste spații este marcată foarte clar;
- deplasarea autovehiculelor este restricționată prin diverse obstacole, devieri, denivelări;
- rezidenții au acces auto;
- zona este amenajată peisagistic.

În loc de a fi o monocultură a traficului, străzile sunt transformate într-un sistem perfect funcțional de interacțiune umană. Vehiculele nu sunt interzise, dar străzile sunt proiectate în primul rând ca spații publice. Studiile efectuate în toate orașele în care s-au implementat străzi cu prioritate pentru pietoni arată un grad înalt de satisfacție al locuitorilor, legat de faptul că strada poate fi utilizată atât pentru deplasare, cât și ca spațiu public, iar acest nivel de satisfacție este influențat mai mult de designul și performanța socială a spațiilor publice, decât de utilitatea lor în cadrul sistemului de trafic. După cum s-a constatat din ancheta sociologică, bucureștenii sunt dispuși să accepte restricții ale traficului în scopul îmbunătățirii spațiului public (vezi figurile 60-62).

S-a identificat prin prezentul plan un *traseu* format din străzi cu potențialul de a fi amenajate ca "spații cu prioritate pentru pietoni", al cărui rol în regenerarea centrului Bucureștiului este prezentat în detaliu în capitolul 2.4.

1.7.2. Infrastructura tehnico-edilitară[11]

Bucureștiul este deservit de o infrastructură tehnico-edilitară cu un grad avansat de uzură fizică și morală.

Sistemul centralizat de **alimentare cu apă** permite racordarea întregii populații din zona de acțiune urbană. Apa brută provine din râul Dâmbovița și râul Argeș (tratată în uzinele Arcuda, Roșu și Crivina), din fronturi subterane, puțuri și mini-captări. Transportul apei potabile între stațiile de tratare și rezervoarele stațiilor de pompare se face cu viaducte. Ținând cont de capacitatea redusă a rezervoarelor, pomparea se face în regim de avarie, datorită necesității reducerii pompării, în vederea acumulării apei în rezervoare. Distribuția se face prin artere, conducte de serviciu și conducte de branșament, în parte modernizate prin programe de înlocuire și prin extinderea contorizării la consumator, ceea ce a dus la o diminuarea pierderilor (care reprezintă până la o treime din cantitatea totală de apă distribuită).

Sistemul de **canalizare** din București a fost gândit ca un sistem unitar de transport al apelor menajere și pluviale. Schema de colectoare principale are o poziționare paralel-etajată, colectorul principal al orașului fiind amplasat sub traseul regularizat al râului Dâmbovița. Captarea apelor uzate și a apelor meteorice se realizează prin intermediul racordurilor și gurilor de scurgere, fiind descărcate apoi în canale de serviciu (nevizitabile) și în colectoare secundare (greu vizitabile). Colectoarele principale transportă apele uzate și le evacuează ulterior în emisar. După amenajare, rolul de emisar a fost preluat de casetele de apă uzată de sub albia amenajată a Dâmboviței. Este de menționat că albia apei curate a Dâmboviței are secțiunea substanțial micșorată în dreptul Pieței Unirii, datorită faptului că în acea zonă s-a făcut corelarea pe verticală a traseelor de metrou și a pasajului denivelat. În aceste condiții, există pericol de inundații în zona amonte de Piața Unirii. În București nu se asigură în prezent epurarea apelor uzate, fiind deversate direct în râul Dâmbovița, în aval de capitală (stația de epurare a apelor uzate de la Glina nefiind încă funcțională). Sistemul de canalizare suferă din cauza a numeroase disfuncții: colmatarea parțială sau totală a secțiunilor de scurgere, neevacuarea apelor pluviale pe anumite zone, existența unor zone depresionare care nu pot fi canalizate decât prin pompare, poluarea ridicată a apelor de suprafață.

Energia electrică este distribuită la consumatorii finali printr-o rețea ce are o vechime mai mare de 15 ani, amplasată pe drumuri publice, prin trotuare sau spații verzi, traversări de carosabil sau pe proprietăți private.

Energia termică (apă caldă și căldură) este furnizată încă majoritar de sistemul de alimentare centralizată cu căldură al Municipiului București, alcătuit din CET-uri și sistemul de distribuție gestionat de RADET, care asigură 72% din necesarul de energie termică al oraşului Bucureşti. Distanțele de transport de la producători până la consumatorii finali sunt mari, ceea ce determină pierderi de căldură și de agent termic (până la o treime), precum și un consum crescut de energie de pompare la sursele de căldură. Sistemul de termoficare este uzat fizic și moral, programul de retehnologizare a punctele termice, stațiilor termice și modulelor termice fiind în curs de executare. Pentru reducerea cererii de energie termică, este necesară extinderea programului de reabilitare termică a clădirilor.

Gazele naturale sunt distribuite printr-o rețea cu o vechime de peste 50 de ani. Principala problemă este scăderea presiunii gazelor la consumatori în perioada de iarnă. Operatorul rețelei de gaze naturale are în plan înlocuirea treptată a conductelor de oțel, cu o vechime mare și cu stadiu de coroziune avansată, cu alte conducte din materiale rezistente atât la coroziune, cât și la noul nivel de presiune preconizat (se intenționează trecerea de la regimul de presiune redusă la regimul de medie presiune).

Infrastructura de **telecomunicații** a trecut în anii ’90 printr-un proces de modernizare cu implicații la nivel urbanistic, prin construirea de noi canalizații telefonice, înlocuirea celor vechi deteriorate, amplasarea de dulapuri stradale de concentrare a cablurilor, reorganizarea rețelelor de la aceste dulapuri stradale la abonat, încercându-se de cele mai multe ori să fie utilizate cât mai mult cabluri instalate în conducte subterane și cât mai puțin cele aeriene (pe clădiri sau pe stâlpi). Apariția companiilor de televiziune pe cablu și a companiilor de telefonie mobilă a dus la dezvoltarea unei infrastructuri de cabluri, prin montarea lor pe stâlpi sau clădiri (datorită faptului că execuția canalizațiilor subterane presupunea costuri mai ridicate). Ultima decadă se remarcă mai ales prin dezvoltarea rețelelor de internet (cablu sau fibră optică), ceea ce a determinat iarăși o amploare a instalării de cabluri pe stâlpi sau clădiri (inclusiv fibre pentru transmisii securizate de date pentru societăți de genul băncilor). Cetățenii și municipalitatea se confruntă cu alegerea de a avea comunicații de mare viteză la un preț scăzut, dar cu dezavantajul inesteticii cablurilor pe stâlpi sau clădiri, sau a obligației de a muta aceste cabluri în subteran, având ca rezultat scăderea vitezei comunicațiilor și creșterea prețului (în special pentru persoanele fizice). În anul 2008 a fost semnat contractul pentru realizarea rețelei metropolitane de telecomunicații în parteneriat public-privat (Netcity), care va oferi suport pentru instalarea de cabluri, fibră optică neoperată, canale de date și o rețea metropolitană pentru instituții publice. Această rețea va permite desființarea rețelelor aeriene pe traseele unde se va dezvolta Netcity. Un paradox îl constituie la ora actuală faptul că unele din arealele

[11]Informațiile din acest capitol sunt preluate din rapoartele de expertiză privind situația infrastructurii tehnico-edilitare, anexe la “Strategia de dezvoltare urbană integrată a Municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență”

defavorizate din punct de vedere al internetului și televiziunii prin cablu sunt zonele centrale de case individuale (Bd. I.C. Brătianu, Bd. Unirii, Bd. Carol I, Calea Moșilor).

Intervențiile la nivelul rețelelor subterane nu sunt planificate și corelate, chiar și în condițiile existenței unui compartiment specializat de coordonare rețele în cadrul Primăriei Municipiului București. În acest mod, nu se asigură o dezvoltare integrată a rețelelor edilitare, iar operatorii nu readuc strada la aspectul inițial după intervenția asupra rețelelor pe care le au în exploatare, dând aspect de "peticire" spațiului urban. Trebuie amintite și întârzierile în obținerea avizelor pentru investiții datorate lipsei de coordonare și uneori organizării deficitare la nivelul operatorilor a arhivelor cu privire la rețelele executate în subteran.

1.7.3. Curățenia

Serviciile de **salubritate stradală și menajeră** sunt asigurate în zona de acțiune urbană de către societăți de salubrizare autorizate (activitatea de salubrizare a fost preluată de către consiliile locale ale sectoarelor Municipiului București, astfel încât în zonă operează în prezent cinci companii specializate). Deși pe termen scurt și mediu principala opțiune de gestionare a deșeurilor va rămâne depozitarea, obiectivul este de a promova alternative de gestionare care să asigure alinierea la practicile europene și să evite, pe cât posibil, soluțiile de eliminare finală (depozitarea, incinerarea). Proiectul "Sistemul Integrat de Management al Deșeurilor pentru Municipiul București și Județul Ilfov" va fi finanțat prin POS Mediu, iar valoarea estimată a acestuia este de 270 milioane euro.

Managementul deșeurilor este încă deficitar:

- există zone în plin centrul Bucureștiului care se constituie în puncte de depozitare necontrolată a deșeurilor de către populație și operatori economici, având consecințe negative asupra solului și pânzei de apă freatică;
- curățenia stradală este menținută doar pe arterele principale cu ajutorul unor utilaje specifice (automăturători, aspiratoare pentru carosabil); cea mai mare parte a deșeurilor stradale este colectată manual, cu mijloace rudimentare;
- lipsa sau numărul insuficient de recipienți și de coșuri de gunoi stradale;
- deșeurile nu sunt colectate selectiv; colectarea selectivă este introdusă doar ca proiect pilot și se dovedește a fi un eșec, în absența campaniilor de informare a publicului cu privire la beneficiile recuperării, reciclării și valorificării anumitor tipuri de deșeuri;
- existența autovehiculelor abandonate, absența unui sistem de colectare și valorificare a acestora;
- distanțe mari de tranport a deșeurilor până la depozitarea finală.

1.7.4. Sănătatea

O stare bună de sănătate este un element esențial al bunăstării umane, reprezentând o valoare în sine. La nivel individual, o stare bună de sănătate permite oamenilor să își desfășoare activitățile, să își îndeplinească obiectivele, să aibă o viață completă și să fie membri activi ai societății. La nivel social, o stare de sănătate ridicată este un element-cheie al capitalului uman, contribuind la competitivitatea în raport cu alte regiuni. Sănătatea este rezultatul unei combinații complexe de factori individuali și sociali. Pe de o parte, sănătatea este influențată de moștenirea genetică, de valorile relaționate cu sănătatea și stilul de viață, de alegerile pe care oamenii le fac în aceste privințe, dar și de caracteristici personale cum sunt vârsta, educația, ocupația, mediul rezidențial. Pe de altă parte, există o serie de factori la nivel social care influențează sănătatea: calitatea serviciilor medicale, calitatea mediului, existența unor posibilități multiple de alegere a dietei de către indivizi.

Evaluarea sănătății personale este modalitatea prin care oamenii definesc ei înșiși propria stare de sănătate, constituind o dimensiune importantă a calității vieții. O cercetare la nivelul anului 2010[12] arată că românii apreciază starea de sănătate într-un registru mediu: media aprecierilor este de 3,2 pe o scală de la 1 la 5, de la foarte proastă la foarte bună. O proporție de 46% din populație își apreciază starea de sănătate ca fiind bună și foarte bună, 28% ca fiind satisfăcătoare, în timp ce aproximativ un sfert din populație (26%) o consideră ca fiind proastă și foarte proastă. Aceste date sugerează faptul că o proporție semnificativă a populației experimentează probleme importante legate de starea de sănătate.

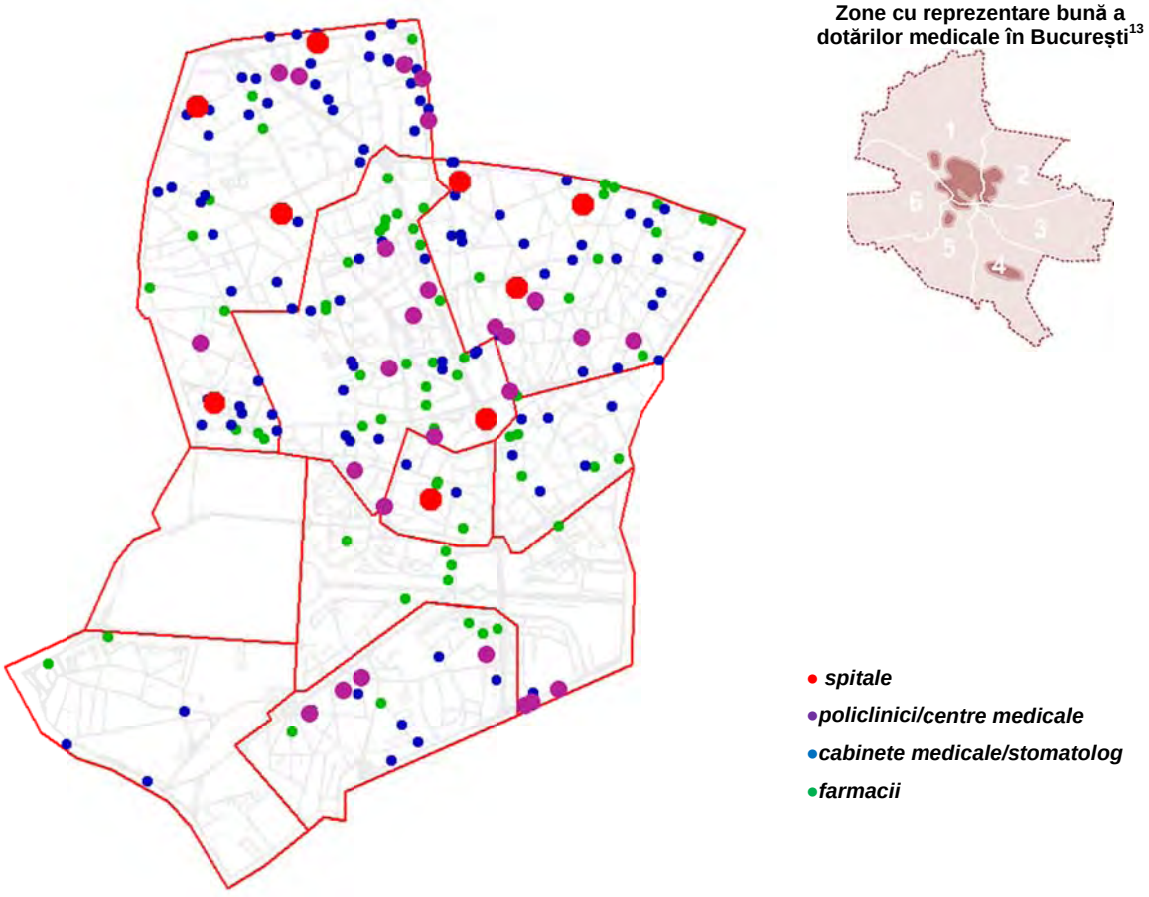
Asistența medicală primară este, în general, pozitiv evaluată, 56% din populație apreciind-o ca fiind bună sau foarte bună, 28% considerând că este satisfăcătoare, iar 16% apreciind-o ca fiind proastă sau foarte proastă. Evaluările pozitive pot fi explicate prin accesul relativ ușor la serviciile de asistență primară, în cele mai multe situații. În timp, percepția asupra asistenței medicale primare s-a îmbunătățit ușor. Evoluțiile constatate pot fi puse pe seama schimbării importante de conținut a serviciilor medicale la care oamenii au acces. Diversificarea serviciilor medicale, dezvoltarea serviciilor medicale private, care au impus noi standarde, dezvoltarea farmaciilor private, introducerea unor tratamente medicale noi și a unor

[12] "Calitatea Vieții 2010" - Academia Română, Institutul Național de Cercetări Economice, Institutul de Cercetarea a Calității Vieții

noi tehnologii contribuie la această percepție ușor îmbunătățită asupra asistenței medicale pe care oamenii o primesc. Evaluarea sistemului de îngrijire a sănătății este însă preponderent negativă. În anul 2010 majoritatea populației (54%) consideră sistemul de îngrijire a sănătății ca fiind prost sau foarte prost, o proporție mai mică decât în anii anteriori.

O parte din infrastructura de sănătate a fost preluată de către municipalitate, prin Administrația Spitalelor și Serviciilor Medicale București (ASSMB), ceea ce a permis trecerea de la managementul sanitar de subzistență la o activitate normală în spitalele transferate, care au reușit nu numai să își acopere cheltuielile salariale și materiale, dar și să investească în reabilitarea clădirilor, precum și în achiziții de echipamente de bunuri si servicii. În București există în prezent 66 de spitale (dintre care 25 în rețeaua Ministerului Sănătății - 15 institute naționale și 10 spitale clinice de urgență -, 10 în rețeaua Direcției de Sănătate Publică a Municipiului București, 20 în structura Administrației Spitalelor și Serviciilor Medicale București și 11 în alte rețele, publice sau private) și 39 de centre medicale / policlinici semnificative (marea majoritate private). Din cele 66 de spitale, 10 spitale sunt localizate în zona de acțiune urbană, cu un total de 1.980 paturi și un personal medical de 2.560 salariați. Infrastructura de sănătate a zonei centrale este completată cu un număr de 15 centre medicale și peste 150 de cabinete medicale.

Din figura 161 se observă că majoritatea unităților medicale sunt situate în partea de nord a ZAU. Datorită concentrării instituțiilor sanitare în zona centrală, acestea sunt utilizate de fapt de toți locuitorii capitalei, zonele periferice fiind mai slab dotate cu unități medicale. Rețeaua de sănătate privată, formată în principal din centre medicale, s-a dezvoltat pentru a acoperi deficitul din zonele rezidențiale.



Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011, Direcția de Sănătate Publică a Municipiului București, Casa de Asigurări de Sănătate a Municipiului București

Figura 161: Infrastructura de sănătate în ZAU - PIDU

[13]Sursa: "Strategia de dezvoltare urbană ntegrată a Municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență"

1.7.5. Educația

Sistemul de învățământ din România a trecut, în ultimele două decenii, printr-o schimbare aproape continuă la nivelul structurii, conținutului și organizării. Scopul declarat al acestor schimbări a fost cel de creștere a egalității de șanse a populației în fața educației și de îmbunătățire a calității învățământului. În România, distanța dintre deziderate și realizări este una foarte mare, motivele ținând atât de incoerența în elaborarea și aplicarea politicilor educaționale, cât și de dificultățile economice. Statul este actorul principal în ceea ce privește investiția în educație. Resursele limitate alocate învățământului au determinat apariția efectelor negative asupra accesibilității și calității învățământului: creșterea ratei abandonului școlar, performanțe educaționale scăzute, deteriorarea condițiilor de învățare oferite de școli. Capacitatea statului de a susține financiar învățământul, dar și cea a populației de a investi în educație sunt reflectate în primul rând de durata obligatorie de școlarizare. În statele dezvoltate, aceasta este de cel puțin 10 ani. Nivelul de dezvoltare economică ridicat permite populației din aceste state să poată prelua o parte importantă a costurilor cu educația, reușindu-se astfel ca majoritatea celor de vârstă școlară să finalizeze un învățământ cu durata de 12 ani. În România, cu excepția învățământului superior, unde efectivele școlare au crescut constant, la celelalte niveluri de învățământ efectivele au fluctuat. Schimbările duratei obligatorii de școlarizare au avut impact semnificativ asupra evoluției generale a nivelului de educație al populației, expunându-i riscului părăsirii premature a sistemului pe unii dintre membrii societății și creând condițiile parcurgerii tuturor treptelor de învățământ pentru alții, de regulă cei proveniți din medii socio-familiale și economice favorizate.

Există opinii potrivit cărora un învățământ de calitate este mult mai important în dezvoltarea economică a unei țări decât un număr mare de ani de școlarizare. S-a observat că, în țările unde performanțele educaționale sunt ridicate, numărul de ani de școlarizare este mai mare. Situația se explică prin aceea că elevii care beneficiază de un învățământ de calitate obțin un randament crescut în activitatea școlară și cea mai mare parte dintre ei optează pentru continuarea studiilor.

Atât cantitatea cât și calitatea educației sunt factori determinanți ai dezvoltării socio-economice a unei țări. Un învățământ de calitate, un procent cât mai ridicat de cuprindere școlară, o populație școlarizată la o vârstă adecvată asigură nu numai recuperarea investițiilor în educație, ci și obținerea de beneficii atât la nivel individual cât și social: creșterea nivelului de trai al populației, îmbunătățirea calității și productivității muncii, a stării de sănătate, a calității vieții de familie.

În ceea ce privește gradul de accesibilitate al învățământului (adică șansa egală oferită tuturor indivizilor de a urma forma, tipul, specializarea de învățământ dorită, precum și calitatea învățământului asigurat), la nivelul anului 2010 populația este divizată în aprecierile sale: o proporție de 30% din populație apreciază accesibilitatea învățământului ca fiind ridicată și foarte ridicată și o proporție asemănătoare, de 29% consideră accesibilitatea învățământului ca fiind scăzută și foarte scăzută. Pe ansamblu, pe baza acestor date, se poate aprecia că sistemul de învățământ nu oferă șanse egale de acces la educație tuturor categoriilor de populație.[14]

Populația este divizată și în evaluările sale asupra sistemului de învățământ: 31% consideră că sistemul este bun și foarte bun, 32% că este prost și foarte prost. Distribuția aprecierilor s-a schimbat în mod esențial în 2010, fiind primul an care marchează o schimbare a imaginii învățământului din România, în sensul deteriorării acesteia (în mod tradițional, în România, imaginea sistemului de învățământ a fost una pozitivă). Creșterea aprecierilor negative se poate datora instabilității continue a sistemului de învățământ de pe parcursul ultimilor ani, instabilitate accentuată și de criza recentă, care a adus noi probleme. Pe lângă schimbările perpetue, de natură a afecta parcursul școlar al elevilor/studenților și strategiile lor de viață, se mai poate adăuga acutizarea problemelor acumulate pe parcursul tranziției în domeniul infrastructurii școlare și a celor care privesc personalul din învățământ. România ocupă unul dintre primele locuri în UE înceea ce privește rata părăsirii timpurii a învățământului, iar procentul elevilor cu nivel scăzut al competențelor de citire / lectură este foarte ridicat în comparație cu media înregistrată la nivel european (ambii indicatori înregistrează valori duble față de ținta europeană).

Principalele probleme ale învățământului preuniversitar semnalate la nivel regional de către Inspectoratul Școlar al Municipiului București includ:

- practicarea în unele unități școlare a unui management improvizat, neprofesional;
- insuficiența locurilor din gradinițe în învățământul prescolar;
- existența unui număr nepermis de mare de elevi repetenți;
- înregistrarea unui număr exagerat de mare de absențe nemotivate;
- existența unei rate ridicate de părăsire a sistemului de educație;
- interesul scăzut al unor cadre didactice pentru asigurarea calității în educație și a descentralizării sistemului educațional;

[14] "Calitatea Vieții 2010" - Academia Română, Institutul Național de Cercetări Economice, Institutul de Cercetarea a Calității Vieții

- numărul relativ însemnat al suplinitorilor și al cadrelor didactice necalificate (deși rețeaua școlară este acoperitoare pentru regiune, există dificultăți în acoperirea cu profesori titulari în unele specialități);
- mobilitatea profesională scăzută și fluctuația profesorilor / maiștrilor instructori din învățământul profesional și tehnic determină scăderea eficienței procesului de predare / învățare;
- interesul și implicarea scăzute ale părinților în cunoașterea și rezolvarea problemelor școlii;
- număr insuficient de cabinete de orientare școlară și profesională și de consilieri școlari, acest fapt ducând la opțiunea elevilor cu predilecție către liceul teoretic, iar după terminarea acestuia, intrarea lor în șomaj (raportările anuale ale Agenției Municipale de Ocupare a Forței de Muncă București demonstrează dificultățile întâmpinate de absolvenții învățământului preuniversitar în a se integra pe piața muncii: absolvenții de licee fără certificat de competențe profesionale dețin ponderea cea mai mare a celor intrați în șomaj);
- populația școlară din învățământul preuniversitar a scăzut drastic (stoparea declinului demografic se observă doar pentru segmentul de învățământ preșcolar);
- situația materială precară a părinților multor elevi are consecințe negative asupra interesului acestora față de școală.

Rețeaua școlară a Capitalei cuprinde majoritar unități de învățământ preuniversitar de stat. Unitățile private s-au dezvoltat mai ales în domeniul învățământului preșcolar, grădinițele particulare acoperind o parte din deficitul la acest nivel, prin completarea ofertei educaționale pentru mai mult de 5.000 copii.

Din figura 162 se observă că pe măsură ce crește nivelul de instruire, instituțiile de învățământ se concentrează spre zona centrală. Fenomenul se explică prin funcția mai accentuată de proximitate pe care o au grădinițele și școlile, care sunt destul de echilibrat distribuite teritorial. Liceele deja tind să se grupeze în zona centrală, care include o serie de colegii naționale de prestigiu[15].De altfel, din tabelul 48 se remarcă procentul mai ridicat al liceelor în aria delimitată față de total București, în comparație cu același indicator calculat pentru grădinițe și școli (acestea din urmă prezentând un grad mai apropiat de ponderea relativă a populației ZAU în total București).

Instituțiile de învățământ superior reprezentative la nivel național sunt localizate predominant în zona de acțiune urbană (vezi tabelul 49).

Tabel 48: Rețeaua de învățământ preuniversitar de stat în ZAU PIDU

	gradinițe	școli	licee	învățământ special	cluburi sportive
Total București	179	162	102	20	7
din care în ZAU PIDU	14	9	21	3	0
Procent ZAU PIDU / București	7,8%	5,6%	20,6%	15,0%	0,0%

Tabel 49: Instituții de învățământ superior în ZAU PIDU

Instituția de învățământ superior	Nr. Studenți	Nr. Personal
Universitatea de Arhitectură și Urbanism "Ion Mincu"	3296	744
Universitatea din București	39.997	1.127
Universitatea de Medicină și Farmacie "Carol Davila"*	16.729	3.088
Academia de Studii Economice	12.941	2.363
Universitatea Națională de Muzică	1.055	329
Universitatea de Artă	1.500	364
U.N.A.T.C. "I.L.Caragiale"	874	361
S.N.S.P.A.	9.962	350
Academia Tehnică Militară	400	n/a
Universitatea "Titu Maiorescu"	10.365	901
Universitatea "Spiru Haret"	135.124	2.699
Universitatea Ecologică	12.952	224
Universiatea Financiar-Bancară	364	31

* dispune de secții în ZAU PIDU

[15]Majoritatea liceelor din zona centrală se află în topul celor mai bune licee din București, după criteriile mediei ultimului elev admis, al celor mai mulți olimpici la faza națională și concursurile international și al opțiunii elevilor bucureșteni (sursa: ISMB 2010)

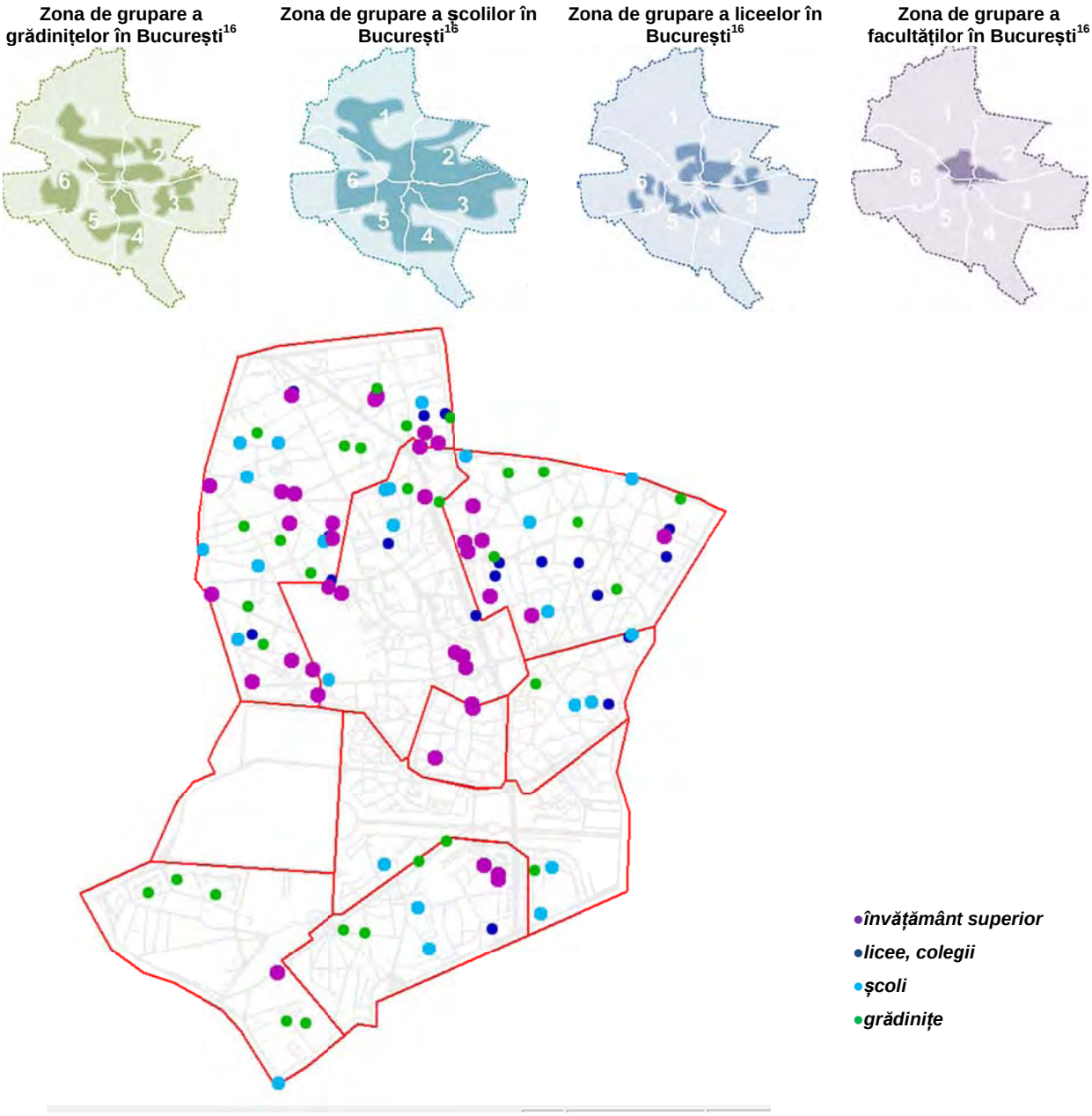


Figura 162: Unități de învățământ în ZAU - PIDU

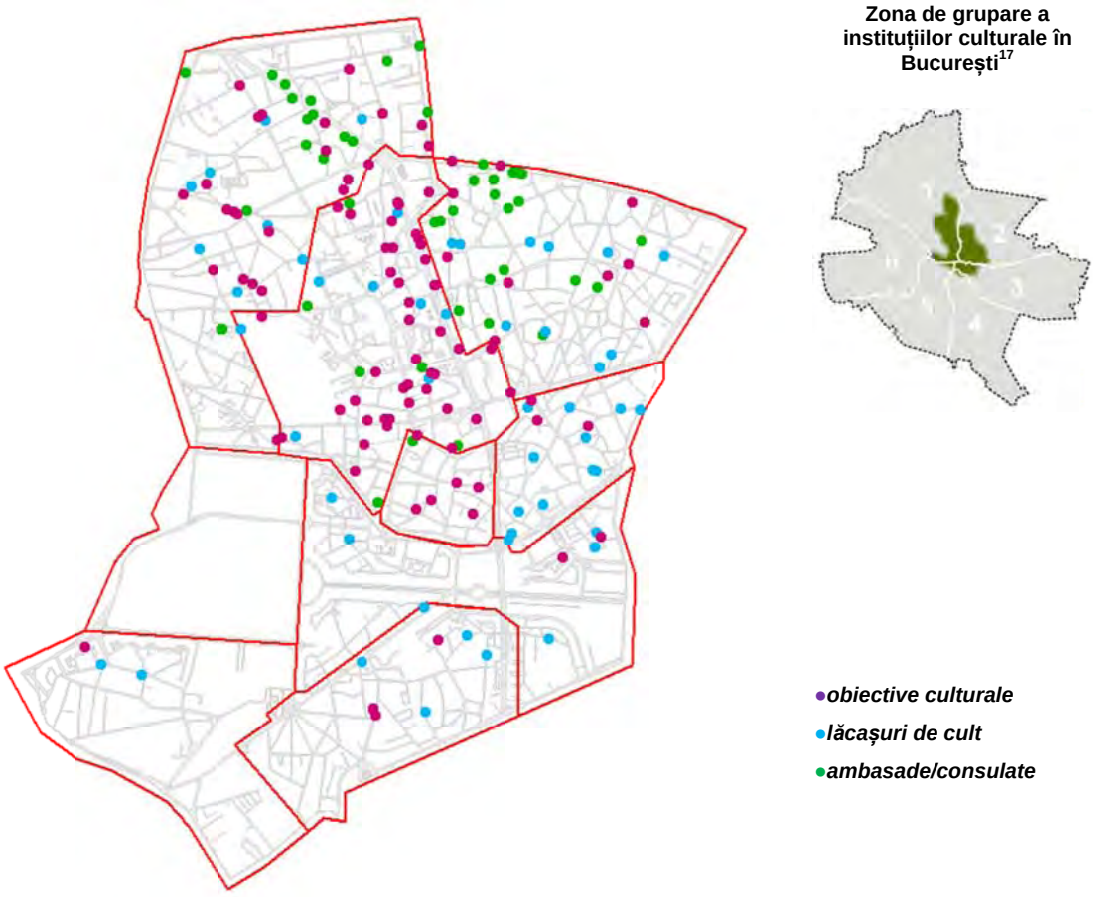
[16]Sursa: "Strategia de dezvoltare urbană integrată a Municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență"

1.7.6. Cultura

Monumentele de arhitectură, artă și istorie, muzeele, teatrele, bisericile monument, casele memoriale, galeriile de artă, centrele culturale, bibliotecile, librăriile, anticariatele, institutele culturale ale altor state se concentrează în perimetrul central, fapt datorat tipologiei spațiale, funcționalității și reprezentativității acestei zone.

Majoritatea studiilor de marketing urban arată că identitatea orașului este determinată în prinicipal de zona centrală. Ancheta sociologică a relevat că pentru locuitori cele mai reprezentative elemente pentru București sunt clădirile istorice și monumentele istorice.

Capitolul 2.4 al prezentului document propune o strategie de valorizare a acestor obiective culturale, atât pentru locuitorii Bucureștiului, cât și pentru turiști.



Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 163: Obiective culturale în ZAU - PIDU

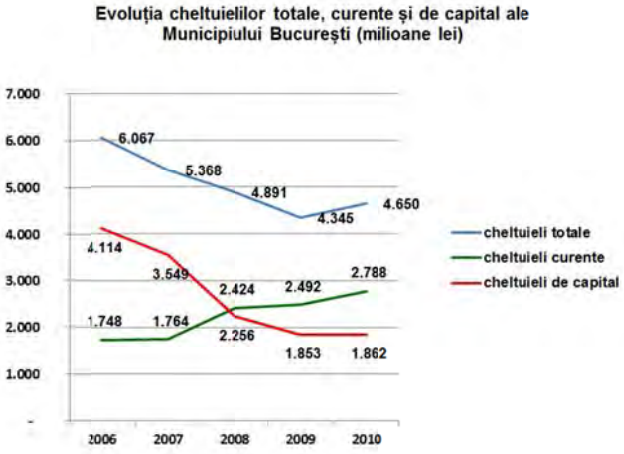
[17]Sursa: "Strategia de dezvoltare urbană integrată a Municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență"

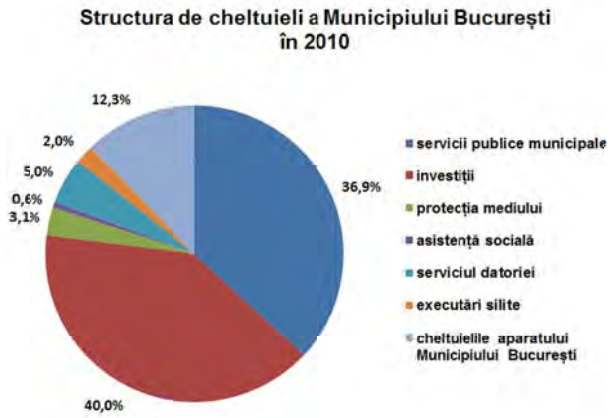
1.8. Dinamica investițiilor în zona de acțiune urbană

1.8.1. Dinamica investițiilor publice

Investițiile publice la nivelul întregului oraș sunt realizate de către Primăria Municipiului București și de către primăriile de sectoare. În zona de acțiune urbană autoritățile competente sunt Primăria Municipiului București, Primăria Sectorului 1, Primăria Sectorului 2, Primăria Sectorului 3, Primăria Sectorului 4 și Primăria Sectorului 5. Însă majoritatea lucrărilor de infrastructură urbană în zona de acțiune urbană sunt realizate de Primăria Municipiului București.

Evoluția investițiilor publice în București este surprinsă de analiza indicatorilor financiari aferenți bugetelor locale. După cum se poate observa din figura 164, cheltuielile de capital ale Primăriei Municipiului București și ale instituțiilor din subordinea Consiliului General al Municipiului București au avut o tendință descendentă în ultimii ani, diminuându-se într-o proporție mai mare decât scăderea generală a totalului cheltuielilor municipalității. După ce au reprezentat două treimi în anul 2006, cheltuielile cu investițiile au ajuns la un procent de 40% din totalul bugetului Municipiului București în 2010 (vezi figura 165).

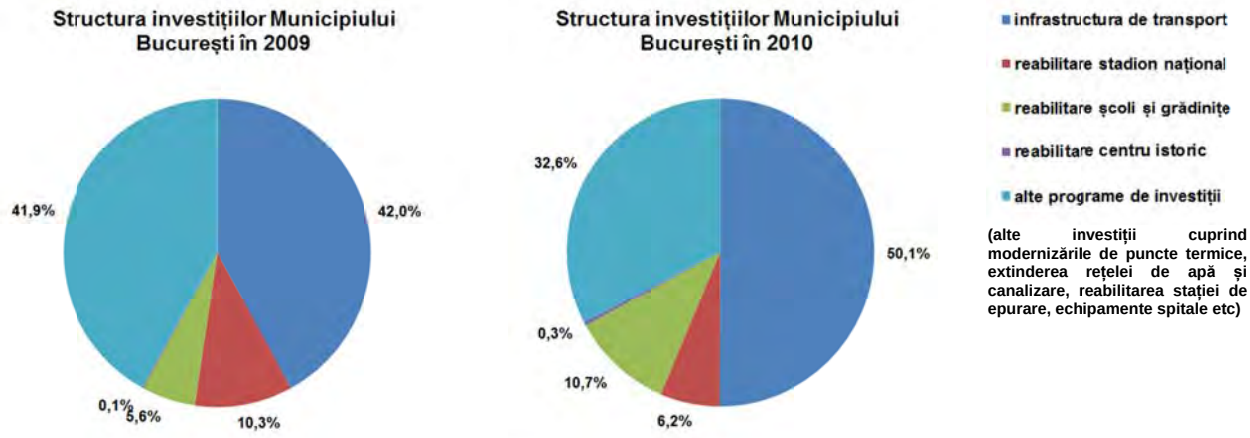




Sursa: rapoartele de activitate ale primarului general și bugetele Municipiului București în perioada 2006-2010

Figura 164: Evoluția cheltuielilor Municipiului București

Figura 165: Structura cheltuielilor Municipiului București în 2010



Sursa: rapoartele de activitate ale primarului general și bugetele Municipiului București în perioada 2006 - 2010

Figura 166: Structura investițiilor Municipiului București în 2009 și 2010

Majoritatea investițiilor publice au fost dedicate **infrastructurii de transport** (reparații și reabilitare străzi, execuție și modernizare de pasaje). În Anexa 9 sunt detaliate investițiile Primăriei Municipiului București în zona de acțiune urbană.

1.8.2. Dinamica investițiilor private

În acest capitol sunt prezentate doar acele investiții ale mediului privat care sunt relevante sub aspect urbanistic.

REZIDENȚIAL

În ceea ce privește investițiile realizate în ultimii ani în sectorul rezidențial în zona care face subiectul acestei analize, au fost identificate aproape optzeci de ansambluri rezidențiale de mai mică dimensiune (clădiri cu până la 4-5 niveluri și 20 apartamente), precum și un număr de șase proiecte de anvergură, a căror dezvoltare a fost anunțată începand cu 2006. Doar patru dintre proiectele mai mari au fost finalizate, aducând pe piață peste 400 de apartamente noi. Alte două proiecte, totalizând aproape 300 de apartamente, au fost amânate din cauza crizei și implicit a diminuării considerabile a cererii. Volumul total de investiții în sectorul rezidențial în zona delimitată este estimat la aproximativ 150 milioane euro.

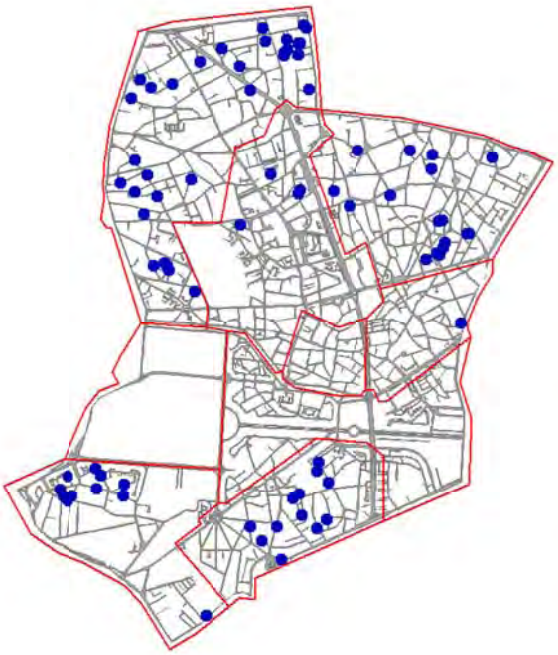


Figura 167: Locuințe colective construite în ultimii 5 ani în ZAU PIDU

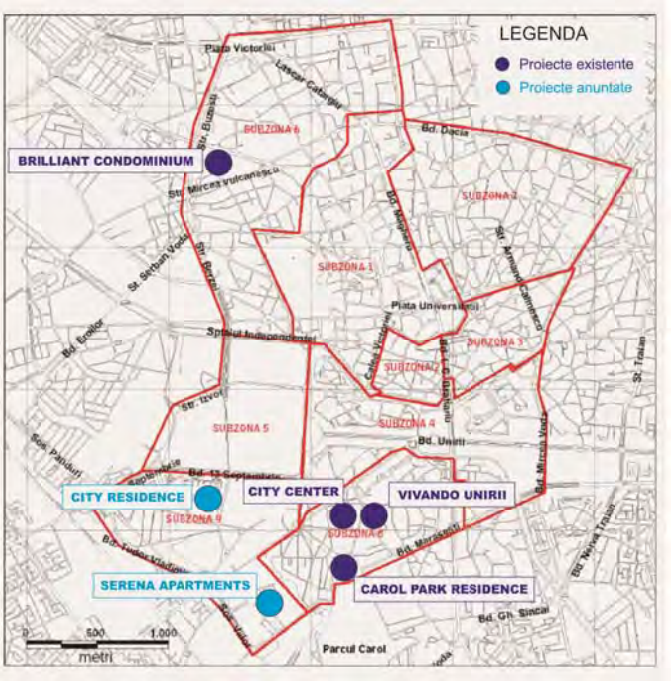


Figura 168: Proiecte rezidențiale semnificative în ZAU PIDU

Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

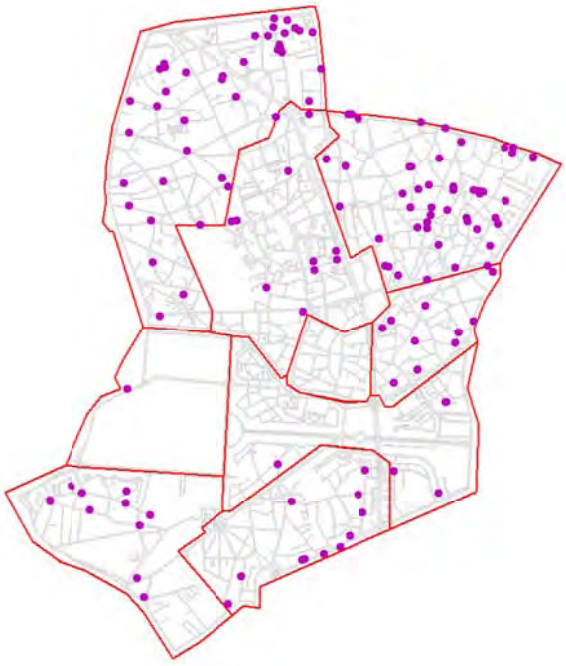
BIROURI

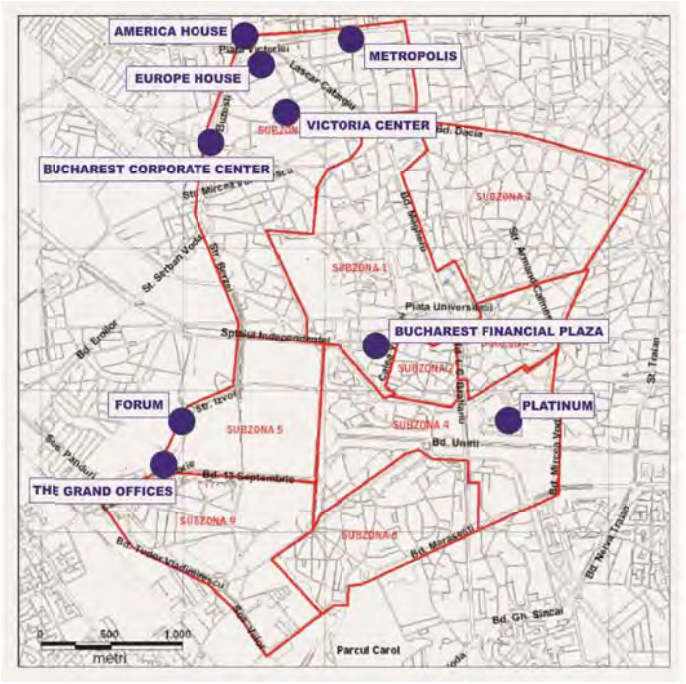
Stocul actual de spații de birouri din București este de aproximativ 1,5 milioane de metri pătrați. Zona centrală adună aproximativ 25% din suma totală de spații închiriabile. Denumită în termeni de specialitate *Central Business District* (CBD), acestă zonă prezintă cele mai mari chirii din capitală. Aceasta se întinde între Piața Charles de Gaulle, Piața Victoriei, Piața Romană, Piața Universității, Piața Unirii, Gara de Nord și Ștefan cel Mare. Chiriașii din CBD sunt în principal bănci, firme de prestări servicii suport pentru afaceri sau agenții de stat. Aceste companii vor să aibă vizibilitate și acces foarte bune pentru sediul lor central și sunt dispuse în acest sens să plateasca o primă în cadrul chiriei.

Zona analizată face parte în principiu din zona CBD de birouri, fără a o îngloba în întregime. Stocul total de birouri în CBD este de 400.000 mp, în timp ce în zona subiect se întâlnesc aproximativ 300.000 mp închiriabili. Segmentul de birouri s-a dezvoltat în partea centrală a Bucureștiului ținând cont de caracteristicile terenurilor din zonă. Astfel, numărul redus al terenurilor și prețul ridicat au determinat o dezvoltare pe verticală, fiind des întâlnite clădirile cu suprafețe reduse pe etaj. Din cauza înălțimii acestor clădiri, rația de parcare este redusă în comparație cu zonele semi-centrale și periferice (media este de un loc de parcare la 100 mp de birouri, de două ori mai puțin decât zonele semi-centrale unde rația este de 1 loc/50 mp). Livrările au crescut constant, de la 3.000 de mp în 2007, la aproximativ 70.000 mp în 2009 și 2010. Și cererea a crescut în zona centrală, atrăgând companii care se relochează din zone semicentrale sau periferice pentru o poziție mai bună în oraș. Nivelul chiriilor a fost constant în perioada 2006-2008, un

trend descrescător fiind înregistrat în 2009. Chiriile actuale se situează în jurul valorilor de 15-17 Euro/mp/lună. Figura 168 prezintă proiectele reprezentative de birouri din zonă (respectiv cele care dispun de peste 10.000 mp închiriabili), care totalizează o suprafață de 111.000 mp.

Așa cum se poate observa, arealul analizat a beneficiat de investiții semnificative în ultimii ani. Deși terenurile în zona de acțiune urbană sunt limitate și au prețuri ridicate, cererea pe piața de birouri a determinat dezvoltatorii să investească în acest sector o valoare ce depășește 200 milioane euro. Au fost înregistrate deja tranzacții majore care au vizat clădiri situate în ZAU (de exemplu achizițiile din ultimii ani ale clădirilor „America House" și „Europe House").





Sursa: Synergetics - culegere de date (inventar) al funcțiunilor imobilelor - iulie 2011

Figura 169: Clădiri de birouri construite în ultimii 5 ani în ZAU PIDU

Figura 170: Proiecte de birouri semnificative în ZAU PIDU

SPAȚII INDUSTRIALE

O dată cu relocarea fabricilor în afara orașelor, impusă de legislația cu privire la protecția mediului, caracterul industrial a dispărut aproape în întregime din centrul capitalei. Astfel, au apărut parcuri industriale în afara orașului, cea mai mare concentrare întâlnindu-se la primele 2 ieșiri de pe autostrada A1 București - Pitești. Subzonele 8 și 9 au avut înainte de 1989 numeroase zone industriale, care și-au schimbat sau sunt în proces de a-și schimba utilizarea inițială. Este cazul fabricilor Inox, Romtrans, Electromagnetica, Muntenia, Bere Rahova, foste unități care fie și-au închis porțile, fie s-au relocat sau reconvertit.

Investitorii au achiziționat aceste platforme cu scopul de a demola construcțiile existente și a dezvolta diverse proiecte imobiliare sau de a refuncționaliza spațiile existente. Astfel, s-au obținut PUZ-uri care schimbă funcțiunea din industrial în rezidențial sau spații de birouri. Majoritatea tranzacțiilor au fost făcute în perioada 2006-2008, iar dezvoltările nu au început încă din cauza crizei din sectorul imobiliar.

1.9. Nevoi de dezvoltare identificate în zona de acțiune urbană

1.9.1. Nevoi de dezvoltare identificate prin studiul sociologic

Principalele probleme ale zonei centrale identificate prin studiul sociologic realizat de SNSPA pe un eșantion reprezentativ pentru populația Bucureștiului sunt reprezentate de **trafic** și de **locurile de parcare**, urmate de **curățenie**, **starea drumurilor** și a **clădirilor vechi** (figura 101).

Pentru locuitorii zonei centrale, problema principală sunt locurile de parcare (figura 102).

Siguranța cetățeanului este de asemenea una din problemele zonei de acțiune urbană, pentru locuitorii zonei centrale într-o măsură mai mare.

1.9.2. Nevoi de dezvoltare identificate prin analizele diagnostice

În urma analizelor prezentate în capitolele anterioare, se remarcă în primul rând o discrepanță între starea subzonelor din nordul zonei de acțiune urbană (subzonele 1, 6 și 7, cu subzona 2 în evoluție pozitivă) și celelalte subzone. Acestea din urmă au fost afectate în principal de operațiunile urbane din anii ’80, care au enclavizat și segregat întregi secțiuni de oraș, au limitat activitățile economice prin lipsa accesibilității și au creat probleme de imagine care duc la neexploatarea potențialului zonei. Drept urmare, Bucureștiul își folosește numai jumătatea nordică a zonei centrale. **Rezolvarea disparităților spațiale și socio-economice** dintre Nordul și Sudul zonei centrale a Bucureștiului este în consecință una dintre prioritățile zonei de acțiune urbană.

Atât analiza țesutului urban, cât și analiza economică au evidențiat că lipsa de accesibilitate a contribuit la izolarea părții sudice a zonei de acțiune urbană și la scăderea atractivității și dinamismului său economic. **Reconectarea** apare deci ca o necesitate fundamentală a zonei centrale.

Nevoia de a rezolva problema traficului este subliniată atât de analiza transportului urban, cât și de cea sociologică, traficul fiind invocat ca principala problemă a centrului capitalei. Analiza transportului și a preferințelor bucureștenilor subliniază **nevoia de a crea trasee alternative**. Aceste trasee alternative se adresează cu precădere pietonilor și cicliștilor, ale căror condiții de mobilitate sunt în prezent îngreunate de un număr mare de obstacole, precum și transportului în comun, principala formă de mobilitate urbană în București, care ar beneficia astfel de crearea de noi legături.

Analiza sociologică, cea a transportului și cea economică au subliniat **nevoia de a aborda inteligent problema spațiilor de parcare** în centru, a căror lipsă este considerată principala problemă de către locuitorii zonei centrale și reprezintă în același timp un impediment pentru agenții economici.

Analizele socială, economică și cea a mediului construit au demonstrat că există în zona centrală arii cu probleme socio-economice, dar cu un valoros mediu construit, care sunt propice pentru proiecte de regenerare urbană. **Nevoia de regenerare urbană** a arealelor cu probleme sociale și spațiale apare în special în subzonele 3 si 9, precum și într-un areal întins din subzona 6 (Grivița-Buzești-Berzei). Acestea au nevoie de operațiuni de regenerare urbană, care să ducă la îmbunătățirea calității spațiului urban, la întărirea comunității și la crearea de oportunități economice. La nivelul întregii zone de acțiune urbană, revitalizarea urbană trebuie să vizeze și crearea de oportunități de petrecere a timpului liber, care să construiască astfel comunitatea și să ridice capitalul cultural al populației. Bucureștiul trebuie astăzi să promoveze viața urbană sub toate aspectele ei, economic, social, politic și cultural, în așa fel încât proprii cetățeni să înceapă a fi obișnuiți cu standarde de viață ridicate.

Deși din punct de vedere al capacității de imagine generate prin punctele sale forte, Bucureștiul este la nivelul orașelor Kőln sau Salonic, nu reușește să aibă o imagine la fel de bună, pe măsura potențialului său. **Nevoia de ameliorare a imaginii urbane** a Bucureștiului este importantă. Cercetările în domeniul marketingului urban arată că starea clădirilor și a spațiilor publice joacă un rol mare în percepția unui oraș, care are la rândul ei influență în decizia de investiție în zonă. Bucureștiul are nevoie de o intervenție la nivel structural, pentru a deveni un pol de atracție într-o competiție europeană (chiar mondială) la nivelul orașelor.

Starea patrimoniului și a spațiilor publice duce la deficiențe de atractivitate și percepție a spațiului, atât pentru locuitori, cât și pentru turiști și posibili investitori. Starea adesea precară a patrimoniului construit și abuzurile provocate în zonele protejate transmit **nevoia de protecție și punere în valoare a patrimoniului cultural**.

În plus, centrul Bucureștiului are **nevoie de spații publice de o înaltă calitate,** care să servească comunitatea și să întărească imaginea de metropolă europeană. Atât spațiile verzi, cât și alte tipuri de spații publice (piețe, străzi, trotuare) trebuie reabilitate. Spațiile publice majore, precum Piața Unirii, Piața Revoluției sau Piața Victoriei sunt în prezent dificil de gerat de către pietoni, fiind mai degrabă spații de circulație auto și de parcări. În Piața Unirii, spațiile verzi sunt izolate între ele de culoare de trafic rapid, o serie de fântâni sunt de asemenea insule în trafic și nu pot fi admirate îndeaproape de pietoni. Aceste spații au nevoie de o reconfigurare a identității, dar și de lucrări care să le sporească funcționalitatea și să le integreze în traseele turistice.

Operațiunile urbane realizate în ultimii ani sunt în general punctuale. Ele nu abordează nici la o scară mai întinsă (cu excepția lucrărilor de infrastructură din partea vestică a Centrului Istoric, subzona 2), nici integrat problemele spațiale, sociale și economice ale zonei centrale. De aceea, o altă necesitate importantă este **viziunea holistică** în abordarea dezvoltării centrului capitalei. În plus, se pot observa pe diverse areale diferențe în abordări sau în rezolvări de probleme de la o primărie de sector la alta sau chiar în cadrul acțiunilor primăriei municipale. Lipsa unui organism instituțional și/sau al unui set de reglementări, care la nivel municipal să pună într-o politică sau viziune coerentă diversele aspecte ce definesc peisajul urban, dezvoltându-l și administrându-l, este una din cauzele majore ale acestei disfuncții și ale acestei stări de fapt. Bucureștiul are nevoie de viziuni asumate de toate părțile (politic, administrativ, societate civilă, profesioniști), viziuni pe termen lung, de 10-20 de ani, care pot fi preluate de la o legislatură la alta**.** Există astfel o **nevoie de colaborare** între diverșii actorii urbani pentru a genera soluții urbane coerente și de calitate.

1.10. Potențialul de dezvoltare al zonei de acțiune urbană

Bucureștiul este una dintre puținele metropole europene care nu își folosește avantajele în generarea unei imagini și unui *brand* puternic și în atragerea de investiții și turiști[18]. Potențialul orașului, cu precădere al centrului orașului, este neexplorat. De aceea, la realizarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană pentru Zona Centrală a fost luat în considerare acest potențial. În urma analizelor prezentate în capitolele anterioare, au fost identificate o serie de puncte forte încă neexploatate, care constituie un potențial de dezvoltare însemnat pentru oraș:

- prezența unei arhitecturi de o mare varietate, care poate pune în valoare un *brand* de oraș eclectic;
- existența unor rezerve de teren ce pot fi reutilizate, ca și oportunitatea de a regenera spații de tip *brownfield (*de la spațiile destructurate din zona Centrului Civic la vechi suprafețe industriale);
- existența unor spații publice în prezent neamenajate sau neîntreținute, care pot fi reconfigurate pentru ameliorarea imaginii urbane și utilizarea lor de locuitori și vizitatori deopotrivă;
- existența unor spații care sunt insuficient valorificate pentru comunitate (terenuri de sport, săli de spectacole);
- existența unei rețele importante de spații verzi, care pot fi amenajate și integrate într-un sistem de spații publice eficient;
- creșterea în popularitate a transportului cu bicicleta poate susține o reconfigurare a unor străzi centrale pentru culoare de transport ciclist;
- prezența de dotări culturale ce pot fi reabilitate și valorificate, participând astfel la sistemul extins de valori al centrului Bucureștiului (Pasajele Vilacrosse, Odeon, Victoriei, Englez, Curtea Veche, Centrul Istoric, zona Mănăstirea Antim, Zona Antrepozite-Rahova-Uranus);
- prezența râului Dâmbovița, în prezent nevalorificat la potențialul său;
- existența unor conexiuni importante la nivelul orașului care pot susține dezvoltarea unor noduri funcționale intermodale;
- existența unei tendințe de a se revalorifica consumul de produse tradiționale și biologice și existența spațiilor libere pot susține ideea creării unor noi piețe sau refacerea celor vechi și degradate;
- interesul firmelor de a se stabili într-un centru funcțional poate duce la dezvoltarea economică și edilitară a zonei.

[18] Saffron Consultants, 2009, The Saffron European City Brand Barometer

2. STRATEGIA DEZVOLTĂRII ZONEI DE ACȚIUNE URBANĂ

2.1. Necesitatea unei viziuni strategice de dezvoltare locală

Scopul viziunii strategice de dezvoltare locală este acela de a armoniza obiectivele socio-economice formulate la nivelul zonei de acțiune urbană cu dinamica spațială, economică și socială a Bucureștiului și cu prioritățile la scara orașului și a țării.

Viziunea de dezvoltare a zonei de acțiune urbană conține coordonatele pe care integrarea României în Uniunea Europeană le fixează pentru valorificarea potențialului local.

Viziunea este în acest caz îndreptată în trei direcții majore:

- **Un centru competitiv** la nivel național și internațional;
- **O zonă urbană sustenabilă** din punct de vedere social și economic, cu o dinamică și o dezvoltare echilibrate pe termen mediu și lung;
- **O zonă atrăgătoare pentru locuitori, vizitatori și investitori**, care să ofere o diversitate de facilități, să beneficieze de o bună infrastructură și să devină un magnet pentru dezvoltare și investiții creative.

2.2. Obiective

2.2.1 Obiective și principii europene privind ameliorarea cadrului de viață din mediul urban

Strategia pentru centrul Bucureștiului este fundamentată atât de analiza nevoilor și potențialului zonei, cât și de principiile de abordare integrată desprinse din programele, politicile și documentele propuse și adoptate la nivelul Uniunii Europene sau al reuniunilor statelor membre, precum Carta de la Leipzig sau Declarația de la Toledo. **Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile,** aprobată cu ocazia reuniunii informale a miniștrilor europeni responsabili cu dezvoltarea urbană și coeziunea teritorială de la Leipzig (24-25 mai 2007), recomandă *„folosirea mai frecventă a abordărilor integrate în dezvoltarea urbană*". Politica de dezvoltare urbană integrată este un proces prin care sunt coordonate aspectele cheie de ordin spațial, sectorial și temporal, rezultatul dorit fiind integrarea operațiunii la scara locală și municipală din punct de vedere urbanistic, economic și social.

Carta de la Leipzig specifică printre strategiile de acțiune:

- crearea și asigurarea unor **spații publice de bună calitate,** prin intensificarea interacțiunii între arhitectură, planificarea infrastructurii și planificarea urbană, în scopul creșterii calității vieții în orașe;
- **modernizarea rețelelor de infrastructură și creșterea eficienței energetice, transportului urban durabil, accesibil și la preț rezonabil;**
- inovația proactivă și politicile educaționale:
- **competitivitatea și creșterea economică, reducerea disparităților între cartiere și în interiorul acestora;**
- acordarea unei **atenții deosebite pentru zonele defavorizate,** privite în contextul orașului ca un tot unitar.

În mod similar, **Documentul de referință de la Toledo privind regenerarea urbană integrată și potențialul strategic al acestei abordări, pentru o dezvoltare urbană mai inteligentă, durabilă și incluzivă în Europa** susține că "miniștrii și-au reafirmat validitatea angajamentelor asumate și a principiilor stabilite la întâlnirile ministeriale anterioare, punctând în particular «abordarea integrată» din politicile urbane drept unul dintre instrumentele principale pentru a avansa în direcțiile stabilite de Strategia EUROPA 2020." Declarația de la Toledo subliniază că arealele urbane care suferă de probleme socio-economice și de o degradare a mediului construit trebuie să fie obiectul unui proces integrat și coerent de regenerare urbană, care să aibă în vedere atât reabilitatea fondului construit și a spațiilor publice, cât și întărirea comunității și încurajarea activităților antreprenoriale.

Bunele practici europene sugerează diverse aspecte cheie care pot caracteriza un proiect de regenerare de succes. De exemplu, din perspectiva componenței spațiale, English Partnerships a precizat în al său *Urban Design Compendium* că aspectele cheie sunt :

- **Locuri cu caracter.** Pentru ca zonele urbane să fie bine utilizate și apreciate, acestea trebuie să fie sigure, confortabile, variate și atractive. De asemenea, trebuie să aibă o specificitate a locului și să ofere varietate și opțiuni pentru folosire.
- **Îmbogățirea existentului**. Proiectele noi ar trebui să îmbogățească calitățile zonelor existente, să reflecte și să completeze contextul în care se află. Aceasta se aplică la orice scară - regiune, oraș, cartier sau stradă.
- **Re-conectare**. Spațiile urbane trebuie să fie ușor de accesat și integrate din punct de vedere fizic și vizual contextului. Aceast aspect necesită o atenție specială pentru a stabili cum pot fi accesate spațiile de un pieton, biciclist, cu transportul public sau cu mașina individuală - în această ordine.

- **Lucrul cu peisajul.** Se pune accentul pe spații care creează un echilibru între mediul natural și cel construit și folosesc toate resursele - clima, peisajul și ecosistemul - pentru a conserva energia și a utiliza la maxim infrastructura.
- **Managementul investiției.** Pentru ca proiectele să poată fi dezvoltate, acestea trebuie să fie viabile din punct de vedere economic, bine administrate și menținute în timp. Aceasta presupune înțelegerea dezvoltatorilor, asigurând implicarea din partea comunității și a autorității locale, definirea unor mecanisme de implementare adecvate și includerea tuturor *stakeholder-ilor* în procesul de *design*.
- **Proiectare pentru schimbare.** Noile dezvoltări trebuie să fie suficient de flexibile pentru a răspunde viitoarelor schimbări în utilizare, stil de viață și demografie. Aceasta înseamnă proiectare pentru eficientizarea resurselor, flexibilitate în utilizarea spațiului public și infrastructurii serviciilor și introducerea de noi concepte pentru transport, managementul traficului și al parcărilor.

2.2.2. Obiective ale Programului Operațional Regional

Programul Operațional Regional (POR) este documentul strategic care implementează elemente ale Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională din cadrul Planului Național de Dezvoltare (PND) și contribuie, alături de celelalte programe operaționale (POS Creșterea Competitivității Economice, POS Infrastructura de Transport, POS Mediu, POS Dezvoltarea Resurselor Umane), la realizarea obiectivului Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională și al Cadrului Național Strategic de Referință, respectiv **diminuarea disparităților de dezvoltare economică și socială** dintre România și media dezvoltării statelor membre ale Uniunii Europene. POR a fost elaborat în concordanță cu principiul european al subsidiarității, având la bază strategiile de dezvoltare a regiunilor, elaborate la nivel regional în largi grupuri de lucru parteneriale. Programul Operațional Regional va fi finanțat în perioada 2007 - 2013 din bugetul de stat și bugetele locale, fiind cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR).

Obiectivul strategic al POR constă în dezvoltarea economică și socială echilibrată teritorial a României, potrivit nevoilor și resurselor specifice, cu accent pe sprijinirea dezvoltării durabile, îmbunătățirea mediului de afaceri și a infrastructurii de bază. Pentru atingerea obiectivului general al dezvoltării regionale, strategia POR vizează atingerea unor **obiective specifice**:

- Creșterea rolului economic și social al centrelor urbane, printr-o abordare policentrică, pentru a stimula o dezvoltare mai echilibrată a regiunilor;
- Îmbunătățirea accesibilității, în special a accesibilității centrelor urbane și a legăturilor lor cu ariile înconjurătoare;
- Creșterea calității infrastructurii sociale a regiunilor;
- Creșterea competitivității regiunilor;
- Creșterea contribuției turismului la dezvoltarea regiunilor.

Obiectivul Programului Operațional Regional este astfel **creșterea calității vieții** și crearea de noi locuri de muncă în orașe, prin reabilitarea infrastructurii publice urbane, a patrimoniului cultural (mondial, național și local), îmbunătățirea serviciilor urbane, inclusiv a celor de transport, îmbunătățirea serviciilor sociale, precum și prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor și a antreprenoriatului.

2.2.3. Obiective pentru Planul Integrat de Dezvoltare Urbană București-Zona Centrală

În acest context, din analiza nevoilor și a potențialului de dezvoltare a zonei și consultarea obiectivelor Programului Operațional Regional 2007-2013, Axa Prioritară 1- “Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor”, au fost stabilite următoarele obiective generale pentru Planul Integrat de Dezvoltare Urbană-Zona Centrală a Bucureștiului:

- **Consolidarea identității orașului** și susținerea vitalității și atractivității acestuia,
- **Dezvoltare economică locală,**
- **Regenerare urbană durabilă.**

Atingerea acestor obiective generale poate fi realizată doar printr-o **abordare integrată și holistică**, având în vedere aspectele sociale, economice și spațiale și răspunzând cât mai multor grupuri sociale și necesități în același timp. Această abordare permite o vizibilitate și un impact maxime.

Obiectivele specifice ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană pentru centrul Bucureștiului urmăresc crearea unui țesut urban accesibil și eficient, reabilitarea infrastructurii publice de servicii, revigorarea rețelei de spații publice și punerea în valoare a potențialului ridicat al zonei. Aceste acțiuni vor avea ca efect sporirea atractivității, creșterea calității vieții locuitorilor zonei și ai întregului oraș, creând un centru vibrant, dinamic pentru București, capitală europeană.

O1. Centrul - o marcă identitară

Studiile de imagine și *brand* realizate la nivel european subliniază că Bucureștiul este un oraș sub-apreciat și necunoscut. Deși studiile indică faptul că orașul are un potențial ridicat pentru investiții și turism urban, Bucureștiul suferă de o imagine în mare măsură negativă sau chiar de lipsa cunoașterii oricărui reper identitar din partea europenilor. Turiștii care vizitează Bucureștiul ajung de cele mai multe ori la Palatul Parlamentului, iar alte părți ale centrului orașului rămân adesea neexplorate. Unul dintre obiectivele Planului Integrat de Dezvoltare Urbană este (re-)crearea unei identități urbane pentru centrul Bucureștiului, o identitate clară, care să atragă turiștii și investitorii, să creeze un *brand* pozitiv de oraș eclectic, precum și să stimuleze un sentiment de comunitate și apartenență pe care bucureștenii de azi, în general, nu îl au. Dincolo de latura economică, de atingere a potențialului de atractivitate pentru investitori și turiști, planul integrat își propune să remedieze ruptura dintre locuitori și propriul oraș, subliniată de studiile sociologice realizate în București. Prin reapropriere a centrului de utilizatorii săi se vizează astfel, dincolo de beneficiile economice, un proces de accentuare a coeziunii sociale și mândriei locale pentru locuitorii orașului.

O1a) Conturarea unei identități pentru zona centrală cu potențial turistic și cultural

Caracterul eterogen și eclectic al centrului Bucureștiului trebuie să fie pus în valoare pentru a crea o identitate urbană de care locuitorii sunt mândri și care să atragă turiștii și investitorii deopotrivă. Cu spații publice de calitate, un patrimoniu arhitectural foarte divers, bine pus în valoare, trasee alternative atractive pentru pietoni și bicicliști, centrul Bucureștiului va fi o marcă identitară a unei metropole europene cu o istorie deosebită și un potențial încă neexplorat.

O1b) Revigorarea rețelei de spații publice

Valoarea și atractivitatea unui oraș sunt susținute de calitatea și diversitatea spațiilor publice ale acestuia. Spațiile publice,în prezent deficitar amenajate, adesea parcări spontane, spații inaccesibile sau cu un mobilier urban redundant, au un potențial sub-utilizat la ora actuală. Spațiile publice reprezentative trebuie să fie obiectul unor proiecte de reabilitare pe principii moderne, transformându-le în puncte reprezentative, simbol pentru un București european. Acest plan integrat vine în întâmpinarea investițiilor ce se derulează în prezent pentru clădiri publice din zona centrală (Teatrul Național, Biblioteca Națională), propunând un spațiu public adecvat prin organizarea de concursuri internaționale, astfel încât soluția finală să fie atât de calitate ridicată, cât și cu rol reprezentativ pentru oraș.

O2. Țesut urban restructurat și reintegrat

Dezechilibrele create de inserția Centrului Civic reprezintă o problemă principală a centrului Bucureștiului. Zonele enclavizate, segregate, cu probleme socio-economice majore rezultate din cauza separării de restul orașului trebuie reintegrate prin prezentul plan. Prioritatea sa trebuie să fie atât reconectarea fizică a arealelor izolate, prin crearea de noi legături și fluxuri de circulație, regenerarea zonei prin acțiuni care să crească investițiile în zonă și coeziunea comunității, cât și reconectarea mentală la nivelul populației orașului a zonelor separate de Centrul Civic. Aceste zone trebuie reintegrate din toate aceste puncte de vedere - spațial, funcțional, socio-economic, identitar - în centrul orașului.

O3. Sistem de circulații eficient

Problemele de trafic de astăzi ale Bucureștiului sunt majore. Orașul este congestionat, numărul de mașini este în creștere, iar problema parcărilor este acută. Un obiectiv al Planului Integrat de Dezvoltare Urbană este **eficientizarea sistemului de circulații** în zona centrală prin **prioritizarea formelor sustenabile și alternative** de circulație și prin crearea de **spații de parcare mai multe și de dimensiuni mai mici,** care să nu ocupe din spațiul public. Aceste două sub-obiective sunt în concordanță cu acțiunile din celelalte capitale ale Uniunii Europene, unde traficul pietonal și ciclist este încurajat, iar spațiile publice sunt redate orașului prin construcția de parcări subterane și supraterane.

Astfel, se are în vedere configurarea unei **rețele integrate de circulație pietonală și pentru biciclete** într-o zonă largă a centrului, care să reprezinte nu numai oportunități de circulație, ci și spații publice de calitate. În plus, în ceea ce privește transportul cu bicicleta, se consideră importantă realizarea unei rețele **continue și coerente** de **trasee velo** concentrice și radiale.

În al doilea rând, se urmărește asigurarea necesarului de parcări în zona centrală prin construcția de **parcări subterane și supraterane,** care să elibereze spații publice și să contribuie la decongestionarea străzilor și a piețelor din zonele centrale.

O3a) Încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta, a utilizării transportului în comun ca alternative pentru traficul auto

Bucureștiul este un oraș sufocat de traficul auto. Locuitorii și vizitatorii deopotrivă citează traficul intens ca una din problemele importante care afectează negativ calitatea vieții și a experienței urbane. Numărul de mașini de pe străzile capitalei a crescut de la an la an, reflectând creșterea puterii de cumpărare în rândul populației și rolul de statut social al mașinii în cultura română postsocialistă. Creșterea

numărului de mașini are însă o influență negativă asupra orașului, determinând un spațiu urban poluat și cu un nivel ridicat de stres.

Fenomenul “orașului invadat” reflectă ceea ce s-a întâmplat în orașele occidentale în anii 1950-1960, când numărul de mașini a crescut exponențial, piețele importante ale orașelor au devenit spații de parcare, iar spațiul pentru pietoni s-a redus la trotuare înguste. Bucureștiul repetă scenariul din Vest, desfășurat însă cu o viteză mult mai mare. O șansă pentru București ar fi să profite de lecțiile învățate din experiența orașelor vest-europene și din felul în care acestea au transformat orașele “invadate” de trafic în orașe cu un spațiu public prietenos și dinamic, care promovează o înaltă calitate a vieții și a experienței urbane. Încă din anii 1950, spații pietonale cu rol comercial apar în Rotterdam (faimosul Lijnbahn) și orașele germane reconstruite după al Doilea Război Mondial. Spațiile pietonale comerciale se răspândesc în întreaga Europă occidentală, însă orașul care a mers primul mai departe a fost Barcelona în anii ‘80, când s-au realizat lucrări urbane de amploare având la bază un concept bine închegat, cel al spațiilor publice de calitate dedicate deopotrivă locuitorilor orașului și vizitatorilor. Spațiile publice ale orașelor vest-europene au fost “recucerite” pentru proprii locuitori, iar fenomenul a fost adoptat în toată lumea, de la Portland-ul american la Curitiba în Brazilia, inclusiv în majoritatea orașelor post-socialiste. Mișcarea “orașe fără mașini” este o prezență globală. Bucureștiul însă, cu excepția zonei pilot a centrului istoric (iar aceasta foarte restrânsă spațial), duce lipsă de zone pietonale sau cu prioritate pentru pietoni și de un sistem de circulații coerent pentru cicliști.

Ceea ce orașele cu spații publice de succes au în comun este existența unor politici urbane vizionare și cu obiective și priorități clare. “Recucerirea” spațiilor publice pentru bucureșteni și încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta în detrimentul traficului auto reprezintă priorități absolute pentru Planul Integrat de Dezvoltare Urbană. Numai în aceste condiții,Bucureștiul va fi comparabil cu celelalte capitale europene.

Străzile și bulevardele din zona centrală trebuie să aibă un rol în susținerea vieții urbane și nu în tranzit. Lucrările care facilitează traficul auto de tranzit în centru, precum redirecționarea traficului pe splaiul Dâmboviței sau lărgirea bulevardelor, nu duc decât la congestionarea acestuia, contravenind înțelegerii funcționalității și rolului unui centru de oraș. Arterele din centru trebuie tratate ca străzi având un caracter local, care să susțină activități comerciale, culturale și de loisir, trăsături esențiale ale unui centru urban european.

Încurajarea modalităților de transport durabile trebuie să fie, de asemenea, o prioritate. Declarația de la Toledo include mai multe aspecte legate de sustenabilitatea transportului, între care “Reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport”, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile la o scală urbană, metropolitană și interurbană. Aceeași declarație subliniază nevoia de prioritizare a mijloacelor de transport non-motorizate, mai puțin poluante, promovând mersul pe jos sau cu bicicleta. Se recomandă susținerea unui transport public eficient și ieftin, accesibil tuturor - în special cartierelor marginalizate, unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice -, a rețelelor de transport multimodale precum și optimizarea logisticii urbane. Lucrările la magistralele noi de metrou trebuie să devină o prioritate. Un transport în comun rapid, eficient și confortabil va deveni mult mai atractiv decât folosirea mașinii personale. În consecință, pornind de la aceste aspecte și după analiza recomandărilor Master Planului de Transport, planul integrat recomandă luarea în considerare a proiectelor de infrastructură de tramvai care să eficientizeze rețeaua, prin realizarea conexiunilor în Piața Unirii, precum și de la Gara de Nord la Eroii Revoluției, trecând prin zona Izvor-Uranus, în prezent slab deservită de transportul în comun.

Mersul pe jos și folosirea bicicletelor trebuie prioritizate întrucât ambele sunt modalități de transport ecologice și convenabile. Beneficiile pentru sănătate sunt indiscutabile. În plus, studiile de psihologie au subliniat că o stradă dinamică, plină de trecători, furnizează un sentiment de siguranță. Mai mult, economia locală beneficiază de trecerea continuă a pietonilor și bicicliștilor, prin încurajarea activității comerciale a magazinelor, restaurantelor și cafenelelor.

Acțiunile propuse trebuie să permită crearea de spații pentru pietoni și bicicliști, care să constituie trasee alternative pentru străzile sufocate de trafic ale orașului. Crearea unei alternative atractive va duce la o schimbare în percepția actuală a utilizării mașinii (lipsa unei mașini e privită adesea în Vestul Europei ca un spor de independență, prin evitarea nevoilor de parcare sau a pierderii de timp în trafic).Traseele pentru bicicliști și pietoni se pot realiza pe structura existentă a unor străzi centrale, care sunt dimensionate la o scara "umană" și care dețin clădiri care pot să primească funcțiuni de comerț și alimentație publică la parter. Aceste străzi pot fi total sau parțial închise traficului auto, pe toată durata unei zile sau doar în anumite momente ale acesteia.

Pentru străzile care au număr variabil de benzi, sunt oportune studiile care să analizeze optimizarea circulației auto în sensul păstrării numărului de benzi minim (corespunzător lățimii celei mai mici a străzii), urmând ca restul suprafeței străzii să fie dedicată celorlalte forme de transport.

Traseele de biciclete și formele variate de transport în comun trebuie să fie corelate și conectate prin realizarea de **poluri intermodale**. Acestea vor consta în puncte de unde vor pleca diferitele trasee de transport public și alternativ. Polurile intermodale identificate prin Planul Integrat de Dezvoltare Urbană sunt:

- **Piața Romană;**
- **Piața Rosetti**: Punct de unde să plece diferite trasee, evitând astfel marea aglomerare de trafic din Piața Universității. Piața Rosetti trebuie să devină alternativa principală pentru Piața Universității. Străzile aferente acestui pol intermodal, pe care se pot marca trasee de bicicletă: Str. Cristian Radu, Bd. Hristo Botev, Str. Dianei și Str. Tudor Arghezi;
- **Piața Sf. Gheorghe**: Este în prezent un important punct terminal pentru tramvaie, însă dificil de străbătut de biciclete. Traseul de biciclete care vine de pe Str. Lipscani trebuie să traverseze (subteran) Bulevardul N. Bălcescu, să continue prin Piața Sf. Gheorghe și să ajungă la Calea Moșilor (tronson vechi).

Transportul în comun trebuie prioritizat prin investiții susținute, extinderea rețelei și optimizarea frecvențelor și prin introducerea pe scară largă a culoarelor dedicate mijloacelor de transport urban public.

O3b) Sistem de parcări mici și medii

Prezența în zona centrală a multor funcțiuni publice, de petrecere a timpului liber și culturale, generează o aglomerare și o folosire ca spațiu de parcare a zonelor de trotuar dedicate pietonilor, ceea ce creează disconfort tuturor utilizatorilor. Se propune realizarea unui sistem integrat de parcări de dimensiuni mici și medii (sub 500 de locuri), pe un inel perimetral zonei centrale a Bucureștiului. Aceste parcări vor fi conectate printr-un sistem de infrastructură în care pietonii și bicicliștii au un spațiu foarte bine definit și echipat, legat la noduri importante de transport în comun. Întregul sistem va fi sprijinit de un sistem integrat de afișaj și semnalizare a spațiilor disponibile, făcând posibil un management adecvat al parcărilor pe întreaga zonă centrală. Instalarea în zona centrală a unor parcări de mari dimensiuni (peste 1000 de locuri) nu este recomandată, pentru că astfel de parcări devin în sine un factor generator de trafic. Sistemul de parcări mici, dispuse pe întregul inel central, va permite degrevarea de mașini a străzilor, prin mutarea acestora în subteran. Spațiul astfel eliberat la nivelul străzii devine disponibil pentru o mai bună utilizare de către pietoni și biciliști, asigurându-se în același timp o fluență mai bună a traficului și a transportului în comun. Acest proiect va fi realizat în etape, evitându-se o disfuncție majoră a traficului în zona centrală.

Reglementarea parcării pe stradă, așa cum este propusă prin prezenta strategie, va aduce beneficii semnificative:

- se redau folosinței circulației pietonale și de bicicliști spații importante, încurajându-se mersul pe jos sau cu bicicleta;
- se menține partea carosabilă existentă;
- capacitatea de circulație se păstrează aproape nemodificată pe traseele propuse modernizării, datorită valorilor scăzute ale fluxurilor de trafic.

O4. Sustenabilitate

În conformitate cu obiectivele Cartei de la Leipzig, Declarației de la Toledo și ale Programului Operațional Regional, strategia pentru centrul Bucureștiului trebuie să prevadă o dezvoltare sustenabilă. Reabilitarea și amenajarea spațiilor verzi, crearea unei rețele verzi, încurajarea folosirii transportului în comun, a mersului pe jos și cu bicicleta în zona centrală supraaglomerată vor conduce la un oraș mai sustenabil, mai verde, cu o calitate sporită a mediului ambiental. Se recomandă **reciclarea terenurilor** prin intermediul redezvoltării și refolosirii terenurilor abandonate sau neutilizate pentru funcțiuni publice (exemplificăm prin biblioteca Panduri, piața volantă Căderea Bastiliei) - o strategie cheie pentru a contribui la reducerea consumului de teren.

O5.Regenerare urbană integrată

Un număr de zone de o valoare istorică și arhitecturală însemnată sunt marcate astăzi de disfuncții spațiale și socio-economice majore. Potențialul lor, determinat de localizarea lor centrală și de valoarea fondului construit, precum și nevoile sociale acute ale zonei le recomandă ca areale țintă pentru proiecte de regenerare integrată. Conceptul de „**regenerare urbană integrată**”, conform Declarației de la Toledo, “*își propune să optimizeze, să conserve și să revalorifice întreg capitalul urban existent (social, mediu construit, patrimoniu), spre deosebire de alte forme de intervenție în care, în tot acest capital urban, doar valoarea terenului este prioritizată și conservată, prin demolarea traumatizantă și prin ignorarea restului de capital urban și social.*”

Arealele urbane care suferă de probleme socio-economice și de o degradare a mediului construit trebuie să fie obiectul unui proces integrat și coerent de regenerare urbană, care să aibă în vedere atât reabilitarea fondului construit și a spațiilor publice, cât și întărirea comunității și încurajarea activităților antreprenoriale.

O6. Dezvoltarea Activității Economice

Prin ameliorarea spațiilor publice, îmbunătățirea calității și diversificarea serviciilor și activităților culturale va crește atractivitatea zonei centrale a Bucureștiului pentru investiții, acțiune înscrisă în linia recomandărilor Cartei de la Leipzig și a Declarației de la Toledo.

O6a) Crearea unui domeniu public atractiv

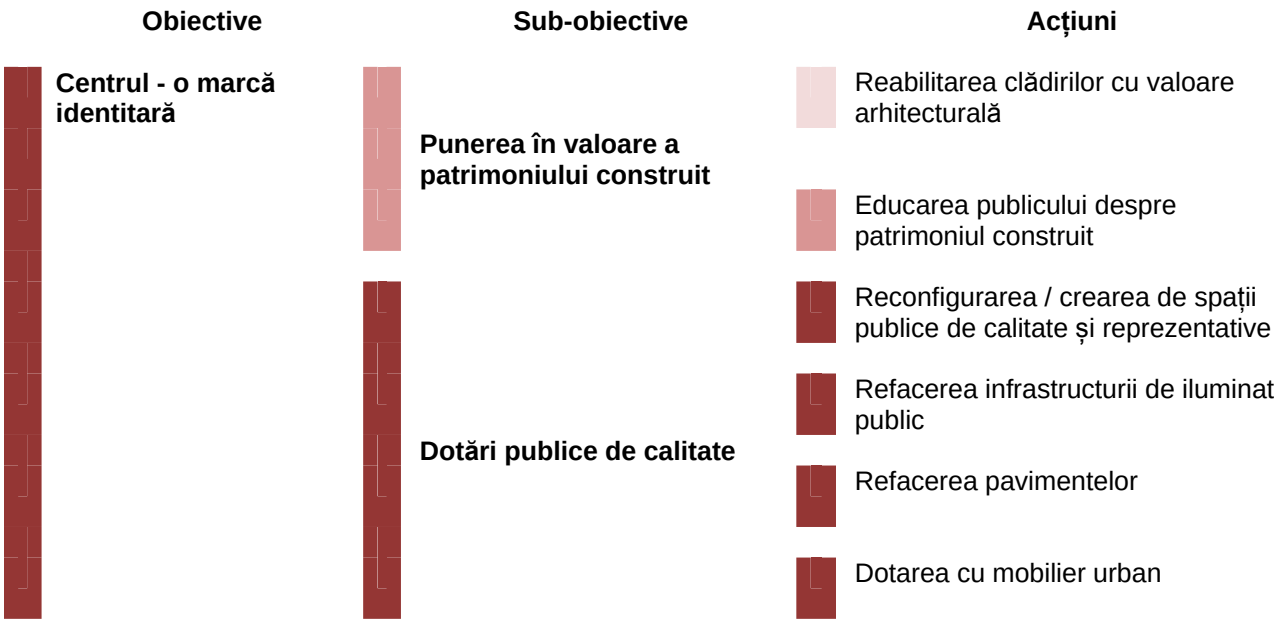
Cu excepția spațiilor verzi, a căror reamenajare și întreținere au devenit o prioritate pentru autoritățile locale, Bucureștiul nu oferă un domeniu public atractiv pentru rezidenți și vizitatori: trotuare din materiale de proastă calitate, cu fisuri și denivelări, spații publice invadate de mașini parcate. Un domeniu public neatractiv duce atât la scăderea calității vieții pentru locuitori (mersul pe jos într-un oraș invadat de mașini devine o activitate plină de stres), cât și la afectarea negativă a imaginii orașului pentru turiști și posibili investitori. Drept urmare, ameliorarea spațiilor publice trebuie să devină o prioritate. În cadrul Declarației de la Toledo, s-a discutat rolul esențial al spațiilor publice în dezvoltarea urbană a orașului: "*revalorizarea spațiilor publice deteriorate și crearea de noi spații deschise, precum și protejarea sau recalificarea formelor arhitecturale vor contribui nu numai la îmbunătățirea peisajului urban, a calității multor țesuturi urbane, și astfel la creșterea atractivității pentru afaceri și forță de muncă specializată, ci și la creșterea atractivității acestora pentru localnici și la identificarea localnicilor cu mediul urban și comunitatea din care fac parte*".

O6b) Crearea de locuri de muncă

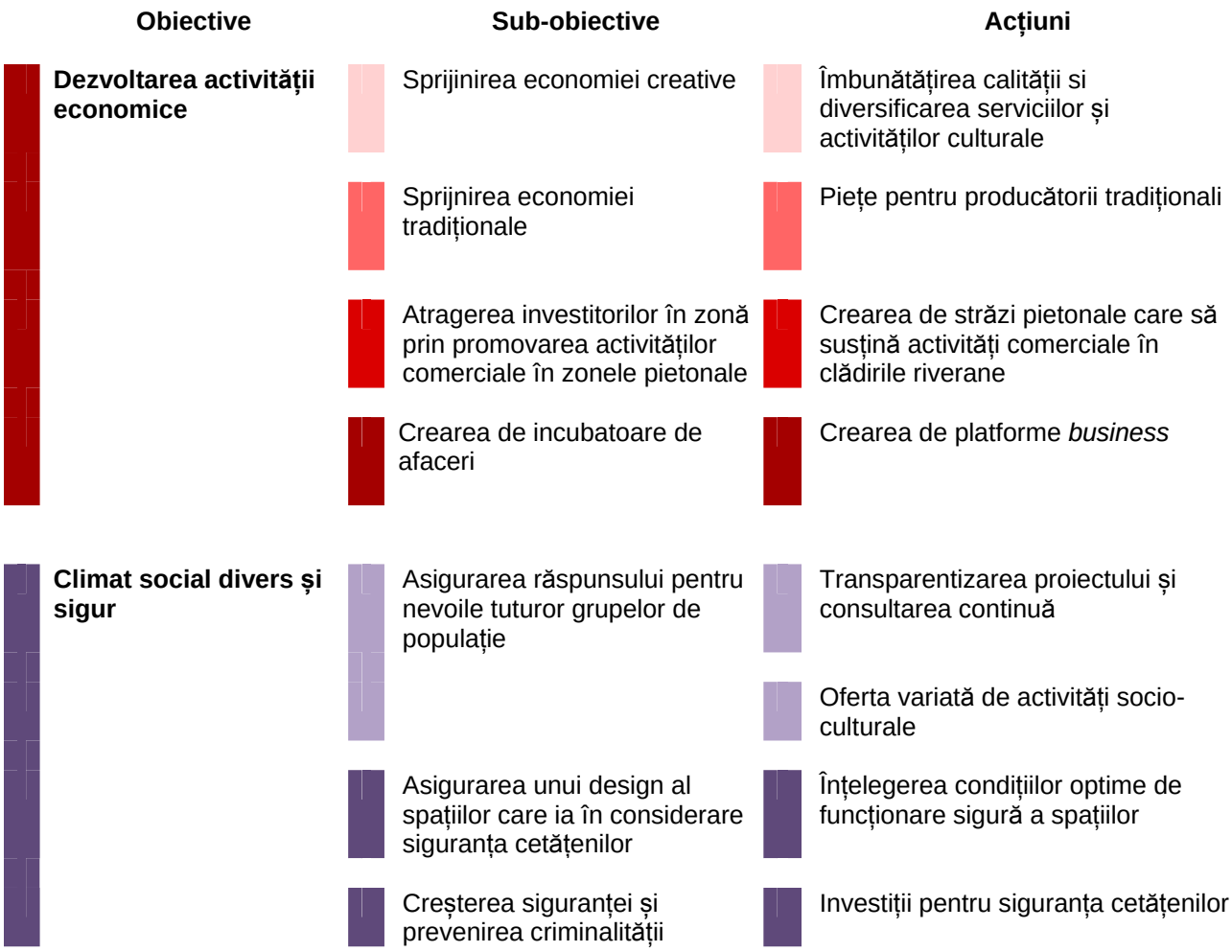
Declarația de la Toledo subliniază: "*Reabilitarea clădirilor, îmbunătățirea fizică și modernizarea infrastructurii reprezintă nu sunt doar cerințe esențiale pentru atractivitatea unui oraș, ci și sectoare în care nevoia de forță de muncă este mare și deci reprezintă o nouă sursă potențială de locuri de muncă, ajutând la absorbția șomerilor, în particular a celor din sectorul construcțiilor (care în prezent trece printr-o crizã majorã în unele state membre*)." Proiectele propuse prin planul integrat vor conduce la creșterea rolului zonei în economia orașului și implicit la crearea de noi locuri de muncă.

O7. Coeziune socială

Tendințele sociale recente din București reflectă o accentuare a discrepanțelor dintre diversele categorii de populație. Un proces de segregare rezidențială pe criterii economice este în plină desfășurare, în contradicție cu principiile generale europene care promovează mixitatea socială. Cu precădere în zonele 4, 8 și 9 se concentrează o populație nevoiașă, cu probleme specifice care trebuie abordate coerent și comprehensiv de un Plan Integrat de Dezvoltare Urbană. Bucureștiul nu trebuie să se dezvolte ca o serie de orașe paralele, ci să reflecte caracterul divers al unei capitale europene. Drept urmare, trebuie prioritizate acțiunile care vizează coeziunea socială, precum crearea unor centre culturale pentru comunitate, care să aibă un rol social, educativ și de loisir pentru întreaga populație a zonei.



Obiective	Sub-obiective	Acțiuni
Țesut urban restructurat și reintegrat	**Structura spațială coerentă**	Trasarea unor noi axe de legatură
	Integrarea zonelor enclavizate de Bulevardele Unirii și Libertății	Realizarea de noi conexiuni pietonale (Palatul Parlamentului, traversarea Bulevardului Unirii)
		Realizarea de conexiuni auto și pietonale peste Dâmbovița.
		Integrarea enclavelor dintre fronturile Bulevardului Unirii, Pieții Unirii și Bulevardului Libertății
Sistem de circulații eficient	**Îmbunătățirea sistemului de transport în comun**	Studii privind extinderea și modernizarea rețelei de tramvaie
		Construcția de terminale intermodale de transport
		Introducerea de culoare dedicate transportului public local
	Rețea de circulații pietonale și pentru biciclete integrată	Realizarea de rute pietonale și de biciclete și reabilitarea celor existente
	Asigurarea necesarului de parcări	Asigurarea necesarului de locuri de parcare pentru rezidenți
		Eliminarea de locuri de parcare din spații publice și crearea de noi locuri de parcare sub/supraterane
	O mai bună gestionare a traficului	Dezvoltarea sistemelor pentru managementul traficului
Sustenabilitate	Reconfigurarea rețelei de spații verzi	Crearea unui “sistem verde” al zonei
	Calitatea mediului îmbunătățită	Reabilitarea spațiilor verzi existente
		Încurajarea modalităților de transport nepoluante (mers pe jos, biciclete) și a transportului în comun
	Promovarea unui model de consum sustenabil	Piețe tradiționale cu produse locale



2.3. Priorități de dezvoltare

Planul Integrat de Dezvoltare Urbană propus ia în considerare oportunitățile existente și transpune viziunea pentru a crea un cadru integrat și bine coordonat de transformare a zonei studiate. Au fost identificate o serie de priorități care să ghideze acțiunile acestui plan integrat. Este important de precizat că, plecând de la recomandările reieșite din analizele efectuate, au fost propuse acele acțiuni care sunt realiste la scara intervenției urbane. Există anumite **probleme,** precum cea a traficului auto la nivelul orașului, care nu pot fi abordate prin acest plan integrat, pentru că rezolvarea traficului auto are nevoie de stabilirea unei **strategii integrate** la nivelul orașului și nu poate fi limitată doar la intervențiile de la nivelul zonei centrale. În acestă strategie se prezintă doar direcțiile prioritare posibile pentru o politică de transport, care rezultă din nevoile, potențialul și principiile enunțate. În mod similar, spații urbane complexe, cu probleme, precum Piața Unirii, nu pot face obiectul unor intervenții în cadrul acestui plan.

Au fost identificate în urma analizelor un număr mare de probleme de accesibilitate, conectivitatate, mobilitate pietonală, disfuncții în designul spațiului public, existența de bariere (fluxuri auto, garduri) care îngrădesc fluxurile pietonale și limitează utilizarea zonei, ridicând gradul de complexitate al intervențiilor urbane în aceste spații. Pentru astfel de spații este nevoie în primul rând de **studii de fundamentare**. Se recomandă organizarea unor **concursuri de soluții** pentru abordarea acestor spații foarte complexe:

- Piața Unirii
- Piața Universității
- Piața Revoluției
- Piața Victoriei
- Piața Națiunile Unite

În acest context, prioritățile cheie ale PIDU sunt:

1. RECUPERARE

a) Recuperarea unei identități urbane pentru centrul Bucureștiului. Bucureștiul este un oraș eclectic, pentru care diversitatea arhitecturală a centrului reprezintă un atu și o marcă identitară. Intervențiile începute în anii '80 au rupt centrul istoric al Bucureștiului prin bulevarde largi, bordate de clădiri înalte și omogene, care au segregat fizic și mental cartierele. Pentru bucureșteni centrul istoric înseamnă astăzi doar zona Lipscani, ceea ce reprezintă o simplificare a istoriei. Se riscă pierderea valorificării unor monumente și zone ce aparțin vechii vetre a orașului, de la vechiul cartier Uranus la axe comerciale tradiționale precum Calea Moșilor și Calea Griviței. Prin acest plan integrat se propune un concept pentru **revitalizarea și reconectarea zonelor cu caracter divers** care constituie centrul Bucureștiului.

b) Recuperarea zonei de la sud de Dâmbovița și reconectarea acesteia la centrul Bucureștiului. O problemă majoră pentru refacerea unității în zona centrală constă în **lipsa de conectivitate între nordul și sudul Dâmboviței.** La sfârșitul perioadei socialiste au fost fragmentate două artere principale care drenau cu fluxuri de utilizatori zona de la sud de Dâmbovița (Calea Rahovei și Strada Uranus) și au fost distruse două poduri care făceau legătura acestora cu centrul de la nord de Dâmbovița. Se propune reconectarea străzilor respective și reconstrucția celor două poduri care să devină prin designul lor o atracție în sine. Reconectarea acestei zone va revitaliza arealul Bulevardului Libertății, al Palatului Parlamentului și al Casei Academiei Române, care de ani de zile a rămas un spațiu puțin frecventat și utilizat de bucureșteni. Astfel, se recuperează monumente istorice și obiective turistice ascunse și greu accesibile în prezent (Mănăstirea Antim, Palatul Bragadiru, Piața de Flori Coșbuc), care prin reconectare vor fi la doar zece minute de mers pe jos de actualul "Centru Istoric".

c) Recuperarea atractivității Dâmboviței ca râu al centrului Bucureștiului. Lipsa de atractivitate a Dâmboviței este o altă problemă majoră a identității și imaginii urbane a centrului. Dâmbovița a fost tratată până acum ca o lucrare de infrastructură utilitară, nu ca un element valoros din punct de vedere urban**.** Se propune reconfigurarea Cheiului Dâmboviței între Piața Unirii și Izvor prin conturarea unui spațiu de promenadă de-a lungul râului. În acest context, trebuie evitate alte operațiuni urbane care facilitează traficul de tranzit pe Splaiul Dâmboviței. **Splaiul Dâmboviței nu trebuie abordat ca o arteră de trafic, ci ca o stradă cu caracter local,** pentru a deveni un spațiu public prietenos cu pietonii, bicicliștii și pentru a pune în valoare râul Dâmbovița.

d) Regenerarea cartierelor tradiționale degradate

Mai multe areale ale centrului au fost afectate în ultimele decenii de procese de degradare continuă a fondului construit, în paralel cu accentuarea problemelor sociale. Zone de o valoare istorică și arhitecturală însemnate, ca nucleul medieval al Căii Moșilor sau zona vechii axe comerciale Calea Griviței sunt marcate astăzi de disfuncții spațiale și socio-economice majore.

Cum printr-un plan integrat de dezvoltare urbană se pot face investiții doar în domeniul public, majoritatea clădirilor din aceste zone, aflate în proprietate privată, nu pot face obiectul unor investiții directe în reabilitare. Cu toate acestea, prin proiecte integrate de îmbunătățire a infrastructurii, a spațiului public, prin apariția de incubatoare de afaceri și centre comunitare, prezentul plan reprezintă un ***catalist*** **pentru regenerarea zonei.** Trei areale ale centrului cu probleme socio-economice și cu o degradare accentuată a fondului construit - zona Rahova-Uranus, zona Căii Moșilor vechi și zona Griviței - pot fi ținta unui program de regenerare urbană integrată recomandat de strategia pentru centrul Bucureștiului. Prin reabilitarea monumentelor istorice și a spațiilor publice se va ameliora imaginea acestor zone, se vor crea locuri de muncă și se va stimula activitatea economică a vechilor axe comerciale. În fine, crearea de incubatoare de afaceri, precum platforma *business* Uranus și crearea de centre socio-culturale în zonele menționate vor dinamiza zona.

e) Recuperarea și refuncționalizarea fondului construit prin reconversie

Acest plan leagă regenerarea fizică a fondului construit de cea socio-economică, atât la nivelul zonelor degradate, cât și la nivelul întregului centru al orașului. Un număr de clădiri istorice vor fi recondiționate pentru a deveni **incubatoare de afaceri (platforme *business*)**. Se vor sprijini atât industriile creative moderne, cât și **revitalizarea meșteșugurilor** și **a comerțului în stil tradițional,** prin recondiționarea fizică a locurilor cu tradiție în domeniu, precum Hala Matache, sau crearea unor noi structuri, precum o Curte a Meșteșugarilor. Planul conține și proiecte de reabilitare prin reconversie a infrastructurii sociale, precum reabilitarea clădirii de pe strada Blănari 2 în vederea realizării unui **centru socio-cultural.**

2. CIRCULAȚIE

a) Principala prioritate privind **facilitarea circulației auto** este **eliminarea traficului de tranzit prin zona centrală,** prin construirea inelelor și a centurii. Traficul de tranzit prin centru trebuie redirecționat conform Master Planului de transport al Bucureștiului, pe inelele mediane și exterioare ale orașului. Oferirea unor **alternative prin inelul principal și ulterior prin centură** va permite o circulație mai fluidă în zona centrală și creșterea vitezei de deplasare, precum și o eficientizare a transportului în comun.

Lărgirea la maxim a bulevardelor centrale nu este o soluție. Lărgirea bulevardelor pentru trafic continuă de fapt intervențiile urbane începute în ultimul deceniu ale perioadei comuniste. Centrul Civic, cu axa sa principală - Bulevardul Unirii - este expresia absolută a acestei gândiri: o arteră largă, care devine un obstacol în calea legăturilor dintre cartierele tradiționale de la nord și sud. Lărgirea bulevardelor urbane pentru trafic înseamnă și o completă defazare cu policile urbane din Uniunea Europeană**.** Dacă pe termen scurt o nouă arteră atenuează problema traficului, ea are un alt efect pe termen mediu și lung: încurajează folosirea mașinilor personale. Astfel, volumul traficului crește din nou și se obține invariabil exacerbarea problemei ce trebuia de fapt inițial rezolvată.

Străzile și bulevardele din zona centrală trebuie să faciliteze susținerea vieții urbane, nefiind destinate în principal tranzitului. **Arterele din centru trebuie tratate ca străzi având caracter local,** care să susțină activități comerciale, culturale și de loisir, adaptate unui centru urban european. Un prim pas pentru a oferi un nou model sustenabil de mobilitate urbană constă în reconfigurarea a 23 de străzi cu prioritate pentru pietoni și bicicliști.

b) O a doua mare problemă a zonei centrală este reprezentată de **locurile de parcare**. Prezența în zona centrală a unui număr mare de instituții publice, culturale și de locuri de petrecere a timpului liber duce la o aglomerare și o folosire excesivă ca spațiu de parcare a străzilor (de cele mai multe ori, blocând trotuarele). Se propune astfel realizarea unui **sistem integrat de parcări de dimensiuni mici și medii** (sub 500 de locuri), care sunt conectate la nodurile importante de transport în comun și la rețeaua de artere cu prioritate pentru pietoni și bicicliști. Sistemul de parcări subterane și supraetajate dispuse pe întregul inel central va permite eliminarea „parazitării" spațiului public de către mașini parcate.

c) **Încurajarea modalităților de transport durabile.** Orașele europene (mai nou și cele nord-americane) pun accentul pe noi politici de transport în care transportul în comun, cu bicicleta și pietonal (în această ordine) sunt favorizate, iar transportul cu mașinile private este descurajat. Se propun studii privind ameliorarea conexiunilor de transport în comun în centru (cum ar fi crearea de noi legături pentru rețeaua de tramvaie). Lucrările la magistralele noi de metrou trebuie să devină o prioritate. Un transport în comun rapid, eficient și confortabil va deveni mult mai atractiv decât folosirea mașinii personale. Se recomandă încurajarea mersului pe jos și a folosirii bicicletelor, modalități de transport ecologice și convenabile, cu investiții minimale în infrastructură. Economia locală beneficiază de fluxurile de pietonii și bicicliști, prin încurajarea activității comerciale a magazinelor, restaurantelor și a serviciilor.

În concluzie, acest plan propune **realizarea unui sistem integrat de infrastructură rutieră**, parcări, transport în comun, spații prioritare pentru pietoni și infrastructură pentru biciclete. **Crearea unor alternative atractive** de transport va duce la o schimbare în percepția actuală a utilizării mașinii.

3. SPAȚII PUBLICE

a) Valoarea și atractivitatea unui oraș sunt susținute de **calitatea și diversitatea spațiilor publice** ale acestuia. Introducerea unui sistem de parcări subterane va permite să se recupereze mai mult spațiu public care să fie redat bucureșteanului sau turistului, plimbării, relaxării sau chiar jocului copiilor.

b) **Străzi și piețe ca spații publice prietenoase**.

Spațiile publice din centrul capitalei sunt în prezent deficitar amenajate, inaccesibile sau cu un mobilier urban redundant, cu un potențial sub-utilizat, adesea folosite ca parcări spontane. Reabilitarea lor ar duce la crearea unor spații de socializare și relaxare pentru locuitorii zonei și vizitatori deopotrivă. Acest plan integrat are ca prioritate reconfigurarea prin proiecte de calitate a 21 de spații publice urbane, de la piața George Cantacuzino la spațiul public mănăstirea Antim.

c) Spații publice reprezentative

Zona de intervenție a acestui plan se întinde între Piața Victoriei, Piața Romană, Piața Universității, Piața Unirii, Piața Revoluției, Piața Bibliotecii Naționale- până la Palatul Parlamentului și Piața de Flori George Coșbuc. Acestea sunt spații publice importante pentru care se propune **reabilitarea pe principii moderne**, transformându-le în spații reprezentative, simbol pentru un București european. Strategia integrează investițiile ce se derulează la clădiri publice din aceste zone (Teatrul Național, Biblioteca Națională, Muzeul Antipa și Muzeul Țăranului), propunând un spațiu public adecvat prin **organizarea de concursuri internaționale**, astfel încât soluția finală să fie cea mai bună și reprezentativă pentru oraș, validată prin dezbateri publice, având în vedere importanța, istoria și emoția publică pe care aceste locuri le reprezintă pentru București.

4. COMPETITIVITATE

O planificare și o prioritizare a investițiilor având la bază un **plan strategic pe termen mediu și lung,** flexibil și care poate oferi variante diferite de finanțare, de la fonduri europene la **parteneriate public private** (cu mare impact public) pot asigura o folosire mai eficientă a bugetului primariei într-o perioadă în care fondurile publice trebuie investite cu scopul final de a crește calitatea vieții în oraș și în același timp de a face orașul mai atractiv pentru activitatea economică și investiții.

2.4. Strategie pentru dezvoltarea turistică a Zonei Centrale București

Prezentul capitol propune o strategie alternativă pentru promovarea centrului Bucureștiului, plecând de la analizele, obiectivele și prioritățile de dezvoltare prezentate anterior.

În acest scop, au fost definite cele mai importante spații publice și cele mai interesante repere turistice din zona centrală, care au fost cuprinse într-un traseu de 2 ore pe jos sau ½ ora cu bicicleta. S-a plecat de la conceptul de **cameră urbană**. Camera urbană înseamnă spațiul public comunitar cu activități bine definite, integrat într-un sistem la nivelul întregului oraș. În cadrul acestui sistem, identitatea este un element de bază în geneza camerei urbane. Aceasta generează funcțiuni dedicate, justificabile și aplicabile pentru o anumită cameră urbană. Orașul, în ansamblul său, ar trebui să funcționeze ca o rețea de zone interconectate, cu dominantă majoră, clar definită - camere urbane. Definirea „camerelor urbane" apare ca necesară cu atât mai mult cu cât ne raportăm la București. Pentru București, conceptul de cameră urbană devine un element major în promovarea diversității. Diversitatea poate deveni suportul pentru **un traseu alternativ** pentru pietoni și bicicliști, separat de traseele crosabile actuale, care să funcționeze pe o infrastructură existentă, adaptată, revitalizată și innoită. Nu există un "circuit" pe care orașul să îl ofere vizitatorului, iar străzile au devenit doar căi de circulat, care funcționează din ce în ce mai greu. Traseul propus prin prezentul plan integrat are menirea de a prezenta Bucureștiul și a oferi locuitorilor și turiștilor ambianță, eveniment și provocare.

Camera de cultura clasică este numele propus pentru zona Piața Revoluției - Sala Palatului. Cuprinde unele dintre cele mai importante instituții culturale ale orașului și ale țării - Muzeul Național de Artă al României, Atheneul Român, Sala Palatului. Acesta este epicentrul culturii de factură clasică al Bucureștiului. Aici se organizează festivalul Enescu, unul din cele mai importante festivaluri de muzică simfonică din Europa, se desfășoara expoziții importante de artă istorică sau modernă. O plimbare prin camera urbană de cultură clasică invită la o incursiune în istoria artei și culturii românești și internaționale. Spațiul urban ocupat de camera de cultură clasică este unul relativ unitar și omogen. Piața Revoluției este rezultatul unui demers integrat de modelare urbană a anilor '30. Unitatea se reflectă în alinierea cornișelor, în înrudirea stilistică a fațadelor și în fluiditatea întregului spațiu.

Piața Universității este **camera academică** pentru că gazduiește instituții de educație și cultură prestigioase la nivelul întregii țări: Universitatea din București, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu" și Teatrul Național „I.L.Caragiale" București. Spiritul locului este puternic marcat de încărcătură istorică și culturală. Datorita fluxurilor din zonă, piața este percepută mai degrabă drept un important nod de circulație. Camera academică este însă un spațiu urban dinamic, unde viața studențească este prezentă la fiecare pas. Spațiile de repaos din apropiere sunt intens folosite de tineri, fiind puncte de întâlnire tradiționale. Din punct de vedere urban, este un spațiu heteroclit, dar coerent în ansamblul său, fiind rezultatul unor intervenții arhitecturale și urbanistice care se întind pe aproape un secol.

Camera de ambianță (zona Grădina Icoanei - Piața Romană) are rolul de a-i prezenta vizitatorului orașului lui Bucur o zonă tipică de locuințe individuale, aflată în imediata apropiere a marilor bulevarde Magheru, Dacia și Eminescu. În timp ce Bulevardul Magheru este expresia dezvoltării interbelice și totodată o axă majoră de circulație și comerț, în imediata vecinatate a acestuia se găsește un parcelar păstrat de pe vremea planului Borroczyn (1855), ușor densificat ulterior. Contrabalansarea zonei comerciale Magheru cu zona de agrement a Grădinii Icoanei, împreună cu Teatrul Bulandra, creează potențialul unui interes public pentru vizitarea acestei camere, alcătuită din locuințe individuale izolate, de o valoare culturală ridicată. Zona pare dens plantată, deși toate plantațiile se află în spațiul privat, nu în cel public. De asemenea prezența Grădinii Icoanei contribuie la aceasta senzație. Se întâlnesc funcțiuni publice / culturale / de loisir importante. Regimul de înălțime nu foarte ridicat favorizează caracterul ambiental și intim al întregii zone.

Camera de cultură alternativă (zona Uranus - Rahova) este o propunere pentru a genera o integrare naturală a zonei de sud a centrului, acum despărțit de Calea 13 Septembrie și Bulevadul Unirii. Se propune transfomarea zonei Uranus într-un pol al activităților culturale alternative, de interacțiune la nivel de nișă, de organizare a diverselor evenimente neconvenționale, pluraliste, sau al proiectelor care urmăresc o regenerare urbană și culturală. Aceasta este camera unde se dezvoltă posibilitatea realizării unor terase, unde cafenelele și zona de loisir se pot completa cu vegetația înaltă, care estompează diferența de scară dintre clădirile socialiste, dominante prin masă și cele pitorești, de dimensiuni moderate. De asemenea, este locul potrivit în care pot apărea piețe volante. Caracteristicile zonei sunt date de prezența unor clădiri reprezentative pentru București și de atmosfera contrastantă a unei lumi multicolore. Academia Română, Palatul Bragadiru, fosta clădire a Bursei de Marfuri și Piața de Flori oferă particularitate locului prin poziția și valoarea lor istorică. Astfel se creează o alveolă urbană ce încheie arhitectura și scara socialistă și anunță reintrarea în scara urbană pitorească, istorică. Zona Rahova - Uranus este însă o zona slab conectată la țesutul orasului, iar prezența ariilor industriale precum și a terenurilor nevalorificate aferente Palatului Parlamentului reprezintă un obstacol fizic care generează o permeabilitate slabă. Reconectarea este importantă nu doar pentru dezvoltarea zonei, ci va avea un impact puternic asupra

tuturor ariilor învecinate. Un plan de reconfigurare a rețelei de străzi, de circulații pietonale, de piste de biciclete, integrate într-o strategie de dezvoltare a centrului Bucureștiului, va urmări reducerea vitezei traficului auto și sporirea accesibilității rutelor pietonale și pentru cicliști. Sporirea calității spațiilor publice va realiza o reintegrare și implicit o revitalizare a zonei.

Camera de cultură contemporană (zona Palatul Parlamentului - Muzeul Național de Artă Contemporană) se dorește a fi un spațiu dedicat evenimentelor culturale orientate exclusiv către arta contemporană. Spațiile create de sistematizarea urbană a zonei în anii '80 sunt decorul potrivit pentru expoziții, evenimente, prezentarea de instalații artistice contemporane și altele asemenea. Prezența în zonă a Muzeului Național de Artă Contemporană, un binevenit parazit arhitectural aflat în incinta Palatului Parlamentului și, mai recent, a MNACLab, un laborator artistic experimental, imprimă din start camerei urbane caracterul ei de spațiu dedicat culturii contemporane. Camera urbană de cultură contemporană ocupă un vid în țesutul urban, rezultat din masivele demolări ale anilor '80, desfășurate în vederea construirii Palatului Parlamentului. Relieful existent odată aici, dominat de Dealul Spirii, cunoscut și drept Dealul Arsenalului, a fost nivelat, iar trama stradală a dispărut, făcând loc unui spațiu neconstruit, acoperit cu vegetație ocazională. Întregul spațiu este dominat în prezent de clădirea Palatului Parlamentului, a doua cea mai mare clădire din lume. Terenul adiacent este demarcat cu o împrejmuire de tip gard, care separă net spațiul public urban de cel (tot public) care ține de Palatul Parlamentului. Catedrala Mântuirii Neamului Românesc va fi înălțată în această cameră urbană.

Camera de *entertainment* (zona Piața Unirii) este o adevarată scenă a orașului. Nod tradițional în țesutul orașului, Piața Unirii a fost dintotdeauna un spațiu al interacțiunilor, al schimburilor, al întretăierilor. Consacrată în mod natural ca un loc în care se organizează cele mai diverse manifestari de *entertainment*, Piața Unirii poate funcționa ca o imensa scenă în centrul celei mai complexe intersecții a orașului. Zona este în prezent privită ca un spațiu lipsit de trecut, la intersecția unor țesuturi urbane extrem de diferite. Suprafața sa mare, complexitatea rețelei rutiere care o străbate, caracterul său intermodal fac din Piața Unirii un spațiu de tranzit, dar și un mare spațiu urban interstițial. Remodelările sale succesive, cea mai brutală fiind cea din timpul demolărilor anilor '80, au creat un areal în care istoria este marginalizată: colina Patriarhiei a fost acoperită aproape complet cu un paravan de blocuri, complexul Halelor a dispărut complet, iar Hanul lui Manuc a ramas singurul martor al scurgerii ultimelor veacuri, pe marginea nordică a pieței. Înconjurată de un front de blocuri din ultimii ani ai deceniului '80 și de magazinul Unirea, construcție din anii '70 remodelată în ultimii ani ai regimului comunist pentru a se integra în noul ansamblu, Piața Unirii este un spațiu care prilejuiește o trecere abruptă de la țesutul urban vechi bucureștean al centrului istoric sau al fostului cartier evreiesc la un țesut urban rarefiat, a carui caracteristică este monumentalitatea - noul centru civic si axul său principal, Bulevardul Unirii, fost Victoria Socialismului. Anii '90 au adus cu ei o serie de reclame luminoase pe fronturile Pieței Unirii, impresia fiind în prezent una de spațiu haotic. Parcul central din Piața Unirii este actualmente o insulă de spațiu verde înconjurată de traficul auto intens din toate părțile.

Camera istorică (zona Centrului istoric) corespunde spațial cu nucleul tradițional al Bucureștilor. Cartier care începe să se redescopere treptat, având un mare potențial turistic și pietonal, Centrul istoric are perspectiva de a deveni o zonă împânzită de cafenele, magazine de nișă, teatre, galerii. Camera urbană istorică invită la o incursiune în istoria Bucureștilor, la o plimbare relaxată pe străduțele pline de farmec ale Lipscăniei. Este o zonă cu țesut urban dens, compact, cu fronturi continue, punctat de câteva loturi virane, cele mai multe insalubre. Fiind prin excelență zona comercială tradițională a orașului, Centrul istoric - sau Lipscănia - reclama ocuparea cât mai judicioasă a terenurilor, fapt ce a dus la densitatea mare a construcțiilor, în contrast cu alte cartiere vechi ale Bucureștilor. Mediul construit este valoros din punct de vedere istoric și arhitectural, însă se află în mare parte într-o stare avansată de degradare. Diversele probleme de natura juridică fac în continuare din reabilitarea Lipscăniei un proces anevoios.

Camera „piața turistică” (zona Piața Amzei) este în mod tradițional un nod comercial important în centrul Bucureștiului. Piața de legume și fructe atrage în mod natural un flux important de locuitori în zonă, pe marginea sa aparând în ultimii ani nenumarate magazine, bănci, restaurante și cafenele. Remodelarea Pieței este în plină desfășurare. Camera urbană a pieței turistice își propune să genereze o scurtă incursiune în ceea ce era o formă de comerț specific locală, care presupunea interacțiunea directă cu micii producători, dar și cu locuitorii orașului. Ansamblul pieței este prin excelență un spațiu gândit a fi pietonal.

Camera podului (zona Izvor) este un important punct de articulație pe traseul turistic propus. Aici a existat până în 1977 podul Mihai Vodă, care a fost ulterior înlocuit cu o pasarelă provizorie din lemn, pasarelă care a dispărut și ea. Se propune refacerea legăturii firești dintre zona Brezoianu și parcul Izvor, unde a existat cartierul Mihai Vodă, cartier de negustori înstăriți. Camera pod este, după cum o arată și denumirea, un spațiu situat la înălțime, un spațiu de unde se pot admira orașul și viața lui, care va face legatura între cele două maluri, diferite ca țesut urban, ale Dâmboviței. Pe de o parte, zona Brezoianu, cu fronturi continue, clădiri de mare valoare patrimonială - de exemplu clădirea Ministerului de Interne - cu comerț la parter, cluburi de noapte, restaurante și magazine din cele mai diverse. De cealaltă parte a râului, un front continuu de blocuri din anii '80 marchează limita sudică a camerei urbane.

camere urbane

PROPUNERI PROIECTE:

PATRIMONIUL CULTURAL:

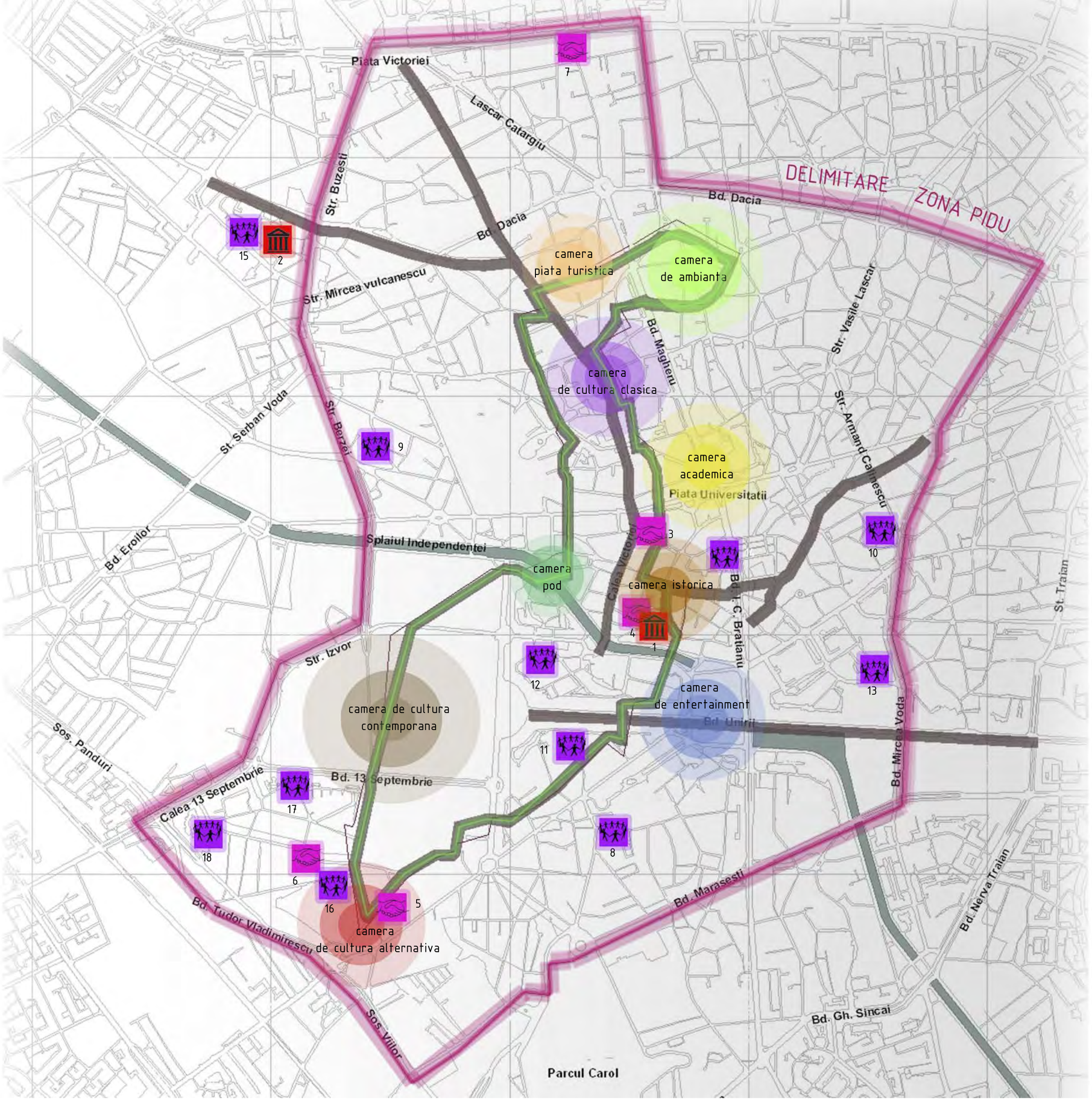
1. RESTAURARE CURTEA VECHE
2. REABILIATARE PIATA MATACHE

MEDIUL DE AFACERI

3. INCUBATOR BUSINESS- CALEA VICTORIEI
4. CURTEA MESTESUGARILOR
5. PIATA DE FLORI GEORGE COSBUC
6. PLATFORMA BUSINESS URANUS
7. PIATA VOLANTA CADEREA BASTILIEI

INFRASTRUCTURA SOCIALA

8. SPATIU COMUNITAR - SALA SPECTACOL DINU LIPATTI
9. SPATIU COMUNITAR - LICEUL CERVANTES
10. SPATIU COMUNITAR - GRUP SCOLAR UNIREA
11. SPATIU COMUNITAR - LICEUL EMINESCU
12. MUZEUL BUCURESTIULUI PIERDUT
13. MUZEUL EVREIESC- CONSTRUCTIE
14. CENTRU SOCIAL - BLANARI
15.CENTRU COMUNITAR DACIA-GRIVITA
16. CENTRU CULTURAL-SOCIAL RAHOVA-URANUS
17. TEREN DE JOACA SI LOC SPORT ION CREANGA CU ACVILA
18.. BIBLIOTECA PANDURI



plan integrat de dezvoltare urbana zona centrala bucuresti
infrastructura publica urbana

Spatii publice amenajate pe traseu turistic cu prioritate pentru pietoni si biciclisti

1. Zona de intrare metrou Piata Romana
2. Traversare Calea Victoriei
3. Traversare Bulevardul Magheru
4. Cheiul Dambovitei - Unirii - Izvor/Traversare Bdul Unirii in dreptul str. G. Georgescu si Sf. Apostoli
5. Piata Alexandru Lahovari
6. Piata George Cantacuzino
7. Scuar str. Piata Amzei si str. Mendeleev
8. Scuar intersectia str. Lutherana cu str. Gen. Berthelot
9. Scuar intersectia str, Gen. Berthelot cu Calea Victoriei
10. Spatiu public in fata Autogarii Filaret
11. Scuar intersectia str. Stirbei cu str. Lutherana
12. Scuar str. I. Campineanu intre str. I. Brezoianu si Piata Walter Maracineanu
13. Scuar intersectia str. I. Brezoianu cu str. Matei Millo
14. Scuar intersectia str. Franceza, str. Selari si Splaiul Unirii
15. Ansamblu Urban Domnita Balasa
16. Scuar intersectie Calea Rahovei cu str. Uranus

Spatii publice amenajate pe strazi cu configuratie imbunatatitapentru pietoni si biciclisti

1. Spatiu public Calea Grivitei - "poarta de intrare in centrul capitalei"
2. Spatiu public Calea Victoriei
3. Acces pietonal pasajul Villacrosse
4. Spatiu public manastirea Antim
5. Spatiu public in arealul Bibliotecii Nationale
6. Reconfigurare spatiu public Bdul Unirii
7. Scuar intersectia str. Matei Basarab, str. Mircea Voda si str. Logofatul Udriste
8. Spatiu public Calea Mosilor
9. Str. Ion Campineanu, str. Batistei, str. J. L. Calderon, bdul H. Botev

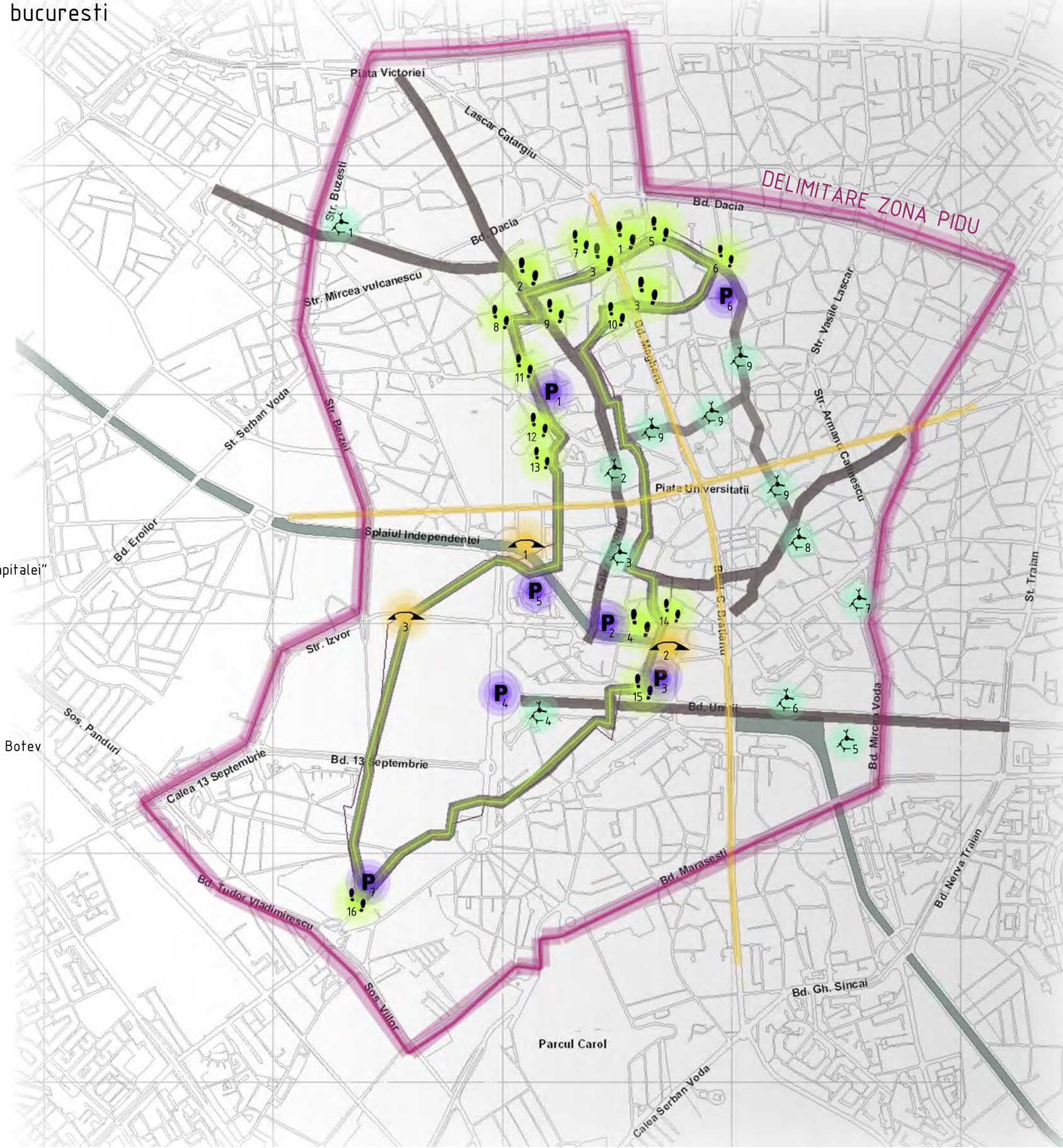
Parcari

1. Parcare subterana Piata Sala Palatului
2. Parcare supraterana automatizata str. Tonitza 7-9
3. Parcare subterana Ansamblu Urban Domnita Balasa
4. Parcare subterana Piata Constitutiei
5. Parcari Ansamblu Urban Complex Pod Izvor
6. Parcaj subteran Gradina Icoanei
7. Parcaj subteran Uranus - Piata Rahova

Poduri

1. Pod pietonal si pentru biciclisti peste Dambovita in zona Selari - Palatul de Justitie
2. Pod pentru pietoni si biciclisti cu spatii verzi de repaos peste Dambovita zona Parc Izvor
3. Pod pentru pietoni si biciclisti intre Parcul Izvor si MNAC

Reconfigurare spatiu public şi proiect de regenerare urbană pentru axele centrale - concurs



3. PLANUL DE ACȚIUNE

3.1 Lista proiectelor și bugetul estimat pentru implementarea planului integrat, pe surse de finanțare; perioada de implementare a proiectelor

Ca urmare a analizelor realizate în zona de acțiune urbană, a identificării nevoilor și potențialului zonei și a stabilirii obiectivelor și priorităților de dezvoltare, au fost propuse un număr de proiecte în cadrul acestei strategii pentru zona centrală.

Proiectele ce vor fi prezentate în continuare reprezintă mijloacele directe de a duce la îndeplinire obiectivele formulate în cadrul acestui Plan Integrat de Dezvoltare Urbană, ele reprezentând în același timp rezultatul unor proceduri de comunicare și consultare. Unul dintre proiectele cheie ale planului este crearea unui traseu alternativ ce aduce aproape funcțiunile atractive și cel mai des utilizate ale zonei și oferă un confort sporit și o calitate a finisajelor. Acesta s-a desprins din dorința de a spori impactul unor posibile proiecte/investiții majore la nivelul orașului și de a asigura direcționarea acestora către un număr cât mai mare de utilizatori.

În acest context au fost identificate o serie de proiecte **la nivel macro**, proiecte ce trebuie integrate în strategii ample la nivelul orașului, al căror impact se va resimți pe o arie extinsă, atât la nivel spațial, cât și funcțional. Astfel, o atitudine pozitivă față de prezența unor rezerve de terenuri ce pot fi reutilizate (de exemplu, zona antrepozitelor Uranus), de prezența unor elemente cu funcțiuni culturale (teatre, săli de spectacole, muzee), care își exercită influența atât la nivel local cât și la nivelul întregului oraș, ar putea constitui elementul important pentru dezvoltarea zonei. Tot la această scară, a întregului centru, sunt prevăzute proiecte de reabilitare a unor clădiri cu funcțiuni socio-culturale, care vor avea impact pe scară largă, întrucât se adresează unui public larg.

La o **scara medie,** se propun proiecte care să completeze infrastructura necesară unei bune funcționări a zonei centrale. Acest tip de proiecte presupune crearea de parcări sub și supraterane, crearea de conexiuni de tipul podurilor și remodelarea nodurilor de transport public.

Intervențiile **la scara micro** presupun amenjarea spațiilor publice, urmărind creșterea calității acestora pentru a oferi o ambianță caracteristică centrului, adresată în special pietonilor și bicicliștilor. Proiectele din această categorie acoperă o gamă largă, de la amenajarea spațiilor de-a lungul axelor de circulație existente și până la amenajările polilor de atracție precum scuarurile, piețele.

Proiectele răspund obiectivelor și priorităților de dezvoltare identificate în capitolul precedent:

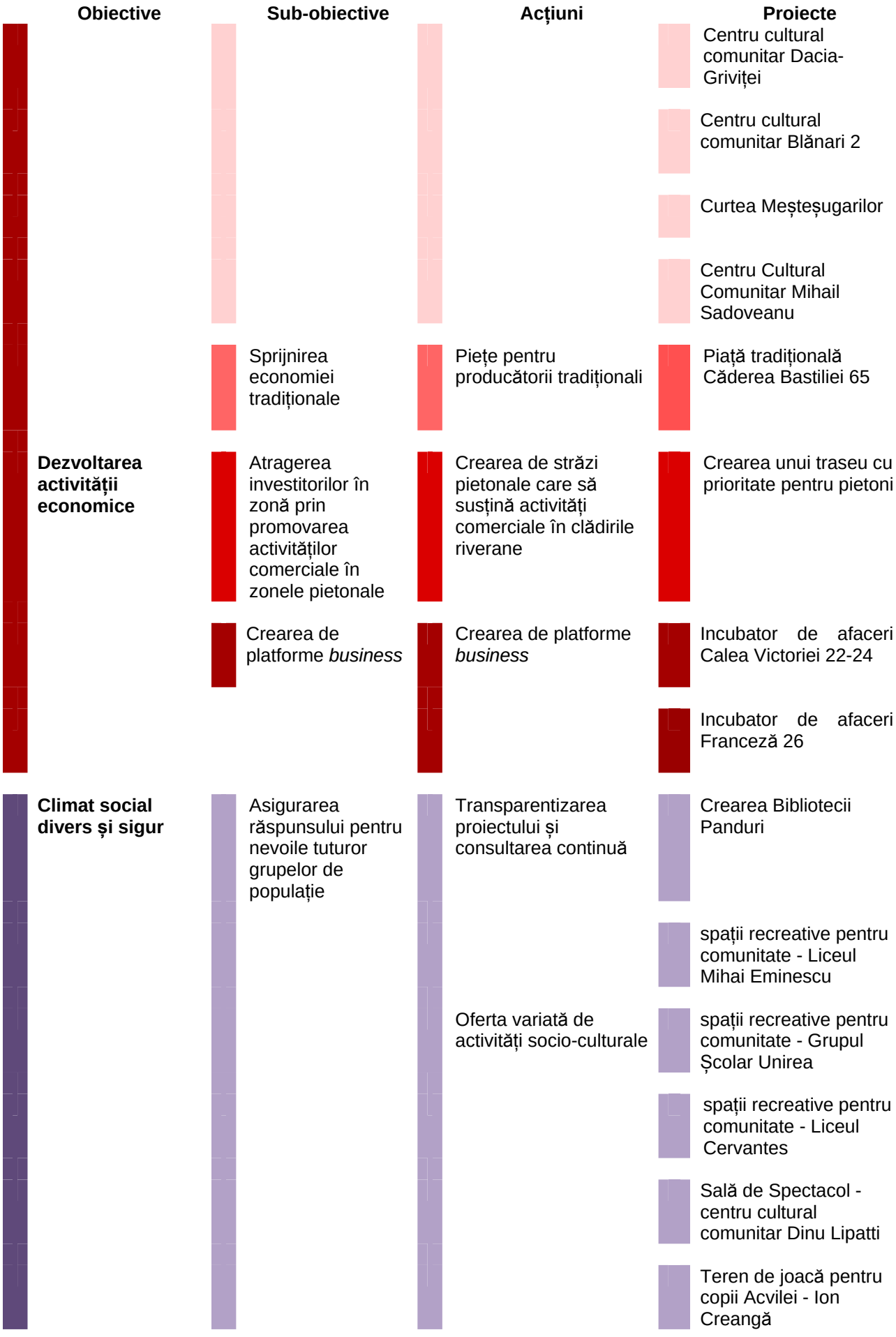
Obiective	Sub-obiective	Acțiuni	Proiecte
Centrul - o marcă identitară		Reabilitarea clădirilor cu valoare arhitecturală	Restaurarea Palatului Voievodal "Curtea Veche"
			Reabilitarea Hanului Solacolu
			Reabilitarea Halei Matache
			Reabilitare Cinema Dacia
	Punerea în valoare a patrimoniului construit	Educarea publicului despre patrimoniul construit	Panouri informative în zonele protejate
			Muzeul Bucureștiului Pierdut
			Muzeul Multiculturalismului

Obiective	Sub-obiective	Acțiuni	Proiecte
			Punerea în valoare a monumentelor de for public
Centrul - o marcă identitară		Reconfigurarea / crearea de spații publice de calitate și reprezentative	Reamenajarea a 23 străzi și 19 piețe și scuaruri de-a lungul traseului alternativ cu prioritate pentru pietoni și bicicliști
	Dotări publice de calitate	Refacerea infrastructurii de iluminat public	Reconfigurarea spațiului public pe Bulevardul Unirii
		Refacerea pavimentelor	Reconfigurarea spațiului public pe Calea Victoriei
		Dotarea cu mobilier urban	Refacerea trotuarelor din zona centrală
			Amenajarea Pieței Constituției ca spațiu public pentru evenimente
			Modernizare spațiu public Piața Sfântul Anton
			Reconfigurare spațiu public Mănăstirea Antim
			Reconfigurare spațiu public scuar autogara Filaret
			Configurare spațiu public Biblioteca Națională
			Reconfigurare Cheiul Dâmboviței-Unirii-Izvor
			Reconfigurarea Pieței Universității (concurs)
			Reconfigurarea Pieței Unirii (concurs)
			Reconfigurarea Pieței Revoluției (concurs)

Obiective	Sub-obiective	Acțiuni	Proiecte
			Reconfigurarea Pieței Națiunilor Unite (concurs)
			Reconfigurarea Pieței Romane (concurs)
			Reconfigurarea Pieței Gării de Nord (concurs)
			Reconfigurare zonă piața Matache (concurs)
Țesut urban restructurat și reintegrat	**Structura spațială coerentă**	Trasarea unor noi axe de legătură	Traversare curtea Palatului Parlamentului
			Traversare Bd. Unirii în dreptul străzii George Georgescu și Sfinții Apostoli
	Integrarea zonelor enclavizate de Bulevardele Unirii și Libertății	Realizarea de noi conexiuni pietonale (Palatul Parlamentului, traversarea bulevardului Unirii)	Construcția podului pietonal și ciclist Parcul Izvor - Curtea MNAC
		Realizarea de conexiuni auto și pietonale peste Dâmbovița	Construcția Ansamblului Urban Complex Pod Mihai Vodă
			Construcție pod peste Dâmbovița Șelari - Palatul de Justiție
		Integrarea enclavelor dintre fronturile Bulevardului Unirii, Pieții Unirii și Bulevardului Libertății	Realizarea Ansamblului Urban Domnița Bălașa
			Reconfigurare spațiu public Mănăstirea Antim
Sistem de circulații eficient		Studii privind extinderea și modernizarea rețelei de tramvaie	Studii privind realizarea unei legături de linii de tramvaie peste Piața Unirii

Obiective	Sub-obiective	Acțiuni	Proiecte
			Studii privind construirea infrastructurii de tramvai și introducere linie tramvai pe ruta Eroii Revoluției- Uranus-Gara de Nord
Sistem de circulații eficient	**Îmbunătățirea sistemului de transport în comun**	Construcția de terminale intermodale de transport	Refacerea nodului de transport intermodal Piața Romană
			Refacerea nodului de transport intermodal Piața Rosetti
		Introducerea de culoare dedicate transportului public local	Refacerea nodului de transport intermodal Sf. Gheorghe
	Rețea de circulații pietonale și pentru biciclete integrată	Realizarea de rute pietonale și de biciclete și reabilitarea celor existente	Realizarea unui traseu cu prioritate pentru pietoni și bicicliști cu infrastructura aferentă
	Asigurarea necesarului de parcări	Eliminarea de locuri de parcare din spații publice și crearea de noi locuri de parcare sub/supraterane	Parcaj subteran Piața Sălii Palatului
		Asigurarea necesarului de locuri de parcare pentru rezidenți	Parcaj subteran Domnița Bălașa
			Parcaj subteran Piața Constituției
			Parcare supraetajată automatizată - str. N. Tonitza 7-9
			Parcaj subteran - Uranus - Piața Rahova
			Parcaj Antim Parcaj zona Academiei

Obiective	Sub-obiective	Acțiuni	Proiecte
Sistem de circulații eficient	**O mai bună gestionare a traficului**	Dezvoltarea sistemelor pentru managementul traficului	Extinderea sistemului de management al traficului cu încă 50 de intresecții Implementarea unui sistem VMS prin instalarea de panouri cu mesaje variabile Sisteme de restricționare și control al accesului auto în zonele prioritar pietonale Sisteme de management al parcărilor supraterane deschise Sisteme de management al parcărilor supraterane închise
Sustenabilitate	Reconfigurarea rețelei de spații verzi	Crearea unui “sistem verde” al zonei	Reconfigurarea spațiilor verzi în jurul Palatul Parlamentului
	Calitatea mediului îmbunătățită	Reabilitarea spațiilor verzi existente	Amenajare și modernizare Parc Izvor
		Încurajarea modalităților de transport nepoluante (mers pe jos, biciclete) și a transportului în comun	Crearea unui traseu cu prioritate pentru pietoni și biciclete de 9 km
	Promovarea unui model de consum sustenabil	Piețe tradiționale cu produse locale	Reabilitarea Halei Matache - piață tradițională
			Constituirea unei piețe tradiționale- Căderea Bastiliei 65
Dezvoltarea activității economice	Sprijinirea economiei creative	Îmbunătățirea calității si diversificarea serviciilor și activităților culturale	Centru cultural /comunitar Rahova-Uranus


Obiective
Sub-obiective
Acțiuni
Proiecte
Centru cultural comunitar Dacia-Griviței
Centru cultural comunitar Blănari 2
Curtea Meșteșugarilor
Centru Cultural Comunitar Mihail Sadoveanu
Sprijinirea economiei tradiționale
Piețe pentru producătorii tradiționali
Piață tradițională Căderea Bastiliei 65
Dezvoltarea activității economice
Atragerea investitorilor în zonă prin promovarea activităților comerciale în zonele pietonale
Crearea de străzi pietonale care să susțină activități comerciale în clădirile riverane
Crearea unui traseu cu prioritate pentru pietoni
Crearea de platforme business
Crearea de platforme business
Incubator de afaceri Calea Victoriei 22-24
Incubator de afaceri Franceză 26
Climat social divers și sigur
Asigurarea răspunsului pentru nevoile tuturor grupelor de populație
Transparentizarea proiectului și consultarea continuă
Crearea Bibliotecii Panduri
spații recreative pentru comunitate - Liceul Mihai Eminescu
Oferta variată de activități socio-culturale
spații recreative pentru comunitate - Grupul Școlar Unirea
spații recreative pentru comunitate - Liceul Cervantes
Sală de Spectacol - centru cultural comunitar Dinu Lipatti
Teren de joacă pentru copii Acvilei - Ion Creangă

Obiective	Sub-obiective	Acțiuni	Proiecte
	Asigurarea unui design al spațiilor care ia în considerare siguranța cetățenilor	Înțelegerea condițiilor optime de funcționare sigură a spațiilor	Traseu cu prioritate pentru pietoni
	Creșterea siguranței și prevenirea criminalității	Investiții pentru siguranța cetățenilor	Sistem de monitorizare video necesar pentru creșterea siguranței și prevenirea criminalității, orientat către traficul pietonal și zone intens circulate

3.2 Harta zonei de acțiune urbană, cu localizarea proiectelor individuale componente ale Planului

Plan Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală Bucureşti

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
- I.1.1 Traseu TransCentral Urban Bucureşti
- I.1. 2 Traversare Bulevardul Magheru şi Calea Victoriei
- I.1. 3 Reconfigurarea zonei de intrare metrou Piata Romana
- I.1. 4 Reconfigurare spatiu public Calea Mosilor (intre str. Baratiei si Bdul Carol I)
- I.1. 5 Reconfigurare Cheiul Dambovitei - Unirii - Izvor/Traversare Bdul Unirii in dreptul str. G. Georgescu si Sf. Apostoli
- I.1. 6 Reconfigurare spatiu public Calea Griviței – „poartă de intrare în centrul Capitalei”
- I.1. 7 Reconfigurare spatiu public Calea Victoriei
- I.1. 8 Reconfigurare spatiu public Bdul Unirii
- Reconfigurare spatiu public şi proiect de regenerare urbană pentru axele centrale (concurs)

I.2. SCUARURI, PIATETE SI PIETE PUBLICE

- I.2.1. Refacere infrastructura piata Alexandru Lahovari
- I.2.2. Refacere infrastructura scuar intersectie str. Brezoianu cu str. Matei Millo
- I.2.3. Refacere infrastructura scuar str. I. Campineanu intre str. I. Brezoianu si Piata Walter Maracineanu
- I.2.4. Refacere infrastructura scuar str. Piata Amzei si str. Mendeleev
- I.2.5. Refacere infrastructura scuar intersectie str. Gen. Berthelot cu Calea Victoriei
- I.2.6. Refacere infrastructura scuar intersectie str. Lutherana cu str.Gen. Berthelot
- I.2.7. Refacere infrastructura scuar intersectie str. Stirbei Voda cu str.Lutherana
- I.2.8. Reamenajare acces pietonal pasajul Villacrosse
- I.2.9. Amenajare spatiu public manastirea Antim
- I.2.10. Realizarea Ansamblului Urban Domnita Balasa
- I.2.11. Refacere infrastructura scuar intersectie str. Matei Basarab, Mircea Voda si Logofatul Udriste
- I.2.12. Refacere infrastructura scuar intersectie Calea Rahovei cu str. Uranus
- I.2.13. Configurarea spatiului public din arealul Bibliotecii Nationale
- I.2.14. Refacere infrastructura Piata George Cantacuzino
- I.2.15. Refacere infrastructura scuar str. Arthur Verona intre N. Golescu si Bdul Magheru
- I.2.16. Reconfigurarea spatiului public din fata Autogarii Filaret
- Reconfigurare Piata Unirii, Piata Natiunilor Unite, Piata Universitatii, Piata Revolutiei, Piata Romana, Piata Constitutiei, Piata Victoriei, Piata Garii de Nord, Piaţa Matache (concursuri)

I.3. PODURI

- I.3.1. Constructia podului pietonal si pentru biciclisti peste Dambovita in zona Selari - Palatul de Justitie (Fost Podul Calicilor)
- I.3.2. Constructia podului pentru pietoni, biciclisti cu spatii amenajate de repaos si verzi peste Dambovita zona Parc Izvor - PMB
- I.3.3. Constructia podului pentru pietoni si biciclisti intre Parcul Izvor si MNAC

I.4. PARCARI

- P1 Parcare subterana Piata Sala Palatului
- P2 Parcare supraterana automatizata str. Tonitza 7-9 (Centrul Istoric)
- P3 Parcare subterana Ansamblul Urban Domnita Balasa
- P4 Parcare subterana spatiu evenimente Piata Constitutiei
- P5 Parcari Ansamblu Urban Complex Pod Izvor:parcaj subteran zona Parc Izvor Est; Parcaj Subteran Splaiul Independentei zona PMB
- P6 Parcaj subteran Gradina Icoanei
- P7 Parcaj subteran Uranus - Piata Rahova

I.5. CREAREA / MODERNIZAREA SPATIILOR VERZI

- Reconfigurarea spatiilor verzi din Parcul Izvor

II. TRANSPORT SI MOBILITATEA POPULATIEI

II.1. CONSTRUIREA DE STATII PENTRU AUTOBUZE, TRAMVAIE SI TROLEIBUZE SI/SAU MODERNIZAREA CELOR EXISTENTE; CONSTRUIREA DE TERMINALE INTERMODALE IN SCOPUL IMBUNATATIRII INTEGRARII DIFERITELOR MODURI DE TRANSPORT PUBLIC URBAN

- II.1.1 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Romana
- II.1.2 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Sf. Gheorghe
- II.1.3 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Rosetti

II. 3. CONSTRUIREA SI/SAU AMENAJAREA DE CULOARE SPECIALE PENTRU MIJLOACE DE TRANSPORT IN COMUN SI/SAU PISTE DE BICICLETE

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

III. SOCIO-CULTURAL

III.1. PATRIMONIU CULTURAL MONDIAL (UNESCO), NATIONAL SI LOCAL, DIN MEDIUL URBAN

Restaurarea, consolidarea, protejarea si conservarea monumentelor istorice

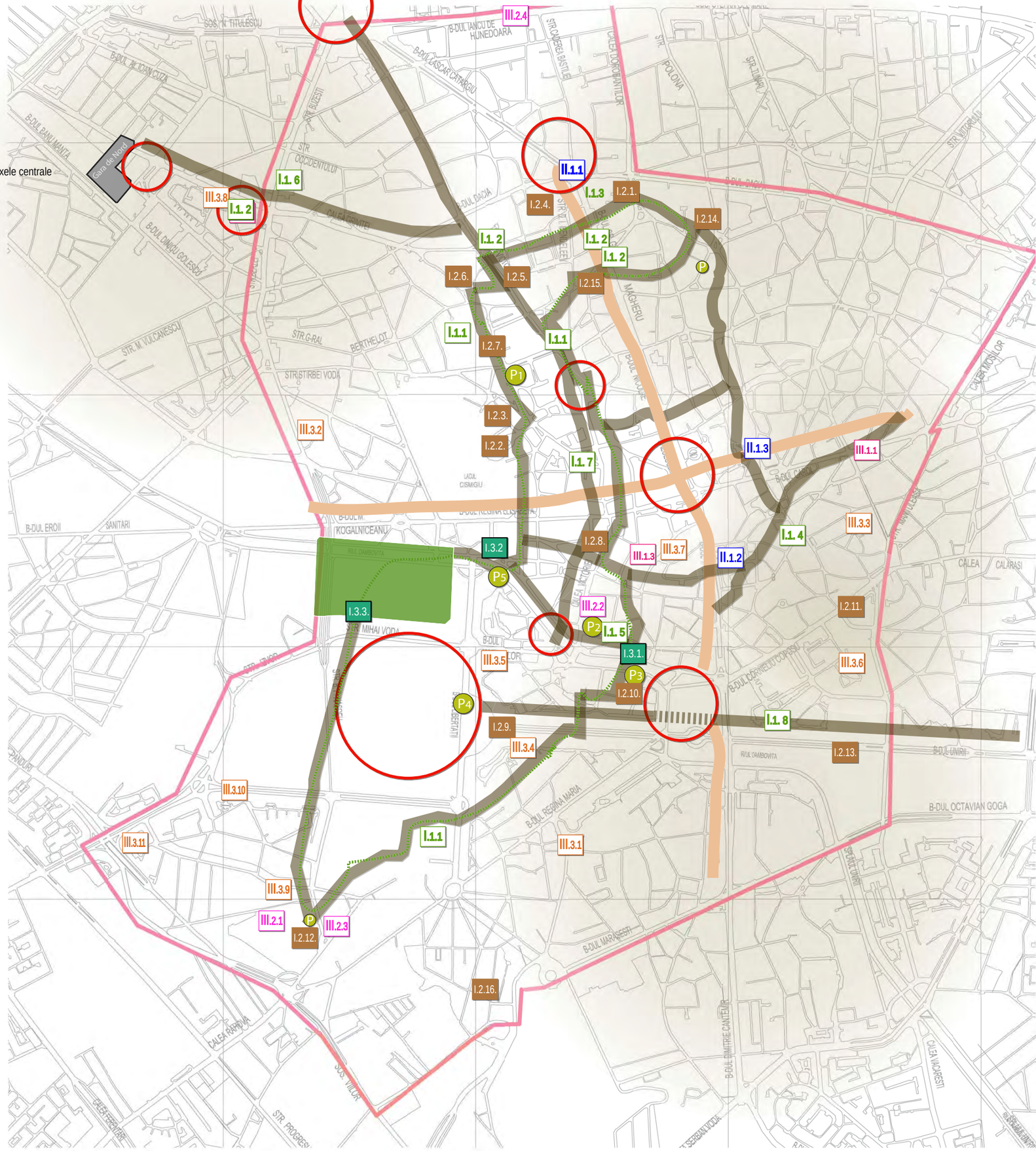
- III.1.1 Reabilitarea Hanului Solacolu -Atelier Mestesugaresc/Galerii/Centru comunitar
- III.1.2 Reabilitarea Pietei Matache - piata traditionala
- III.1.3 Restaurare Palat voievodal “Curtea Veche”

III.2. DEZVOLTAREA DURABILA A MEDIULUI DE AFACERI

- III.2.1 Platforma business Uranus
- III.2.2 Reconditionarea si crearea structurii de sprijinire a afacerilor “Curtea Mestesugarilor”
- III.2.3 Recondiționarea Pietei de Flori George Cosbuc
- III.2.4 Reconfigurarea spatiului viran de pe str. Caderea Bastiliei 65 pentru utilizare in folosul comunitatii (organizarea unei piete volante pentru producatorii traditionali in timpul weekend-urilor)

III.3. REABILITAREA INFRASTRUCTURII SOCIALE

- III.3.1 Reconfigurarea salii de spectacol a Liceului de Muzica “Dinu Lipatti” si constituirea unui hub cultural pentru comunitate
- III.3.2 Crearea unor spatii recreative pentru comunitate-amenajarea si modificarea spatiilor publice din curtea si vecinatatea Lic. M. de Cervantes
- III.3.3 Crearea unor spatii recreative pentru comunitate-amenajarea si modificarea spatiilor publice din curtea si vecinatatea Gr. Sc. Unirea
- III.3.4 Crearea unor spatii recreative pentru comunitate-amenajarea si modificarea spatiilor publice din curtea si vecinatatea Lic. M. Eminescu
- III.3.5 Muzeul Bucurestiului Pierdut - Vanatori - Apolodor
- III.3.6 Constructia Muzeului Evreiesc/Muzeul Multiculturalismului
- III.3.7 Reabilitarea cladirii situate pe str. Blanari 2 in vederea realizarii unui centru socio-cultural
- III.3.8 Centru cultural comunitar Dacia-Grivitei
- III.3.9 Achizitie spatiu comunitar Rahova-Uranus in vederea realizarii unui centru socio-cultural
- III.3.10 Reconfigurarea spatiului de la intersectia str. I. Creanga cu str. Acvilei - teren de sport si loc de joaca pentru copii
- III.3.11 Constructia bibliotecii Panduri pe str. Caius Marcus Coriolan - arhitectura reprezentativa



Plan Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală Bucureşti

I. INFRASTRUCTURA PUBLICA URBANA

Crearea si modernizarea spatiilor publice urbane: strazi orasenesti, trotuare, scuaruri, zone pietonale,poduri, pasaje supra si subterane, pasarele, parcari, etc.

I.1. TRASEU CU PRIORITATE PENTRU PIETONI SI BICICLISTI CU INFRASTRUCTURA AFERENTA

- Traseu de biciclete existent
- Traseu de biciclete in constructie
- Traseu de biciclete propus

I.2. PODURI

- I.2.1. Constructia podului pietonal si pentru bicicliste peste Dambovita in zona Selari - Palatul de Justitie (Fost Podul Calicilor)
- I.2.2. Constructia podului - ansamblu complex - pentru pietoni, biciclisti cu spatii amenajate de repaos si verzi peste Dambovita zona Parc Izvor - PMB
- I.2.3. Constructia podului pentru pietoni si biciclisti intre Parcul Izvor si MNAC

I.3. PARCARI

- P1 Parcare subterana Piata Sala Palatului
- P2 Parcare supraterana automatizata str. Tonitza 7-9 (Centrul Istoric)
- P3 Parcare subterana Ansamblul Urban Domnita Balasa
- P4 Parcare subterana spatiu evenimente Piata Constitutiei
- P5 Parcari Ansamblu Urban Complex Pod Izvor:parcaj subteran zona Parc Izvor Est; Parcaj Subteran Splaiul Independentei zona PMB
- P6 Parcaj subteran Gradina Icoanei
- P7 Parcaj subteran Uranus - Piata Rahova

II. TRANSPORT SI MOBILITATEA POPULATIEI

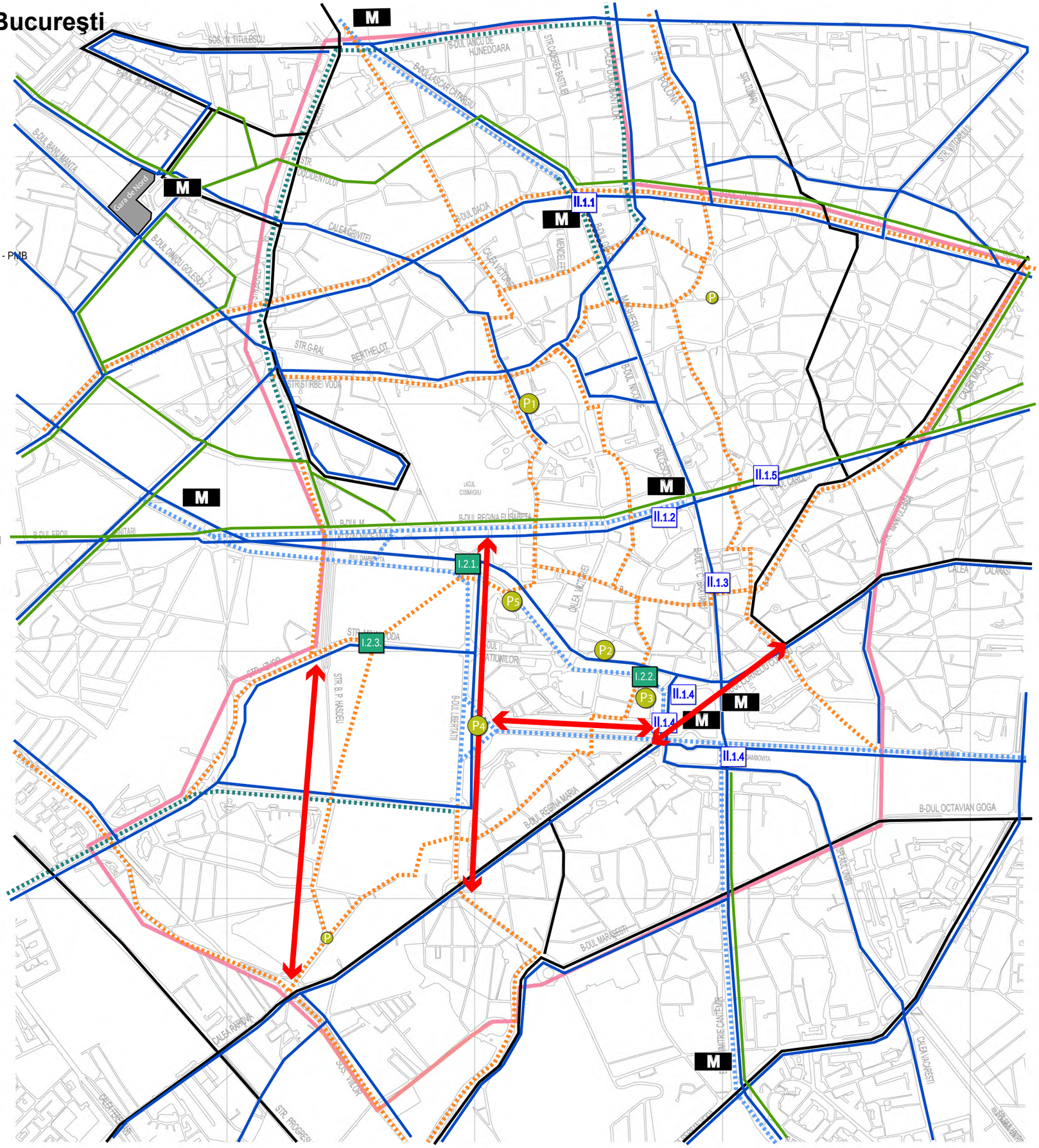
II.1. CONSTRUIREA DE STATII PENTRU AUTOBUZE, TRAMVAIE SI TROLEIBUZE SI/SAU MODERNIZAREA CELOR EXISTENTE; CONSTRUIREA DE TERMINALE INTERMODALE IN SCOPUL IMBUNATATIRII INTEGRARII DIFERITELOR MODURI DE TRANSPORT PUBLIC URBAN

- II.1.1 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Romana
- II.1.2 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Universitate
- II.1.3 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Sf. Gheorghe
- II.1.4 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Unirii
- II.1.5 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Rosetti

II.2. TRANSPORT IN COMUN EXISTENT

- Traseu tramvai existent
- Traseu autobuz existent
- Traseu troleibuz existent

III. LIPSA CONEXIUNI



3.3 Managementul implementării planului integrat

Descrierea structurii care asigură managementul implementării planului

În stabilirea metodologiei de implementare a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană „Zona Centrală" s-a avut în vedere faptul că o parte din proiecte vor fi implementate prin intermediul asistenței financiare nerambursabile.

În acest sens, s-a ținut cont de următoarele elemente cheie:

- Metodologia de accesare a fondurilor nerambursabile;
- Metodologia de implementare a proiectelor cu finanțare nerambursabilă;
- Finalizarea implementării proiectelor finanțate din fonduri structurale până în 2015;
- Asigurarea surselor de finanțare și respectarea unor reguli stricte privind rulajul banilor și evidența conturilor;
- Respectarea legislației în vigoare privind achizițiile publice și atribuirea contractelor de lucrări;
- Asigurarea unei structuri care să mențină permanent legătura cu autoritățile de management aferente fiecarei surse de finanțare;
- Asigurarea procedurilor de audit, monitorizare, evaluare atât la nivelul PIDU, cât și la nivelul fiecărui proiect individual;
- Identificarea surselor de finanțare pentru proiectele care nu sunt eligibile sau nu pot fi finanțate în cadrul programelor operaționale;
- Crearea unei structuri inter-instituționale la nivelul municipiului care să asigure operaționalizarea PIDU.

Sarcina implementării Planului Integrat de Dezvoltare Urbană „Zona Centrală" revine **Unității de Implementare a Proiectului**, structură ce s-a creat în interiorul Primăriei Municipiului București. Capacitatea de gestionare a implementării proiectelor de regenerare urbană propuse depinde de capacitatea instituțională a Primariei Municipiului București, măsurată prin resurse de ordin uman, tehnic și financiar.

Structura de management propusă va asigura funcțiile de previziune, organizare, coordonare, antrenare, evaluare-control.

Principalii parteneri strategici pentru implementarea PIDU sunt următorii:

a. Beneficiar

1. Primăria Municipiului București

Direcția Generală de Dezvoltare, Investiții și Planificare Urbană (Direcția Urbanism și Amenajarea Teritoriului, Direcția Administrare Patrimoniu, Direcția Evidență Imobiliară și Cadastrală, Direcția Investiții, Direcția Învățământ, Direcția Cultură, Direcția Dezvoltare-Turism).

Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice (Direcția Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației, Direcția Coordonare-Reglementare Infrastructură, Direcția Protecția Mediului și Educație Eco-Civică, Direcția Utilități Publice)

Direcția Generală Operațiuni (Direcția Managementul Calității și Mediului, Direcția Relații Internaționale, Direcția Integrare Europeană, Direcția Relații Publice și Informare)

Direcția Generală Economică (Direcția Buget, Direcția Venituri, Direcția Achiziții, Concesionări, Contracte, Direcția Managementul Creditelor Externe, Direcția Financiar-Contabilitate)

Direcția Juridic, Contencios și Legislație

Direcția Strategie și Analiză Documente

Birou Management Proiecte cu Finanțare Internațională

2. Consiliul General al Municipiului București

Administrația Lacuri, Parcuri și Agrement București

Administrația Străzilor București

RADET

RATB

b. Instituții strategice publice și private

- Agenția de Dezvoltare Regională București Ilfov
- ANOFM
- Agenția de Mediu
- Direcția de Sănătate Publică
- Ministerul Transporturilor
- Apele Române

c. Companii de interes public

- Electrica
- Distrigaz Sud
- Apa Nova
- Luxten

d. Alte instituții relevante
- Companii de consultanță și proiectare
- Asociații comunitare, Organizații Non-Guvernamentale

Etapizarea PIDU

Este esențial de precizat că lista acțiunilor propuse pentru PIDU va fi definitivată de către Primăria Municipiului București, în funcție de prioritățile, obiectivele și politicile urbane existente. La stabilirea programului de implementare, se va face o evaluare a importanței proiectelor ținând cont de următoarele:

- la realizarea traseului de bicicliști este nevoie de desființarea locurilor de parcare în stradă;
- odată cu eliminarea locurilor de parcare, este necesar să fie puse la dispoziția utilizatorilor alte locuri de parcare
- locuri noi de parcare se vor amenaja în cadrul parcărilor supraterane și subterne propuse prin acest plan integrat, precum și în parcările pe care Primăria Municipiului București are deja planificat să le execute
- pentru a asigura traversarea râului Dâmbovița de către traseul de bicicliști și pietoni este necesară execuția podurilor pietonale;
- există străzi care se află încă în garanție (Anexa 8)

Ținând cont de cele menționate mai sus, proiectele au fost împărțite în două faze:

- **faza 1**: formată din execuția parcărilor, podurilor pietonale și traseelor de pietoni și bicicliști (care nu sunt condiționate de proiecte de infrastructură sau de garanție)
- **faza 2**: execuția celeilalte părți de tronsoane din traseele de pietoni și bicicliști

În figura de mai jos este prezentată etapizarea proiectelor pe faze.

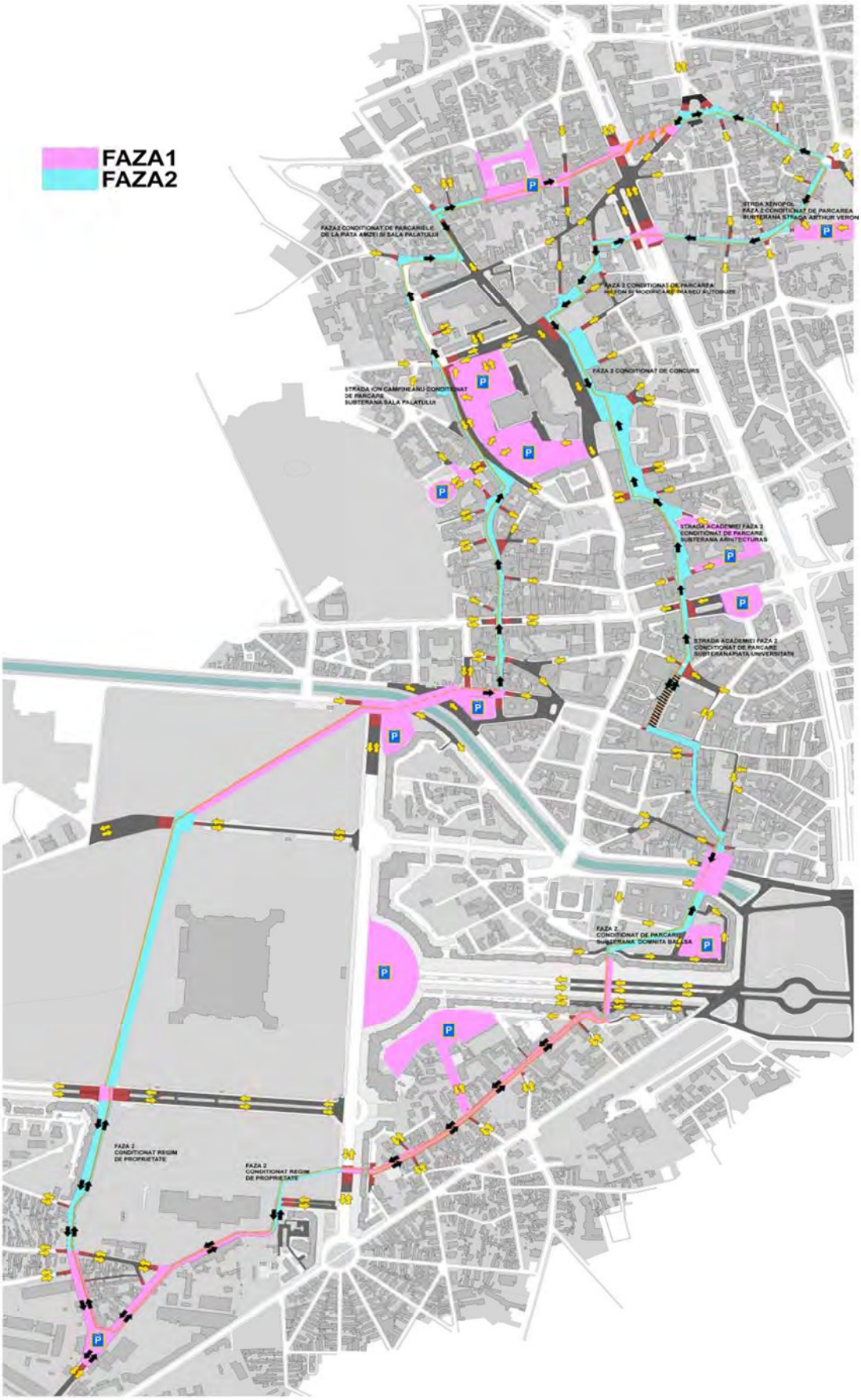


Figura 171:Fazele de execuție a traseului pietonal și de bicicliști

4. CONSULTĂRI PUBLICE ÎN PROCESUL ELABORĂRII PIDU

Planul Integrat de Dezvoltare Urbană va fi subiectul unei ample acțiuni de consultare publică. Există două grupe țintă pentru acest proces: pe de o parte, cetățenii obișnuiți reprezintă un prim grup țintă, pe de cealaltă parte, un al doilea grup țintă este constituit de actorii urbani - agenții economici, instituții, media și ONG-uri.

Consultarea publică și analiza rezultatelor

Pentru a consulta opinia publică cu privire la proiectul de revitalizare urbană, se vor folosi următoarele metode:

1. Consultare publică față în față

Grup țintă 1. Cetățenii obișnuiți.

Se vor amenaja puncte de informare accesibile în zona de interes, unde cetățenii vor fi informați asupra strategiei propuse. Opiniile lor în ceea ce privește strategia prezentată vor fi consemnate într-un raport.

Grup țintă 2. Actorii Urbani - agenții economici, instituții, media și ONG-uri .

Se vor realiza interviuri în profunzime cu persoane de decizie din mediul economic, instituții, școli, media și ONG-uri care activează în aria de interes.

Raportul va cuprinde informații detaliate a tuturor opiniilor exprimate, concluzii și recomandări privind îmbunătățirea strategiilor prezentate

Această tehnică reprezintă o modalitate eficientă de a obține *feedback* detaliat, poate surprinde reacții și atitudini „la cald” și se pot genera idei noi cu privire la strategiile de urbanism prezentate.

2. Consultare publică on-line

Populația va fi consultată prin intermediul unui forum on-line. Informațiile puse în dezbatere pentru factorii interesați vor fi disponibile pe un site web. Forumul on-line va avea o secțiune de întrebări și va fi supervizat de un specialist care să poată răspunde întrebărilor suplimentare puse de către utilizatori. Forumul va avea un termen limitat de funcționare, dar suficient de mare astfel încât să își poată exprima opinia cât mai mulți cetățeni.

Avantajele acestei metode de consultare publică constau în faptul că își pot exprima părerea un număr mare de cetățeni, care beneficiază de anonimat, astfel că pot exprima părerile fără teama de a fi sancționați.

Raportul forumului on-line va cuprinde informații detaliate asupra tuturor opiniilor exprimate, concluzii și recomandări privind îmbunătățirea strategiilor prezentate.

Rezultatele vor fi sumarizate într-un raport global de care se va ține cont în definitivarea strategiei de revitalizare urbană.

5. BENEFICIILE ADUSE DE PIDU ȘI ACȚIUNILE PROPUSE

Planul Integrat de Dezvoltare Urbană propus este rezultatul unor analize pluridisciplinare care au dus la identificarea nevoilor și a potențialului de dezvoltare a zonei de acțiune urbană și la stabilirea obiectivelor și priorităților de acțiune. După cum s-a văzut din secțiunea 3.1, **obiectivele specifice ale PIDU sunt îndeplinite de setul de intervenții propuse.**

Dincolo de obiectivele stabilite, se propun soluții pentru zona de acțiune urbană care asigură **corelarea elementelor sociale, economice, de mediu, culturale și turistice** și care sunt **eficiente per ansamblu** din toate aceste puncte de vedere. O atenție specială a fost acordată **externalităților**, care reprezintă impacturile pozitive și negative ale proiectelor în economie, mediu și structură socială a zonei. La fiecare proiect în parte s-a făcut descrierea impacturilor pozitive și negative, utilizând în general metoda Analizei Cost-Beneficiu, care monetizează toate aceste efecte. În cele ce urmează va fi prezentată o analiză a eficienței și externalităților întregului Plan Integrat de Dezvoltare Urbană, folosind metoda Analizei Multi-Criteriale (care nu este monetizată). Daca Analiza Cost-Beneficiu este folosită în practică pentru evaluarea individuală a proiectelor, Analiza Multi-Criterială este considerată potrivită pentru evaluarea unor politici urbane sau pachete de proiecte, cum este și cazul planului integrat de dezvoltare urbană.

IMPACT ECONOMIC

a) Pozitiv

Crearea unei identități a centrului prin spații diferite, cu identități diverse, și îmbunătățirea designului spațiilor publice vor duce la ameliorarea imaginii orașului. Literatura de specialitate subliniază că acest lucru duce la creșterea investițiilor și a turismului. În consecință, municipalitatea va avea venituri suplimentare, atât din taxele și impozitele plătite de noile firme, cât și de toate activitățile conexe turismului. Traseul cu prioritate pentru pietoni și bicicliști va iriga cu importante fluxuri de trecători artere care au capacitatea de susținere a activităților comerciale și de loisir. În plus, îmbunătățirea spațiilor publice duce la creșterea dezirabilității unor areale care au o imagine deficitară în prezent (de exemplu subzona 9). Aceasta va determina instalarea de activități comerciale și de loisir (baruri/restaurante), care vor plăti taxe la bugetele locale. În consecință, lucrările de îmbunătățire ale spațiului public și crearea traseului vor duce la o bază de colectare a taxelor mai mare.

Crearea de parcări subterane și supraetajate va reprezenta de asemenea o creștere de venituri pentru primărie. Parcarea „*paraziț*”, pe trotuare, care nu furnizează bani pentru bugetul Primăriei va fi înlocuită cu parcări lucrative, precum în alte capitale europene.

Platformele *business* vor crea și ele o sursă de venituri din taxe și impozite.

Prin evitarea creșterii nivelului de congestionare a sistemului de circulație, se vor evita costurile ridicate rezultate pentru sectorul privat din piederea de timp între destinații, din accidente, cât și costul existenței unei percepții generale de mediu de viață și de afaceri stresante, care reduce investițiile.

Prin crearea de noi legături - precum podurile peste Dâmbovița, se vor reduce costurile de transport per ansamblu.

Acțiunile propuse prin planul integrat vor avea un impact pozitiv și în ceea ce privește crearea de locuri de muncă. Pe termen scurt, pe perioada amenajării spațiilor publice și a construcției parcărilor, vor fi create locuri de muncă. Pe termen mediu și lung vor fi susținute locuri de muncă pentru administrarea și supravegherea parcărilor construite și pentru întreținerea punctelor comerciale care se vor dezvolta de-a lungul traseelor, pentru deservirea noilor fluxuri de clienți generate.

Dacă realizarea acțiunilor din acest plan va fi însoțită de politici ale municipalității de stimulare a utilizării transportului public și de utilizare a mijloacelor alternative de transport, se vor obține beneficii directe asupra bugetului primăriei (inclusiv profituri din partea regiilor de transport public) și indirecte, prin creșterea calității vieții locuitorilor din București.

b) Negativ

Acțiunile propuse sunt centrate pe crearea unui sistem de circulații eficient și sustenabil și pe descurajarea transportului cu mașina personală. Un impact negativ al acestor măsuri va fi resimțit de industria constructoare de mașini și sectorul de vânzări de mașini din capitală. Cu toate acestea, scăderea vânzărilor de mașini în București nu trebuie să fie imediată și nici semnificativă, având în vedere locația Bucureștiului la distanțe egale de munte și mare, ceea ce îi determină pe mulți bucureșteni să petreacă de obicei sfârșitul de săptămână în afara orașului.

IMPACT SOCIAL

a) Pozitiv

Acțiunile propuse vor avea un rol important în creșterea calității vieții în București. Reconfigurarea spațiilor publice și crearea traseului pentru pietoni și bicicliști va duce la locuri atractive pentru petrecerea timpului liber. În plus, se vor oferi noi modalități de transport care au un nivel de stres mai scăzut decât utilizarea mașinii personale într-un trafic supraaglomerat.

Promovarea unor modalități de circulație sustenabile va avea un efect benefic și asupra sănătății populației. Mersul pe jos și utilizarea bicicletei sunt modalități de transport benefice pentru întreaga populație.

Crearea de centrele socio-culturale dedicate întregii comunități, ca și reconfigurarea spațiilor publice din școli pentru folosirea lor de către întreaga comunitate vor duce la întărirea coeziunii comunităților și crearea unui mediu de viață care răspunde nevoilor comunității.

Un aspect important al acestui plan este echitatea distributivă a proiectelor. Acțiunile se vor răsfrânge pozitiv asupra întregii populații, a zonei și a orașului deopotrivă. De exemplu, traseul pentru pietoni poate fi folosit de toți locuitorii orașului și nu se adresează doar unei categorii, cum ar fi cazul unui proiect de infrastructură auto, care i-ar influența numai pe cei care își permit să aibă mașini.

Acțiunile propuse vor avea un impact pozitiv și în ceea ce privește șomajul. Pe termen scurt, pe perioada amenajării spațiilor publice și a construcției parcărilor, vor fi create locuri de muncă. Pe termen mediu și lung vor fi susținute locuri de muncă pentru administrarea și supravegherea parcărilor construite.

b) Negativ

Realizarea traseului pentru pietoni și bicicliști precum și îmbunătățirea spațiilor publice în anumite zone vor duce la creșterea statutului și imaginii acelor zone. Acest lucru va genera creșterea investițiilor în zonă, dar și gentrificarea zonei. Astfel, populația defavorizată care locuiește cu precădere în subzonele 2, 3 și 9 se poate afla în riscul de a nu își mai putea permite să rămână în zonă, ceea ce reprezintă o externalitate socială negativă. Aceasta însă poate fi rezolvată prin acțiuni ale primăriei de realizare de locuințe sociale, inclusiv în zonele de impact, prin negocieri de astfel de spații cu dezvoltatorii de proiecte.

IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Prin încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta se promovează modalități de transport alternative și foarte prietenoase pentru mediu, ținând cont că nu emit noxe în atmosferă. Prin crearea de locuri de parcare de dimensiuni medii se descurajează accesarea centrului cu mașina personală, ceea ce duce la scăderea emisiilor poluante în atmosferă. În plus, dezvoltarea politicilor de transport public de către municipalitate ar putea să consolideze impactul favorabil de mediu, prin achiziționarea unor mijloace de transport ecologice și extinderea cu prioritate a transportului electric.

Pe termen lung se estimează că se va favoriza abordarea politicilor de voluntariat și de implicare a cetățenilor în realizarea unor proiecte la nivel de subzonă/oraș.

IMPACT CULTURAL

Proiectele de reabilitare a monumentelor și a spațiilor culturale și de constituire de noi spații culturale pentru comunitate vor avea un efect benefic pentru susținerea și promovarea activităților culturale în rândul populației. În plus, spațiile socio-culturale vor oferi o șansă și populației din zonele defavorizate ale centrului să le acceseze.

Reabilitarea unor obiective de interes istoric și arhitectural este un alt beneficiu cultural important pentru oraș. Proiectul Curții Meșteșugarilor va încuraja activități de producție culturală tradițională, cu directe beneficii în dezvoltarea turistică a orașului și susținerea impactului benefic de turism, cum este descris mai jos.

IMPACT PENTRU TURISM

Un oraș dinamic, viu, cu monumente de patrimoniu reabilitate și bine puse în valoare, cu spații publice cu identitate bine definită și un design de înaltă calitate, cu trasee pietonale prietenoase este un oraș atractiv din punct de vedere turistic. Acțiunile planului integrat propun o marcă identitară a orașului care va fi foarte benefică pentru turism. Obiectivele turistice majore, cum ar fi Atheneul Român și Palatul Parlamentului, vor fi conectate prin traseul cu prioritate pentru pietoni.

Turismul de *business* ar putea fi relansat în București, având în vedere atracția Palatului Parlamentului pentru acest gen de consumatori de turism. Dezvoltarea unei platforme de activități, loisir și transport alternative în jurul Casei Poporului este de natură să prelungească ședederea turiștilor în această zonă pentru consum cultural, adiacent direct turismului de *business*.

Primăria Municipiului București ar putea dezvolta un parteneriat cu administratorii Palatului Parlamentului în scopul deschiderii graduale a acestui spațiu.

IMPACT INSTITUȚIONAL

Realizarea acțiunilor propuse în prezentul plan integrat de dezvoltare urbană poate să conducă la o îmbunătățire semnificativă a percepției autorităților de către locuitorii Bucureștiului și turiști. Utilizarea fondurilor europene și a celor din bugetul local sau central în proiecte cu impact evident favorabil cetățenilor este de natură să schimbe mentalitatea populației, cu efecte directe / indirecte asupra bunăstării orașului.

Anexa 1 - Lista proiectelor individuale

Anexa 1 - Lista proiectelor individuale se va completa cu valorile de investiție ale proiectelor individuale și sursele de finanțare după parcurgerea etapelor contractuale corespunzătoare.

Proiectele evidențiate mai jos se încadrează în categoriile de operațiuni și activități eligibile publicate în Ghidul solicitantului pentru Domeniul de intervenție 1.1 - Planuri integrate de dezvoltare urbană *Sub-domeniul: Centre urbane,* Axa prioritară 1 - Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere, Programul Operațional Regional 2007-2013 astfel:

A. Reabilitarea infrastructurii urbane și îmbunătățirea serviciilor urbane:

I. Infrastructura publică urbană

- *Crearea și modernizarea spațiilor publice urbane: străzi orășenești, trotuare, scuaruri, zone pietonale, poduri, pasaje supra și subterane, pasarele, parcări);*

STRĂZI, TROTUARE, ZONE PIETONALE / CU PRIORITATE PENTRU PIETONI

- **Reamenajarea a 23 de străzi și realizarea unui traseu cu prioritate pentru pietoni și bicicliști cu infrastructura aferentă**
- **Reconfigurarea zonei - metrou Piața Romană**
- **Reabilitare infrastructură stradală, traversare bulevardul Magheru (amenajarea străzii, mobilier urban, semaforizare)**
- **Traversare Calea Victoriei**
- Reconfigurare spațiu public Calea Victoriei între Piața Victoriei și Piața Națiunile Unite
- **Reabilitare infrastructură stradală, traversare bulevardul Unirii în dreptul străzii George Georgescu și Sfinții Apostoli (amenajarea străzii, mobilier urban, semaforizare)**
- **Reconfigurare Cheiul Dâmboviței - Unirii - Izvor**
- **Reconfigurare spațiu public bulevardul Unirii între Piața Constituției și Piața Alba Iulia**
- **Reconfigurare Calea Moșilor între Strada Bărăției și Bulevardul Carol I**
- **Reconfigurare Calea Griviței între Gara de Nord și Calea Victoriei**
- **Reconfigurare Str. Ion Câmpineanu, Str. Bărăției (între Bd.-ul Bălcescu și Str. Jean Louis Calderon), Str. Jean Louis Calderon**
- Reconfigurarea trotuarelor în zona centrală

SCUARURI, PIAȚETE ȘI PIEȚE PUBLICE

- Amenajare Piața Constituției ca spațiu public pentru evenimente
- **Modernizare spațiu public Piața Sfântul Anton**
- **Amenajare spațiu public Mănăstirea Antim**
- **Reamenajare acces pietonal Pasajul Villacrosse**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Academiei - Str. Doamnei**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Academiei - Bd. Regina Elisabeta**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Academiei - Str. Edgar Quinet**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Academiei - Str. Biserica Enei**
- **Refacere infrastructură scuar Str. Academiei în zona intrării Cristian Popișteanu**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Constantin Esarcu cu Str. Episcopiei**
- **Refacere infrastructură scuar Str. Arthur Verona între Nicolae Golescu și Bd.-ul Magheru**
- **Refacere infrastructură scuar Str. Piața Amzei între Piața Amzei și Str. Mendeleev**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. General Berthelot cu Calea Victoriei**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Lutherană cu Str. General Berthelot**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Știrbei Vodă cu Str. Lutherană**
- **Refacere infrastructură scuar Str. Ion Câmpineanu între Str. Ion Brezoianu și Piața Walter Mărăcineanu**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Str. Brezoianu cu Str. Matei Millo**
- **Refacere infrastructură Piața Alexandru Lahovari**
- **Refacere infrastructură Piața George Cantacuzino**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție Calea Rahovei cu Str. Uranus**
- **Refacere infrastructură scuar intersecție str. Matei Basarab, Mircea Vodă și Logofătul Udriște.**
- **Realizarea ansamblului urban Domnița Bălașa**
- Configurarea spațiului public din arealul Bibliotecii Naționale

- **Reconfigurarea spațiului public din fața autogării Filaret**
- **Reconfigurarea spațiului public din zona Piața Matache**
- Reconfigurarea Pieței Unirii (concurs)
- Reconfigurarea Pieței Romane (concurs)
- Reconfigurarea Pieței Revoluției (concurs)
- Reconfigurarea Pieței Națiunilor Unite (concurs)
- Reconfigurarea Pieței Gării de Nord (concurs)

PODURI

- **Construcția podului pietonal și pentru bicicliști peste Dâmbovița în zona Șelari - Palatul de Justiție**
- **Construcția podului - ansamblu complex - pentru pietoni, bicicliști cu spații amenajate de repaos și verzi peste Dâmbovița zona Parc Izvor - P.M.B.**
- **Construcția podului pietonal și ciclist parcul Izvor - curtea M.N.A.C.**

PARCĂRI

- Parcare subterană Piața Sala Palatului
- Parcare supraterană automatizată Str. Tonitza 7-9 (Centrul Istoric)
- Parcare subterană spațiu evenimente Piața Constituției
- Parcaj subteran Uranus- Piața Rahova
- Parcări Ansamblu Urban Complex Pod Izvor: Parcaj subteran zona Parc Izvor Est ; Parcaj Subteran Splaiul Independenței zona P.M.B.
- Parcaj subteran Ansamblu Urban Domnița Bălașa
- Parcaj subteran Grădina Icoanei
- Crearea /modernizarea spațiilor verzi (grădini publice, parcuri, mobilier urban);
- **Reconfigurarea spațiilor verzi din Parcul Izvor**
- **Crearea unui traseu verde cu prioritate pentru pietoni și bicicliști - aliniamente de copaci și spații verzi.**

- *Echipamente de informare și comunicare pentru accesul larg al cetățenilor la informații de interes public:*

- Sistem de Infokiosk-uri

- *Sisteme pentru managementul traficului (lucrări de infrastructură și dotarea cu echipamente specifice pentru managementul traficului)*

- Extinderea sistemului de management al traficului pentru încă 50 de intresecții
- Implementarea unui sistem VMS prin instalarea de panouri cu mesaje variabile, în punctele cheie, conectate la infrastructura de comunicații dezvoltată în cadrul Sistemului de Management al Traficului și care vor putea afișa în timp real informații legate de trafic, rute alternative, locuri de parcare
- Sisteme de restricționare și control al accesului auto în zonele prioritar pietonale
- Sisteme de management al parcărilor supraterane deschise (parcometre)
- Sisteme de management al parcărilor supraterane închise

II. Transport şi mobilitatea populației

- Construirea de stații pentru autobuze, tramvaie și troleibuze și/sau modernizarea celor existente; construirea de terminale intermodale în scopul îmbunătățirii integrării diferitelor moduri de transport public urban;
- **Reconfigurare nod intermodal de transport în comun, Piața Romană**
- Reconfigurare nod intermodal de transport în comun, Piața Rosetti
- Reconfigurare nod intermodal de transport în comun, Piața Sf. Gheorghe
- Construirea/ extinderea şi/sau modernizarea rețelei liniilor de tramvai și troleibuz și a infrastructurii aferente
- Rețea de legături centrale peste Piața Unirii de la Bd.-ul Regina Maria la Bd.-ul Corneliu Coposu (conform Masterplan)
- Construire infrastructură de tramvai și introducere linie tramvai pe ruta Eroii Revoluției- Viilor- Calea Rahovei- Strada Uranus- Strada Izvor - Vasile Pârvan- Calea Plevnei- Bulevardul Dinicu Golescu- Gara de Nord (Masterplan adaptat)
- Linie tramvai Gara de Nord- Calea Griviței- Str. General Budișteanu- Str. Brezoianu- Izvor- Palatul Parlamentului

- Construirea și/sau amenajarea de culoare speciale pentru mijloace de transport în comun și/sau piste pentru biciclete
- **Crearea unui traseu cu prioritate pentru pietoni și biciclete de 9 km**

III. *Patrimoniu cultural mondial (UNESCO), național și local, din mediul urban*

- **Restaurarea și punerea în valoare a Palatului voievodal "Curtea Veche"**
- **Reabilitarea Pieței Matache- piață tradițională**
- Reabilitarea Hanului Solacolu - atelier meșteșugăresc/galerii/centru comunitar
- Punerea în valoare a monumentelor de for public
- Semnalarea intrării în zonele protejate prin panouri care să conțină o hartă a zonei și un scurt istoric al ei (prevedere legală deja existentă în Legea 422/2001), pe care să fie marcate casele valoroase neclasate și monumentele istorice, traseele pentru bicicliști, traseele pentru turismul de „atmosferă"
- Construirea utilităților anexe (parcări, grupuri sanitare, indicatoare etc);
- Restaurarea, consolidarea, protejarea și conservarea monumentelor istorice prin:
  Restaurarea, protejarea și conservarea picturilor interioare, frescelor, picturilor murale exterioare; Refacerea/amenajarea căilor de acces (pietonale și carosabile) către obiectivele reabilitate, în interiorul zonei de protecție a acestora; Lucrări și dotări pentru asigurarea iluminatului interior și exterior, a iluminatului de siguranță precum și a celui decorativ; Amenajarea zonelor de protecție prin delimitarea și împrejmuirea obiectivelor de patrimoniu (acolo unde este cazul).

B. *Dezvoltarea durabilă a mediului de afaceri;*

- Incubator de afaceri - Calea Victoriei 22-24
- Incubator de afaceri - Franceză 26
- Platforma Business Uranus
- **Recondiţionarea și crearea structurii de sprijinire a afacerilor „Curtea Meșteșugarilor"**
- Reconfigurarea spațiului viran de pe Str. Căderea Bastiliei 56 pentru utilizare în folosul comunității, cu organizarea unei piețe volante pentru producătorii tradiționali în timpul week-end-ului
- Construirea/modernizarea/ extinderea de clădiri și anexe aferente, care vor fi utilizate de operatorii economici, cu precădere IMM-uri, pentru activități de producție și/ sau servicii;

C. *Reabilitarea infrastructurii sociale.*

- Reabilitarea/modernizarea clădirilor în care se desfășoară activități socio-culturale, precum biblioteci, case de cultură, centre comunitare și altele asemenea;
- Reabilitarea/finalizarea unor clădiri actualmente deteriorate și/sau neutilizate și pregătirea acestora pentru noi activități socio-culturale, precum crearea de noi servicii sociale necesare comunității respective, înființarea de biblioteci publice, înființarea de centre comunitare.
- **Reconfigurarea salii de spectacol a Liceului de Muzica Dinu Lipatti și constituirea unui centru cultural pentru comunitate**
- **Crearea unor spații recreative pentru comunitate prin amenajarea și modificarea spațiilor publice din curtea și vecinătatea Liceului Mihai Eminescu**
- **Crearea unor spații recreative pentru comunitate prin amenajarea și modificarea spațiilor publice din curtea și vecinătatea Grupului Școlar Unirea**
- **Crearea unor spații recreative pentru comunitate prin amenajarea și modificarea spațiilor publice din curtea și vecinătatea Liceului Miguel de Cervantes**
- Reconfigurarea spațiului de la intersecția str. Ion Creangă cu Strada Acvilei - teren de sport și loc de joacă pentru copii
- Achiziție spațiu comunitar Rahova- Uranus în vederea realizării unui centru socio-cultural
- Centrul cultural comunitar Mihail Sadoveanu
- Centrul cultural comunitar Dacia - Griviței
- Realizarea Muzeului Bucureștiului Pierdut (Apolodor-Vânători)
- Construirea Bibliotecii Panduri pe strada Caius Marcus Coriolan, arhitectură reprezentativă
- Construirea Muzeului Evreiesc/ Muzeul Multiculturalismului
- Reabilitarea clădirii situate pe strada Blănari 2 în vederea realizării unui birou de consultanță publică privind renovarea-restaurarea clădirilor și noile construcţii în zonele protejate
- Realizarea unor birouri de consultanță publică privind renovarea-restaurarea clădirilor și noile construcţii în zonele protejate (centre locale)
- Sistem de monitorizare video necesar pentru creșterea siguranței și prevenirea criminalității, orientat către traficul pietonal și zonele intens circulate

Anexa 2 - Subzonele din componența zonei de acțiune urbană

Subzonele au fost împărțite de-a lungul străzilor. Există însă cazuri în care limita nu este o stradă, ci este reprezentată de contactul dintre construcțiile riverane de pe o stradă și celelalte construcții din spatele lor, care diferă radical prin tipologie și funcțiuni. De exemplu, limita dintre subzona 3 și subzona 4 este reprezentată nu de Bulevardul Corneliu Coposu, ci de contactul dintre blocurile datând din anii 1980 de pe latura nordică a bulevardului și casele rămase în spatele acestor blocuri; blocurile vor fi considerate în subzona 4, iar casele în subzona 3.

Subzona 1 - Subzona 2:

- Strada Doamnei;
- Clădirile cu adresa pe Calea Victoriei aparțin de Subzona 1.

Subzona 1 - Subzona 3 :

- Strada Slănic;
- Strada Colței.

Subzona 1 - Subzona 4 :

- Splaiul Independenței

Subzona 1 - Subzona 5 :

- Splaiul Independenței

Subzona 1 - Subzona 6 :

- Clădirile cu adresa pe Strada Mendeleev aparțin Subzona 1;
- Strada Biserica Amzei;
- Clădirile cu adresa pe Strada Banului, Strada General Berthelot (între Strada Budișteanu și Calea Victoriei) și Strada Luterană aparțin de Subzona 1;
- Strada Știrbei Vodă;
- Strada Schitu Măgureanu

Subzona 1 - Subzona 7 :

- Clădirile cu adresa pe Calea Dorobanților, Piața Lahovari, Str. George Enescu, Bd.-ul Magheru, Bd.-ul Nicolae Bălcescu până la strada Batiștei aparțin de Subzona 1;
- Strada Batiștei;
- Clădirile cu adresa pe Strada Tudor Arghezi aparțin de Subzona 7;
- Strada Slănic

Subzona 2 - Subzona 3 :

- Bulevardul I.C. Brătianu

Subzona 2 - Subzona 4 :

- Splaiul Independenței;
- de la Piața Unirii până la contactul cu Subzona 3, blocurile de pe bulevardul I.C. Brătianu aparțin de subzona 4.

Subzona 3 - Subzona 4 :

- Clădirile de pe bulevardul I.C. Brătianu și bulevardul Corneliu Coposu până la intersecția cu strada Matei Basarab aparțin de Subzona 4 ;
- dincolo de strada Matei Basarab, limita este bulevardul Corneliu Coposu.

Subzona 3 - Subzona 7 :

- Clădirile cu adresa pe bulevardul Carol și Piața Rosetti aparțin de Subzona 7.

Subzona 4 - Subzona 5 :

- Bulevardul Libertății

Subzona 4 - Subzona 8 :

- Clădirile cu adresa pe bulevardul Regina Maria între Piața Regina Maria și strada Sf. Ilie aparțin Subzonei 8;
- între bulevardul Regina Maria și bulevardul Dimitrie Cantemir, clădirile cu adresa în Piața Unirii intră în Subzona 4 ;
- Clădirile de pe bulevardul Dimitrie Cantemir aparțin Subzona 8.

Subzona 4 - Subzona 9 :

- Bulevardul Libertății

Subzona 5 - Subzona 6 :

- Splaiul Independenței

Subzona 5 - Subzona 9 :

- Bulevardul 13 Septembrie

Subzona 8 - Subzona 9 :

- Bulevardul Regina Maria ;
- Clădirile cu adresa pe strada Gazelei și strada Mitropolit Filaret aparțin Subzona 8.

Anexa 3 - Surse ale analizei istorice

1. Atestări documentare:

- 1459: hrisovul lui Vlad Țepeș: prima atestare documentară
- 1563: cartea orășenească
- 1574: relatările călătorului străin Pierre Lescalopier despre fortificații ale Bucureștiului din trunchiuri groase de stejar
- 1605: Raguzanul Luccari
- 1632: însemnările lui Paul Strassburgh, trimisul regelui Suediei Gustav Adolf
- 1640: relatările călătorului Deodat Bogdan Baksic
- 1657: relatările lui Paul de Alep
- 1666: relatările călătorului turc Evlia Mehmed Zilib
- 1729: Istoriile Domnilor Țării Românești
- 1761: legenda întemeierii orașului București de către ciobanul Bucur descrisă de călugarul franciscan Blasius Klainer
- 1812-1818: "Lettres sur la Valachie" scrisă de elvețianul Francois Recordon, secretarul lui Vodă Caragea
- 1820: lucrarea consulului englez Wilkinson despre Principatele Române
- 1828: cartea de călătorie a englezului Walsh
- 1839: lucrarea francezului Raoul Perrin asupra Principatelor Române

2. Planuri istorice:

- 2.1.Planuri de secol al XVIII-lea făcute de austriecii care prezintă situații ale teritoriului. Aceste planuri pot fi folosite pentru analiza formei urbane, a relației orașului cu elementele de cadru natural precum și drumuri și elemente majore construite.
- 1789: Planul Purcell
- 1791: Planul Ernst
- 2.2.Planuri de secolul al XIX-lea
- 1846: Planul Borozin (Planul Bucureștiului ridicat și nivelat din porunca Domnului Marelui Vornic al Departamentul Trebilor din ‘Năuntru Barbu Știrbei, după întocmirea secției inginerești sub Direcția specială a Maiorului Baron Rudolf Artur Borozin în zilele prea înaltului domn stăpânitor Gheorghe Dimitrie Bibescu)
- Acest plan este prima ridicare cadastrală a orașului și este o mărturie exactă a orașului pre-industrial
- 1883: Planul Cerkez (Planul Orașului Bucuresci revăzut și îndreptat cu arătarea Canalisarei Dâmboviței de D.P. Sesquieres sub Direcția domnului Gr.Cerkez, inginer Șef al Orașului- scara 1:10.000)
- 1893: Planul Orăscu (Planul Orașului Bucuresci revizuit și corectat conform rectificării Dâmboviței și planul de aliniere al stradelor și bulevardelor sub Direcția Domnului G.A. Orăscu, Șeful Serviciului)
- 1899: Planul Orașului Bucuresci lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primăria Capitalei în al XXXIII-lea an al domniei M.S.Regelui Carol I (scara 1:5000)
- 2.3.Planuri de secolul al XX-lea
- 1935: București: Municipiul și împrejurimile: librăria Socec& Co S.A.scara 1:15.000
- 1935: Planul Director de Sistematizare
- 1989: Plan Cadastral 1:2000
- 1993; Plan Cadastral 1:500

3. Imagini de epocă

- 1860: desen cu imaginea bisericii lui Bucur și a Mănăstirii Radu-Vodă (C. Pop de Szathmary)

Anexa 4 - Etape de evoluție ale subzonelor zonei centrale

1	Subzona centrală densă		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: citadela și târg sesubzonier	**- Biserica Sărindar** (Mircea cel Bătrân) pe locul ocupat de Cercul Militar		- moșii boierești
2.Sec. XV -înc.sec. XVIII: Târg și reședință domnească	**- Mănăstirea Sfântul Nicolae** "mănăstirea jupânesei Caplea" pe dealul Arhivelor Statului **- Mănăstirea Sfântul Sava** pe locul ocupat de statuia lui Mihai Viteazu de la Universitate **- 1652: mănăstirea Sărindar** pe locul ocupat de Cercul Militar **- 1702: Mănăstirea Colțea** **- 1702: Biserica Dintr-o Zi** **- 1703: Mănăstirea Sfântul Ioan** pe locul ocupat de CEC **- 1715: Biserica Sfântul Nicolae Alba** pe Calea Victoriei	**- Podul Mogoșoaiei** (1692), actuala Calea Victoriei, drum construit din bârne de stejar așezate de-a curmezișul, care lega așezarea brâncovenească de pe malul Dâmboviței de moșia brâncovenească de la Mogoșoaia. **- Drumul Târgoviștei** devenit Bulevardul Colței	- mănăstiri - reședințe domnești sau ale dregătorilor înalți - Academia de la Sfântul Sava
3. Înc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1722: Biserica Crețulescu** **- Biserica de la Livada Văcărești lor, sediul Episcopiei de Râmnic** pe locul unde se află astăzi Ateneul Român. **- 1810: Biserica Amzei**		- hanuri - mahalele - mănăstiri
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii	**- 1848: Casa Capșa** **- 1852: Teatrul Naţional** pe Calea Victoriei, în prezent locul e ocupat de Novotel **- 1852: Palatul Știrbei** **- 1846: Parcul Cișmigiu**	**- 1860: Bulevardul Academiei** (primul segment din Axa Est-Vest) - **Calea Victoriei** este pavată cu piatră	- parcuri - palate boierești
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1867: Grand Hotel du Boulevard** (Bd. Elisabeta 21) **- Casa Marghiloman** pe locul ocupat de Cinematograful Patria **- 1880: Catedrala Sf. Iosif** **- 1881: Palatul Regal** azi Muzeul Național de Artă al României pe locul casei logofătului Dinicu Golescu **-1882: Localul Monitorului Oficial** astăzi Arhivele Statului lângă Cișmigiu **-1886: Ateneul Român** **-1888: Spitalul Colțea** **-1889: Liceul Gheorghe Lazăr** **-1890: Școala de Comerț** **-1892: Școala de Arhitectură** **-1895: Palatul Fundației Regale Carol I** , azi Biblioteca Centrală Universitară (corp vechi) **-1896: Palatul Ministerului de Agricultură și Domenii** **-1900: Casa Mița Biciclista,** în prezent pe strada Biserica Amzei **-1901: Casa de Economii și Consemnațiuni**	**- În 1871** se inaugurează continuarea Bulevardului Academiei până la Parcul Cișmigiu (**Bulevardul Regina Elisabeta**)	- clădiri publice - palate - instituții de învățământ

	-1903: Palatul Crețulescu pe strada Știrbei Vodă **-1906: Palatul Societății de Asigurări "Generala"** (Banca Comercială Română din Piața Universității) **-1908: Așezămintele I.C.Brătianu,** în prezent pe strada Biserica Amzei **-1910: Palatul Ministerului Lucrărilor Publice** , azi Primăria Municipiului București **-1912: Atenee Palace** **-1912: Cercul Militar** pe locul ocupat de Mănăstirea Sărindar **-1914: Casa Asan**, azi Casa Oamenilor de Știință în Piaţa Lahovari **-Muzeul Theodor Aman**		
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic	**- 1931: Blocul Aro- Patria** **- 1935: Imobil de raport** din Piața Universității, arhitect G.M. Cantacuzino **- Biserica Italiană** **- 1935: Palatul Fostei Eforii a Spitalelor Civile** - Primăria Sectorului 5 (Bd. Elisabeta 29-31) **- 1937: Blocul Malaxa-Burileanu** (Bd. Bălcescu 35) **- 1937: Hotel Ambasador** (Bd. Bălcescu 10)	- Axa Nord-Sud se continuă spre sud cu **Bulevardul Bălcescu,** dublând Calea Victoriei. - la intersecția cu Axa Est-Vest se amenajează Piața Brătianu care devine noul centru al Bucureștiului	- subzona comercială, de promenadă -centrul vieții urbane moderne
7. 1947 Bucureștiul postbelic	**- 1950: Palatul Senatului, sediul CC** **- 1960: Sala Palatului** **- 1971: Hotel Intercontinental** **- 1973: Teatrul Național** **- inserții de blocuri** (Sala Palatului, *plombe* pe calea Victoriei, blocuri pe Știrbei Vodă) **- demolarea Bisericii Enei** de pe strada cu același nume	**- Piața Palatului 1965**	
CONCLUZII	1. Subzona 1 își începe evoluția odată cu deschiderea Podului Mogoșoaiei în 1692, care este axa sa structurantă. 2. Inițial o subzona de moșii boierești și mănăstirești (sec XV-XVIII), se dezvoltă ca centru cultural și comercial al Bucureștiului în secolul al XIX-lea. 3. La sfârşitul secolului al XIX-lea, centrul orașului și subzona de interes se mută dinspre subzonele 2 și 3 spre subzona 1 odată cu realizarea axelor nord-sud și est-vest care se intersectează în acest perimetru. 4. Subzona a suferit intervenții repetate în toate perioadele de evoluție, în perimetrul său ridicându-se un număr foarte mare de construcții-reper. 5. În perioada postbelică, în **subzonă** intervențiile au fost limitate, păstrându-se atmosfera de secol XIX, început de secol XX.		

2	"Centrul istoric"		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: Citadelă și târg sesubzonier	**- reședința Pârcalabului** și prima biserică (Curtea Veche) **- Cetatea Dâmboviței** (Curtea Veche): Cetatea Noastră		- caracter politic-cetate - reședințe ale înalților dregători
2.Sec. XV -înc.sec. XVIII: Târg și reședință domnească	**- Curtea Domnească** de la Curtea Veche **- Târgul din Lăuntru** **- Biserica "Doamnei Maria",** acum ruine în piața Sfântul Anton **- 1695: Biserica Sfântul Dumitru,** în spatele Muzeului de Istorie **- Mănăstirea Gheorma (a Grecilor),** pe strada Lipscani, sub clădirea BCR **- 1664: Biserica Sfântul Nicolae Şelari** **- 1683: Biserica Doamnei** **- 1687: hanul Șerban Vodă** pe locul ocupat în prezent de BNR **- Hanul Constantin - Vodă** pe locul ocupat în prezent de Muzeul de Istorie **- 1705: Biserica Zlătari**	**- Ulița Mare** 1589 (strada Lipscani), Ulița de Sus (1658) **- Ulița Curții** (strada Franceză între Șelari și Șepcari) **- Ulița Șelarilor** 1678. **- Ulița din Dosul Șelarilor** (strada Gabroveni) **- Ulița Căldărarilor** (menționată la 1683) **- Ulița Zarafi** (actuala stradă Zarafi) **- Ulița Târgului din Lăuntru** / Ulița hanului Șerban-Vodă (strada Smârdan) **- Ulița dinspre Biserica Grecilor** (strada Stavropoleos). **- Ulița Bălăceanului** (strada Sfântul Dumitru)	**- 1563: târg/ "pazar"** - mahalale de negustori și meșteșugari - hanuri **- curte domnească**
3. Inc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1724: Biserica Stavropoleos** **- 1740: Hanul Gabroveni** **- 1753: Biserica Sfântul Anton** în Piața Sfântul Anton (în ziua de azi este marcată ca ruină) **- 1804: Hanul lui Manuc** **- Biserica grecilor și Hanul Grecilor**	**- Ulița Isiscarilor și - Boiangiilor** (strada Franceză) **- Podul ce merge spre Șelari** (Podul spre Mihel Beceriu) era fragmentul din ulița Șelarilor care mergea între strada Covaci și Dâmbovița **- Podul Nou** (1804) - strada Șepcari care făcea parte din mahalaua Curtea Veche care trecea printre biserica Domnească și biserica Sfântul Anton. **- Strada Bazaca** (1812) între Piața Sfântul Anton și Dâmbovița	**- străzi specializate de negustori,** meșteșugari: șepcari șelari boiangii agabii zlătari **- hanuri** pentru comercianți grupate în jurul unor biserici **- curtea domnească dispare** sub construcții noi
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii	**-1832: Casa Dinicu Golescu** (în prezent casa de pe pasajul Villacrosse)	străzi pavate cu piatră: **- ulița Nemțească** (strada Smârdan) **- ulița din dosul Șelarilor** (Gabroveni) **- ulița Covacilor**	
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1885: Banca Națională a României** **- 1900: Palatul Poştelor**, actualul Muzeu de Istorie a României	- 1878: Strada Nemțească, devine **Strada Smârdan**	- instituții financiare sunt adăugate în subzona comercială

	- 1908: Palatul Camerei de Comerț și Industrie, în prezent pe strada Doamnei **- Palatul fostei Bănci Generale Române**, în prezent sediul BCR pe strada Lipscani pe locul ocupat de hanul Greci **- Banca Creditul Român** pe strada Stavropoleos		
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic	**- Palatul Societății "Adriatica"** (Splaiul Independenței nr.2)		
7. 1947 Bucureștiul postbelic	**- construcția Teatrului de Revistă** rapsodia pe strada Lipscani **- Șantierul Arheologic Curtea Veche** prin demolarea construcțiilor de pe ruinele curții domnești	- subzona este izolată prin continuarea axei nord-sud (Bd. Brătianu)	
CONCLUZII	1. Subzona 2 este vatra orașului constituită în jurul reședintei pârcalabului și mai târziu, a Curții Domnești. 2. Inițial, subzona are un caracter politico- administrativ. 3. Începând cu secolul al XVI-lea activitățile comerciale și meșteșugărești se dezvoltă repede. 4. Începând cu secolul al XIX-lea, centrul politic (Curtea Domnească) dispare. 5. Spre sfârșitul secolului al XIX-lea se constituie un nucleu financiar în jurul străzii Lipscani prin adăugarea unor instituții în locul vechilor hanuri negustorești. 6. În secolele XIX-XX subzona a fost izolată prin construcția axei nord-sud și prin intervențiile din Piața Unirii din anii 1980. 7. În prezent caracterul comercial din secolele XVI-XIX este în declin.		

3	**Parte a nucleului medieval**		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: citadela și târg sesubzonier	**- Biserica Sfântul Gheorghe Vechi** (edificiul de lemn) **- Târgul Moșilor**	**Calea târgului din Afară** (Calea Moșilor)	- caracter comercial sesubzonier
2.Sec. XV -înc.sec. XVIII: Târg și reședință domnească	**- 1562: Biserica Sfântul Gheorghe Vechi** (edificiul de zid) care devine centrul târgului medieval **- Mănăstirea Stelea** **- 1611: Biserica Scaune** **- 1620: Biserica Răzvan** **- 1637: Biserica Catolică Bărația** **- 1705: Biserica Sfântul Gheorghe Nou**	**Ulița Târgului din Afară** (calea Moșilor) care lega subzona centrală a Curții Vechi de Târgul Moșilor (Târgul din Afară)	- caracter comercial permanent - mănăstiri și hanuri - maidane
3. Înc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1744: Biserica Popa Soare** în zona Pieței Corneliu		- mahalale de negustori - hanuri - maidane

	Coposu **- 1768: Hanul lui Manole** (în subzona Sfântul Gheorghe Nou)		
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii		**Ulița Bărăției** pavată cu piatră **Podul de piatră al târgului din Afară** (Calea Moșilor)	
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- Templul Coral** (Sf. Vineri nr.9) **- Casa Breslelor** (Stelea Spătaru nr.9)	-1878: Podul Vergului devine **Calea Călărași**	
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic			
7. 1947 Bucureștiul postbelic	**- mutarea Bisericii Sfântul Gheorghe Nou** pentru a face loc axei nord-sud (Bulevardul Brătianu). **- construcția magazinului Cocor**		
CONCLUZII	1. subzona s-a dezvoltat în jurul unei axe structurante: Calea Moșilor (Podul Târgului din Afară). 2. în această subzonă se afla centrul Bucureștiului din secolele XVI-XVIII (Sfântul Gheorghe Vechi). 3. subzona a prosperat între secolele XVII-XIX datorită activităților comerciale și meșteșugărești ce se desfășurau pe Calea Moșilor. 4. odată cu construcția Axelor Nord-Sud și Est- Vest subzona se izolează de subzona 1 și de subzona de nord a capitalei datorită căreia a prosperat și în prezent se găsește într-o stare de declin evident.		

4	**Centrul Civic**		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: cetate și târg sesubzonier	**- Biserica de lemn a lui Bucur** de la poalele Colinei Radu Vodă		
2.Sec. XV -inc.sec. XVIII: Târg și reședință domnească	**- Mănăstirea Sfânta Troiță** (Radu-Vodă) **- 1615: Mănăstirea Radu Vodă** **- 1585; 1632: Biserica Sfinții Apostoli** lângă Bulevardul Națiunilor Unite - **1682 Biserica Sfântul Nicolae din Prund** în subzona Pieței Unirii - **1702: Palatul Brâncovenesc** **- 1715: Mănăstirea Antim**	- **Drumul Dâmboviței** (viitoarea Calea Văcărești)	- fortificații pe colina Radu-Vodă - mănăstiri pe coline cu moșiile aferente - mahalaua Calicilor pe podul Calicilor
3. Înc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1726: Schitul Maicilor** **- 1747: Biserica Sfântul Spiridon Vechi** (în Piața Națiunilor Unite) **- 1748**: **Biserica Sfântul Ilie** (pe strada Sfântul Ilie la intersecție cu Strada George Georgescu)		- mahalale de postăvari

	- 1751: Biserica Domnița Bălașa (lângă Piața Unirii)		
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii	**- 1835: Spitalul Brâncovenesc** (în Piața Unirii, demolat în anii 1980)		
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1872-Halele centrale din Piața Bibescu Vodă -** Hala Unirii **- 1895- Palatul de Justiție**	- 1878: vechiul Pod al Calicilor sau al Caliței sau Calea Craiovei devine **Calea Rahovei** - 1883; regularizarea și adâncirea Cursului Dâmboviței	- caracter comercial
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic		**-1934: acoperirea Dâmboviței** cu plăci de beton în subzona Piața Unirii din prezent	
7. 1947 Bucureștiul postbelic	**- 1976: Magazinul Unirea** **- 1985**: Mutarea Bibliotecii Mănăstirii Antim **- 1985:** Demolarea spitalului Brâncovenesc **- 1985:** Mutarea Bisericii Sfântul Ilie Rahova **- 1985:** Mutarea Bisericii Sfântul Ion din Piața Unirii - **placările Bulevardului Victoria Socialismului** cu blocuri **- Biblioteca Națională**	**- Bulevardul Victoria Socialismului** (Bd. Unirii): o nouă axă a orașului care întrerupe/ secționează trama stradală existentă **- Piața Unirii** cu parcul Unirii **- Calea Rahovei** pierde segmentul de la Piața Coșbuc până la Dâmbovița. Pe acest segment se păstrează o porțiune (strada Georgescu) **- Calea Văcărești** dispare	- Centrul Civic
CONCLUZII	1. subzona s-a dezvoltat la poalele celor două coline: Mihai - Vodă și Radu - Vodă. Mănăstirile ridicate aici în secolul XVI au grupat în jurul lor mahalale 2. în secolele XVII-XIX s-au adăugat o serie de biserici și mahalale în subzona Podului Calicilor (Calea Rahovei) și în subzona Podului Mihai - Vodă 3. în secolul al XVIII-lea centrul politic se mută în această subzonă în noul palat domnesc 4. în secolele XIX-XX prin regularizarea și acoperirea parțială a Dâmboviței topografia subzonei a fost modificată 5. în anii 1980 subzona a suferit schimbări profunde fiind distruse, cu mici excepții, toate construcțiile anterioare și introducându-se o nouă axă 6. trama stradală tradițională a fost secționată, din ea păstrându-se urme în spatele frontului Bulevardului Unirii		

5	**Palatul Parlamentului**		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: citadelă și târg sesubzonier			
2.Sec. XV -inc.sec. XVIII Târg și reședință domnească	**- 1591: Mănăstirea Mihai Vodă**		- mănăstiri și biserici ce grupează în jurul lor mahalale
3. Inc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1765- Biserica Spirea Veche**		Dealul Spirii - noul centru politic în jurul palatului

	1776 - Palatul Domnesc de pe Dealul Spirii - Curtea Arsă **- 1796 - Biserica Izvoru** în subzona pe care se află în prezent parcul cu același nume		care înlocuiește Curtea Domnească
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii	**- 1861 Arsenalul Armatei** pe situl Curtea Arsă - Școala de Ofițeri		Dealul Arsenalului (Dealul Spirii)
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României		- 1999: Strada Uranus între Antrepozite și Calea 13 septembrie	- cartierul Uranus
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic	**- 1928 - Stadionul Republicii**	- 1938: Strada Uranus între Antrepozite și Mănăstirea Mihai-Vodă (este prelungită)	
7. 1947 Bucureștiul postbelic	**- 1984: demolarea bisericii Spirea Veche** **- 1985**: Demolarea dependințelor Mănăstirii Mihai Vodă și mutarea bisericii și turnului **- 1984**: demolare Curtea Arsă (Arsenalul Armatei) **- distrugerea cartierului Uranus** **- stadionul Republicii** este acoperit și transformat în parcare **- 1980-1988: Casa Poporului**	- dispar un număr mare de străzi, altele se scurtează (Uranus se întrerupe) - nivelarea Dealului Uranus	
CONCLUZII	1. subzona se dezvoltă începând cu secolul al XVII-lea, odată cu construcția Mănăstirii Mihai Vodă. 2. subzona devine un centru politic și militar odată cu mutarea reședinței domnești pe Dealul Spirii. 3. în anii 1980 toată subzona este demolată, topografia modificată și se construiește Palatul Parlamentului.		

6	**Subzona rezidențială Centru Nord-Vest**		
	REPERE/ FOND CONSTRUIT	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV			
2.Sec. XV -înc.sec. XVIII: Târg și reședință domnească		**- Drumul Pitești**lor devenit Podul de Pământ apoi Calea Plevnei.	
3. Inc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1774 - Biserica Fântâna Boului**, astăzi Biserica Popa Tatu, pe strada cu același nume **- 1785 - Biserica Sfântul Constantin** situată în prezent pe strada Sfântul Constantin **- 1787 - Biserica Manea Brutaru** în prezent pe strada Budișteanu la intersecție cu Calea Griviței		- mahalale în jurul bisericilor
4. 1821 -1861			

5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1863: casa Krețulescu**, astăzi Muzeul Literaturii Române **- 1883: Ministerul Finanțelor** (Palatul Românit - Muzeul Colecțiilor) pe Calea Victoriei **- 1887: casa Monteoru** **- 1887: Ministerul Instrucției Publice** în prezent pe strada Spiru Haret **- 1889: Casa Vernescu** **- 1890: Palatul Cantacuzino**, astăzi Muzeul Enescu **- 1901: Palatul Sturdza** pe locul ocupat în prezent de Guvern **- 1901: Nunțiatura Apostolică** (str. Stahi Constantin 5) **- 1905: casa Dissescu** **- casa Macca,** în prezent pe strada Henri Coanda: Muzeul de Arheologie **- casa Dinu Lipatti** (Lascăr Catargiu 12) **- Academia Română**	- Calea Târgoviștei devine **Calea Griviței** - Podul de Pământ devine **Calea Plevnei** **- 1895:** se prelungește Axa Est-Vest către Palatul Cotroceni, în prezent **bulevardul Kogălniceanu** **- 1894: bulevardul Lascăr Catargiu** între piața Victoriei și piața Romană, primul segment din Axa Nord-Sud **- 1878:** capul Podului din Afară se numeste **Piața Victoriei**	- subzonă rezidențială
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic	**- 1925: casa Maria Filotti** (strada V.Pârvan 12) **- 1937: Biblioteca Academiei Române** **- 1937: Palatul Victoria** **- 1941: Palatul Monopolurilor Statului** (Calea Victoriei 152) **- Observatorul Astronomic** de pe Bd.-ul Catargiu		- subzonă rezidențială - clădiri administrative
7. 1947 Bucureștiul postbelic	**- Sala Radio** - placarea Bulevardului Ștefan cel Mare și Strada Buzești cu blocuri		- subzonă rezidențială
CONCLUZII	1. subzonă cu caracter predominant rezidențial. 2. subzona s-a dezvoltat inițial pornind de la Podul de Pământ (Calea Plevnei) și Calea Târgoviștei (Calea Griviței) și s-a structurat în mahalale în jurul bisericilor. 3. în secolul XIX, subzona a fost tăiată de Axa Est- Vest (Bd.-ul Kogălniceanu) , de Axa Nord-Sud (Bd.-ul Lascăr Catargiu) și de partea de nord a Căii Victoriei, care au grupat de-a lungul lor repere importante.		

7	**Subzona rezidentială Vasile Lascăr - Dacia**		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: citadela și târg sesubzonier			
2.Sec. XV -inc.sec. XVIII Târg și reședință domnească	**- 1660, 1763: Biserica Batiște**		
3. Inc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1732: Biserica Caimata,** acum sub Bulevardul Carol **- 1750: Biserica Icoanei** **- 1743: Biserica Sfântul Silvestru** **- 1813: Biserica Popa**		- mahalele grupate în jurul bisericilor

	Rusu în prezent pe strada Popa Rusu		
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii			
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1890: școala Centrală de Fete**, pe strada Icoanei **- Casa Librecht - Filipescu**, azi Casa Universitarilor. **- 1911: Biserica Armenească** **- 1914: Biserica Anglicană**	- 1895: se desăvârșește Axa Est-Vest, **Bd-ul Pache Protopopescu** către Șoseaua Iancului **- strada Romană** (Eminescu) **- Bulevardul Nou,** Bd.-ul Vintilă Brătianu (Dacia) început la 1900 - 1900: Lotizarea Ioanid.	- caracter rezidențial
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic			
7. 1947 Bucureștiul postbelic	- placarea Căii Moșilor cu blocuri		
CONCLUZII	1. subzona s-a dezvoltat în secolele XVIII-XIX pornind de la mahalalele din jurul bisericilor. 2. odată cu Axele Nord-Sud și Est- Vest subzona s-a separat de restul orașului și a conservat țesutul tradițional. 3. mare parte din fondul construit datează de la sfârșitul secolului al XIX-lea, început de secol XX. 4. reperele importante sunt grupate în jurul axelor și de-a lungul bulevardului Dacia.		

8	**Subzona Patriarhia Română - Regina Maria**		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: citadelă și târg sesubzonier			
2.Sec. XV -înc.sec. XVIII: Târg și reşedința domnească	**- 1589 Mănăstirea Sfânta Ecaterina** **- 1657 Mitropolia** **- 1664 Biserica Sfântul Dumitru Slobozia**	**Ulița Cilibiului** (drumul spre Giurgiu)	- mitropolie - sat
3. Înc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot	**- 1723 Paraclisul mitropoliei** **- 1766 Biserica Sfântul Spiridon Nou** (pe Calea Șerban Vodă) **- 1776: Beilicurile** de pe Podul Șerban Vodă **- 1782: Biserica "Adormirea Maicii Domnului" Flămânda** (Str. Olimpului nr.17) **- casa de Târgoveț** (Calea Șerban- Vodă 33)	**Podul Șerban-Vodă** poartă numele de Podul Beilicului după construirea de-a lungul lui a caselor care găzduiesc turcii care vin în oraș cu diferite misiuni (*beilicuri*).	**centru religios și caracter comercial:** - beilicuri pentru demnitarii turci (hanuri) - mahalaua Sfânta Ecaterina - mahalale de postăvari - școala de preoți la Mitropolie

4. 1821 -1861			
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1893 - lotizarea Grammont** (Rond Coșbuc) **- 1871 - Uzina de Gaz** **- 1907 - Palatul Marii Adunări,** Palatul Maimarolu fostul sediu al camerei deputaților de pe Dealul Patriarhiei	- 1894: se construiește **Bulevardul Maria** care pornește către sud de la Piața Mare (Piața Unirii) dublând Calea Rahovei - **Bulevardul Neatârnării**, în prezent Bd. Mărășești. - 1878: podul Beilicului se numește **Calea Șerban- Vodă**	- centru religios și administrativ pe Dealul Mitropoliei - subzone rezidențiale
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic			
7. 1947 Bucureștiul postbelic	- placări cu blocuri ale Bulevardului Cantemir	- se prelungește Axa Nord-Sud cu Bulevardul Cantemir care dublează Calea Șerban Vodă	
CONCLUZII	1. subzona s-a structurat începând cu secolul al XVII-lea de-a lungul drumului către Giurgiu (Ulița Cilibiului- Podul Beilicului- Calea Șerban-Vodă) și în jurul dealului Mitropoliei - centru religios. 2. prin construcția Bulevardului Neatârnării (Bd. Mărășești), a axei nord-sud (Bd. Cantemir) și a Bd-ului Regina Maria subzona se izolează și intră în declin. 3. subzona și-a pierdut caracterul comercial odată cu scăderea importanței Căii Șerban Vodă. 4. în prezent subzona conservă țesut tradițional de secol XVIII-XIX și are caracter rezidențial.		

9	**Subzona Uranus- Rahova**		
	REPERE	TRAMA STRADALĂ	CARACTER SOCIO-ECONOMIC
1. Sec. XIII - XIV: citadelă și târg sesubzonier			
2.Sec. XV -inc.sec. XVIII: Târg și reședință domnească		**Drumul Craiovei și Mehedinților** (secol XVI) devenit podul Calicilor și ulterior Calea Rahovei care intră în București în subzona Podului Mihai Vodă.	- fabrici de hârtie - tăbăcii
3. Inc. sec. XVIII - 1821 Oraș fanariot			- mahalaua calicilor - caracter comercial
4. 1821 -1861 Regulamentele Organice și înfăptuirea Unirii			
5. 1861-1918 București, capitala Regatului României	**- 1869: Gara Filaret** **- 1894: fabrica de bere Bragadiru și Palatul Bragadiru** **- fabrica de chibrituri** **- antrepozitele** comunale pe Calea Rahovei	- 1878: vechiul Pod al Calicilor sau al Caliței sau Calea Craiovei devine **Calea Rahovei**	- caracter industrial - carater rezidențial
6. 1918-1947 Bucureștiul interbelic			
7. 1947 Bucureștiul postbelic	- placarea cu blocuri a străzilor Uranus și 13		

	Septembrie - **Piața George Coșbuc** **- Clădirea Academiei** Române		
CONCLUZII	1. Subzona se dezvoltă inițial de-a lungul drumului către Craiova care poartă mai târziu numele de Podul Calicilor, respectiv Calea Rahovei și are caracter comercial. 2. Subzona capătă un caracter industrial odată cu construcția Gării Filaret care atrage o serie de fabrici. 3. Odată cu dezafectarea gării Filaret și dispariției cartierului Uranus din partea de nord, subzona intră în declin și predomină caracterul rezidențial.		

Anexa 5 - Etape de evoluție ale axelor structurante ale zonei centrale

1. Podul Târgului din Afară / Calea Moșilor

- Este cea mai veche stradă a orașului. Ea urmează un vechi drum comercial care unea Polonia de Constantinopol. Acest drum comercial intersectează Valea Dâmboviței la un unghi drept și în axul colinei Mitropoliei.
- În secolele XV-XVI, Ulița Târgului din Afară unește Târgul din Lăuntru (în zona Curții Domnești) de Târgul din Afară (Târgul sezonier al Moșilor) organizat periodic la marginea de nord a așezării.
- În secolele XVII-XVIII, de-a lungul Uliței se dezvoltă mahalale cu caracter negustoresc și meșteșugăresc.
- În secolul al XIX-lea Calea Moșilor este bordată cu construcții grupate într-un front dens.
- 1825: Podul de Piatră al Târgului din Afară (strada este pavată cu piatră) și merge către Piața Sfântul Anton.
- 1878: Podul Târgului din Afară ia numele de Calea Moșilor.
- În secolul XX, construcția axei nord-sud taie Calea Moșilor de Piața Sfântul Anton
- construcția axei est-vest secționează Calea Moșilor în două segmente
- În perioada postbelică, segmentul de nord al Căii Moșilor este bordat cu blocuri. Segmentul de sud rămâne izolat și își păstrează caracterul tradițional.

2. Podul Beilicului / podul Cilibiului / Calea Șerban Vodă

- Strada urmează drumul comercial către Giurgiu
- Inițial, strada poartă numele de Podul Cilibiului
- În secolul XVIII strada capătă numele de Podul Beilicului după construirea de-a lungul lui a caselor care găzduiesc demnitarii turcii care vin în oraș cu diferite misiuni (*beilicuri*).
- În 1823, Podul de lemn al Beilicului arde
- În 1878, strada capătă numele de Calea Șerban- Vodă
- În perioada postbelică, Calea Șerban- Vodă este dublată de Axa Nord-Sud (Bulevardul Cantemir) și își pierde importanța

3. Drumul Craiovei şi al Mehedinților / Podul Calicilor / Calea Rahovei

- În secolul XVI, strada urmează un drum comercial secundar care venea dinspre Curtea de Argeş, Pitești și Craiova și se intersecta cu drumul comercial principal Polonia -Moldova - Constantinopol în dreptul Dâmboviței.
- În secolele XVII-XVII, de-a lungul acestui drum, se așează o mahala de calici și strada poartă numele de Podul Calicilor.
- În secolul XVIII, de-a lungul podului Calicilor apar așezăminte precum:
  - Mănăstirea Antim (1715)
  - Schitul Maicilor (1726)
  - Biserica Sfântul Ilie (1748)
- În secolele XVII-XVIII, de-a lungul acestui drum se așează o mahala de calici și strada poartă numele de Podul Calicilor.
- La intrarea în București, Podul Calicilor se ramifică cu strada ce va purta în viitor numele de Uranus, care ajungea la Dâmbovița în zona Mănăstirii Mihai Vodă și a Podului Mihai Vodă, trecând prin dreptul palatului domnesc de pe Dealul Spirii.
- În secolul XVIII Podul Calicilor se racorda cu Ulița Șelarilor de peste Dâmbovița.

- În 1869 se construiește Gara Filaret în apropiere și pe Podul Calicilor sunt construite clădiri industriale: fabrica de bere Bragadiru și antrepozitele comunale.
- 1878: Podul Calicilor devine Calea Rahovei în cinstea victoriei din Războiul de Independență.
- 1894: Bulevardul Regina Maria dublează Calea Rahovei.
- În anii 1980 Calea Rahovei este tăiată în trei segmente de bulevardul Libertății și de bulevardul Victoria Socialismului/ Bd.-ul Unirii.
- Segmentul dintre cele două bulevarde ia numele de strada George Georgescu și decade din cauza dublării cu bulevardul Regina Maria.
- Segmentul dintre bulevardul Victoria Socialismului/ Bd.-ul Unirii și Dâmbovița se păstrează în vecinătatea Bisericii Domnița Bălașa, dar își pierde utilitatea din cauza placărilor cu blocuri și a dispariției Podului Calicilor prin artificializarea Dâmboviței.

4. Drumul Dâmboviței / Calea Văcărești

- În secolul XVI acest drum trecea prin moșia Văcărești al cărui nume îl poartă și se îndrepta spre Dunăre.
- În secolul al XIX-lea Calea Văcărești era o arteră importantă a orașului plecând din zona Pieței Sfântul Gheorghe, urma traseul Dâmboviței, traversa râul în zona Timpuri Noi din prezent și se îndrepta către Mănăstirea Văcărești.
- După demolările din anii 1980 din Calea Văcărești se mai păstrează doar porțiunea de la sud de Dâmbovița.

5. Podul Mogoșoaiei / Calea Victoriei

- 1692 - drum construit de Constantin Brâncoveanu din bârne de stejar așezate de-a curmezișul. Acest drum lega așezarea brâncovenească de pe malul Dâmboviței de moșia brâncovenească de la Mogoșoaia. Este 1878 când devine Calea Victoriei.
- În secolul al XIX-lea Podul Mogoșoaiei este pavat cu piatră și sistematizat.
- În 1832, Podul Mogoșoaiei este continuat cu "Aleea cea Mare" către "Dumbrava Bănesii" (șoseaua Kiseleff).
- În 1878 în cinstea victoriei din Războiul de Independență, Podul Mogoșoaiei este redenumit Calea Victoriei.

Anexa 6 - Metodologia studiului sociologic

Cercetarea a avut un caracter amplu și s-a realizat cu sprijinul cadrelor didactice, doctoranzilor, masteranzilor, precum și al studenților din Facultatea de Științe Politice din SNSPA, în cadrul programului anual de cercetare “Cartografierea socială a Bucureștiului”.

- Programul de cercetare “Cartografierea socială a Bucureștiului” a avut o dimensiune multitematică și s-a realizat pe baza unui demers de cercetare atât cantitativ cât și calitativ.
- Programul de cercetare “Cartografierea socială a Bucureștiului” este un program anual.
- Cercetarea de tip cantitativ a utilizat metoda anchetei sociologice pe un eșantion reprezentativ la nivelul Bucureștiului pentru populația cu vârsta de peste 18 ani.
- Eșantionul a fost probabilist, de tip cluster, cu alocare proporțională a numărului de interviuri în funcție de ponderea populației adulte în fiecare sector al Bucureștiului, cu selecție aleatoare a secțiilor de votare, a gospodăriilor și a respondenților în cadrul gospodăriilor.
- Strategia de eșantionare a utilizat tehnicile de eșantionare probabilistă multistadială, multistratificată cu selecție aleatoare la nivelul a 100 de puncte de eșantionare.
- Eșantionul corespunde structurii populației Bucureștiului, pe categorii de gen, vârstă, educație și ocupație, prin raportare la datele Institutului Național de Statistică, estimate pentru decembrie 2010.
- Volumul total al eșantionului: 1,116 de persoane. Marja teoretică de eroare la nivelul întregului eşantion este de +/-2,93 la un nivel de încredere de 95%.
- Metoda de culegere a datelor: intervievare în sistem “*face to face*”, la domiciliul respondenților.
- Perioada de culegere a datelor: 05 - 20 aprilie 2011.
- Perioada de verificare și auditare a culegerii datelor 21 aprilie - 5 mai. Au fost verificați și evaluați toți operatorii utilizați în cercetare.
- Conceperea chestionarului a avut la bază operaționalizarea următoarelor dimensiuni de cercetare:
    - percepții, atitudini și reprezentări asupra calității vieții,
    - problemelor curente ale orașului și ale țării,
    - infracționalitate și anomie,
    - evaluări perceptive ale orașului la nivel arhitectonic, social și cultural, ale dinamicii proceselor urbane.
- Dimensiunea valorică a abordării a reprezentat pivotul construcției instrumentului de cercetare.

Anexa 7 - Analiza de trafic a Zonei de Acțiune Urbană

Introducere

Municipiul București a propus realizarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană și întocmirea documentațiilor tehnico-economice necesare pentru proiectele individuale prin care acesta va fi implementat, documentele solicitate în perioada de precontractare, precum și asigurarea asistenței tehnice din partea proiectantului pe perioada implementării proiectului.

Studiul de trafic va face parte integrantă din Planului Integrat de Dezvoltare Urbană pentru "Zona Centrală" a Municipiul București (PIDU), al cărui principal obiectiv este dezvoltarea orașului, cu efect de antrenare a investițiilor și de mărire a calității serviciilor publice a zonei de intervenție, prin creșterea competitivității și atractivității municipiului și prin generarea unui efect de angrenare și îmbunătățire a vieții rezidenților.

Scopul acestui studiu de trafic la nivelul municipiului București constă în identificarea impactului asupra traficului produs la nivelul rețelei stradale și în intersecțiile principale de către PIDU și stabilirea soluțiilor optime pentru a asigura fluiditatea traficului. Obiectivele principale ale proiectului sunt:

- micșorarea timpilor de călătorie în zona centrală în perioada orelor de vârf;
- realizarea unui sistem integrat de infrastructură rutieră, parcări, transport în comun, spații prioritare pentru pietoni și infrastructură pentru biciclete;
- reducerea gradului de poluare;
- dezvoltarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier din municipiul București.

Rețeaua de drumuri a Bucureștiului este structurată în principal pe două inele concentrice de trafic (central și periferic). Aceasta dispune de o distribuție radială și circulară și are o lungime totală de aproximativ 1.900 km. Distanța dintre străzile principale din zona centrală (inelul interior de trafic) este de aproximativ 1 km pe Axa Est-Vest și de 2-3 km pe Axa Nord-Sud. Volumul traficului pe rețeaua de bulevarde (nouă bulevarde converg către inelul interior de trafic și către centrul orașului - Piața Unirii) poate atinge valoarea de 50.000 de mașini pe zi, pe ambele sensuri de circulație. În același timp, aglomerarea traficului a condus la probleme din ce în ce mai multe, reflectând ritmul accelerat al traficului individual. Punctele de congestionare sunt situate în principalele intersecții de-a lungul inelului interior de trafic, în zona centrală și pe traseul Axei Nord-Sud. Congestionarea are un impact negativ asupra timpilor de deplasare, asupra poluării aerului și asupra spațiilor de parcare. Orașul nu dispune de suficiente spații de parcare în zona centrală, fapt ce conduce la apariția spațiilor de parcare "parazit" (pe marginea drumului). Administrarea traficului în oraș se face actualmente prin utilizarea sistemului de semaforizare care acoperă 240 de intersecții (funcționează adaptiv numai pe arterele principale) și prin sistemul de trafic cu sens unic implementat în zona centrală.

Unul din obiectivele planului integrat îl reprezintă eficientizarea sistemului de circulații în zona centrală prin prioritizarea formelor sustenabile și alternative de circulație. Crearea unui traseu cu prioritate pentru pietoni și bicicliști va furniza o alternativă viabilă pentru transport. Se are în vedere configurarea unei rețele integrate de circulație pietonală și pentru biciclete într-o zonă largă a centrului, care să reprezinte nu numai oportunități de circulație, ci și spații publice de calitate. În plus, în ceea ce privește transportul cu bicicleta, se consideră importantă realizarea unei rețele de trasee velo concentrice și radiale, continue și coerente. Introducerea acestui traseu alternativ va păstra însă neschimbată capacitatea de trafic. În plus, acesta va fi realizat în două etape, pentru a nu crea probleme de parcare în zonă. Se vor construi într-o primă etapă o înșiruire de parcări subterane și supraetajate de dimensiuni medii, care să rezolve nevoia de parcaj din zonă și să elibereze spațiile publice pentru lucrări de reamenajare ulterioară. Planul nu recomandă realizarea de parcări de mari dimensiuni, care devin ele în sine un factor de creștere a traficului auto.

În cadrul studiului de trafic pentru planul integrat se disting următoarele componente principale:

- Actualizarea modelului de transport București pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM, pentru anul de bază 2011, și analiza performanței traficului și transportului public pentru anul de bază;
- Prognoza cererii de transport privat și transport public pentru anul 2016 și estimarea fluxurilor de circulație pentru autovehicule și a fluxurilor de călători pentru transportul public pentru anul 2016, în cazul scenariilor din plan.

În acest capitol se prezintă:

- Metodologia de lucru;
- Actualizarea cererii de transport și a fluxurilor de circulație pentru anul 2011, în cadrul modelului de transport București pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM;
- Analiza performanței traficului și a transportului public pentru anul de bază 2011, pentru orele de vârf de dimineață - AM şi după amiază - PM.

1. Metodologia de lucru

Metodologia de lucru constă, în principal, în utilizarea modelului de transport București pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM, pentru modelarea anului de bază 2011 și stabilirea performanței traficului privat și a transportului public.

Se precizează faptul că modelul de transport București, pentru orele de vârf a fost dezvoltat ulterior Masterului Planului de Transport București.

Astfel, pentru actualizarea cererii de transport pentru anul de bază 2011 au fost efectuate următoarele activități:

- Detalierea rețelei stradale și a zonificării (a conectorilor în cazul de față) în zona de acțiune urbană. De asemenea, au fost detaliate intersecțiile: Str. Colței - Bd.-ul I.C. Brătianu, Piața Universității, Piața Romană, Piața Victoriei și, de asemenea, toate intersecțiile cu străzi laterale de pe traseul Piața Unirii - Piața Victoriei. În cadrul acestei activități au fost introduse ciclurile de semaforizare pentru toate intersecțiile menționate anterior.
- Recalibrarea matricelor origine destinație (OD) pentru anul de bază 2011, folosind datele de trafic înregistrate timp de o săptămână (perioada 16/05/2011 - 22/05/2011) pentru ora de vârf de dimineață - AM și ora de vârf de după amiază - PM.
    - Ora de vârf de dimineață a fost stabilită ca fiind între orele 7.00 - 8.00, dimineața, iar ora de vârf de după amiază a fost stabilită ca fiind între orele 16.00 - 17.00, după amiază.
    - Recalibrarea matricelor OD a fost efectuată prin utilizarea programului de planificare în transporturi VISUM, utilizând procedura TFlowFuzzy.
    - Ca date de intrare au fost considerate: matricele pentru ora de vârf din anul 2007 și datele de trafic înregistrate pentru orele de vârf din anul 2011.
- Afectarea traficului pe reţea și stabilirea fluxurilor de circulație, a raportului Volum / Capacitate și a fluxurilor de călători pentru transportul public pentru fiecare mod de transport public.

2. Detalierea rețelei stradale și a zonificării în cadrul ariei PIDU

În Figura 1 de mai jos se prezintă structura rețelei stradale și a modului în care au fost considerate intersecțiile, conectorii și stațiile de transport public în cadrul modelului de transport București pentru ora de vârf - anul 2007.

Pentru analiza detaliată a ariei PIDU a fost necesară detalierea rețelei stradale, a intersecțiilor, a stațiilor de transport public și a conectorilor zonei. De asemenea, au fost luate în considerare locurile de parcare disponibile din zona centrală a Municipiului București și au fost introduse ciclurile de semaforizare în intersecțiile principale din aria PIDU.

Pe zona centrală delimitată în cadrul proiectului s-a efectuat un studiu de amploare al rețelei de străzi existente pentru a se defini atributele străzilor din modelul de transport. Acesta include:

- numărul de benzi pentru fiecare sens de deplasare ;
- limitările de viteză;
- categoria tehnică a străzii;
- numărul de sensuri și direcția acestora;
- benzi pentru autobuz/tramvai sau prioritate acordată acestora;
- parcare pe stradă.

Concluziile studiului rețelei de străzi sunt următoarele:

- Reţeaua stradală din aria de influență a PIDU (Zona Centrală) se caracterizează prin prezența unor artere magistrale și de legătură, cu fluxuri importante de trafic.
- Magistralele și străzile colectoare sunt căi de circulație care se întind în cea mai mare parte ale regiunii de studiu și leagă zonele mai mari ale localității. Pe acestea se desfășoară circulația de tranzit, precum și transportul public orășenesc.
- Zona de studiu este deservită de o serie de străzi colectoare (de categoria tehnică III) sau de folosință locală (de categoria tehnică IV). Pe acestea, circulația este reglementată prin sensuri unice.
- Cea mai importantă problemă a acestor străzi de categoria tehnică III și IV o reprezintă parcarea necorespunzătoare și nereglementată, efectuată de-a lungul arterelor, ceea ce scade considerabil capacitatea de circulație.

Figura 1: Parcări neregulamentare care ocupă o zonă a părții carosabile pe strada Pitar Moș, la intersecția cu strada Arthur Verona

Figura 2: Parcări amenajate pe strada Arthur Verona

Figura 3: Vehicule parcate pe strada Episcopiei care folosesc o zonă din partea carosabilă și din trotuar

Figura 4: Vehicule parcate pe strada Clemenceau

Din cauza parcărilor amenajate sau a parcărilor neregulamentare, din spațiul destinat părții carosabile rămâne o singură bandă de circulație. În cadrul modelului de trafic, capacitățile de circulație luate în **calcul au fost cele reale**, pentru a ține cont de limitările părții carosabile datorită parcării vehiculelor. Totodată, prin parcare vehiculor pe trotuare, circulația pietonală este obstrucționată.

Sistemul de zonificare din cadrul modelului de trafic este format dintr-un număr de 89 de zone. Alegerea zonelor s-a făcut ținând cont de datele socio-economice, rețeaua de transport, datele demografice.

Figura 5: Zonificare în cadrul Modelului de Transport București

De asemenea, în cadrul modelului de trafic pentru București s-a ținut cont de densitatea populației.

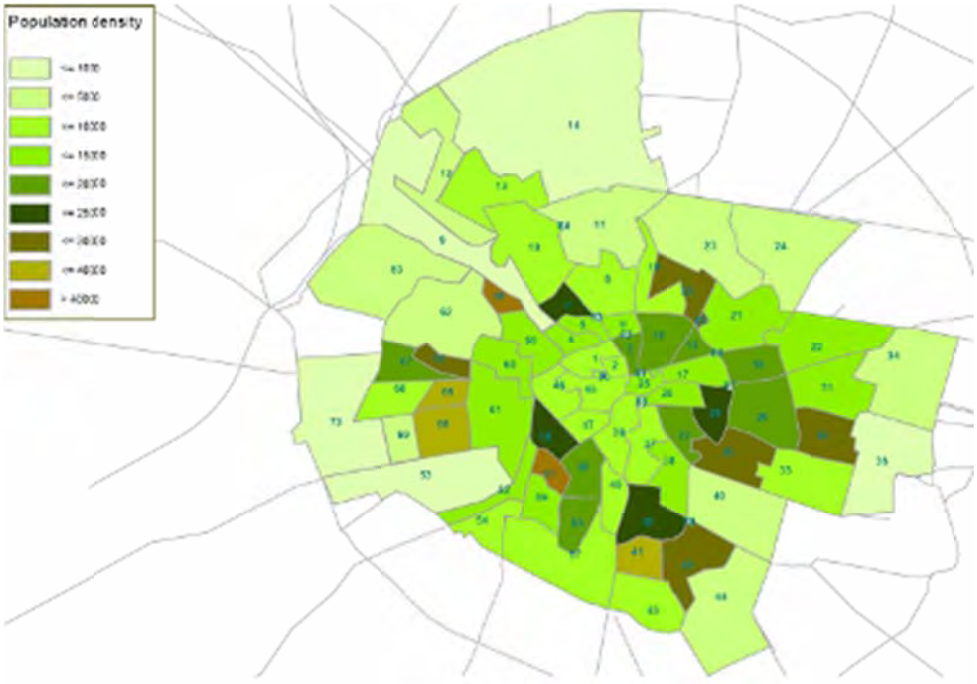


Figura 6: Densitatea populației pe fiecare zonă a modelului de trafic

În plus, s-a ținut seama și de subzonificarea delimitată prin planul integrat.

Ciclurile de semaforizare au fost preluate de la operatorul care administrează rețeaua de semafoare din zona centrală.

În Figura 9 de mai jos se prezintă modul în care a fost realizată detalierea menționată mai sus și, de asemenea, direcțiile de deplasare pentru care a fost luat în considerare traficul recenzat în anul 2011, pentru calibrarea matricelor OD pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM.

În Figura 11 se prezintă modul în care au fost detaliate stațiile de transport public pentru aria PIDU.

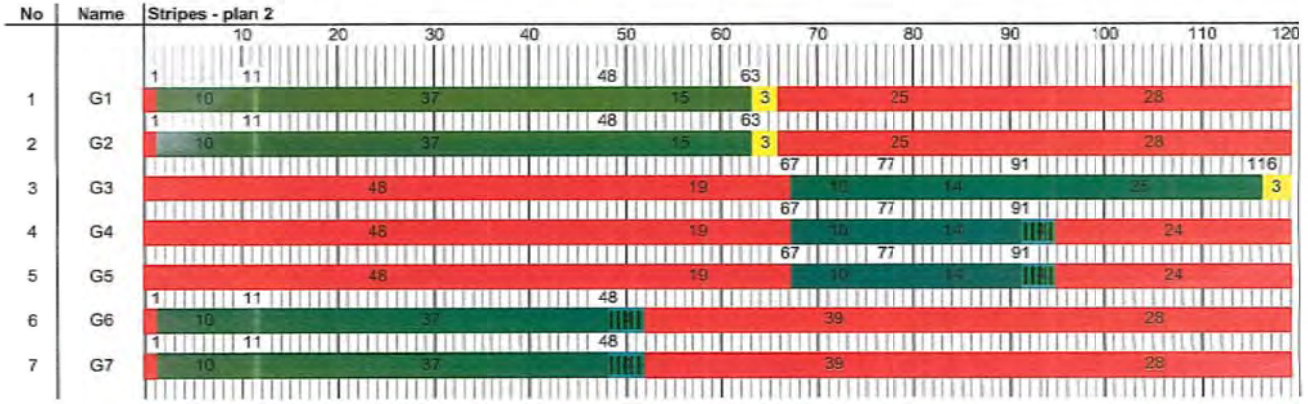


Figura 7: Diagrama de semaforizare de la intersecția Regina Elisabeta - Calea Victoriei

Figura 8: Poziția semafoarelor în cadrul intersecției Regina Elisabeta - Calea Victoriei

Figura 9: Structura rețelei stradale, zonificarea, conectori și stații transport public model de transport București 2007 - ore de vârf AM și PM

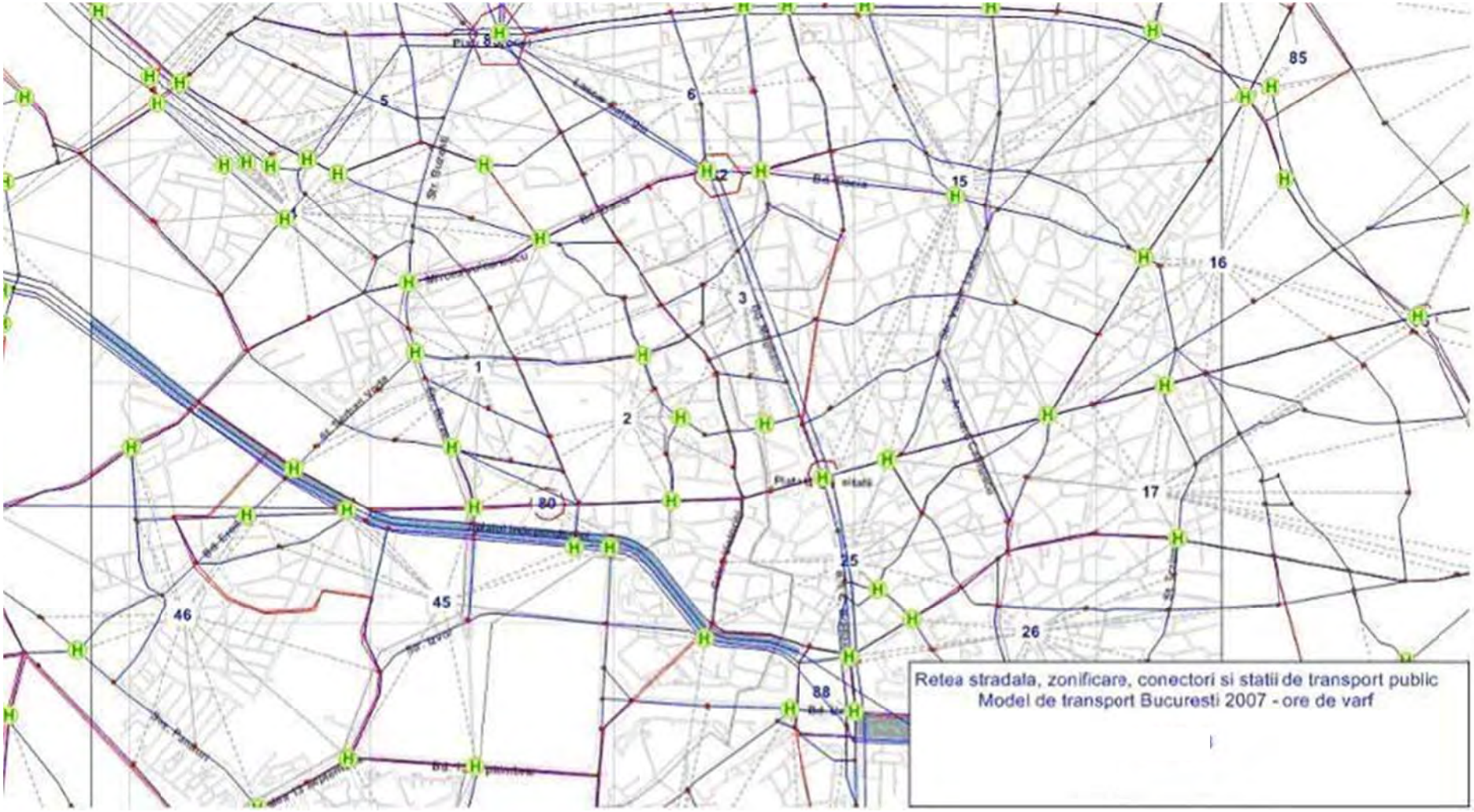


Figura 10: Detalierea rețelei stradale, zonificare, conectori și direcțiile de deplasare pentru calibrarea matricelor OD - model de transport București pentru orele de vârf AM și PM, 2011

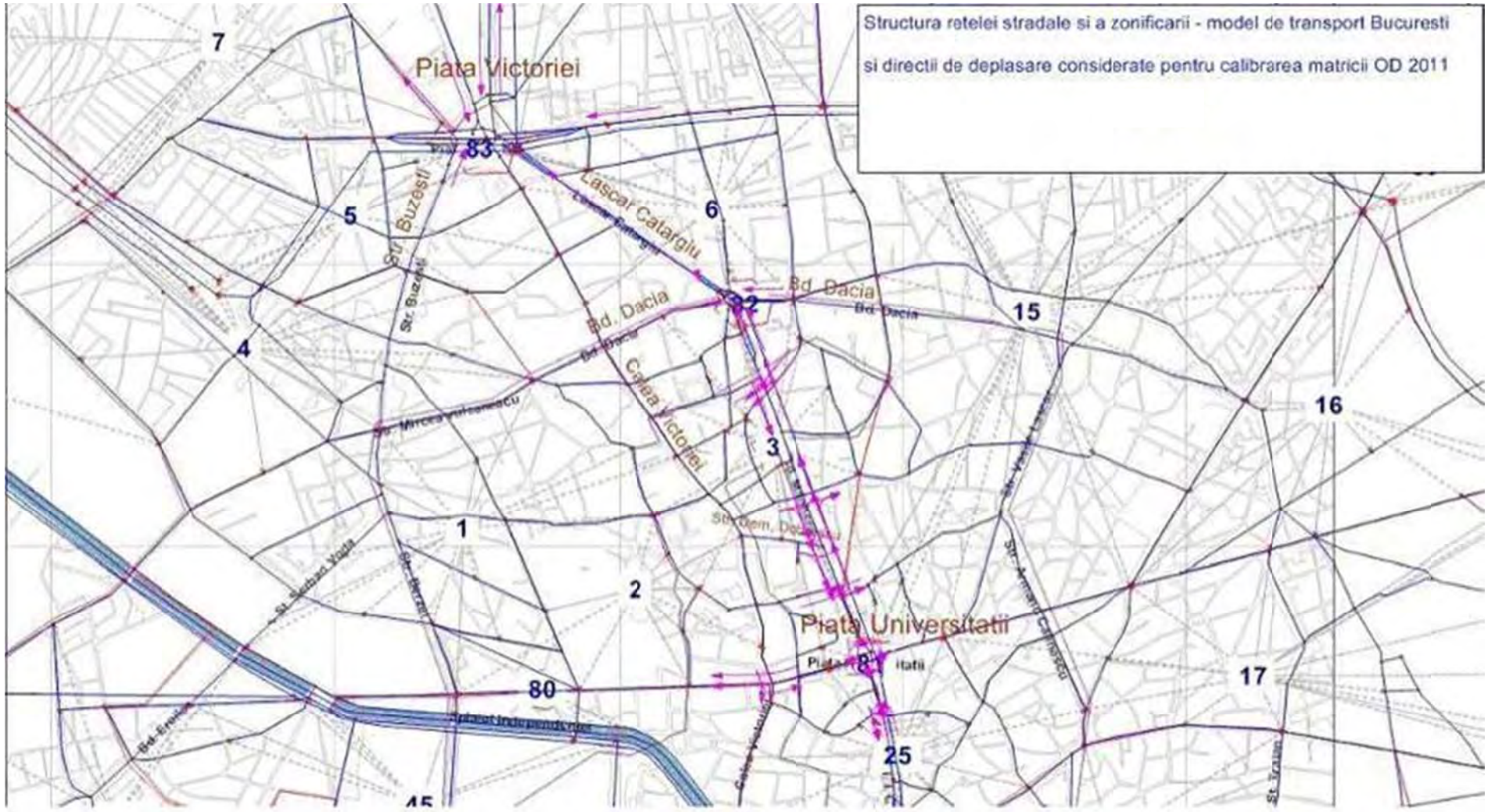
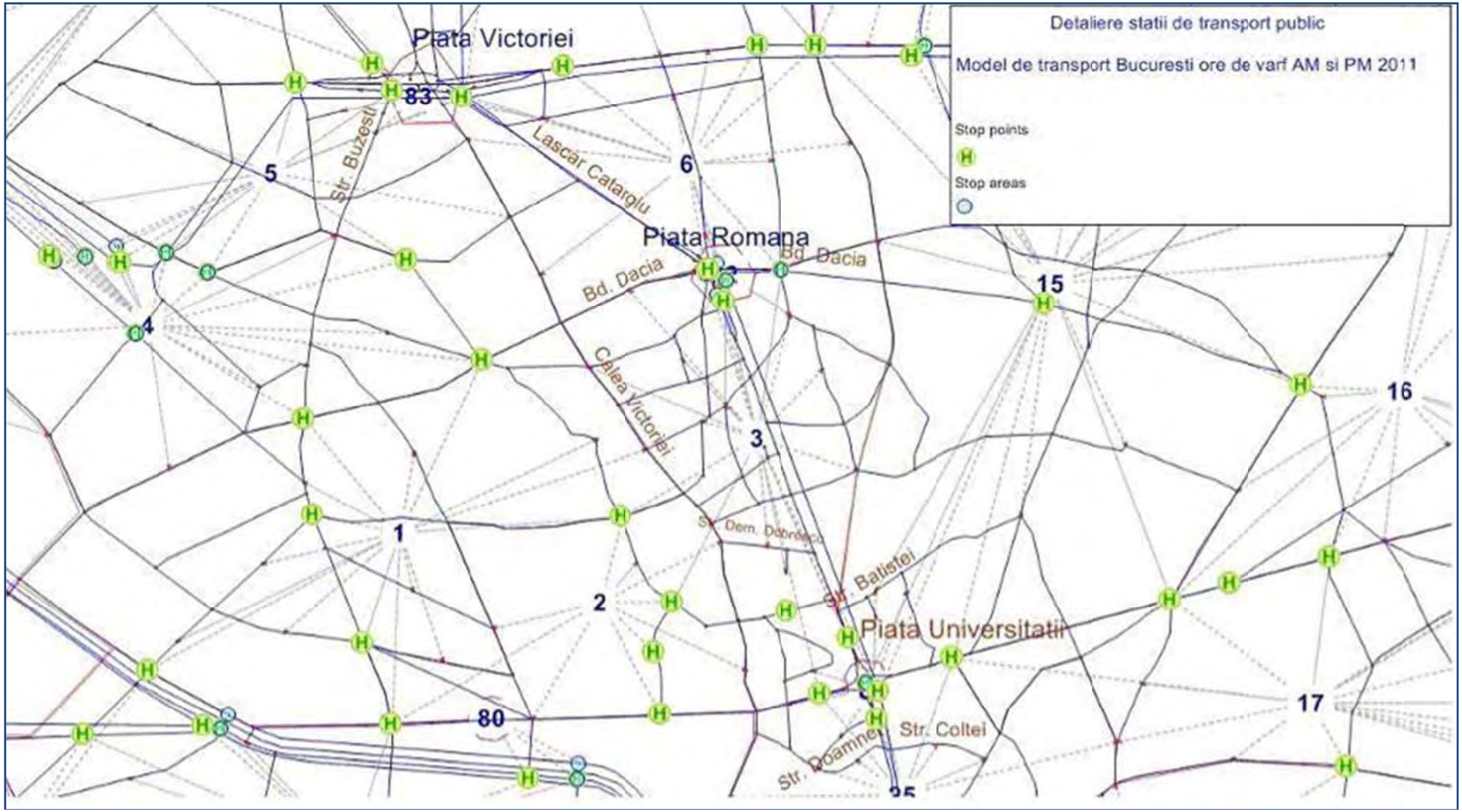


Figura 11: Detalierea stațiilor de transport public - model de transport București pentru orele de vârf AM și PM, 2011



3. Calibrarea matricelor OD pentru anul de bază 2011 - rezultate transport privat și transport public

3.1 Analiza cererii de transport pentru anul de bază 2011

Generarea și atragerea călătorilor pe zone se face prin distribuirea perechilor origine-destinație de către modelul gravitațional. Calibrarea modelului se bazează pe anchetele la domiciliu combinate cu mișcările produse de rețeaua de transport, datorate Distribuției Lungimii Călătoriei (TLD).

Modelul distribuției călătorilor se calibrează folosind tehnica tri-proporțională, care este constrânsă atât la TLD cât și la atragere/generare de călătorii.

Modelul distribuției călătorilor este următorul:

$$T_{ij} = (G_i^a \cdot A_j^b) / D_{ij}^c$$

unde,
T_{ij} = Inter/Intra zone de călătorie
G_i = generarea călătoriei pe zona i
A_j = atragerea călătoriei pe zona j
D_{ij} = distanța dintre zona i și j
a, b, c = parametri

Alternativa modală lentă constă în parcusul pe jos sau pe bicicleta, iar în unele orașe este o alternativă modală importantă datorită distanțelor scurte. De aceea, prima etapă constă în separarea călătoriilor modale lente, de cele motorizate. Modurile de călătorii lente sunt extrase din toate călătoriile în concordanță cu distanța; spre exemplu, pe măsura creșterii distanțelor, persoanele sunt mai puțin dispuse să meargă pe jos (sau să folosească bicicleta). Următorul model lent a fost adoptat în cadrul modelului de trafic:

$$Pwij = 1 / (1 + \exp(a + b\, Dij))$$

unde:
Pwij = distribuția modală a modurilor lente asupra modurilor motorizate
Dij = distanțele între zona i și j
a, b = parametri

O mare parte din călătorii este determinată de posesorii de vehicule, care au o alternativă directă între transportul public și cel privat. Distribuția modală între transportul privat și transportul public este realizată pe baza calibrării modelului distribuției modale pentru posesori de vehicule, folosind ecuațiile de mai jos:

$$T_{ij}m = T_{ij} * \frac{\exp -\lambda (U_{ij}m)}{\Sigma \exp -\lambda (U_{ij}m)}$$

$$C_{ij} = (1/-\lambda) \ln (\Sigma \exp-\lambda (U_{ij}\, m))$$

$$U_{ij}m = \alpha_1(m) + \alpha_2 * \text{cost}(m) + \alpha_3 * \text{in-vehicle time}(m) + \alpha_4 * \text{wait time}(m) + \alpha_5$$

unde:
T_{ij} = călătorii între zona i și zona j prin modul m
C_{ij} = timpul compus general între zona i și zona j
$U_{ij}m$ = lipsa de utilitate prin folosirea modului m pentru a călători între zona i și zona j
m = modul de transport
α, β, γ (n), λ, μ = constanțe de calibrare
$\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3, \alpha_4$ sunt coeficienți ale lipsei de utilitate pentru modul m
α_1 = constanța modală
α_2 = valoarea timpului
α_3 = coeficientul timpului în vehicul (de obicei 1)
α_4 = coeficientul staționării
α_5 = penalizări de transbordare

După cum s-a precizat în cadrul metodologiei de lucru, matricele OD pentru transportul privat au fost calibrate considerând fluxurile de trafic observate în anul 2011 pentru cele două ore de vârf. După calibrarea matricelor OD, a fost analizată în primul rând cererea de transport, reprezentată prin deplasări generate și atrase la orele de vârf AM și PM de către zonele din aria centrală a Municipiului București.

În Figurile 12 și 13 de mai jos se prezintă deplasările cu autoturismul, taxiul și autofurgonete generate și atrase de către fiecare zonă la orele de vârf AM și PM, exprimate în vehicule etalon (autoturism) pe oră.

În Figurile 14 și 15 de mai jos se prezintă deplasările cu transportul public generate și atrase de către fiecare zonă la orele de vârf AM și PM, exprimate în călători pe oră.

Se observă că zonele din aria centrală, ca de exemplu Piața Victoriei, Piața Romană, Piața Universității și Piața Unirii, atrag un număr mai mare de deplasări cu transportul public decât generează la ora de vârf de dimineață - AM, și generează un număr mai mare de deplasări decât atrag la ora de vârf de după amiază - PM, valorile fiind cu circa 50 - 100% mai mari decât cel al deplasărilor cu autoturismul.

Acest aspect este reflectat și de către numărul total de deplasări cu autoturismul și transportul public la nivelul Municipiului București, pentru orele de vârf, după cum se prezintă în tabelul de mai jos.

Tip deplasare	Ora de vârf de dimineață - AM	Procent din totalul călătoriilor pentru ora de varf de dimineață (la nivelul întregului oraș și la nivelul zonei centrale)	Ora de vârf de după amiază - PM	Procent din totalul călătoriilor pentru ora de vârf de după amiază (la nivelul întregului oraș și la nivelul zonei centrale)
Deplasări generate/atrase cu transportul privat - total matrice OD (la nivelul întregului oraș)	90.148	27.7%	87.559	34.1%
Deplasări generate/atrase cu transportul public - total matrice OD (la nivelul întregului oraș)	234.443	72.3%	168.083	65.9%
Deplasări generate/atrase cu transportul privat - în zona centrală	16.421	27.5%	21.228	42.4%
Deplasări generate/atrase cu transportul public - în zona centrală	43.181	72.5%	28.761	57.6%

Din analiza deplasărilor se observă că preponderente sunt călătoriile cu transportul în comun. La nivelul întregului oraș, călătoriile cu **transportul public se desfășoară în proporție de 66%-71%,** în timp ce călătoriile cu **autovehicule private este de 29%-34%.**

La ora de vârf de dimineață AM, zona centrală a orașului, corespunzătoare cu aria de studiu PIDU, generează:

- 6.176 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 6,9 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;
- 4.133 de deplasări cu transportul public, reprezentând 1,8 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;

și atrage:

- 10.245 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 11,4 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;
- 39.048 de deplasări cu transportul public, reprezentând 16,7 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu.

La ora de vârf de după amiază PM, zona centrală a orașului, corespunzătoare cu aria de studiu PIDU, generează:

- 10.234 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 11,7 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;
- 24.344 de deplasări cu transportul public, reprezentând 14,5 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;

și atrage:

- 10.994 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 12,6 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;
- 4.417 de deplasări cu transportul public, reprezentând 2,6 % din totalul deplasărilor generate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu.

Figura 12: Deplasări generate și atrase cu autoturismul - model de transport București 2011, ora de vârf de dimineață AM

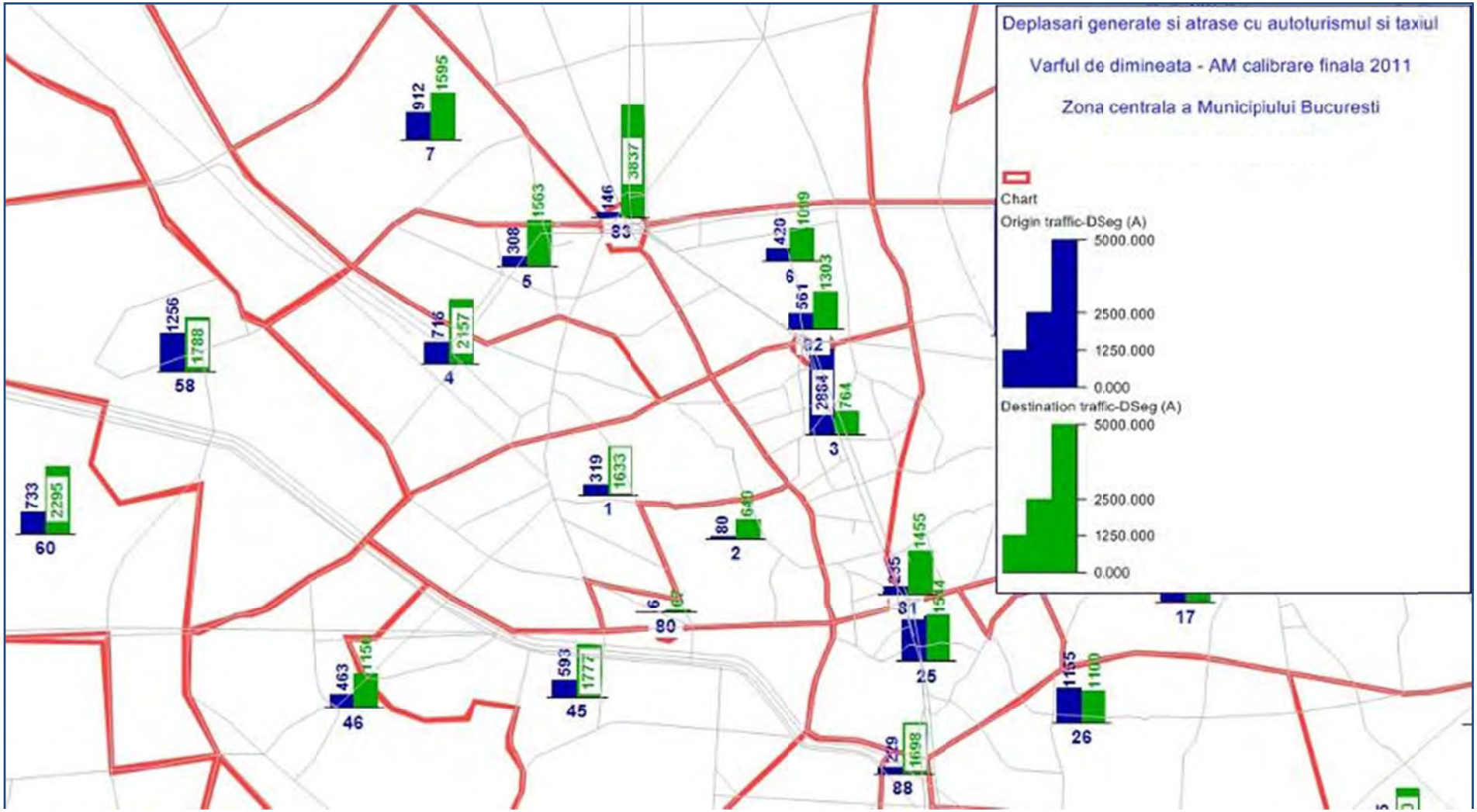


Figura 13: Deplasări generate și atrase cu autoturismul - model de transport București 2011, ora de vârf de după amiază PM

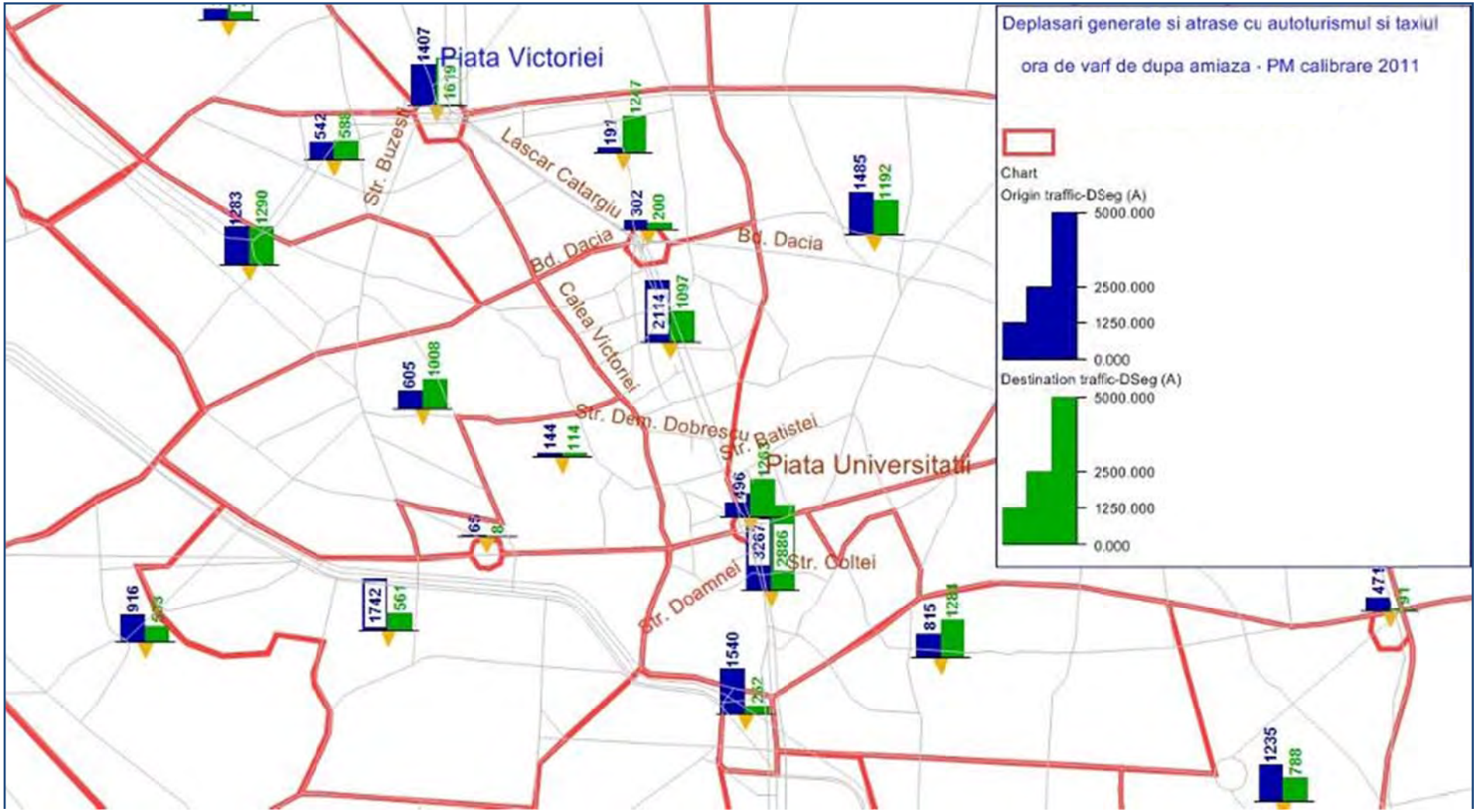


Figura 14: Deplasări generate și atrase cu transportul public - model de transport București 2011, ora de vârf de dimineață AM

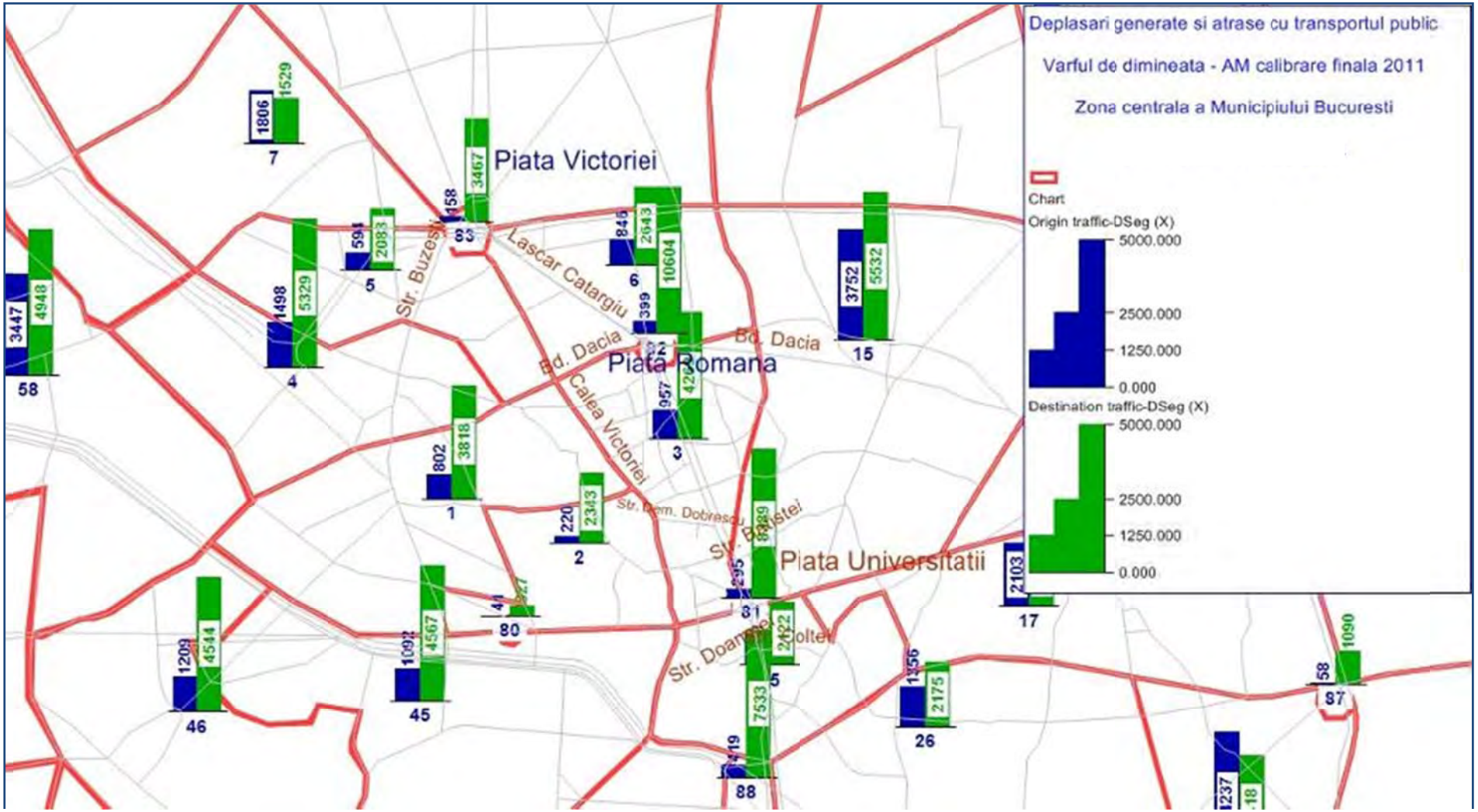
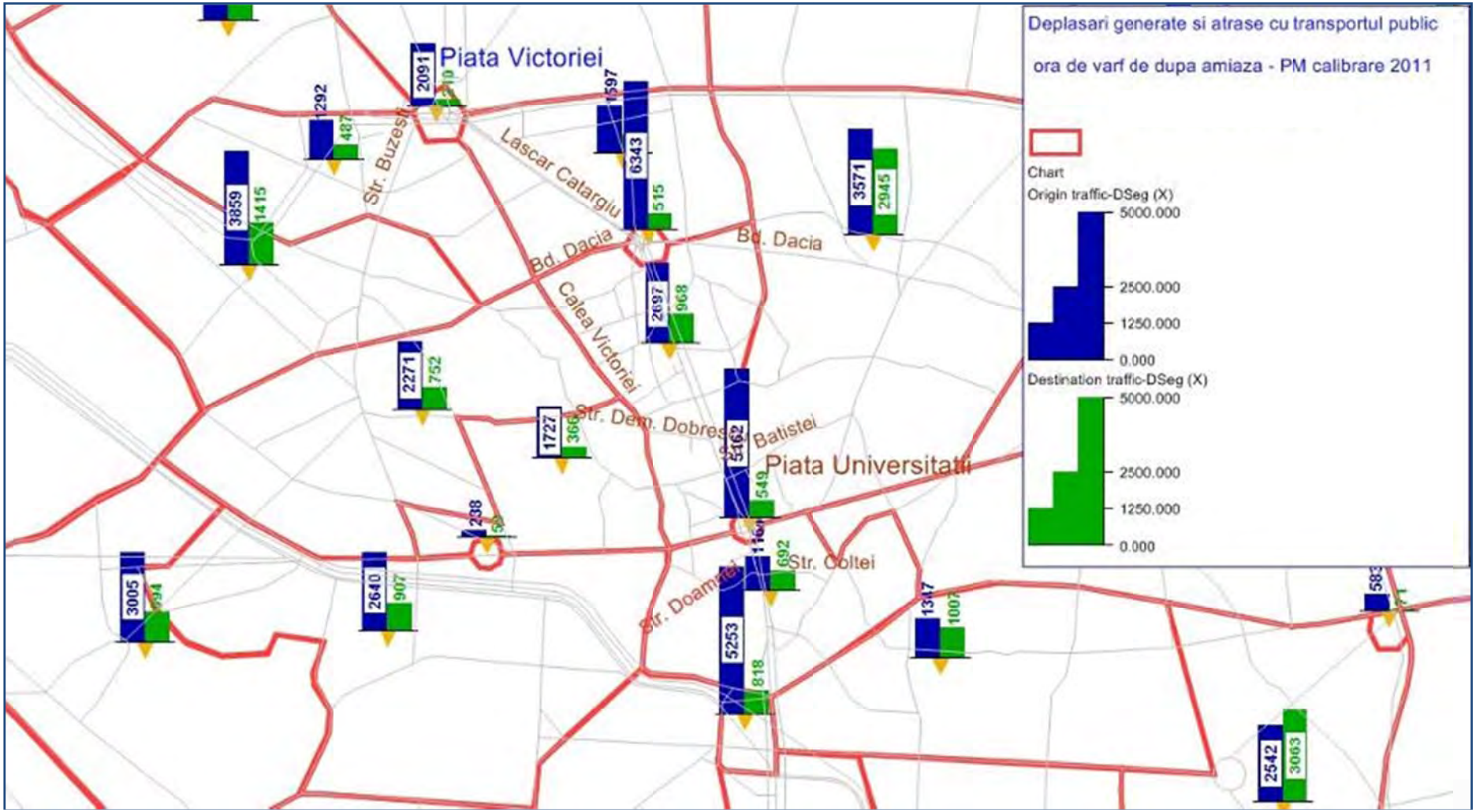


Figura 15: Deplasări generate și atrase cu transportul public - model de transport București 2011, ora de vârf de după amiază PM



3.2 Estimarea fluxurilor de circulație și analiza performanței traficului pentru anul de bază 2011

Prin afectarea pe rețea a matricelor origine-destinație, recalibrate pentru transportul privat și pentru transportul public, s-au obținut rezultatele prezentate mai jos astfel:

- În Figurile 16 - 21 se prezintă fluxurile de circulație în vehicule/oră la ora de vârf de dimineață - AM;
- În Figura 22 se prezintă raportul Volum / Capacitate pentru ora de vârf de dimineață - AM;
- În Figurile 23 - 26 se prezintă Nivelul de Serviciu în intersecții pentru ora de vârf de dimineață - AM;
- În Figura 27 se prezintă fluxurile de călători cu transportul public pentru ora de vârf de dimineață - AM;
- În Figurile 28 - 33 se prezintă fluxurile de circulație în vehicule/oră la ora de vârf de după amiază - PM;
- În Figura 34 se prezintă raportul Volum / Capacitate pentru ora de vârf de după amiază - PM;
- În Figurile 35 - 38 se prezintă Nivelul de Serviciu în intersecții pentru ora de vârf de dupa amiază - PM;
- În Figura 39 se prezintă fluxurile de călători cu transportul public pentru ora de vârf de după amiază - PM;

Raportele volum/capacitate (fluxuri de trafic/capacitate de circulație) reprezintă proporția dintre fluxurile de trafic estimate și capacitatea de circulație a fiecărei străzi. Capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot trece într-o unitate de timp printr-o secțiune de drum pe o bandă de circulație și depinde, în principal, de următorii factori:

- elementele geometrice ale drumului, distanța de vizibilitate pentru depășire și viteza de proiectare;
- condiții de relief;
- relaţia debit-viteză pentru categoria de drum respectivă;
- lungimea și caracteristicile de circulație ale sectorului de drum în traversarea localităților urbane și rurale.

Pentru raporte volum/capacitate mai mari de 90%, se constată o crește rapidă a cozilor (apare o creștere exponențială), care va conduce la scăderea dramatică a capacității de circulație. Capacitatea de circulație se exprimă în debit orar de vehicule etalon (autoturisme).

Factorii care influențează capacitatea de circulație, enumerați mai sus, în corelație cu intensitatea circulației, determină condițiile de desfășurare a circulației rutiere, respectiv nivelul de serviciu, la un moment dat, al drumului sau sectorului de drum considerat.

Nivelul de serviciu reprezintă o estimare cantitativă a condițiilor operaționale de desfășurare a traficului exprimate prin viteza de circulație, durata deplasării, confortul și siguranța circulației. În practică, se utilizează 6 nivele de serviciu notate cu litere de la A la F.

Se observă că nivelele de serviciu din zona centrală au ca preponderență clasele C și D. Există câteva zone din Piața Victoriei, Lascăr Catargiu pentru care capacitățile de circulație sunt reduse. Nivelele de serviciu se caracterizează prin următoarele:

Elemente caracteristice	Nivelul de serviciu					
	A	B	C	D	E	F
Condiții asigurate scurgerii fluxului de trafic	Flux liber	Flux stabil	Flux stabil	Flux apropiat de instabilitate	Flux instabil	Flux fortat
Debite de serviciu [veh. etalon/oră]	Mici 420	Medii 750	Mari 1200	Mari cu fluctuații considerabile 1800	Capacitatea 2800	Sub capacitate
Viteze corespunzătoare debitelor maxime de serviciu	Mari	Mari, dar pe anumite sectoare cu restricții datorate circulației	Medii cu multe restricții datorate circulației	Viteze medii cu fluctuații mari	Scăzute	Foarte scăzute
Libertatea de manevră a conducătorilor auto	Completă	Aproape deplină	Parțial limitată de circulație	Mică, limitată de circulație	Aproape nulă	Nulă
Confortul deplasării	Foarte bun	Bun	Mediu	Suficient	Insuficient	Congestie trafic

Figura 16: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011 - vedere generală

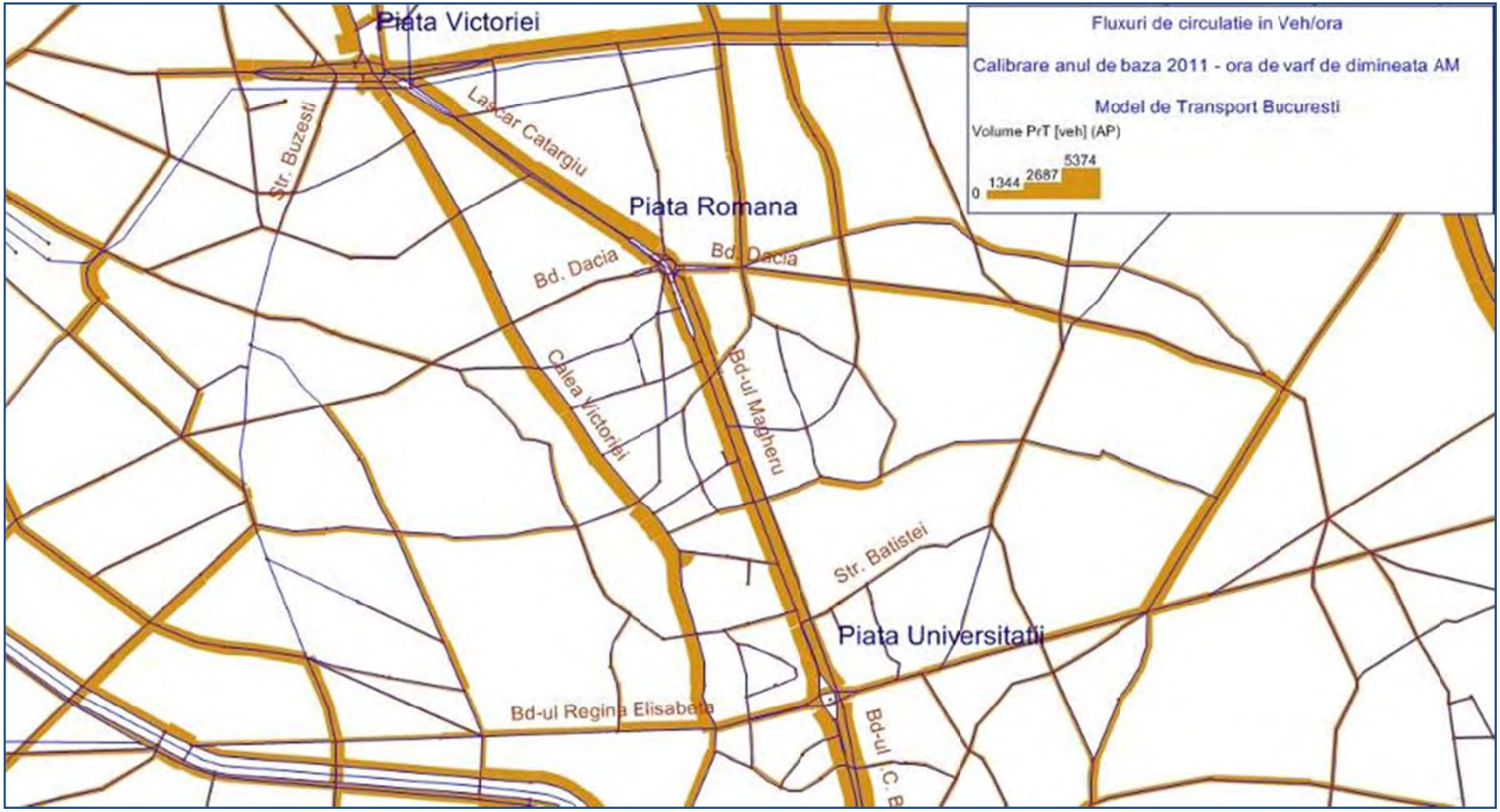


Figura 17: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011 - Piața Victoriei

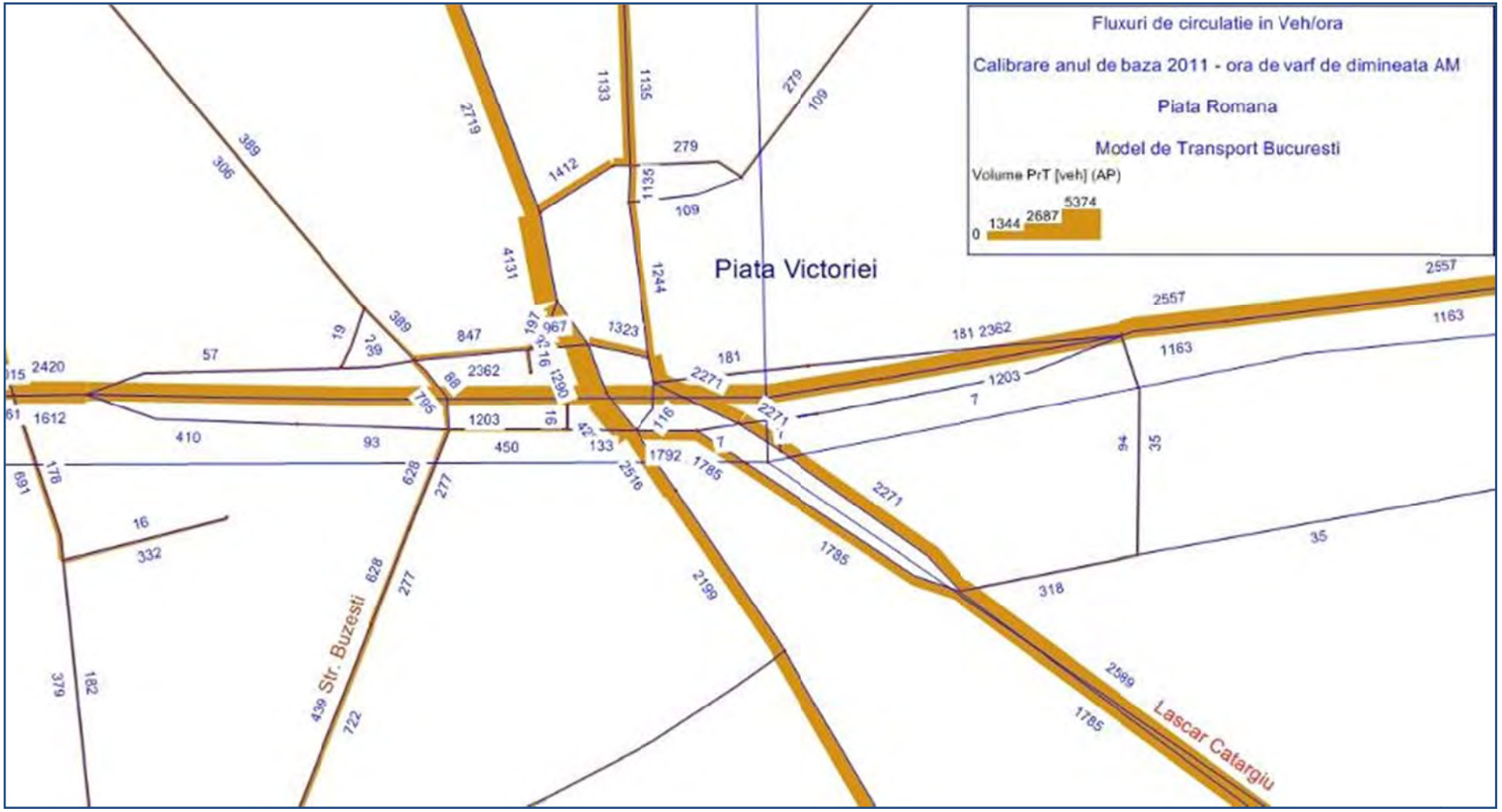


Figura 18: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011 - Piața Victoriei - Piața Romană

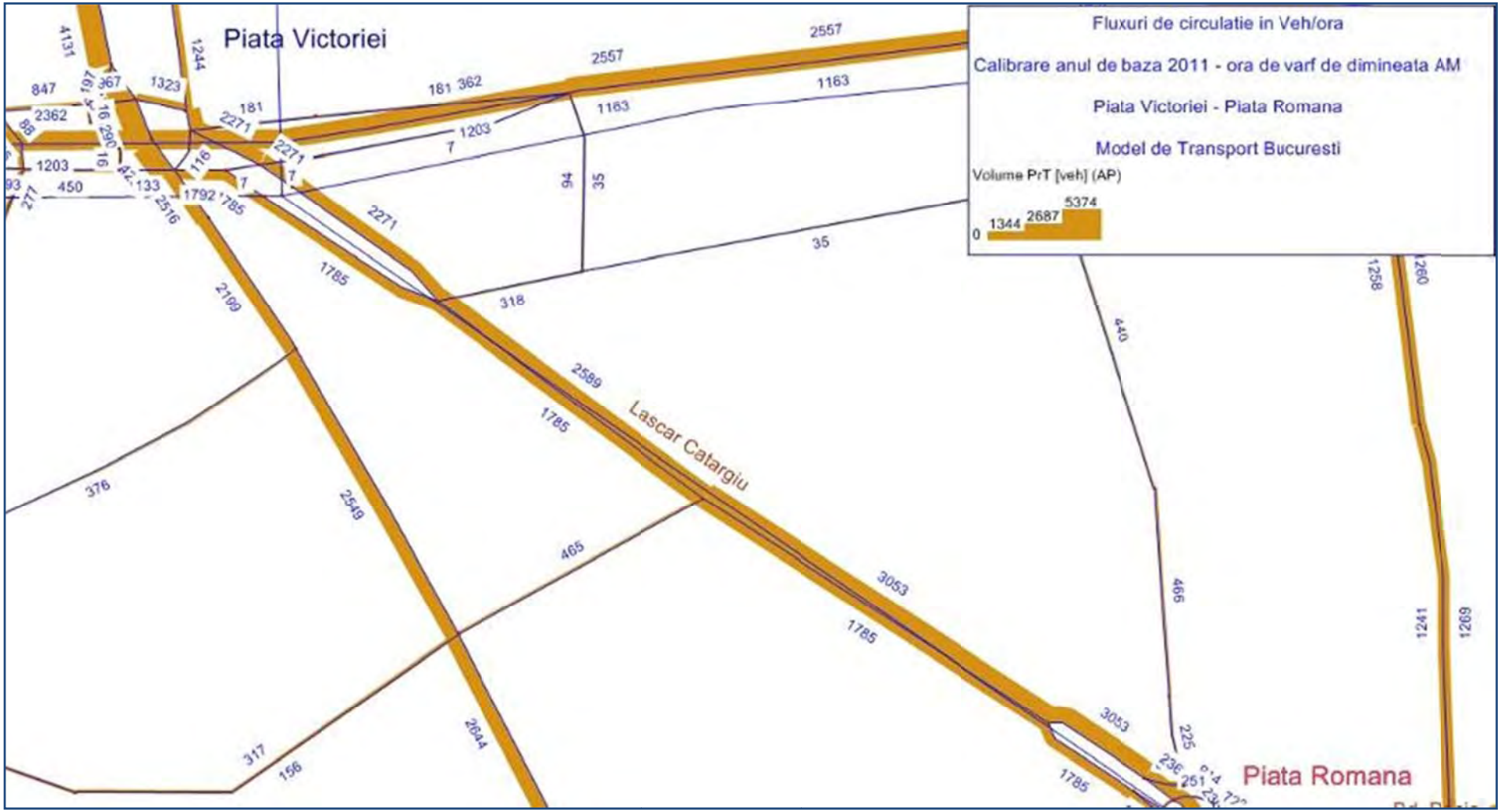


Figura 19: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011 - Piața Romană

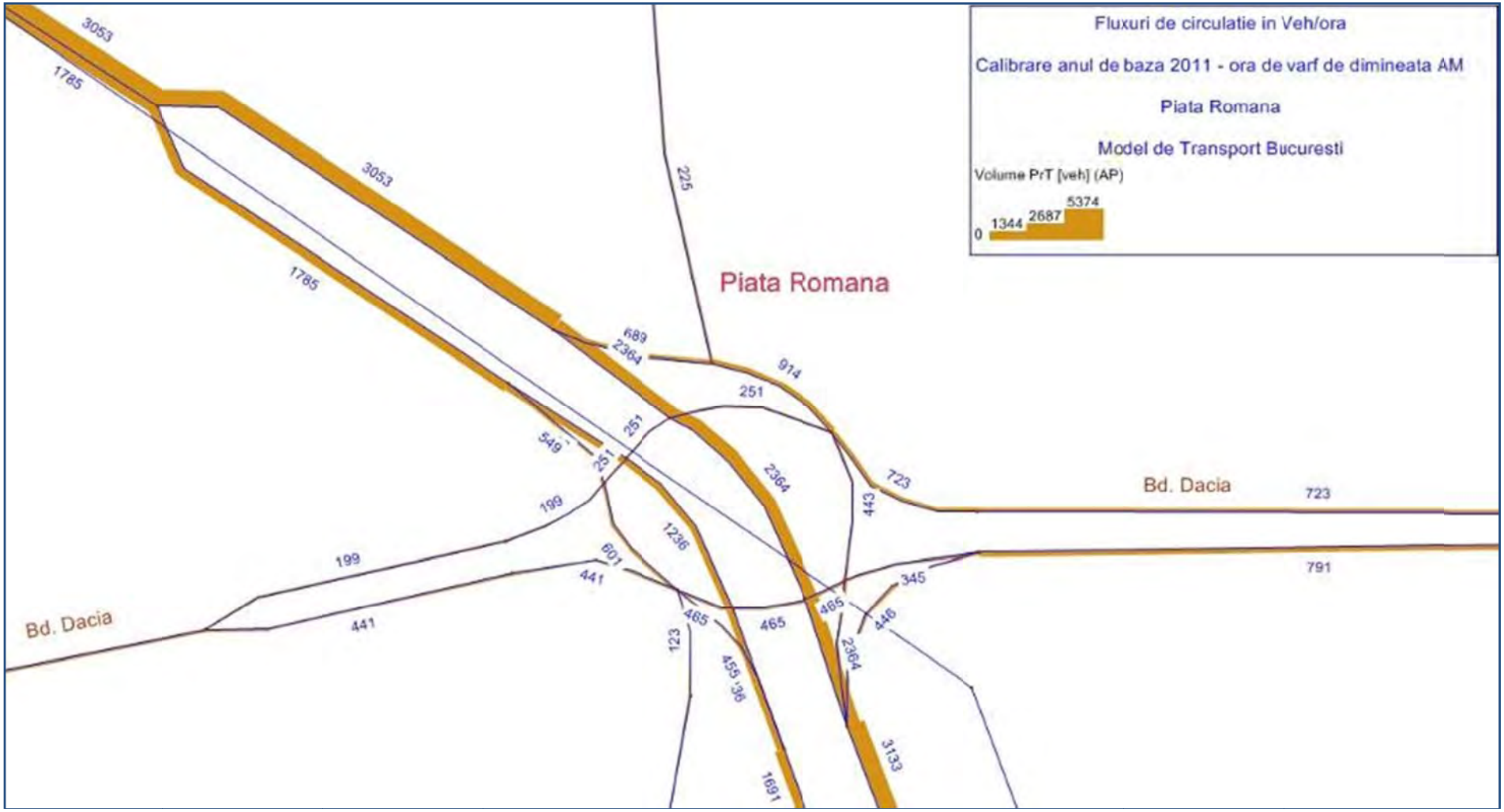


Figura 20: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011 - Piața Romană - Piața Universității

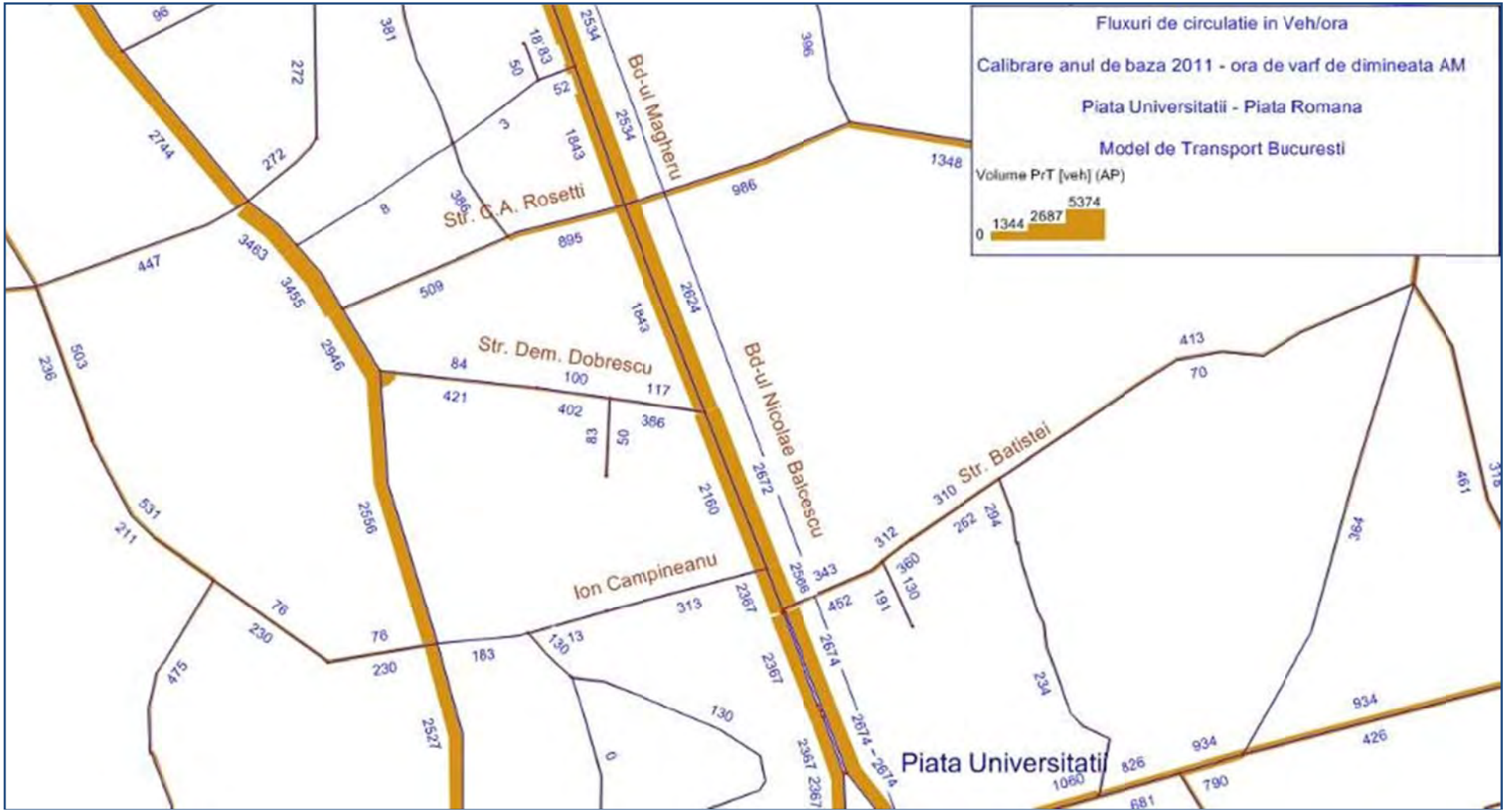


Figura 21: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011 - Piața Universității

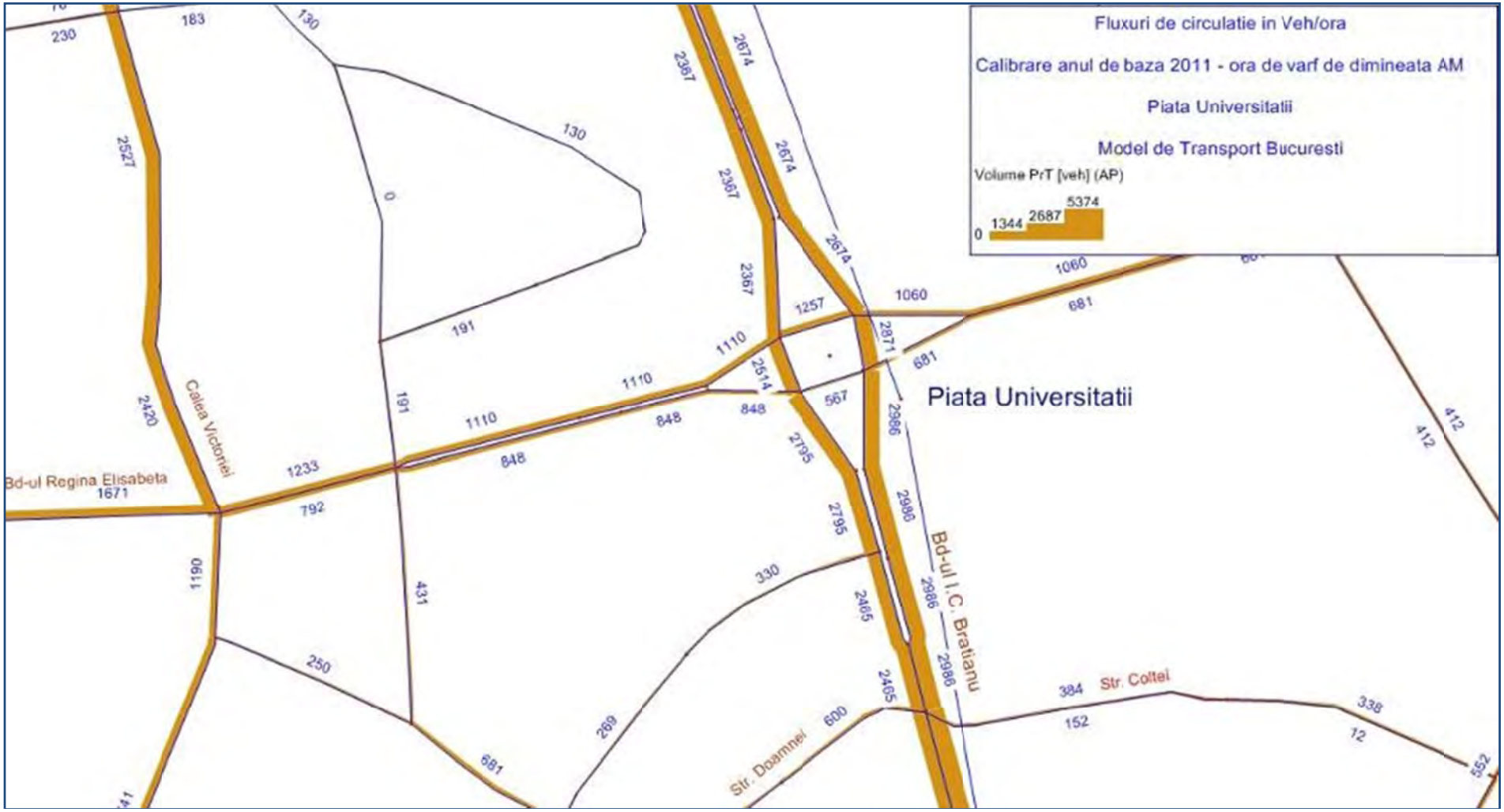


Figura 22: Raportul Volum/Capacitate, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011

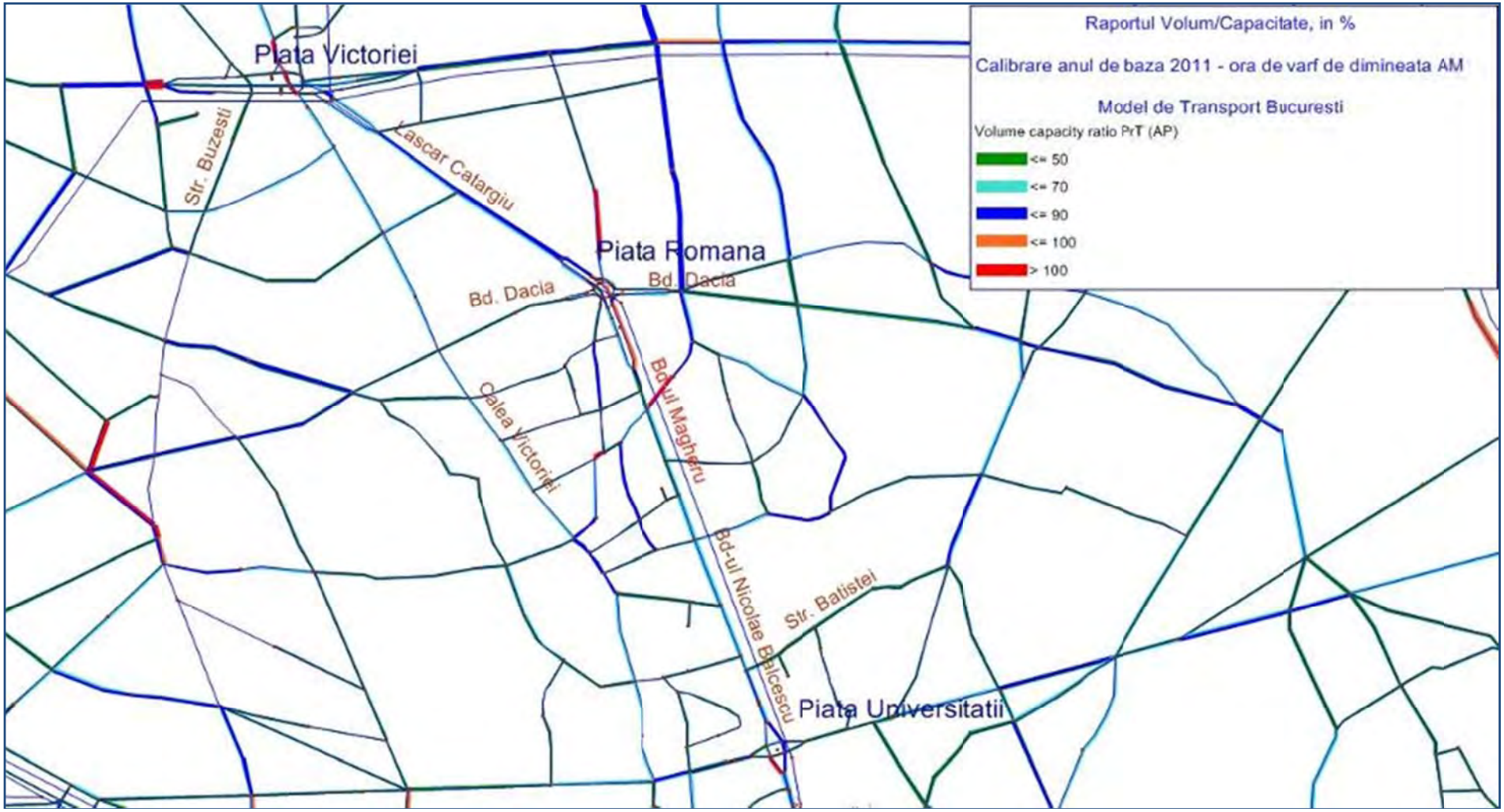


Figura 23: Nivelul de serviciu în Piața Victoriei, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011

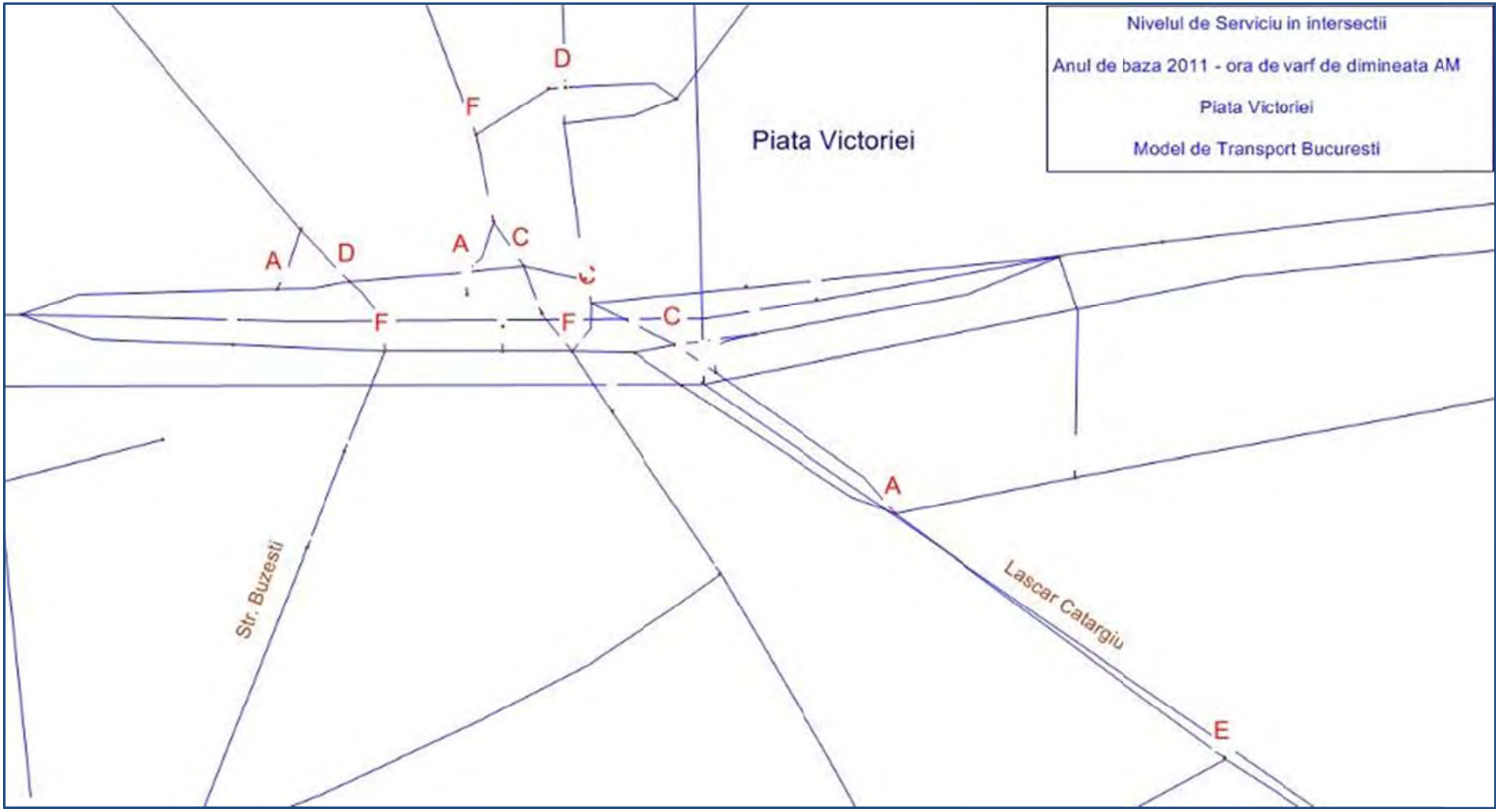


Figura 24: Nivelul de serviciu în Piața Romană, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011

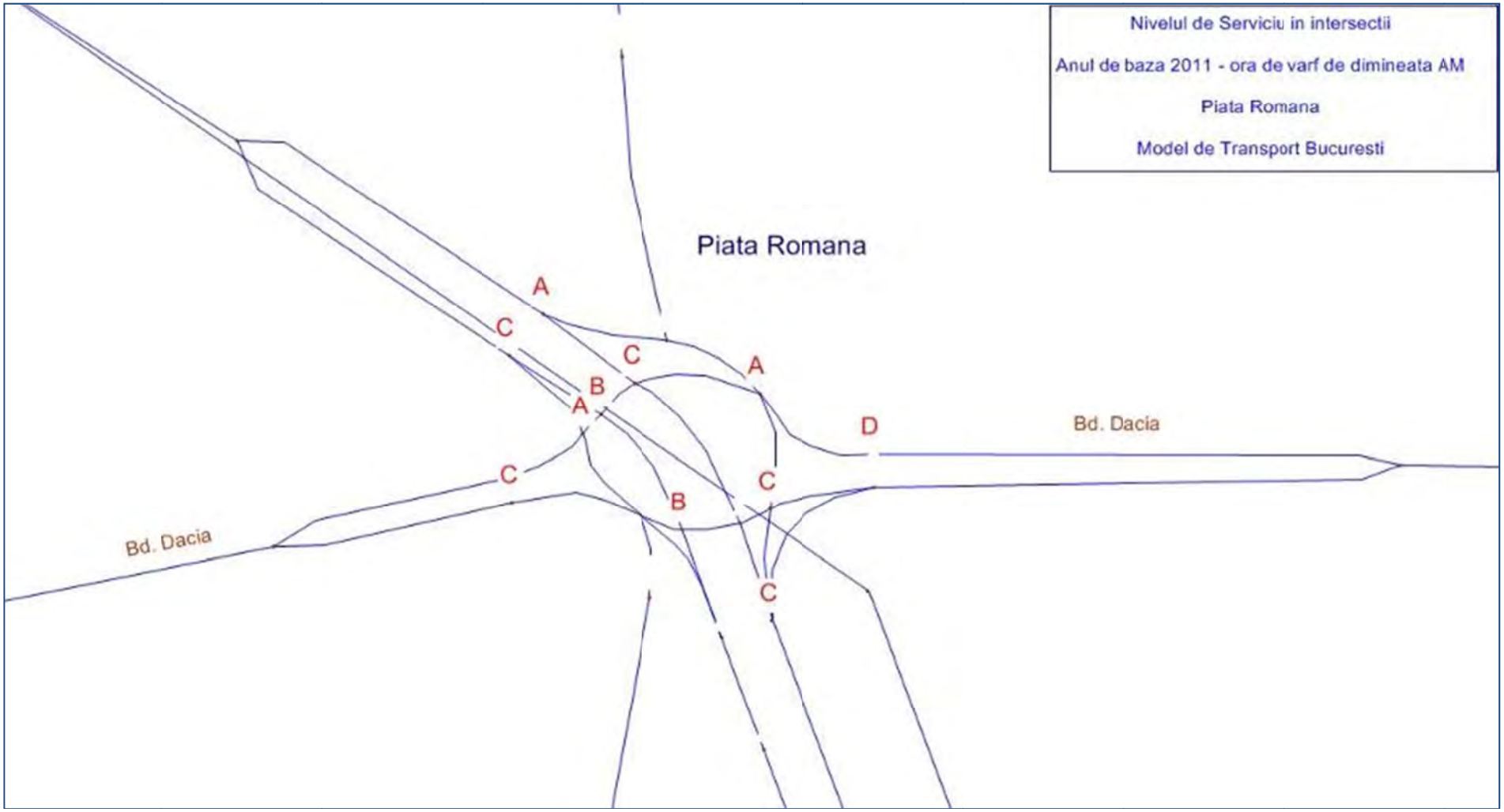


Figura 25: Nivelul de serviciu în intersecțiile dintre Piața Romană și Piața Universității, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011

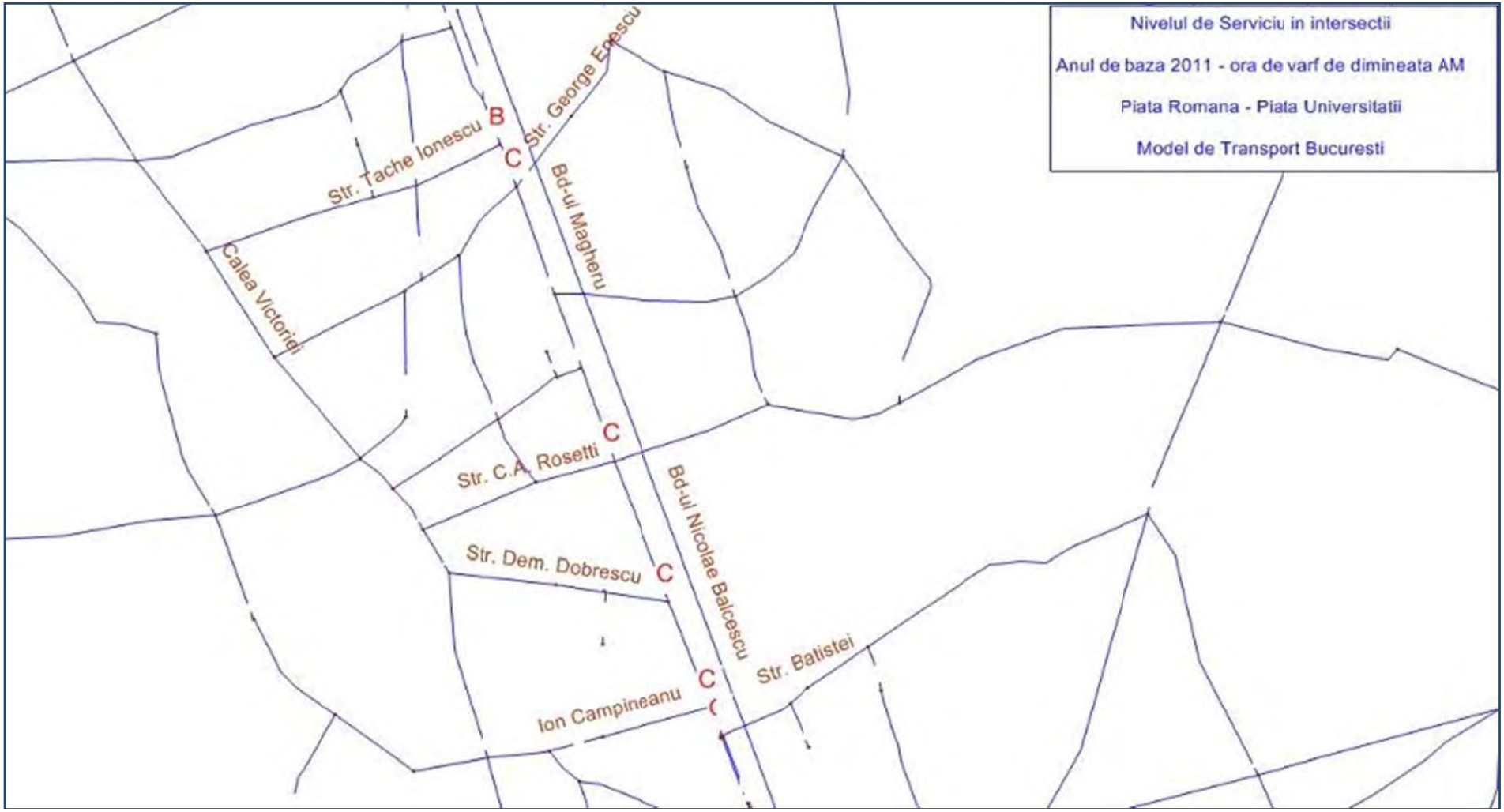


Figura 26: Nivelul de serviciu în Piața Universității, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011

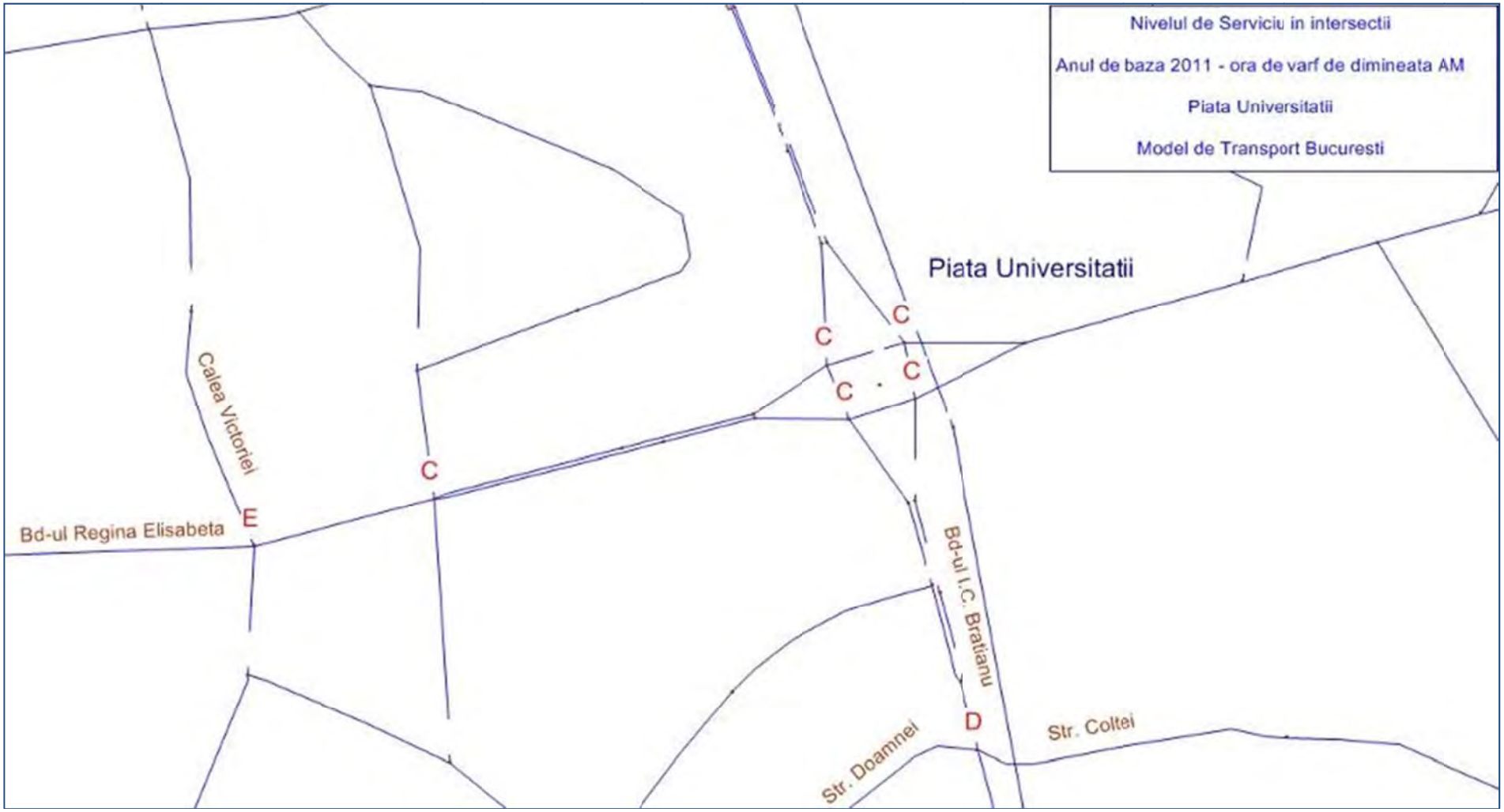


Figura 27: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul de bază 2011

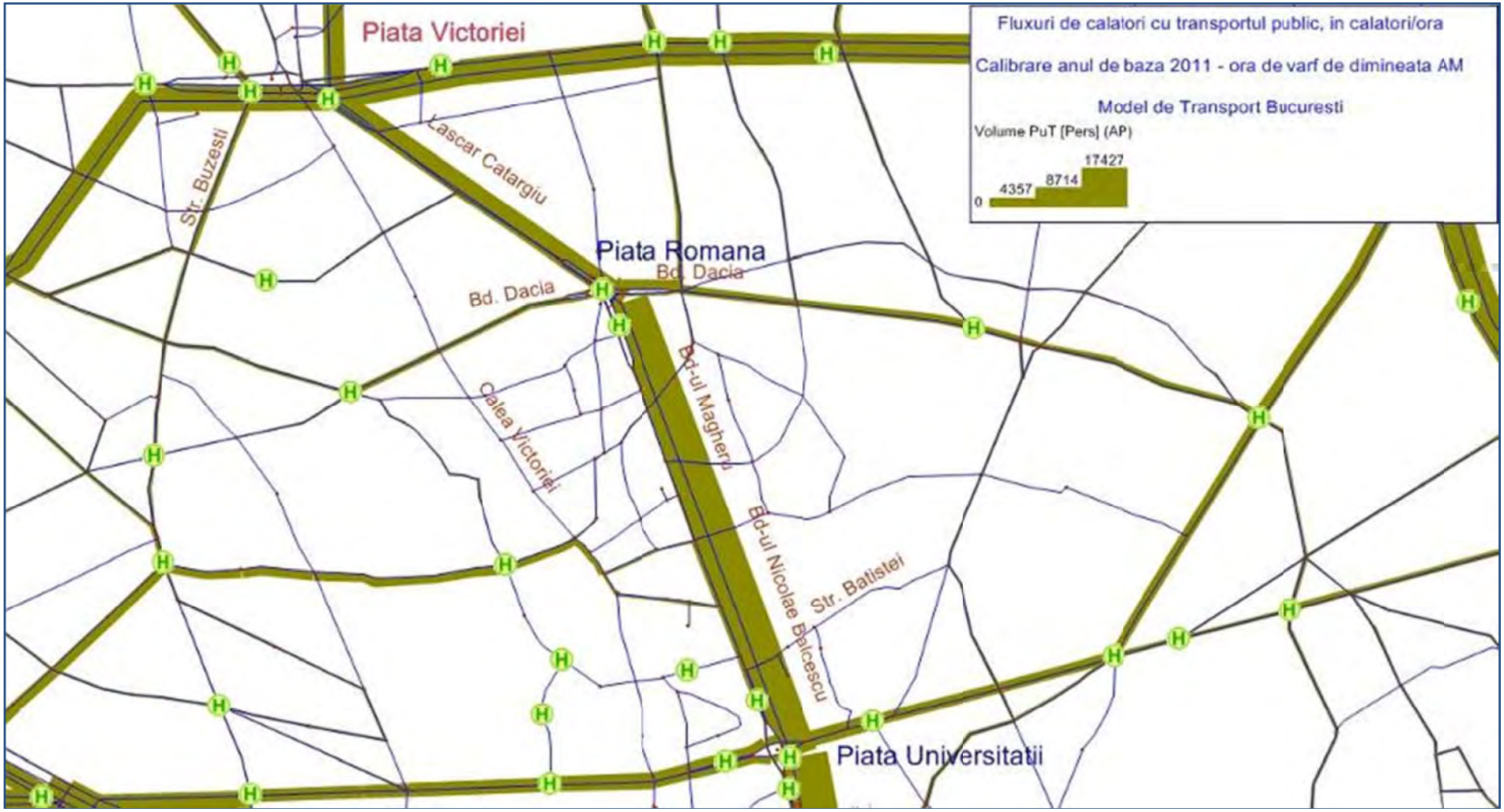


Figura 28: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011 - vedere generală

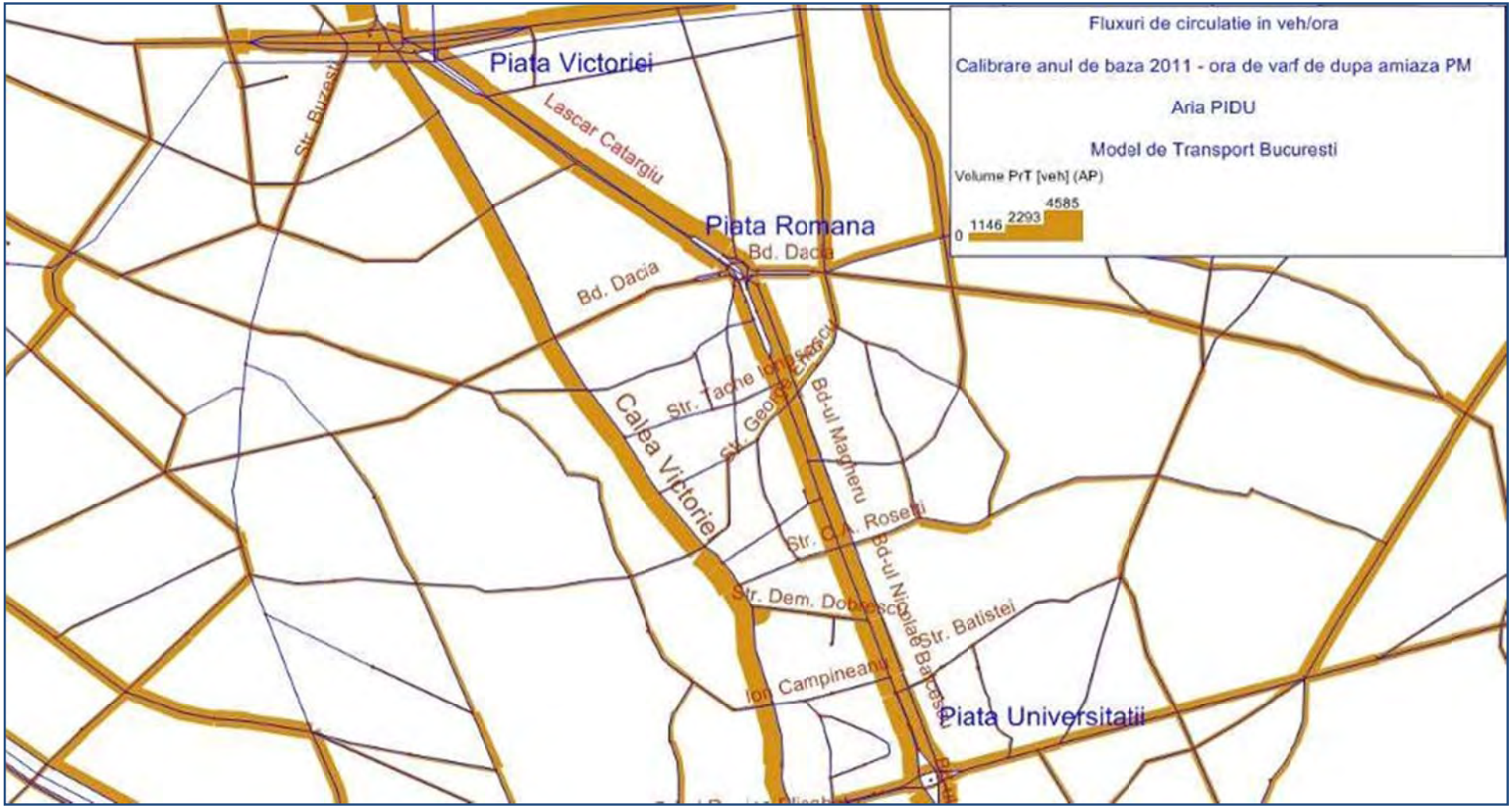


Figura 29: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011 - Piața Victoriei

Figura 30: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011 - Piața Victoriei - Piața Romană

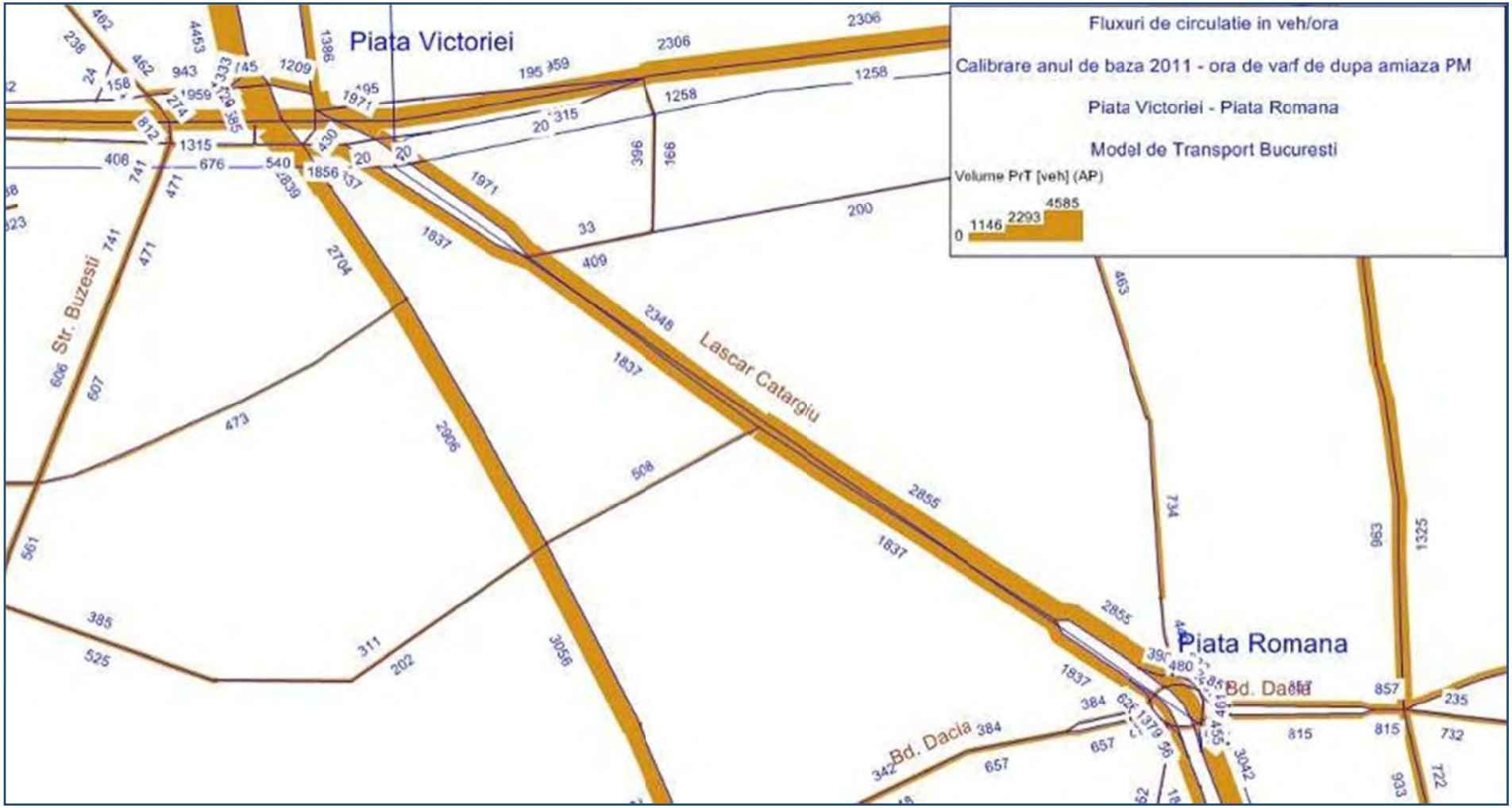


Figura 31: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011 - Piața Romană

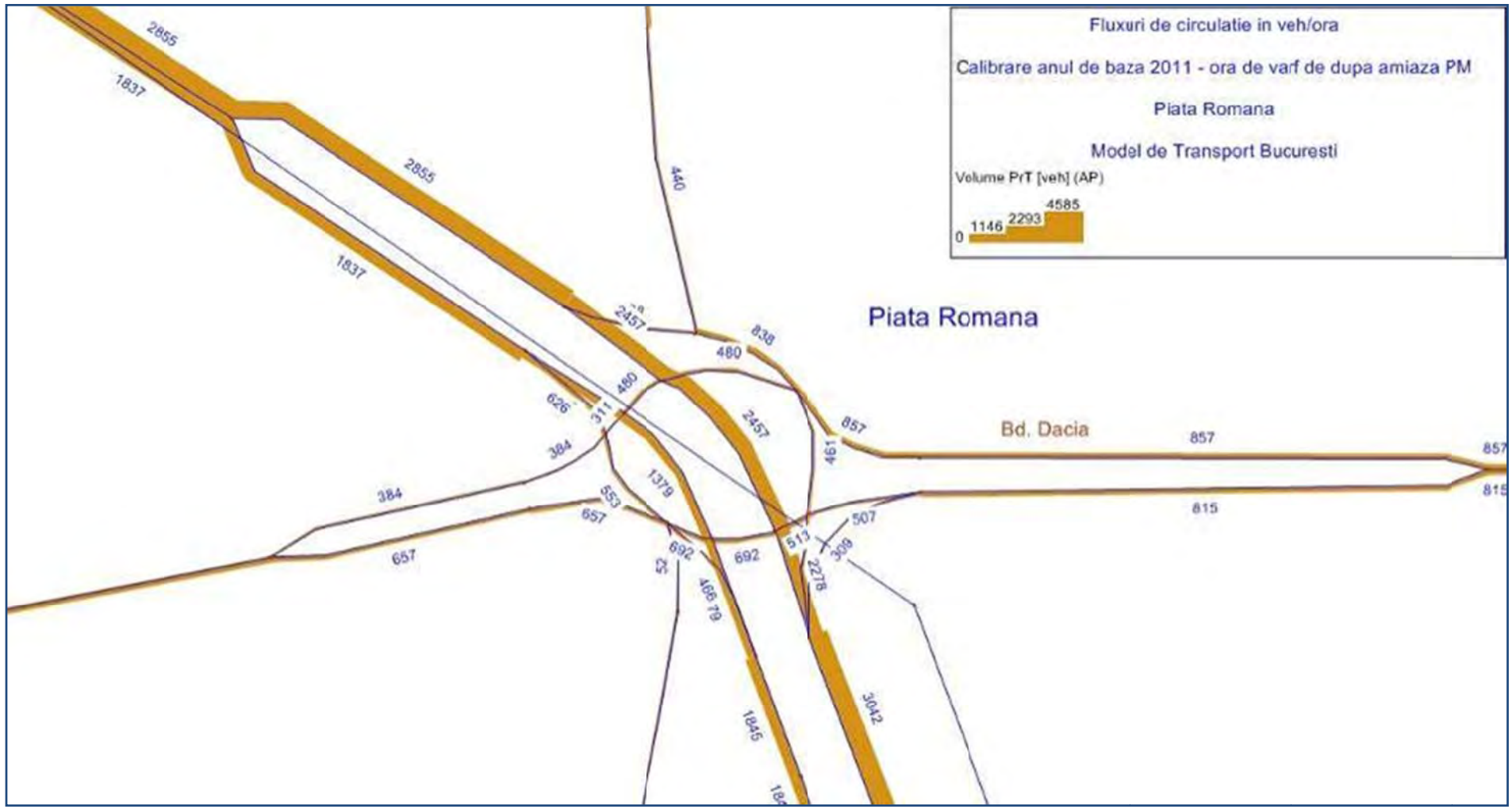


Figura 32: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011 - Piața Romană - Piața Universității

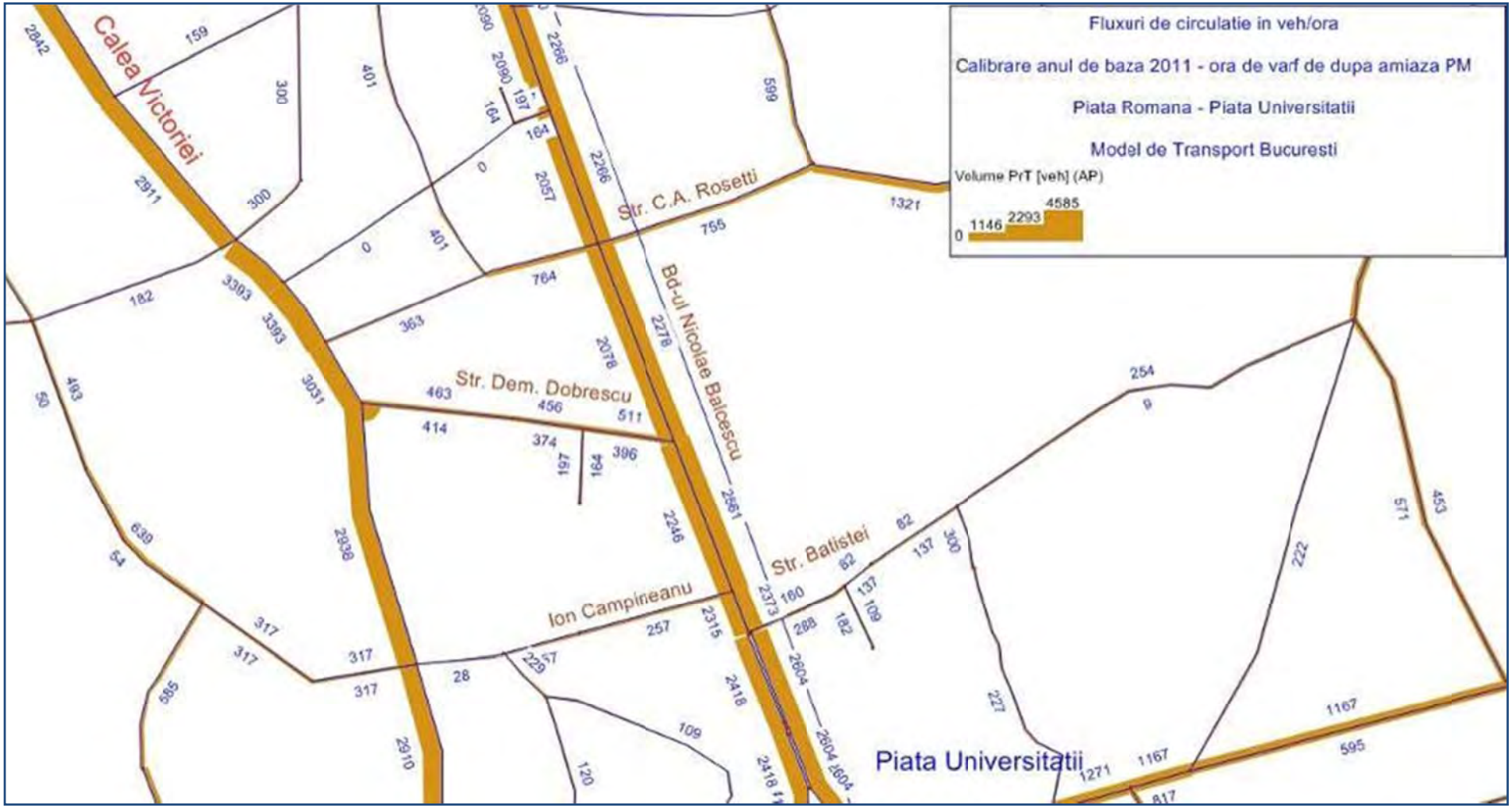


Figura 33: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011 - Piața Universității

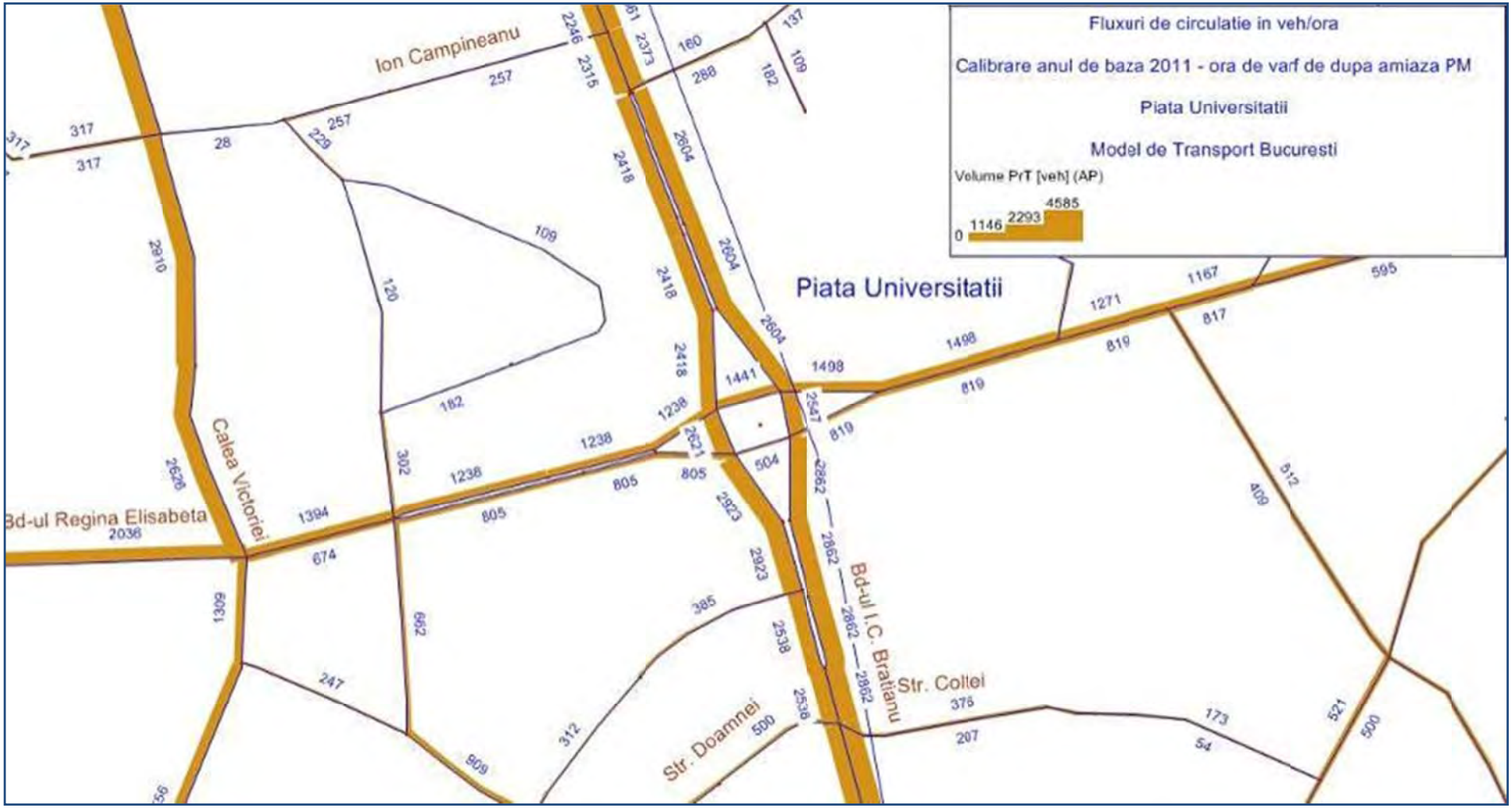


Figura 34: Raportul Volum/Capacitate, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011

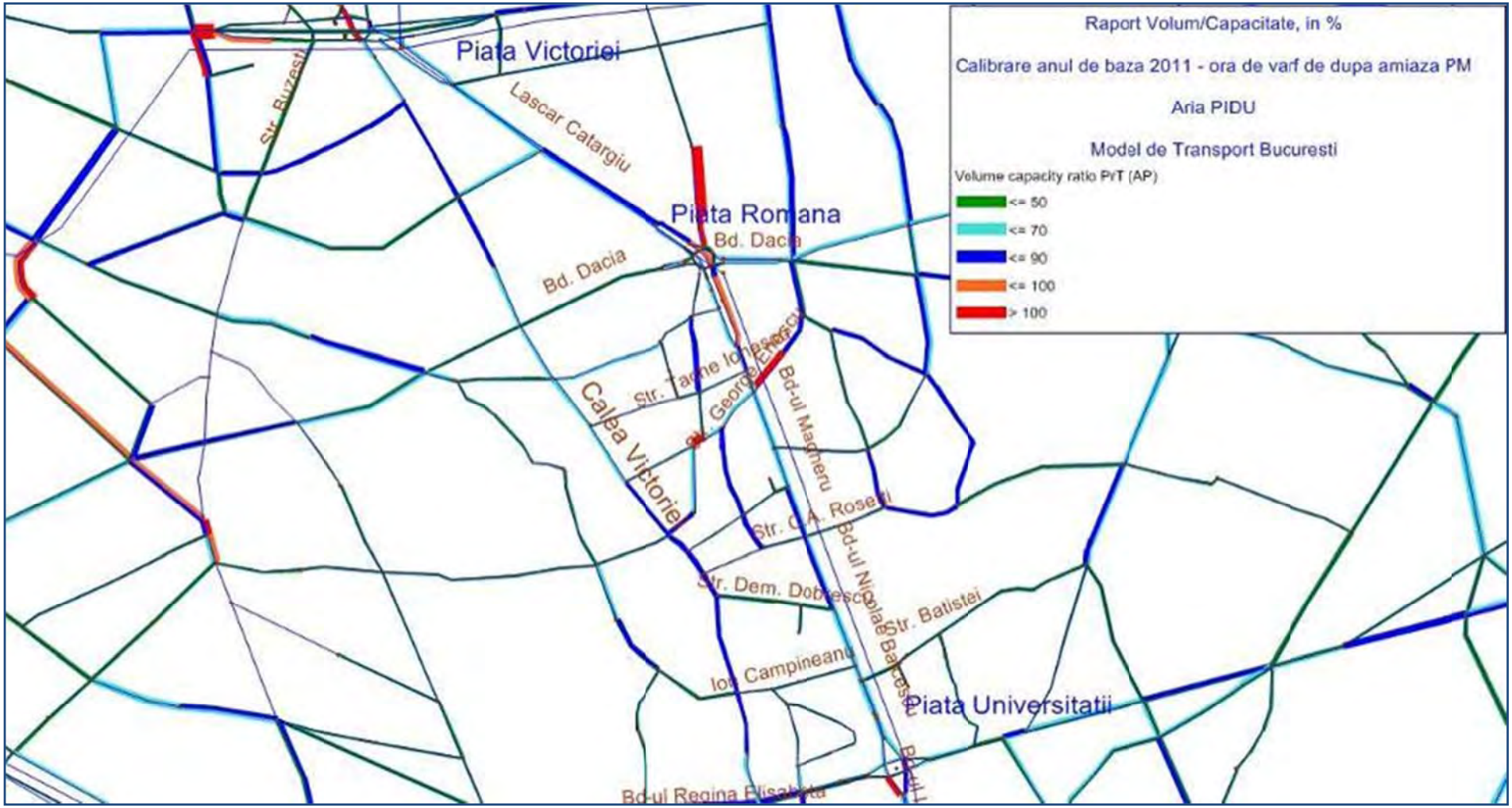


Figura 35: Nivelul de serviciu în Piața Victoriei, ora de vârf de dupa amiază PM - București, anul de bază 2011

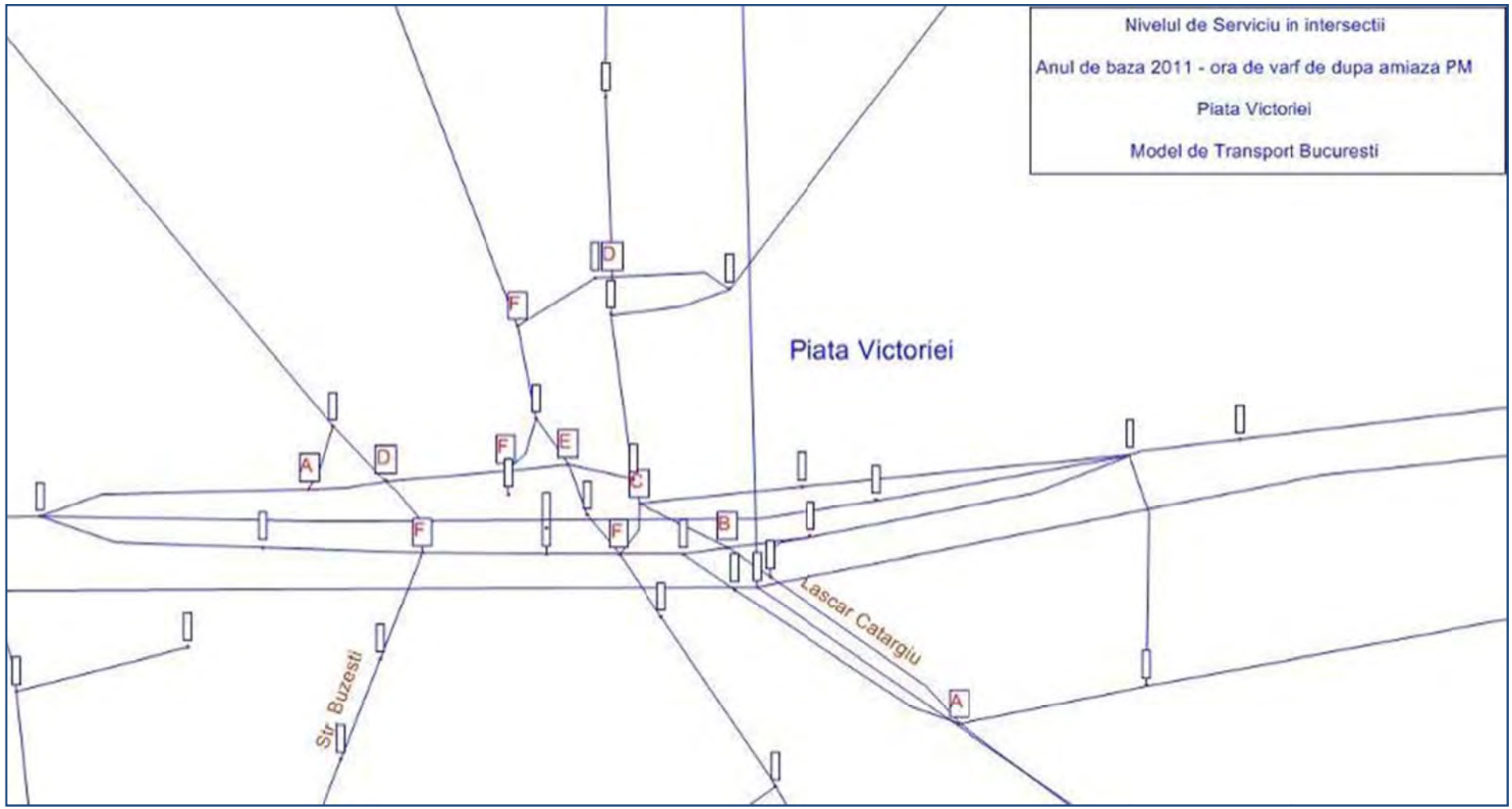


Figura 36: Nivelul de serviciu în Piața Romană, ora de vârf de dupa amiază PM - București, anul de bază 2011

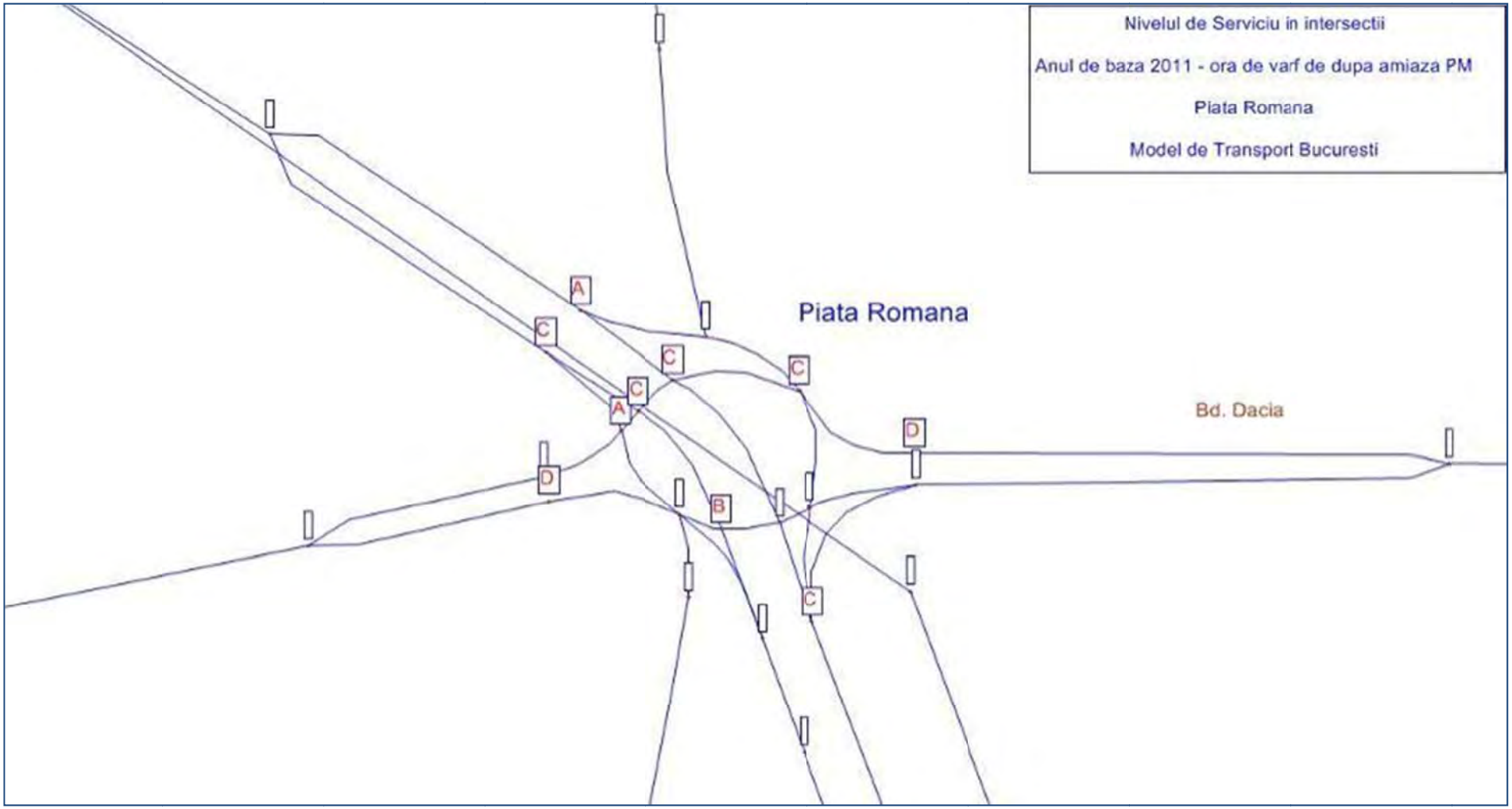


Figura 37: Nivelul de serviciu în intersecțiile dintre Piața Romană și Piața Universității, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011

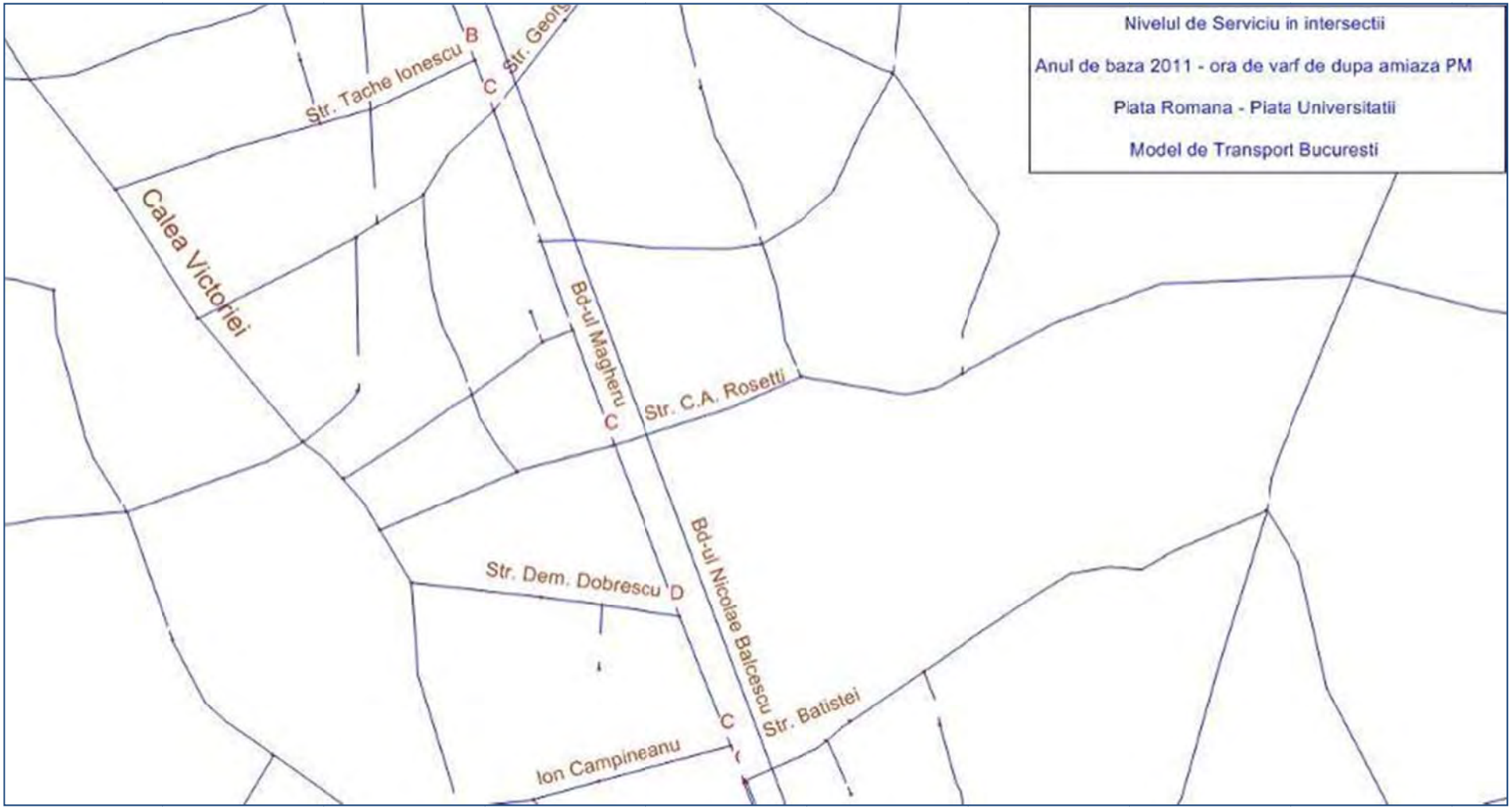


Figura 38: Nivelul de serviciu în Piața Universității, ora de vârf de după amiază PM - București, anul de bază 2011

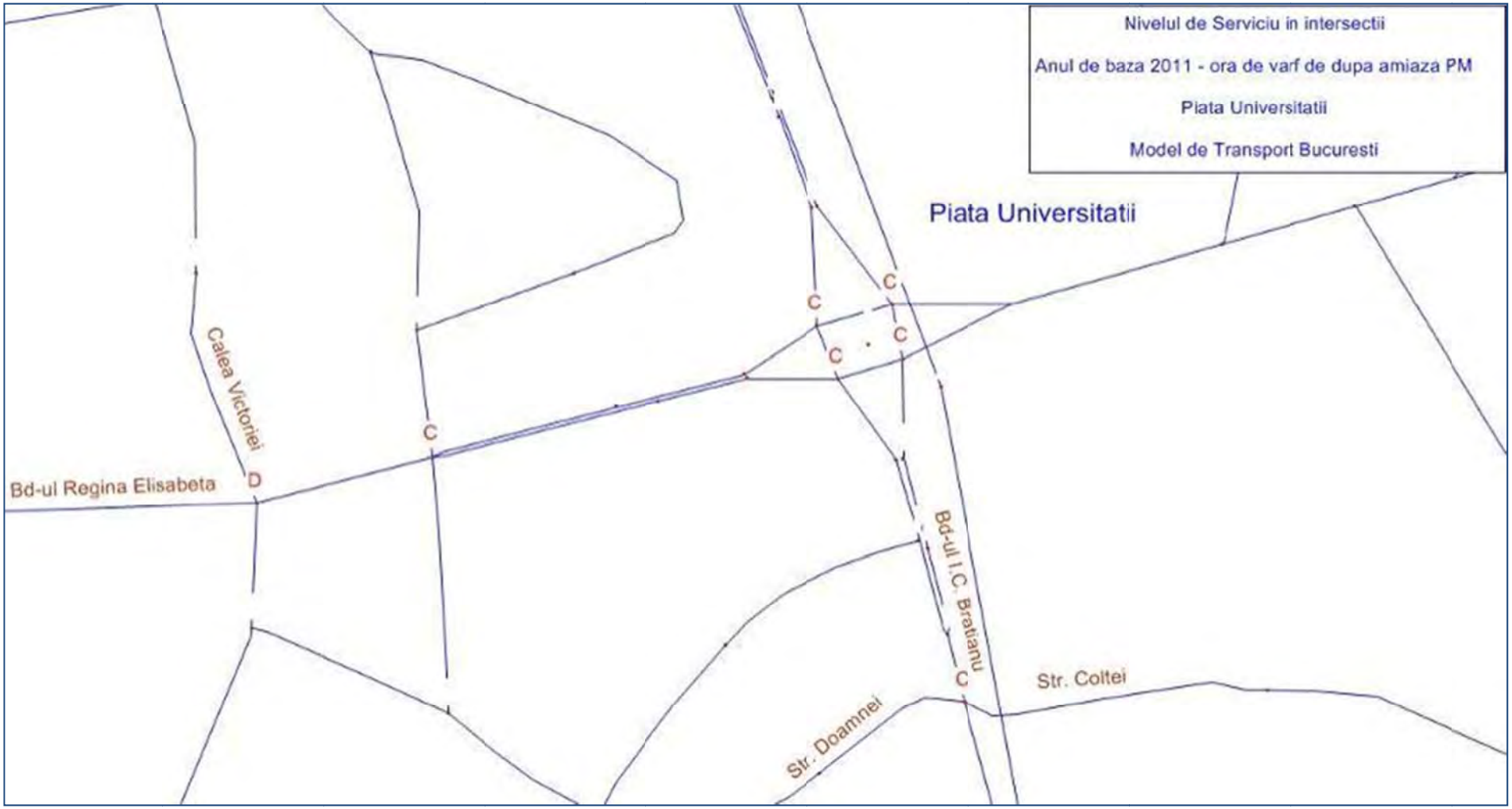
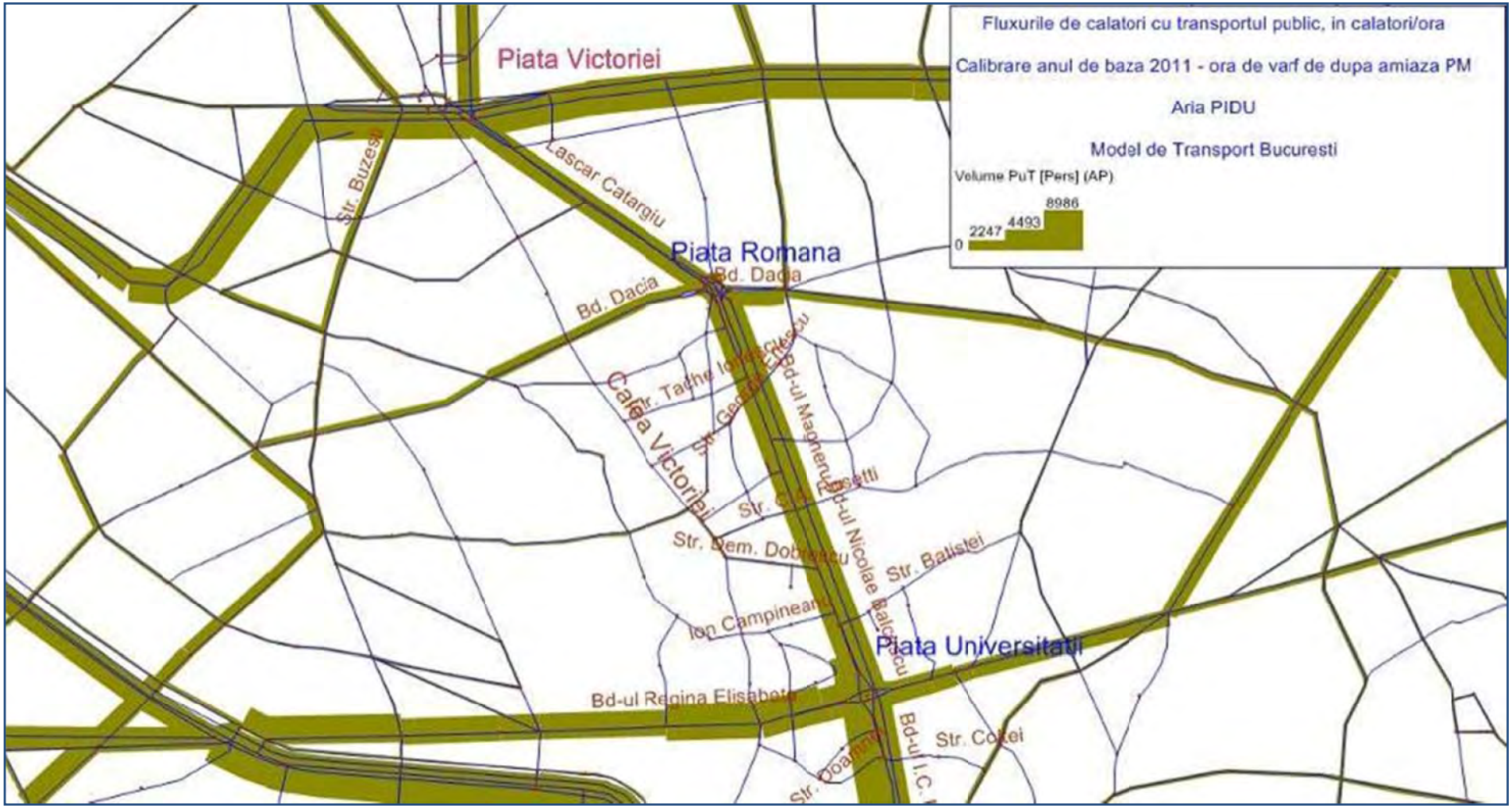


Figura 39: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de dimineață PM - București, anul de bază 2011



În vederea **validării** modelului de trafic**,** literatura de specialitate recomandă *compararea valorilor fluxurilor de trafic măsurate cu cele din cadrul modelului de trafic pentru ora de vârf.* Se va folosi parametrul GEH, indicator statistic specific domeniului analizei de trafic, recunoscut de "Manualul pentru Proiectarea Drumurilor și Podurilor" al Agenție pentru Autostrăzi din Marea Britanie, "Ghidul statului Wisconsin (SUA) pentru modelele de macro/microsimulare" și alte referințe.
GEH are următoarea formulă de calcul:

$$GEH = \sqrt{\frac{(M-C)^2}{(M+C)/2}}$$

Unde M - reprezintă valorile din modelul de trafic, iar C - valorile măsurate.
Se consideră că pentru valori ale **GEH mai mici decât 5**, modelul se validează.
În tabelul de mai jos sunt prezentate rezultatele pentru brațele intersecției ale parametrului statistic GEH:

Tabelul 1: Compararea fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Calea Victoriei - Bd. Elisabeta (vârful de dimineață)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Calea Victoriei spre Universitate (relație stânga)	853	792	1.06
Calea Victoriei spre Unirii (relație înainte)	1146	1190	0.64
Calea Victoriei spre Kogălniceanu (relație dreapta)	439	438	0.02
Elisabeta spre Kogălniceanu	1325	1233	1.29

Tabelul 2: Compararea fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Calea Victoriei - Bd. Elisabeta (vârful de după amiază)

Braț intersecție	Valori masurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Calea Victoriei spre Universitate (relație stânga)	879	674	3.68
Calea Victoriei spre Unirii (relație înainte)	1181	1309	1.81
Calea Victoriei spre Kogălniceanu (relație dreapta)	452	643	4.08
Elisabeta spre Kogălniceanu	1361	1394	0.44

Tabelul 3: Compararea fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Piața Universității (vârful de dimineață)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Carol I (relație dreapta)	217	114	4.00
Carol I (relație înainte și stânga)	982	946	0.58
Bălcescu (relație dreapta)	130	101	1.35
Bălcescu (relație înainte și stânga)	2266	1689	6.49
Elisabeta (relație dreapta)	421	436	0.36
Elisabeta (relație înainte și stânga)	578	412	3.73
I.C. Brătianu (relație dreapta)	201	262	2.00
I.C. Brătianu (relație înainte și stânga)	2744	2733	0.11

Tabelul 4: Compararea fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Piața Universității (vârful de după amiază)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Carol I (relație dreapta)	209	382	5.03
Carol I (relație înainte și stânga)	947	1116	2.63
Bălcescu (relație dreapta)	145	97	2.18
Bălcescu (relație înainte și stânga)	1891	2321	4.68
Elisabeta (relație dreapta)	421	391	0.74

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Elisabeta (relație înainte și stânga)	626	414	4.65
I.C. Brătianu (relație dreapta)	177	396	6.47
I.C. Brătianu (relație înainte și stânga)	2419	2466	0.48

Tabelul 5: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Bd. Bălcescu - Str. Batiștei - Str. Ion Câmpineanu (vârful de dimineață)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Bălcescu spre Universitate	2257	2160	1.03
Bălcescu spre Romană	3267	2567	6.48
Bălcescu spre Batiștei (relație dreapta)	331	452	3.06
Batiștei (relație dreapta)	137	343	6.65
Ion Câmpineanu (relație dreapta)	114	207	3.67
Ion Câmpineanu (stânga)	110	106	0.19

Tabelul 6: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Bd. Bălcescu - Str. Batiștei - Str. Ion Câmpineanu - Str. Doamnei (vârful de după amiază)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Bălcescu spre Universitate	2308	2246	0.65
Bălcescu spre Romană	2835	2316	5.11
Batiștei (relație dreapta)	122	57	3.44
Batiștei(stânga)	161	103	2.52
Ion Câmpineanu (relație dreapta)	104	69	1.88
Ion Câmpineanu (stânga)	187	100	3.63

Tabelul 7: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Bd. I.C. Brătianu - Str. Colței - Str. Doamnei (vârful de dimineață)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
I.C. Brătianu spre Colței (relație dreapta)	65	78	0.77
I.C. Brătianu spre Universitate (relație înainte)	2907	2937	0.28
I.C. Brătianu spre Universitate (stânga)	258	220	1.23
Colței (relație dreapta)	242	49	8.00
Colței (relație înainte)	270	250	0.62
Colței (stânga)	144	85	2.76
I.C. Brătianu spre Unirii (relație dreapta)	187	75	4.89
I.C. Brătianu spre Unirii (relație înainte)	2300	2261	0.41
I.C. Brătianu spre Unirii (relație stânga)	187	129	2.31

Tabelul 8. Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Bd. I.C. Brătianu - Str. Colței -Str. Doamnei (vârful de după amiază)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
I.C. Brătianu spre Colței (relație dreapta)	56	52	0.27
I.C. Brătianu spre Universitate (relație înainte)	2518	2750	2.26
I.C. Brătianu spre Universitate (stânga)	224	180	1.55
Colței (relație dreapta)	218	112	4.13
Colței (relație înainte)	242	160	2.89

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Colței (stânga)	130	104	1.20
I.C. Brătianu spre Unirii (relație dreapta)	211	159	1.91
I.C. Brătianu spre Unirii (relație înainte)	2596	2223	3.80
I.C. Brătianu spre Unirii (relație stânga)	211	156	2.03

Tabelul 9: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Bd. I.Magheru - Str. George Enescu (vârful de dimineață)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Magheru spre Romană	3133	2550	5.47
Magheru spre Universitate (relație înainte)	1696	1638	0.71
Magheru spre George Enescu (relație dreapta)	71	98	1.47
George Enescu spre Piața Romană (relație dreapta)	237	283	1.43
George Enescu (relație înainte)	387	367	0.52
George Enescu spre Universitate (relație stânga)	308	325	0.48

Tabelul 10: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Bd. I.Magheru - Str. George Enescu (vârful de după amiază)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Magheru spre Romană	2872	2370	4.90
Magheru spre Universitate (relație înainte)	1459	1783	4.02
Magheru spre George Enescu (relație dreapta)	61	85	1.40
George Enescu spre Piața Romană (relație dreapta)	218	304	2.66
George Enescu (relație înainte)	355	405	1.28
George Enescu spre Universitate (relație stânga)	282	307	0.73

Tabelul 11: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Piața Romană (vârful de dimineață)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Magheru	2881	2364	5.05
Lăscar Catargiu	2351	1785	6.22
Bd. Dacia spre Calea Victoriei	738	723	0.28
Bd. Dacia spre Dorobanți	570	441	2.87

Tabelul 12: Comparația fluxurilor de trafic între valorile din modelul de trafic și valorile măsurate pentru intersecția Piața Romană (vârful de după amiază)

Braț intersecție	Valori măsurate	Valori din modelul de trafic	GEH
Magheru	3452	3042	3.60
Lascăr Catargiu	2096	1837	2.92
Bd. Dacia spre Calea Victoriei	611	857	4.54
Bd. Dacia spre Dorobanți	657	626	0.61

Pentru exemplificare, în figurile de mai jos sunt prezentate comparația dintre fluxurile de trafic estimate și cele măsurate, extrase din modelul de trafic.

Figura 40: Fluxurile de circulație estimate/măsurate în vehicule etalon pentru intersecția Calea Victoriei - Bd.Regina Elisabeta

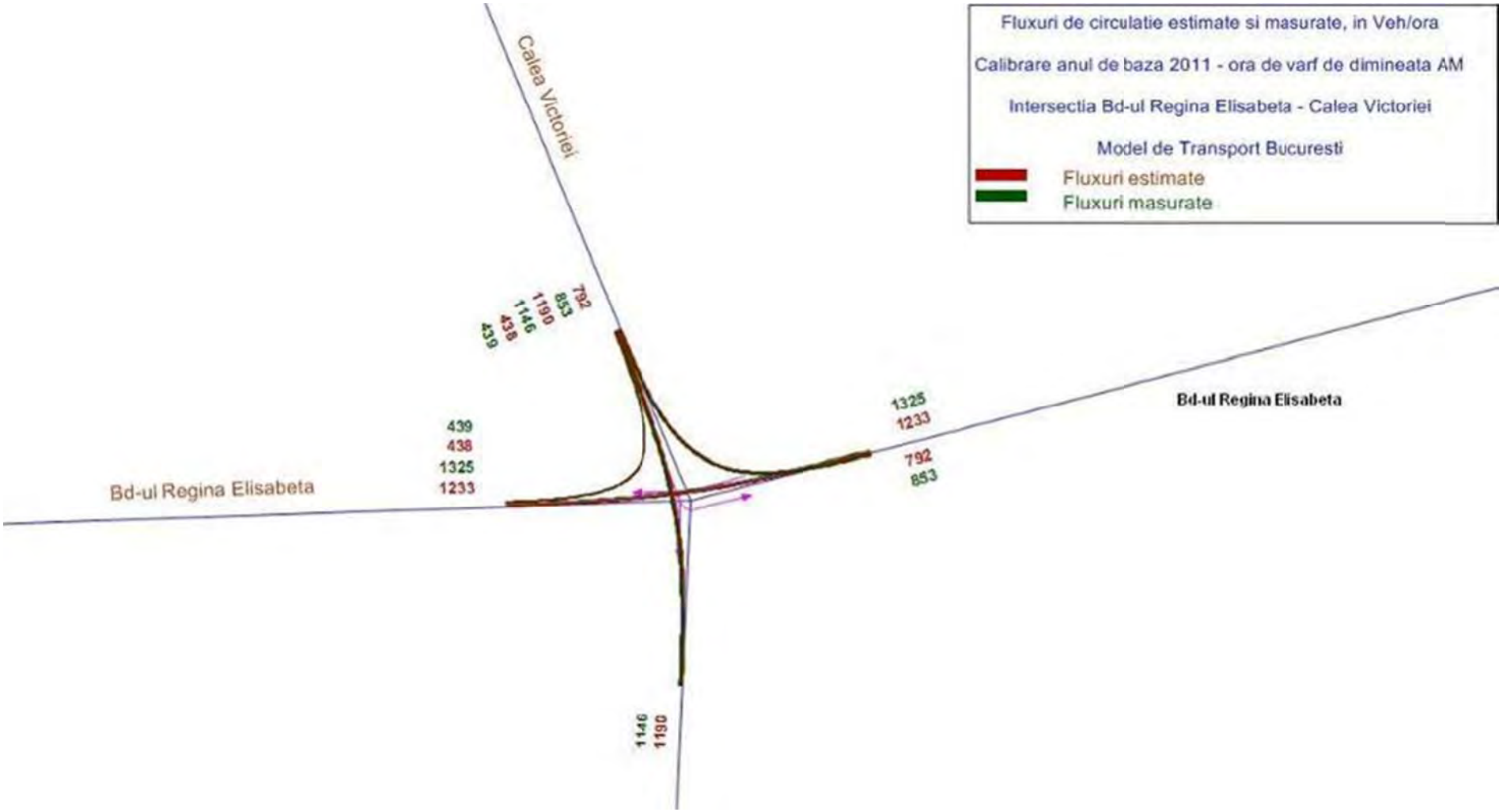


Figura 41: Fluxurile de circulație estimate/măsurate în vehicule etalon intersecția Piața Universității

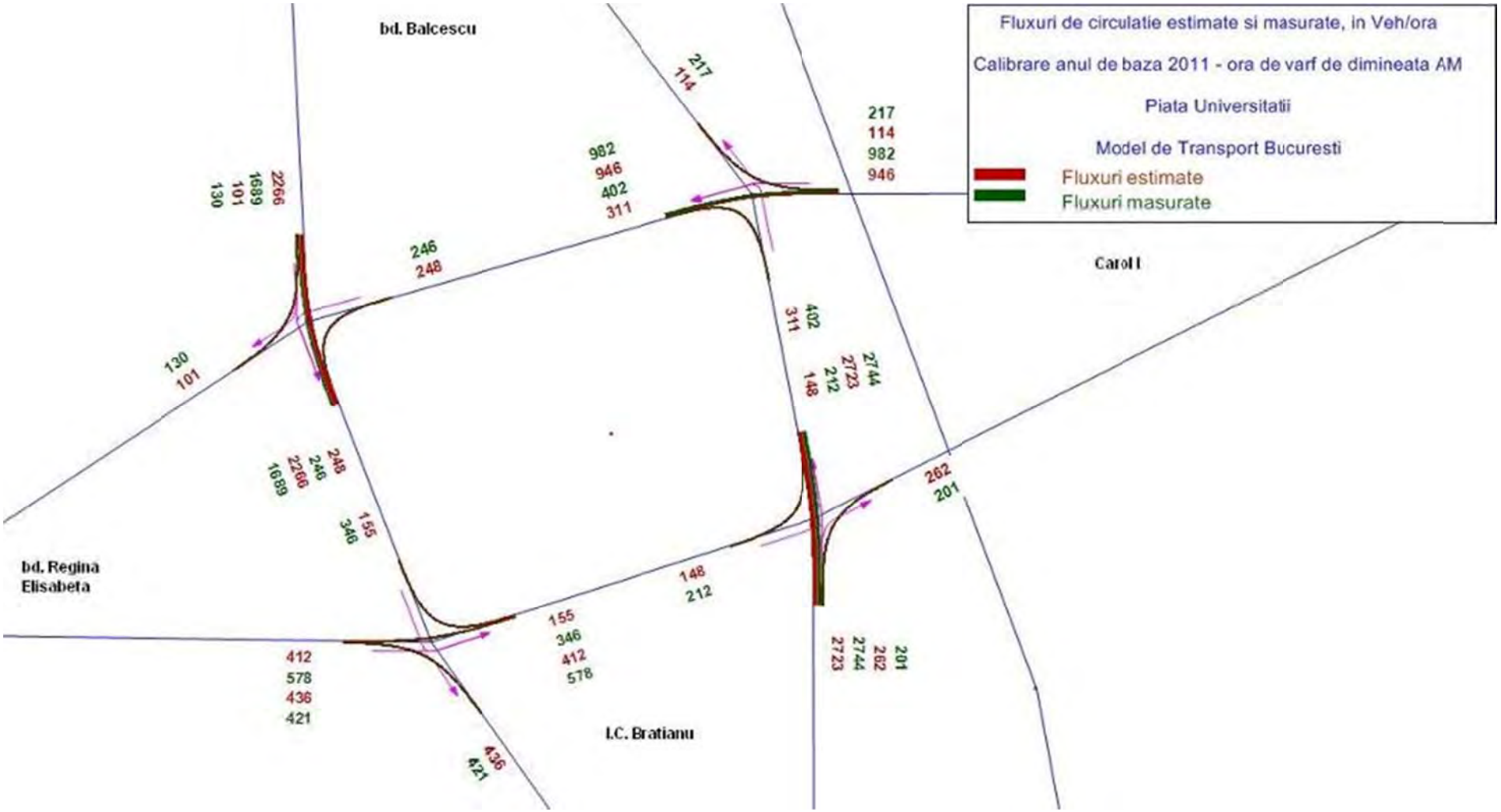
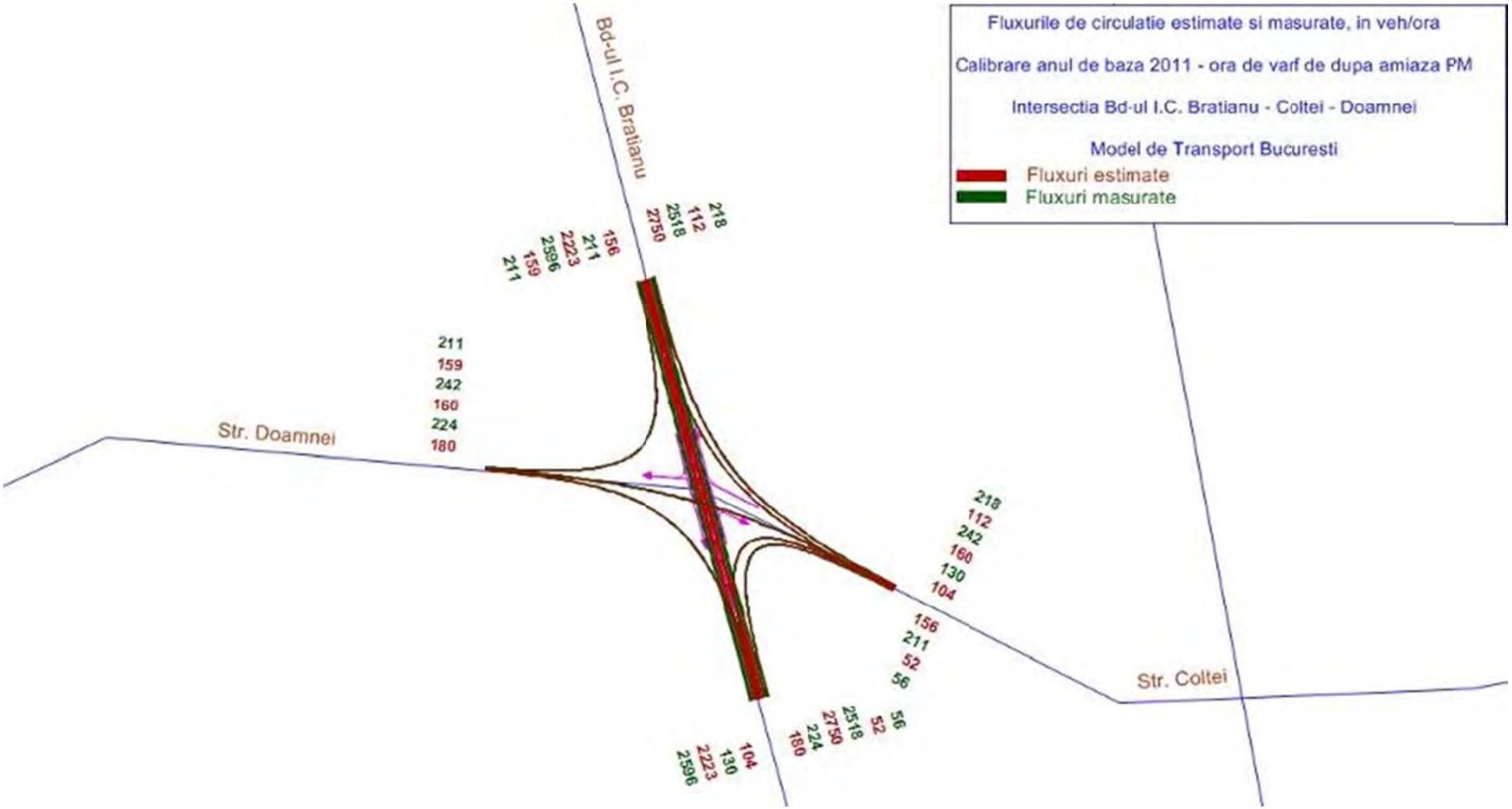


Figura 42: Fluxurile de circulație estimate/măsurate în vehicule etalon intersecția I.C. Brătianu - Str. Colței - Str. Doamnei



Sunt prezentate la finalul studiului și planșele aferente fluxurilor de circulație estimate/măsurate în vehicule etalon folosite în procesul de calibrare.

O concluzie pentru anul de bază 2011 subliniază faptul că detalierea modelului de transport pentru Municipiul București pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM și calibrarea matricelor OD pentru transportul privat sunt considerate satisfăcătoare întrucât parametrul statistic GEH este mai mic decât 5, iar diferențe între fluxurile estimate (calibrate) și cele observate se situează în limita de 5 - 20%.

Astfel, se poate trece la faza următoare, și anume implementarea scenariilor PIDU 2016 în modelele de transport AM și PM, și realizarea prognozelor cererii de transport și a fluxurilor de circulație și de călători cu transportul public pentru anul 2016.

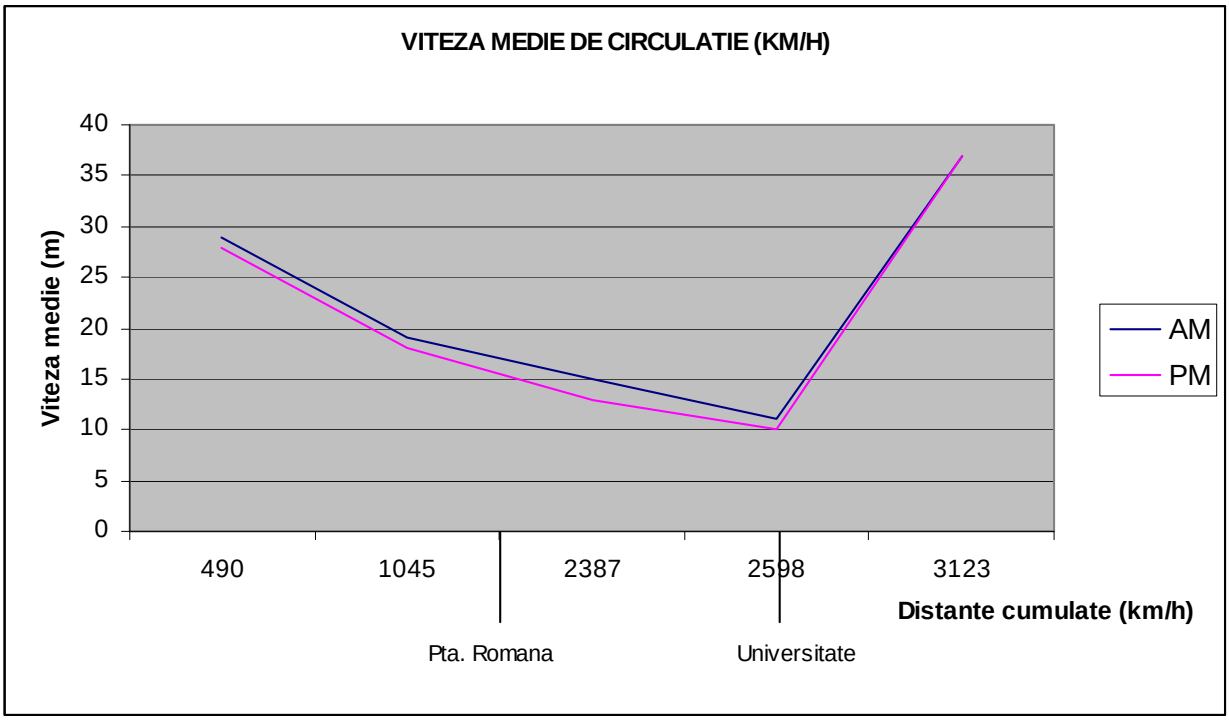
În urma rulării modelului pentru anul de bază (2011) rezultă următoarele:

Tabelul 13: Viteza medie de circulație în zona centrală

Denumire tronson	Lungime (m)	2011 AM	2011 PM
Piața Victoriei - intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh. Manu	490	29	28
Intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh. Manu -Piața Romană	555	19	18
Piața Romană - Piața. Universității - (Bd. Magheru / Bd. Bălcescu)	1342	15	13
Piața Universității - Intersecția Bd. I.C. Brătianu / Str. Colței	211	11	10
Intersecția Bd. I.C.Brătianu / Str. Colței - Piața. Unirii	525	37	37
TOTAL	**3123**		
Piața. Universității - Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei	345	13	9
Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei - Piața Kogălniceanu	795	35	33
TOTAL	**1140**		
Piața Victoriei - intersecția Calea Victoriei-Bd. Dacia	805	27	23
Intersecția Calea Victoriei / Bd. Dacia - intersecția Calea Victoriei / Bd.Știrbei Vodă	645	31	29
Intersecția Calea Victoriei / Bd.Știrbei Vodă - intersecția Calea Victoriei / Ion Câmpineanu	435	18	16
Intersecția Calea Victoriei / Ion Câmpineanu - intersecția Calea Victoriei / Bd.Elisabeta	265	28	25
Intersecția Calea Victoriei / Bd.Elisabeta - intersecția Calea Victoriei - Splaiul Independenței	540	27	25
TOTAL	**2690**		
Intersecția Calea Dorobanților / Bd.Dacia- Bd. Dacia / Calea Victoriei	658	**21**	**18**
TOTAL	**658**	**21**	**18**
Piața. Unirii - intersecția Bd. I.C. Brătianu / Str. Colței	525	11	16
Intersecția Bd. I.C.Brătianu / Str. Colței - Piața. Universității	211	8	8
Piața Universității - Piața Romană (Bd. Bălcescu / Bd. Magheru)	1342	10	10
Intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh.Manu - Piața Victoriei	555	11	13
Piața Romană - intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh.Manu	490	18	21
TOTAL	**3123**	**10**	**562**
Piața Kogălniceanu - intersecția Bd. Elisabeta/Calea Victoriei	795	21	21
Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei - Piața. Universității	345	12	13
TOTAL	**1140**	**17**	**9**
Intersecția Bd. Dacia / Calea Victoriei - intersecția Calea Dorobanților / Bd.Dacia	658	**21**	**18**
TOTAL	**658**	**21**	**18**

Din analiza datelor de trafic se constată scăderea vitezei medii de circulație de la 37 km/h pe Bd. Lascăr Catargiu la 11 km/h la Piața Universității.

Figura 43: Viteza medie de circulație pe traseul Piața Victoriei - Piața Romană - Piața Universității - Piața Unirii



Comparând fluxurile de trafic mai mari pe direcția Sud - Nord (Piața Unirii - Piața Victoriei), față de cele Nord - Sud (Piața Victoriei - Piața Unirii), viteza medie de circulație este mai mică pe acest sens. Beneficind de avantajele sensului unic pe Calea Victoriei, viteza medie de circulație este mai mare comparativ cu ruta paralelă Piața Victoriei - Piața Unirii.

Figura 44: Viteza medie de circulație pe traseul Piața Unirii - Piața Univesității - Piața Romană - Piața Victoriei

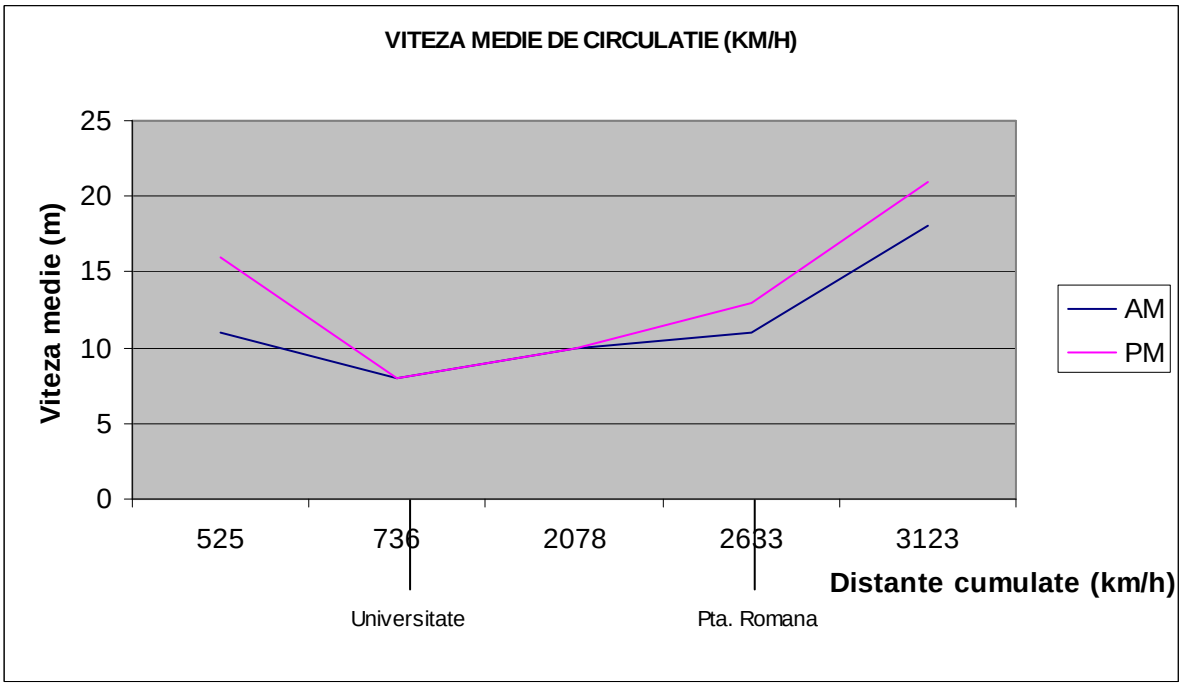
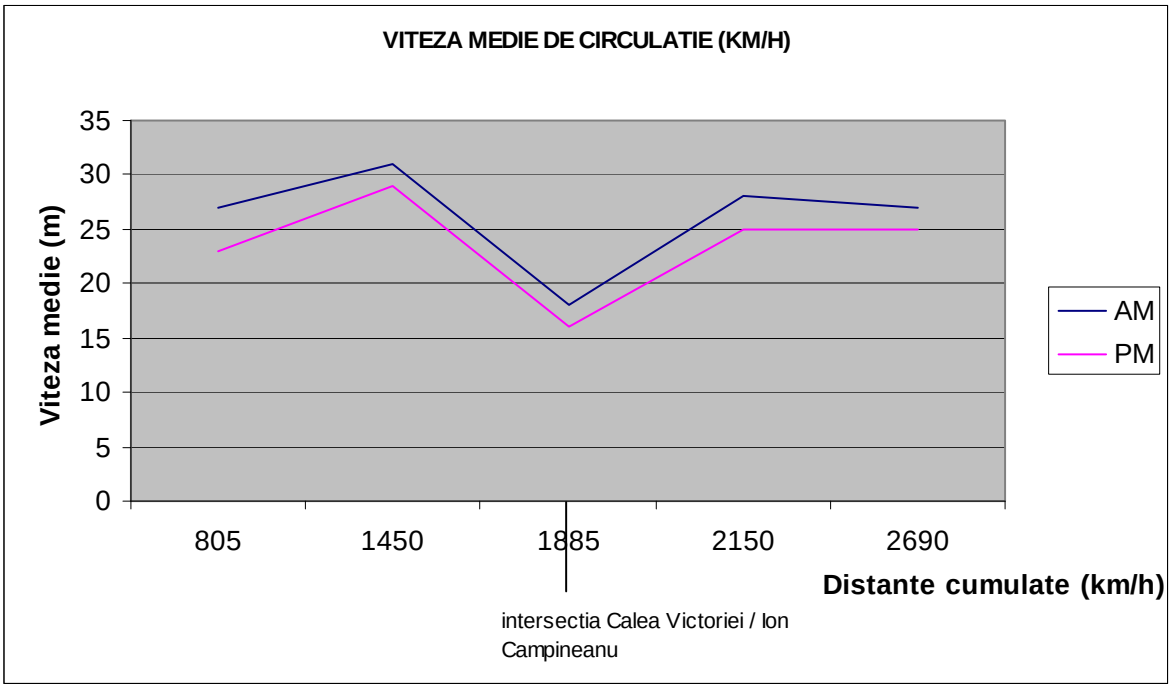


Figura 45: Viteza medie de circulație pe traseul Calea Victoriei (de la Piața Victoriei la Splaiul Independenței)



Din analiza scenariul de bază se pot trage următoarele concluzii:

- Zona centrală se confruntă cu fluxuri de trafic foarte mari care, în ritmul de creștere actual al parcului de vehicule, vor conduce în viitor la ambuteiaje permenente. De aceea, este necesar să se ofere **alternative la traficului din direcția Nord - Sud** prin inelul intern, inelul median și centura de ocolire a Municipiului București. Străzile și bulevardele din zona centrală trebuie să deservească pe cât posibil doar traficul local, care să susțină activități comerciale, culturale și de loisir, caracteristicile esențiale ale unui centru urban european.
- O altă problemă care apare, atât în ZAU cât și în celelalte părţi ale Municipiului București, o reprezintă lipsa locurilor de parcare. În plus, șoferii au tendința de a parca foarte aproape de destinația lor finală, iar vehiculele sunt parcate pentru perioade îndelungate de timp (în medie peste 7 ore). Prezența în zona centrală a unui număr mare de instituţii publice, culturale și de locuri de petrecere a timpului liber, duce la o aglomerare și o folosire excesivă ca spațiu de parcare a străzilor, inclusiv în zonele de trotuar dedicate pietonilor, ceea ce creează un disconfort general. Este necesară realizarea unui **sistem integrat de parcări de dimensiunii medii** (sub 500 de locuri) care să fie conectate la nodurile importante de transport în comun și la rețeaua de artere cu prioritate pentru pietoni și bicicliști.
- Transportul public **nu este suficient de dezvoltat și prioritizat**. Multe orașe europene pun accentul pe noi politici de transport în care nu mașinile private, ci transportul în comun, cu bicicleta și cel pietonal, sunt favorizate. Sunt necesare studii privind ameliorarea conexiunilor de transport în comun în centru, precum noi legături pentru rețeaua de tramvaie. Lucrările la magistralele noi de metrou trebuie să devină o prioritate. Un transport în comun rapid, eficient și confortabil va deveni mult mai atractiv faţă de folosirea mașinii personale.

Prognoza cererii de transport și a fluxurilor de circulație 2016

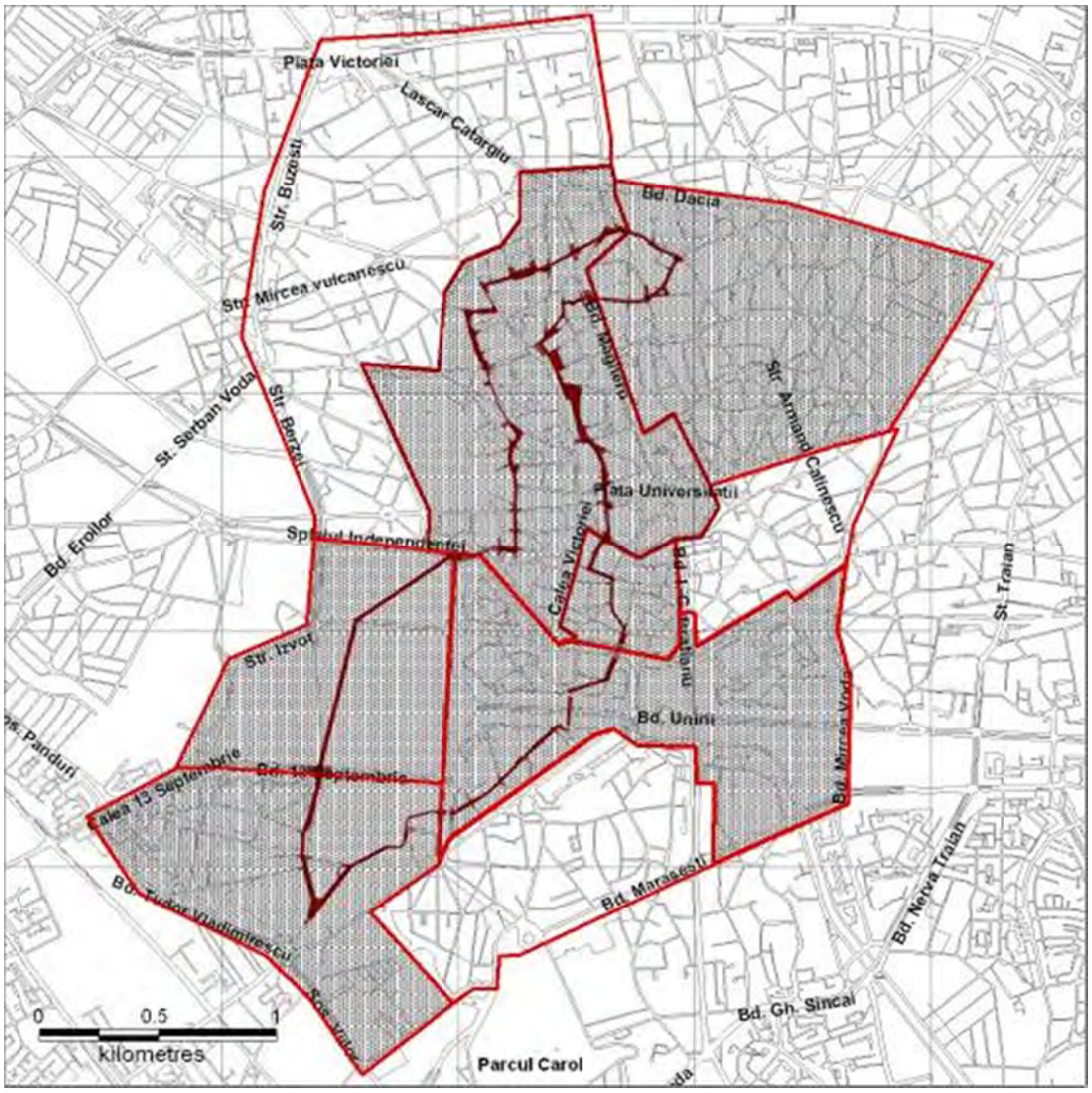
În cadrul PIDU, se propune realizarea unui traseu accesibil pietonilor și bicicliştilor fără eliminarea traficului autovehiculelor: ierarhizarea importanței pietonilor și a bicicliștilor față de autovehicule, realizarea unor pavaje specifice unei zone urbane importante, amplasarea eficientă a mobilierului urban, iluminarea corectă, curățarea de elemente nocive.

Proiectul va face posibilă utilizarea eficientă a zonei centrale indiferent de gradul de aglomerare, va permite apariția spațiilor publice și a spațiilor verzi, va reintegra și implicit revitaliza zonele orașului acum despărțite de bulevardul Unirii, va fi un mijloc de orientare în Capitală și își propune să devină o nouă marcă identitară pentru București.

Traseul va traversa în cea mai mare parte o serie de străzi centrale cu o caracteristică comună și anume scara "umană", regim mic de înălțime, parter activ comercial sau cultural.

Zona studiată se află în zona centrală a Bucureștiului și se desfășoară pe o lungime de 9,5 km de-a lungul următoarelor străzi: Str. Brezoianu, Str. Ion Câmpineanu, Str. Lutherană, Str. General Berthelot, Str. Piața Amzei, Str. Take Ionescu, Str. Eremia Grigorescu, Str. Xenopol, Str. Pictor Arthur Verona, B-dul Magheru, Str. Episcopiei, Str. Constantin Esarcu, Calea Victoriei, Str. Academiei, Str. Eugen Carada, Str. Lipscani, Str. Smârdan, B-dul Unirii, Str. George Georgescu, Calea Rahovei, Str. Uranus, Calea 13 Septembrie, Splaiul Independenței.

Figura 46: Aria de influență a circuitului prioritar pietonal



Intervenția la nivelul străzilor în cadrul PIDU este sintetizată în tabelul de mai jos.

			FĂRĂ PROIECT		CU PROIECT			
Nume Stradă	**Benzi de circulație**	**Observații**	**Parte carosabilă existentă (m)**	**Parte carosabilă rămasă după parcări (m)**	**Parte carosabilă rămasă propusă (m)**	**Zonă pietonală**	**Pistă bicicliști**	**Parcări**
Str. Tache Ionescu	1x3.5 (parte carosabilă)+ 2x2,1m(parcare)	sens unic	7.00	3.50	3.50	2.00	1.50	0.00
Strada Piața Amzei	2x3m (parte carosabilă)+ 2x2,5m(parcare)	sens unic, parcare în spic pe o latură + parcare parțială pe trotuar	13.00 - 15.50	3.50	3.50	6.30	1.70	2.30
General H. M. Berthlot	1x3,5m (parte carosabilă)+ 2x5m(parcare)	sens unic, parcare perpendiculară la bordură	13.50	3.50	3.50	6.00	1.50	2.50
Str. Lutherană	2x3,5m (parte carosabilă) + 2x2,5m (parcare)	sens unic, parcare în spic pe o latură + parcare paralelă cu bordura pe cealaltă latură	12.00	7.00	5.00	3.00	1.50	2.50
Str. Ion Câmpineanu	2x7.00 (parte carosabilă) + 1x5m (parcare)	dublu sens, parcare paralelă cu bordura pe cealaltă latură	16.85	6.25	7.00	13.62	3.00	2.00
Str. Ion Brezoianu	1x3.5m (parte carosabilă)+ 2x2.5m (parcare)	sens unic	8.50	3.50	3.50	3.00	1.50	2.00
Str. Uranus (TRONSON PROPUS)			0.00	0.00	0.00	1.50	3.00	0.00
Str. Uranus	2x3.5(parte carosabilă)+ 2x 2.5m (parcări)	dublu sens, parcare paralelă cu bordura pe ambele laturi	12.00	7.00	6.00	8.00	3.00	2.00
Calea Rahovei	1x2,75m (parte carosabilă)+ 2x2,1m(parcare)	sens unic	8.50	8.50	6.00	4.70	3.00	2.00
Str. George Georgescu	2x3.5(parte carosabilă)+ 2x 2.5 (parcari)	dublu sens, parcare paralelă cu bordura pe ambele laturi	12.00	7.00	7.00	6.40	0.00	2.00

			FĂRĂ PROIECT		CU PROIECT			
Nume Stradă	**Benzi de circulație**	**Observații**	**Parte carosabilă existentă (m)**	**Parte carosabilă rămasă după parcări (m)**	**Parte carosabilă rămasă propusă (m)**	**Zonă pietonală**	**Pistă bicicliști**	**Parcări**
Str. Smârdan			face parte din centrul istoric (închisă traficului rutier)					
Str. Lipscani			face parte din centrul istoric (închisă traficului rutier)					
Str. Academiei	1x3,5m (parte carosabilă)+ 1x2,5m (parcare)	sens unic, parcare în spic pe o latură +parcare paralelă la bordură pe cealalta latură	6.00	3.50	3.50	1.50	1.50	0.00
Str. Eugen Carada	2x3.5(parte carosabilă)+ 2x 2.5 (parcari)	dublu sens, parcare paralelă la bordură pe ambele laturi	12.00	7.00	7.00	14.00	0.00	0.00
Str. Episcopiei	1x3.5m (parte carosabilă)+ 2x2m (parcare)	sens unic, parcare parțială pe trotuar	7.50	3.50	3.50	3.00	1.50	0.00
Str. Arthur Verona	1x3,5m (parte carosabilă) + 2x2,1m (parcare)	sens unic	8.00	3.50	3.50	4.90	1.50	2.00
Xenopol	1x3,5m(parte carosabilă) + 2x2,2m (parcare)	sens unic	7.90	3.50	3.50	3.00	1.50	2.50
Str. Eremia Grigorescu	1x3,5m(parte carosabilă) + 2x2,5m (parcare)	sens unic	8.50	3.50	3.50	3.00	1.50	2.50

În cadrul PIDU se va crea un sistem de parcări subterane și supraterane cât se poate de dens și de bine integrat. Acestea vor fi poziționate în vecinătatea traseului PIDU și vor face posibilă accesarea de către un număr sporit de utilizatori. Astfel, orientarea șoferilor doritori de cumpărături și loisir către mall-uri va fi diminuată de fluxurile atrase în zonă. Totodată, cei care depind eminamente de mașina proprie în timpul liber vor fi încurajați să utilizeze traseul pietonal și de bicicliști. Parcările, care vor avea un număr restrâns de locuri de parcare sau cele care vor deține sisteme tehnologizate de parcare pot avea politici de cost diferențiate spre a deveni eficiente economic. Dezvoltarea unitară în vecinătatea traseului a rețelelor de parcări, alături de cele de mijloace de transport în comun, sunt elemente prioritare necesare care vor duce la succesul acestuia.

Amplasarea parcărilor și numărul locurilor de parcare sunt detaliate mai jos:

- Parcare subterană Piața Sala Palatului
  - parcare 1 cu 387 locuri de parcare pe nivel
  - parcare 2: cu 312 locuri de parcare
- Parcare supraterană automatizată Str. Tonitza 7-9 (Centrul Istoric)
  - 700 locuri
- Parcare subterană spațiu evenimente Piața Constituției
  - 869 locuri de parcare
- Parcaj subteran Uranus - Piața Rahova
  - 170 locuri de parcare
- Parcări Ansamblu Urban Complex Pod Izvor: Parcaj subteran zona Parc Izvor Est ; Parcaj subteran Splaiul Independenței zona P.M.B.
  - Cu 235 locuri în zona Primăriei
  - Cu 203 locuri în zona Piața Constituției

    Total :438
- Parcaj subteran Ansamblu Urban Domnița Bălașa
  - 404 locuri de parcare
- Parcaj subteran Grădina Icoanei
  - 180 locuri parcare

Din cadrul proiectelor propuse prin Master Planul de transport al Municipiului București, din care unele sunt în curs de elaborare sau execuție, au fost reținute următoarele, pentru scenariile de prognoză:

- Proiecte pentru finalizarea inelului central
- Îmbunătățirile rețelei de străzi
- Proiecte pentru inițierea și finalizarea inelului median
- Lărgirea străzilor și noi legături
- Legături cu autostrăzile
- Infrastructura transportului public: Autobuz, Tramvai, Troleibuz
- Infrastructura de tramvai: modernizarea altor rute / stații
- Infrastructura de troleibuz: modernizarea, benzi dedicate
- Infrastructura de autobuz: modernizarea, benzi dedicate
- Infrastructura transportului public: Metrou

Nr.crt	Proiect
	COMPLETAREA INELULUI INTERN
1	Modernizare pasaj Piața Muncii
2	Pasaj subteran Iancului /Mihai Bravu
3	Reconfigurare Pasaj Piața Victoriei
4	Pasaj Basarab
5	Pasaj subteran Grozăvești - Răzoare- Calea Rahovei
6	Străpungere Progresului - Viilor
7	Pasaj subteran Piața Sudului
8	Pasaj suprateran Splaiul Unirii - Șos. Mihai Bravu
	COMPLETAREA INELULUI MEDIAN
9	Străpungere Splai Dudescu - Șos Olteniței
10	Lărgire Str. Luică și Str. Tr. Măgurele (între Giurgiului și Berceni)
11	Străpungere între Str. Brașov și Șos . Alexandriei cu legătură supraterană la intersecția Str Brașov și Bd. Ghencea
12	Lărgire Str. Fabrica de Glucoză
	LĂRGIRI DE STRĂZI EXISTENTE ȘI STRĂZI NOI
13	Lărgire Buzești - Berzei - Vasile Pârvan - Hașdeu

14	Lărgire Calea Griviţei între Piața Chibrit și intersecția Str. Chitilei cu Bd. Bucureștii Noi, inclusiv lărgire pod cale ferată București - Constanța
15	Prelungire Str. 1 Mai între Str. Sibiu și Drumul Sării
16	Modernizare și lărgire la 4 benzi a Șoselei de Centură actuale
17	Reabilitare carosabil și cale rulare tramvai pe Bd. L. Rebreanu
18	Lărgire Str. Pipera cu trecere denivelată la intersecția Alexandru Șerbănescu / Barbu Văcărescu (în construcție este pasajul denivelat cale ferată București - Constanța)
19	Străpungere între D-na Ghica și Chișinău
20	Străpungere între Bd. Nicolae Grigorescu - Splai Dudescu
21	Pasaj suprateran Doamna Ghica - Șos. Coletina
22	Modernizare intersecție Răzoare
23	Pasaj suprateran Str. Nordului - Str. Elena Văcărescu
24	Reconfigurare intersecție Șos. Pantelimon - Bd. Chişinău și pasaj subteran
	RACORDURI CU AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE
25	Legătura între Splaiul Dudescu - Autostrada București - Constanța
26	Legătura între Splaiul Independenței - Ciurel - Autostrada A1 București - Pitești
27	Legătura între Prelungirea Ghencea - Domnești
28	Penetrare Bd. Timișoara
29	Modernizare și lărgire Șos. Berceni - Apărătorii Patriei cu pasaj peste calea ferată
	INFRASTRUCTURĂ TRANSPORT PUBLIC
30	**METROU** - Extensie linia 4: 1 Mai - Aeroportul Otopeni sau linie nouă Piața Victoriei - Aeroportul Otopeni
31	**METROU** - Linie nouă Drumul Taberei - Universitate - Pantelimon
32	**METROU** - Linie nouă Drumul Taberei - Piața Unirii - Pantelimon
33	**TRAMVAI** - Linie nouă pentru legătura prin Piața Unirii din Bd. Regina Maria către Bd. Corneliu Coposu
34	**TRAMVAI** - Linie nouă pentru legătura Calea Plevnei și Piața Unirii
35	**TROLEIBUZ** - Extensie Str. Apusului.
36	**TROLEIBUZ** - Extensie pe Bd. I.C. Brătianu, Bd. Bălcescu, Bd. G. Magheru, Calea Dorobanților, Bd. Aviatorilor, Bd. C. Prezan, Șos. Kiseleff, Poligrafiei și Jiului în vederea realizării legăturii de troleibuz Nord.
37	**TROLEIBUZ** - Modernizarea rețelei de troleibuz în urma modernizării rețelei stradale
38	**AUTOBUZ -** Implementare linii dedicate
39	**TOATE MODURILE** - Îmbunătățire facilitate transfer Piața Unirii (tramvai / troleibuz și staţie autobuz adiacent la accesul la Metrou)
40	**TOATE MODURILE** - Îmbunătățire punct transfer Gara de Nord (interfață între tramvai / troleibuz și stație autobuz adiacent la accesul la Metrou)
41	**TOATE MODURILE** - Îmbunătățire punct transfer Piața Obor (tramvai / troleibuz și stație autobuz adiacent la accesul la Metrou)
42	**TOATE MODURILE** - Îmbunătățire punct transfer Piața Sudului (tramvai / troleibuz și stație autobuz adiacent la accesul la Metrou)
43	**TOATE MODURILE** - Îmbunătățire punct transfer Piața Eroilor (troleibuz și stație autobuz adiacent la accesul la Metrou)
44	**PARK & RIDE** - 1000 locuri la Depoul IMGB (și legătura la Metrou)
45	**PARK & RIDE** - locuri la Băneasa (în legătura cu extensia Metrou)
46	**PARK & RIDE -** Otopeni, Republica, Pantelimon, Pipera, Bucureștii Noi, Policolor
47	**TOATE MODURILE DE SUPRAFAȚĂ** - Dezvoltare și implementare ierarhie stații Transport Public și modernizarea corespunzătoare a facilităților
48	**TOATE MODURILE** - Implementare sistem de ticketing integrat
49	**TOATE MODURILE** - Implementare strategie informare călători
	PROIECTE DE MANAGEMENT DE TRAFIC UTC/ITS
50	**UTC** - Extensie spre zona Nord Piața Victoriei - Băneasa.

51	**UTC -** Adăugare intersecții în sistem pe arterele Est - Vest până la șoseaua de centură.
52	**UTC -** Extensie sistem prin adăugare intersecții până la șoseaua de centură.
53	**UTC -** Dezvoltare strategie control de trafic cu control automat/monitorizare a poluării și zgomotului.
54	**PTM** - Extensie pentru echipare vehicule noi: autobuze, troleibuze și tramvaie cu echipamente PTM la bord din fabrică.
55	**PTM** - Extensie pentru echipare vehicule existente: autobuze, troleibuze și tramvaie cu echipamente PTM la bord.

Prognoza cererii de transport și a fluxurilor de circulație a fost efectuată pentru anul 2016, atât pentru transportul privat, cât și pentru transportul public în scenariile cu proiect și fără proiect.

Prognoza cererii de transport a fost efectuată considerând ca bază de plecare matricile OD pentru vârful de dimineață și vârful de după amiază calibrate pentru anul 2011, și matricile de coeficienți de creștere a cererii de transport din cadrul Modelului de Transport București pentru cele două ore de vârf.

Rețeaua stradală și rețeaua de transport public au fost considerate, potrivit scenariului optimist pentru anul 2013, așa cum sunt descrise în Master Planul de Transport București.

În acest raportul se prezintă:

- Metodologia de efectuare a prognozei cererii de transport și a fluxurilor de circulație pentru anul 2016, în cadrul modelului de transport București pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM;
- Analiza performanței traficului și a transportului public pentru anul 2016, pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM.

În cadrul stabilirii situației de perspectivă pentru anul 2016, s-a considerat că proiectele prevăzute în PIDU susțin implementarea proiectelor prevăzute în Master Planul de Transport București pentru acest orizont de timp.

4. Metodologia de lucru pentru prognoza 2016

Metodologia de lucru constă în principal în utilizarea modelului de transport București pentru orele de vârf de dimineață - AM și după amiază - PM, pentru stabilirea estimării cererii de transport pentru anul 2016 și stabilirea performanței traficului privat și a transportului public.

Se precizează faptul că modelul de transport București pentru orele de vârf a fost dezvoltat ulterior Masterului Planului de Transport București.

Astfel, în vederea prognozei cererii de transport și a fluxurilor de circulație pentru anul de bază 2016 au fost efectuate următoarele activități:

- Detalierea rețelei stradale și a zonificării (a conectorilor în cazul de față) în aria PIDU a proiectului. De asemenea, au fost detaliate intersecțiile: Str. Colței - Bd I.C. Brătianu, Piața Universității, Piața Romană, Piața Victoriei și, de asemenea, toate intersecțiile cu străzi laterale de pe traseul Piața Unirii - Piața Victoriei. În cadrul acestei activități au fost introduse ciclurile de semaforizare pentru toate intersecțiile menționate anterior.
- Estimarea matricelor OD pentru anul 2016 pentru ora de vârf de dimineață - AM și ora de vârf de după amiază - PM.
  Ora de vârf de dimineață a fost stabilită ca fiind între orele 7.00 - 8.00 dimineață, iar ora de vârf de după amiază a fost stabilită ca fiind între orele 16.00 - 17.00 după amiază.
  Ca și date de intrare au fost considerate: matricele pentru ora de vârf estimate pentru anul 2011 și matricele de coeficienți de creștere din Modelul de Transport București.
- Afectarea traficului pe rețea și stabilirea fluxurilor de circulație, a raportului Volum / Capacitate și a fluxurilor de călători pentru transportul public pentru fiecare mod de transport public, pentru anul 2016.

5. Prognoza cererii de transport și a fluxurilor de circulație 2016 - rezultate transport privat și transport public

5.1. Prognoza cererii de transport pentru anul 2016

Numărul total de deplasări cu autoturismul și cu transportul public la nivelul Municipiului București, pentru orele de vârf pentru anul 2016, se prezintă în tabelul de mai jos.

Tip deplasare	Ora de vârf de dimineață - AM Anul de bază 2011	Ora de vârf de dimineață - AM Anul 2016	Ora de vârf de după amiază - PM Anul de bază 2011	Ora de vârf de după amiază - PM Anul 2016
Deplasări generate/atrase cu transportul privat - total matrice OD (la nivelul întregului oraș)	90.148	103.151	87.559	99.527
Procent din totalul călătoriilor pentru ora de vârf de dimineață (la nivelul întregului oraș)	27.7%	30%	34.3%	36.6%
Deplasări generate/atrase cu transportul public - total matrice OD (la nivelul întregului oraș)	234.443	240.448	168.083	172.268
Procent din totalul călătoriilor pentru ora de vârf de după amiază (la nivelul întregului oraș)	72.3%	70%	65.7%	63.4%

Din analiza deplasărilor se observă că preponderente sunt călătoriile cu transportul în comun. La nivelul întregului oraș, călătoriile cu **transportul public se desfășoară în proporție de 64 - 70%,** în timp ce procentul călătoriilor cu **autovehicule private este de 30 - 36%.**

La ora de vârf de dimineață AM, zona centrală a orașului, corespunzătoare cu aria de studiu PIDU,
generează:

- 6.495 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 6,3 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;
- 4.356 de deplasări cu transportul public, reprezentând 1,8 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;

și atrage:

- 9.883 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 9,6 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu;
- 42.022 de deplasări cu transportul public, reprezentând 17,5 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de dimineață la nivelul întregului municipiu.

La ora de vârf de după amiază PM, zona centrală a orașului, corespunzătoare cu aria de studiu PIDU,
generează:

- 10.049 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 10,1 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;
- 26.776 de deplasări cu transportul public, reprezentând 15,5 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;

și atrage:

- 12.756 de deplasări cu autoturismul, reprezentând 12,8 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu;
- 4.597 de deplasări cu transportul public, reprezentând 2,7 % din totalul deplasărilor efectuate la ora de vârf de după amiază la nivelul întregului municipiu.

5.2. Estimarea fluxurilor de circulație și analiza performanței traficului pentru anul 2016

Prin afectarea pe reţea a matricelor OD recalibrate pentru transportul privat și a celor pentru transportul public, s-au obținut rezultatele prezentate mai jos astfel:

- În Figurile 47 - 52 se prezintă fluxurile de circulație în vehicule/oră la ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figura 53 se prezintă raportul volum / capacitate pentru ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figurile 54 - 56 se prezintă nivelul de serviciu în intersecții pentru ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figura 57 se prezintă fluxurile de călători cu transportul public pentru ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figurile 58 - 63 se prezintă fluxurile de circulație în vehicule/oră la ora de vârf de după amiază - PM 2016;
- În Figura 64 se prezintă raportul volum / capacitate pentru ora de vârf de după amiază - PM 2016;
- În Figurile 65 - 68 se prezintă nivelul de serviciu în intersecții pentru ora de vârf de după amiază - PM 2016;
- În Figura 69 se prezintă fluxurile de călători cu transportul public pentru ora de vârf de după amiază - PM;

Figura 47: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 - vedere generală

Figura 48: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 - Piața Victoriei

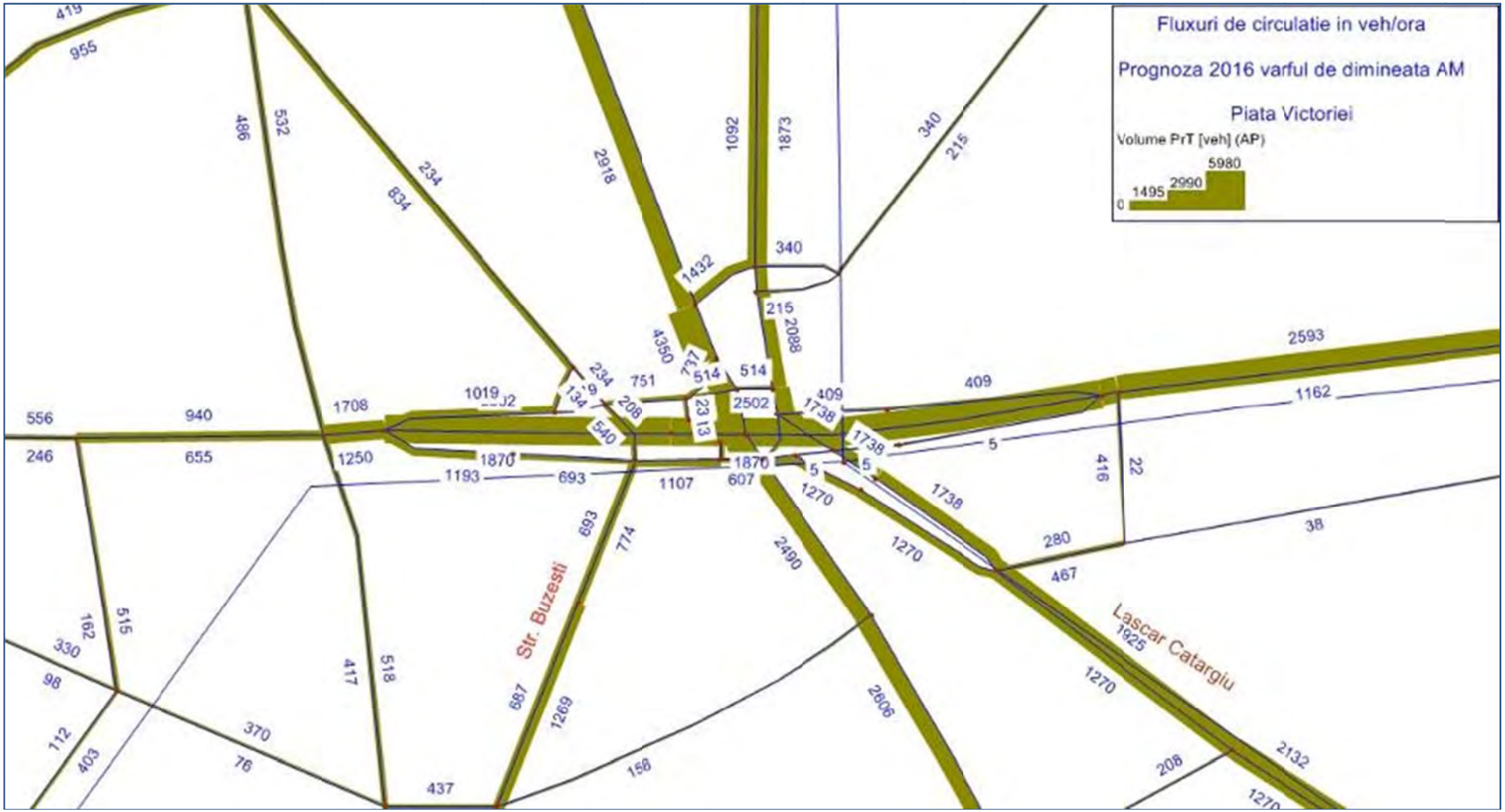


Figura 49: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 - Piața Victoriei - Piața Romană

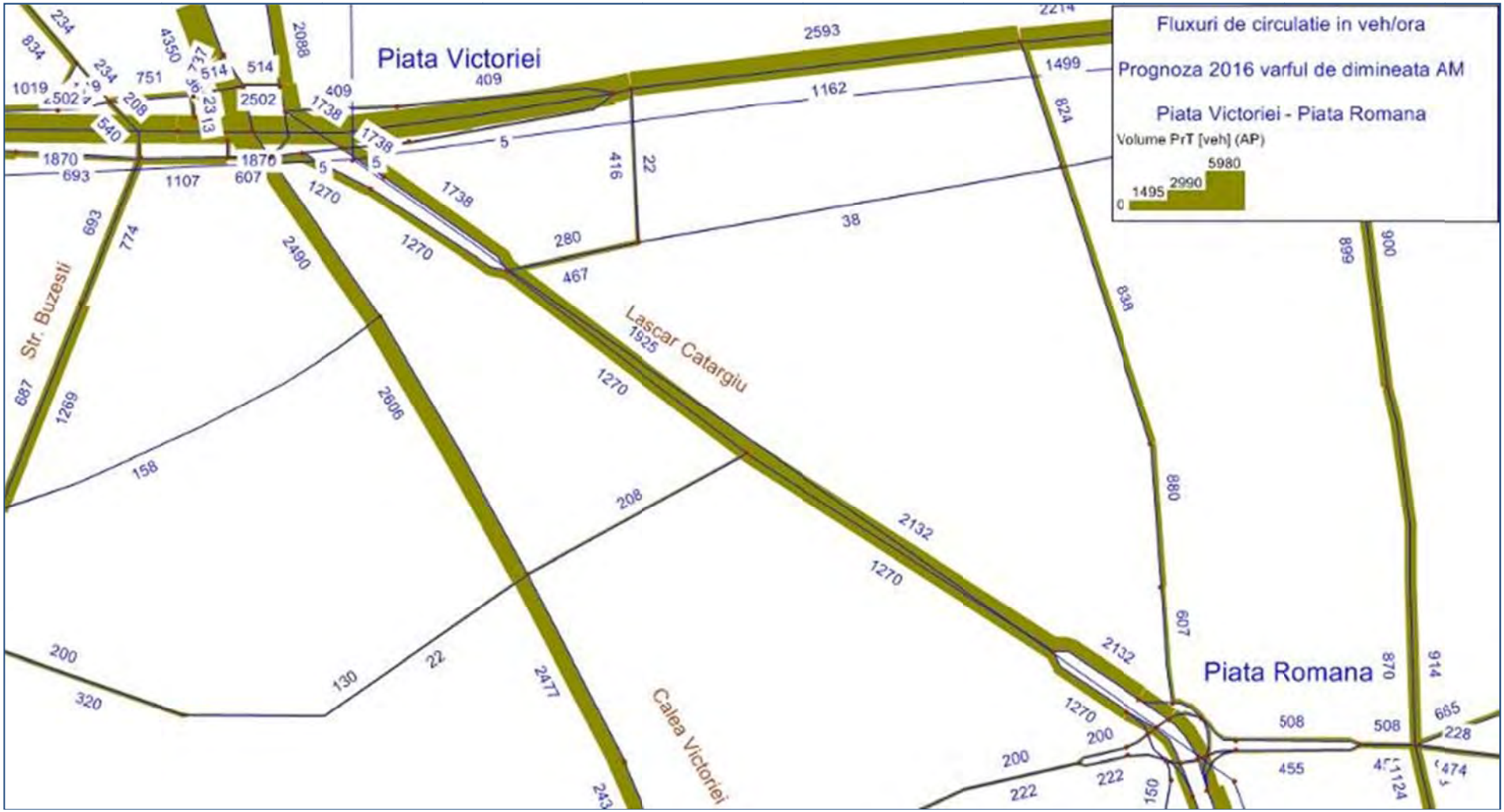


Figura 50: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 - Piața Romană

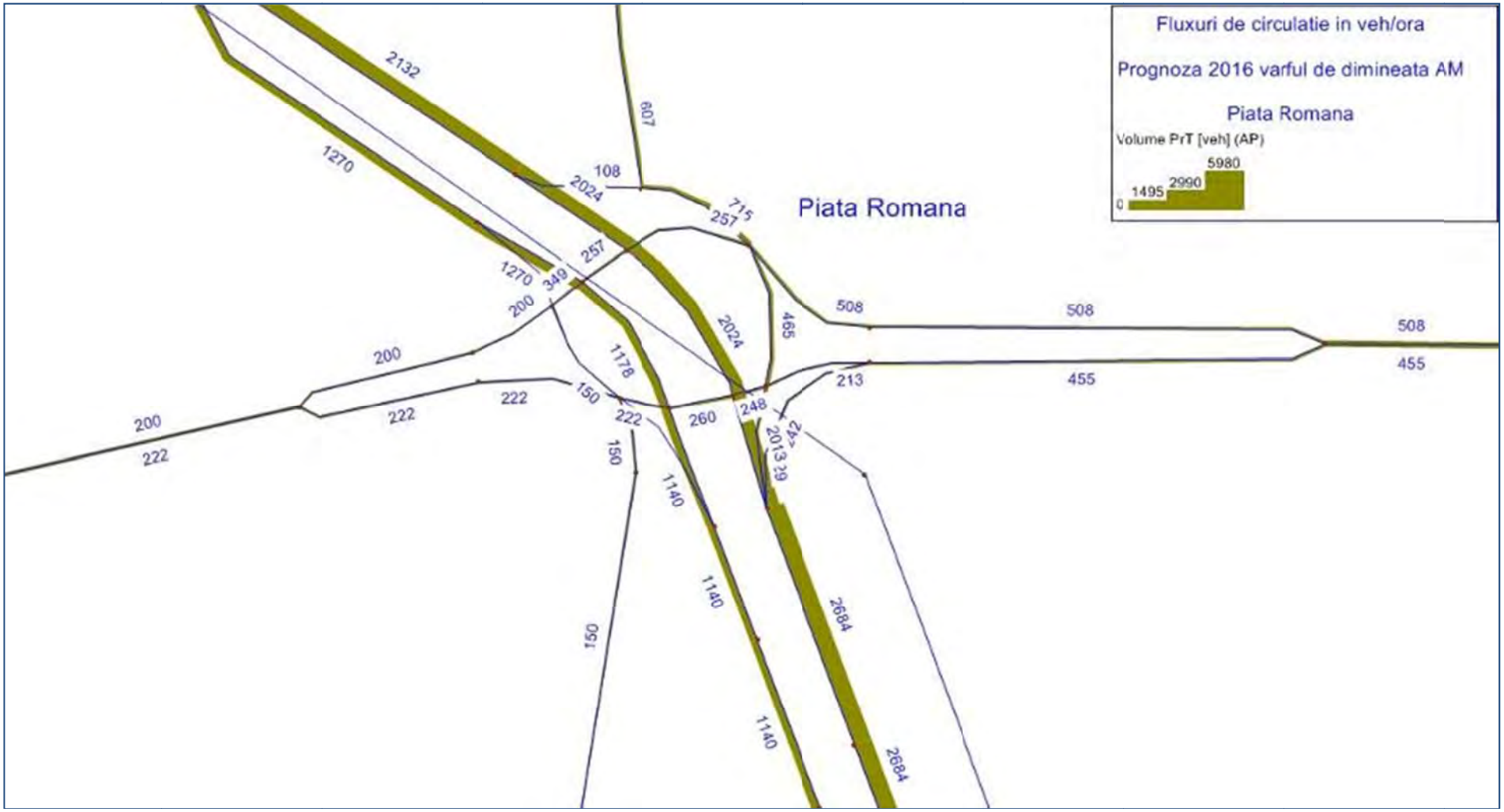


Figura 51: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 - Piața Romană - Piața Universității

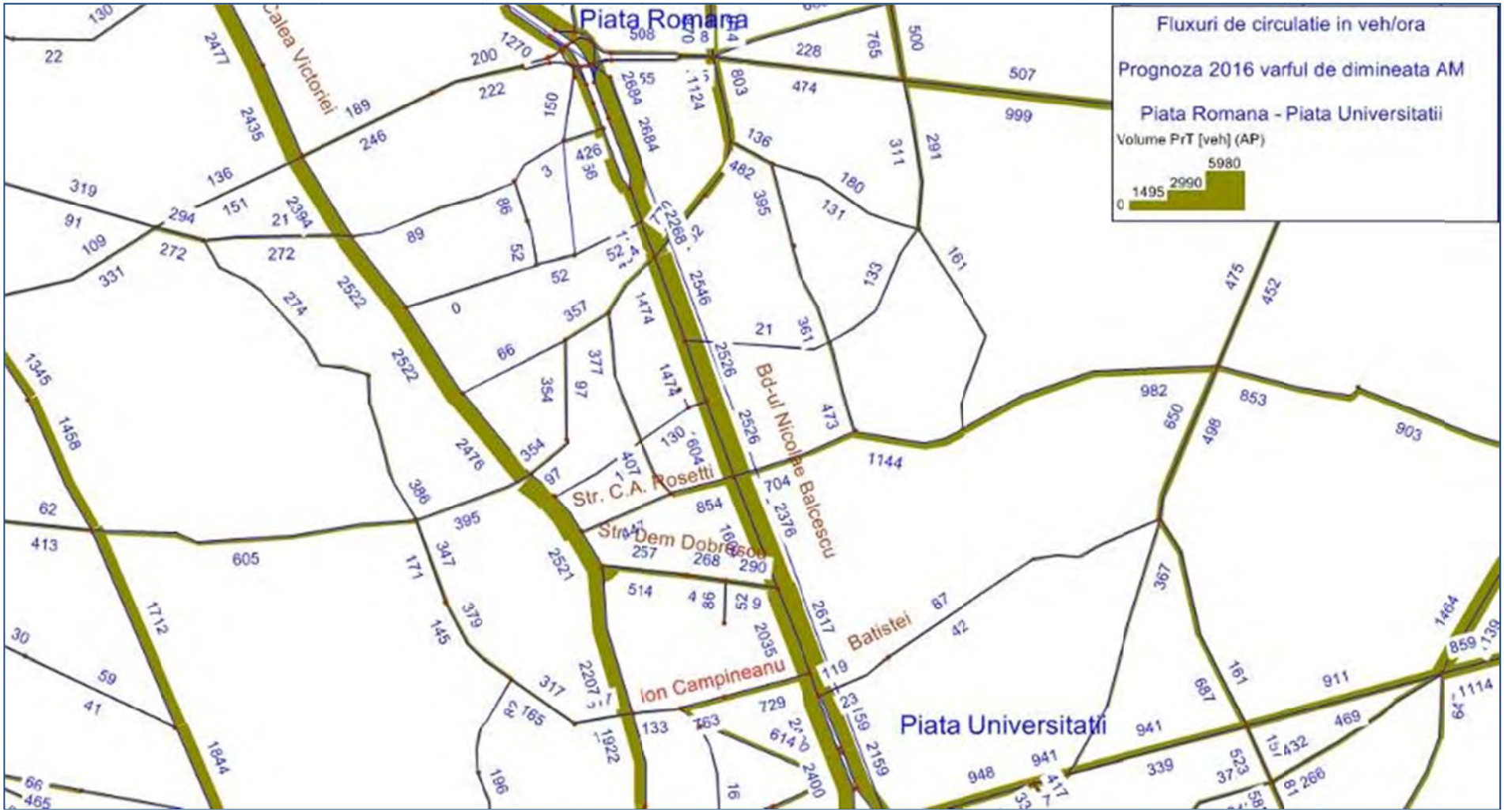


Figura 52: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 - Piața Universității

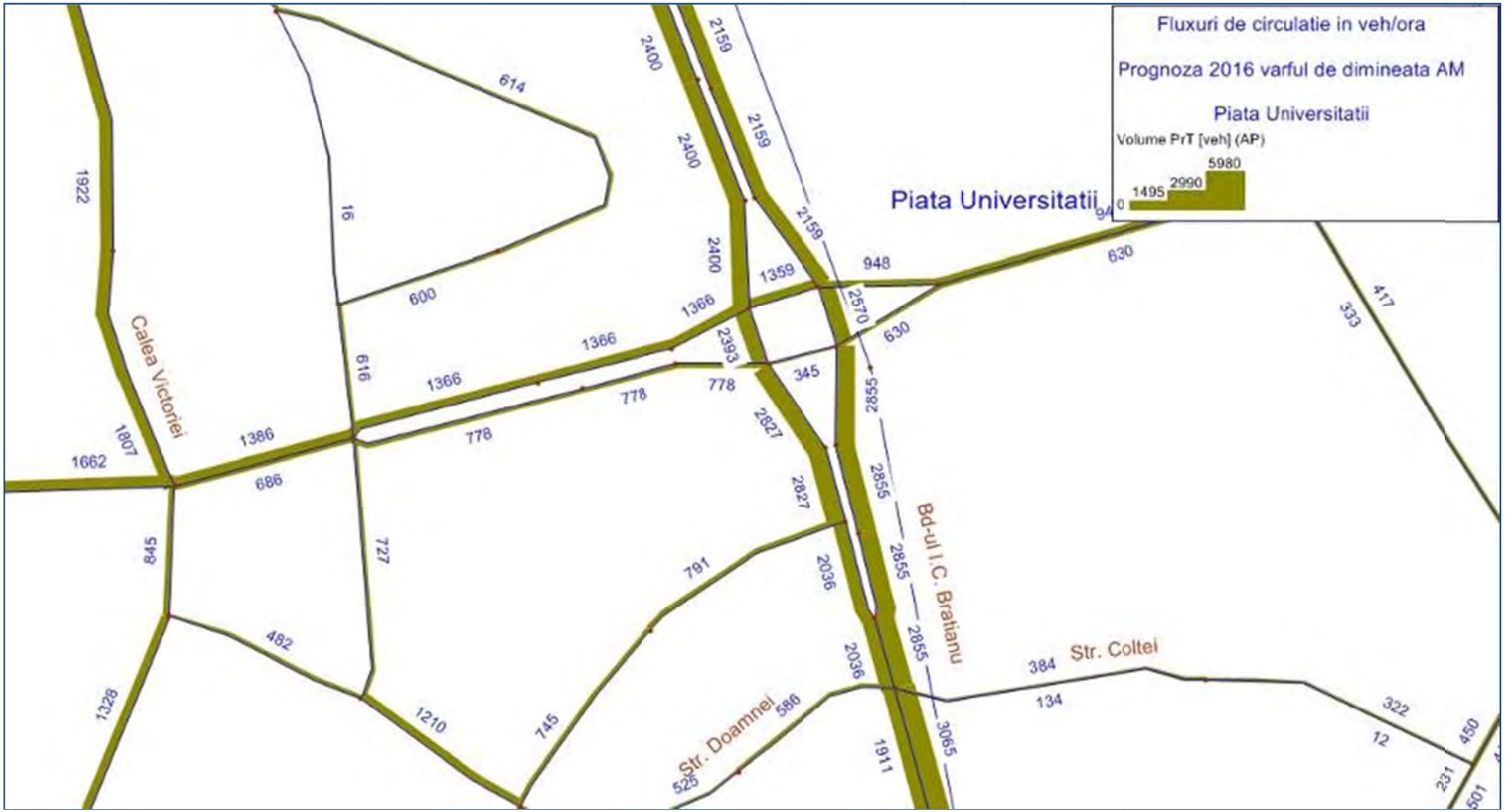


Figura 53: Raportul Volum/Capacitate, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016

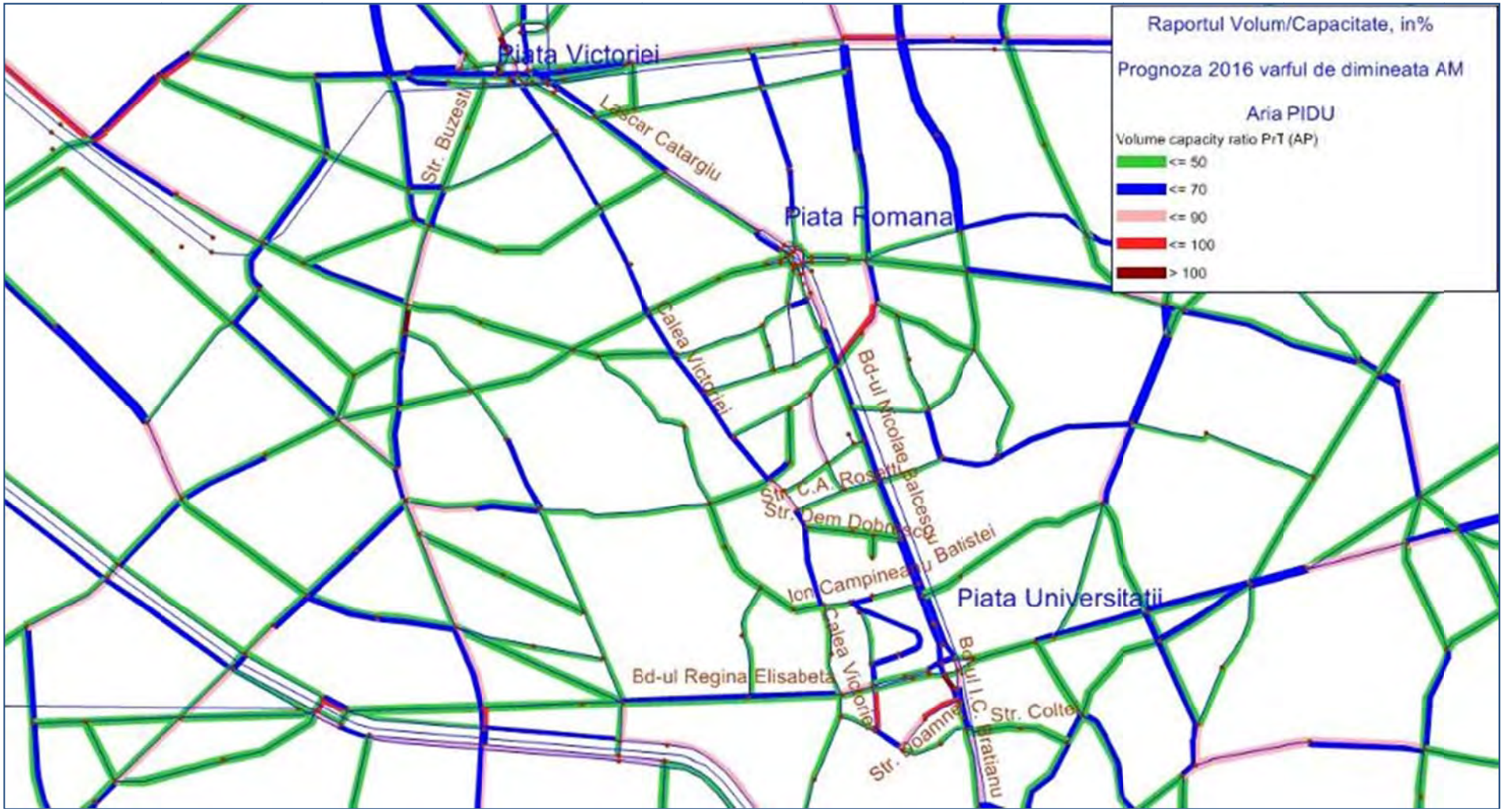


Figura 54: Nivelul de serviciu în Piața Victoriei, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016

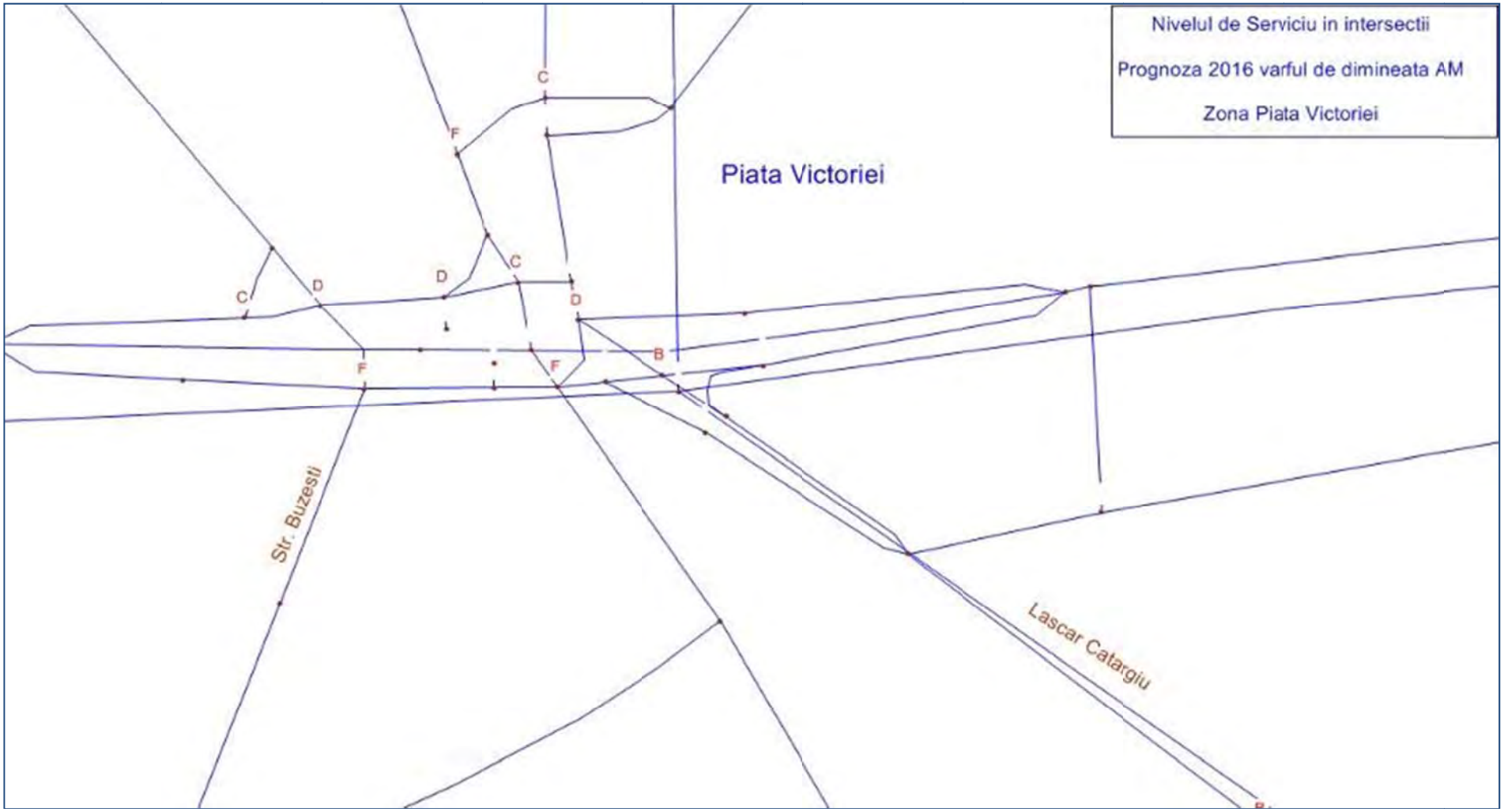


Figura 55: Nivelul de serviciu în Piața Romană, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016

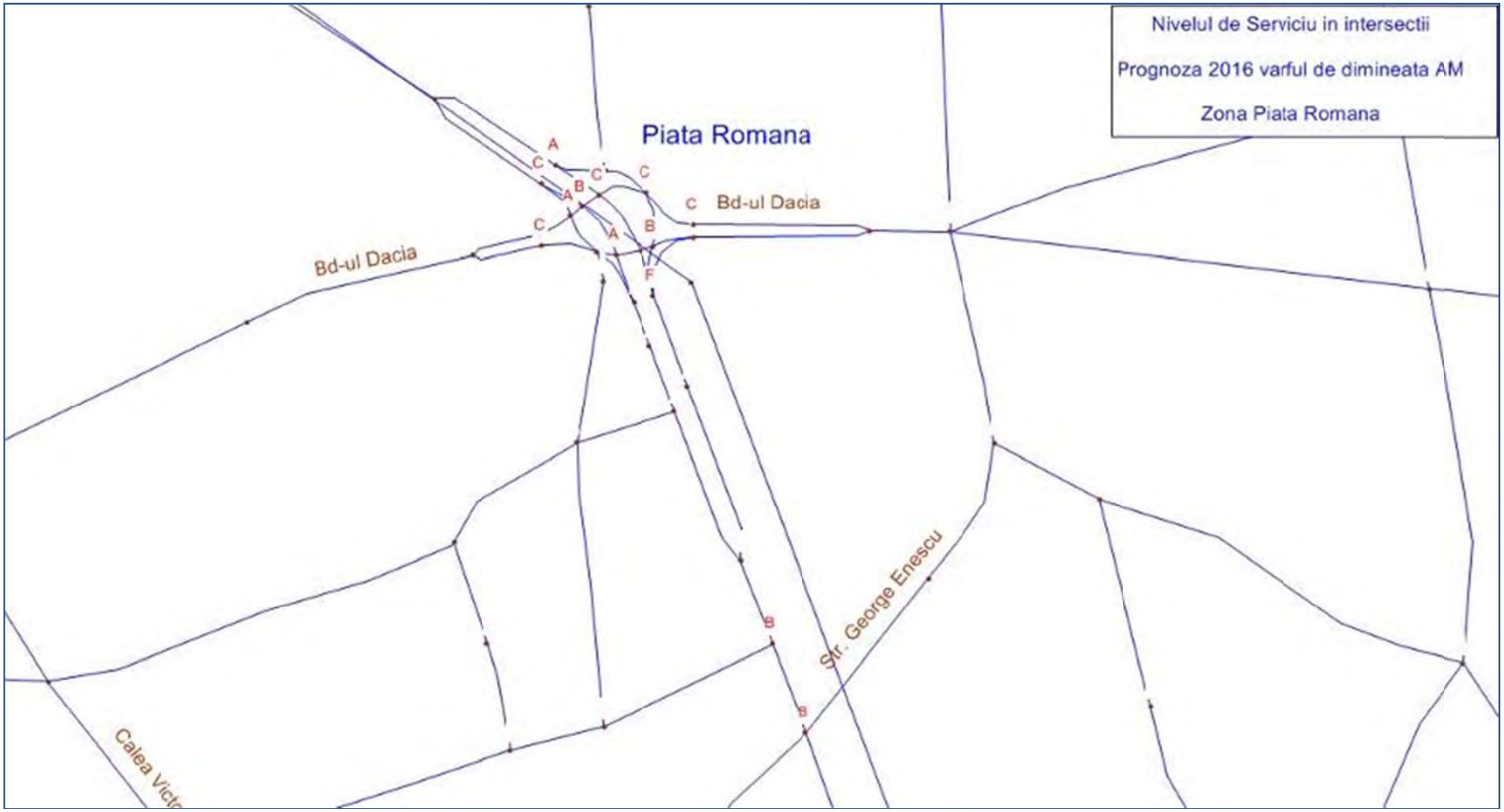


Figura 56: Nivelul de serviciu în Piața Universității, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016

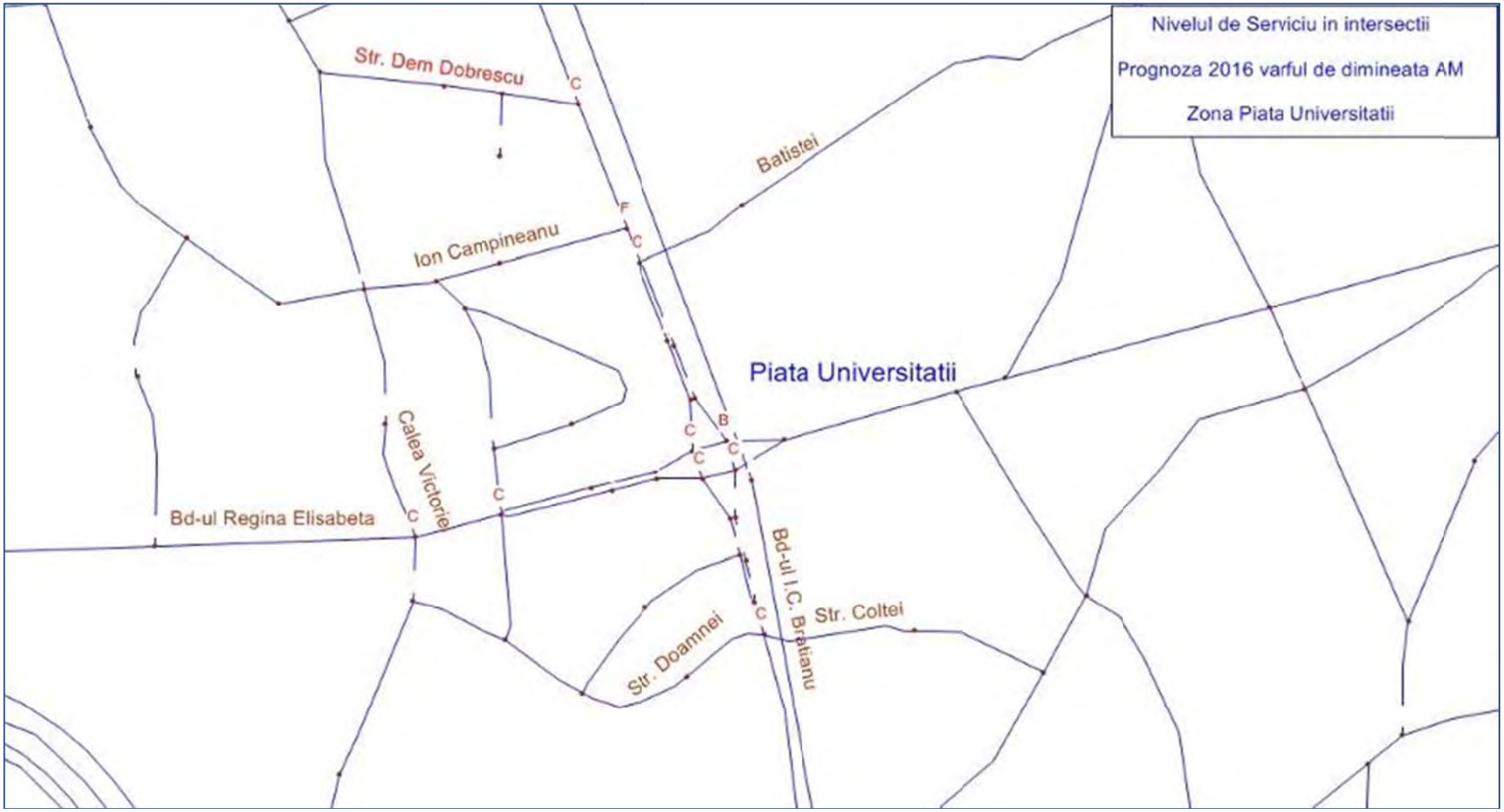


Figura 57: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016

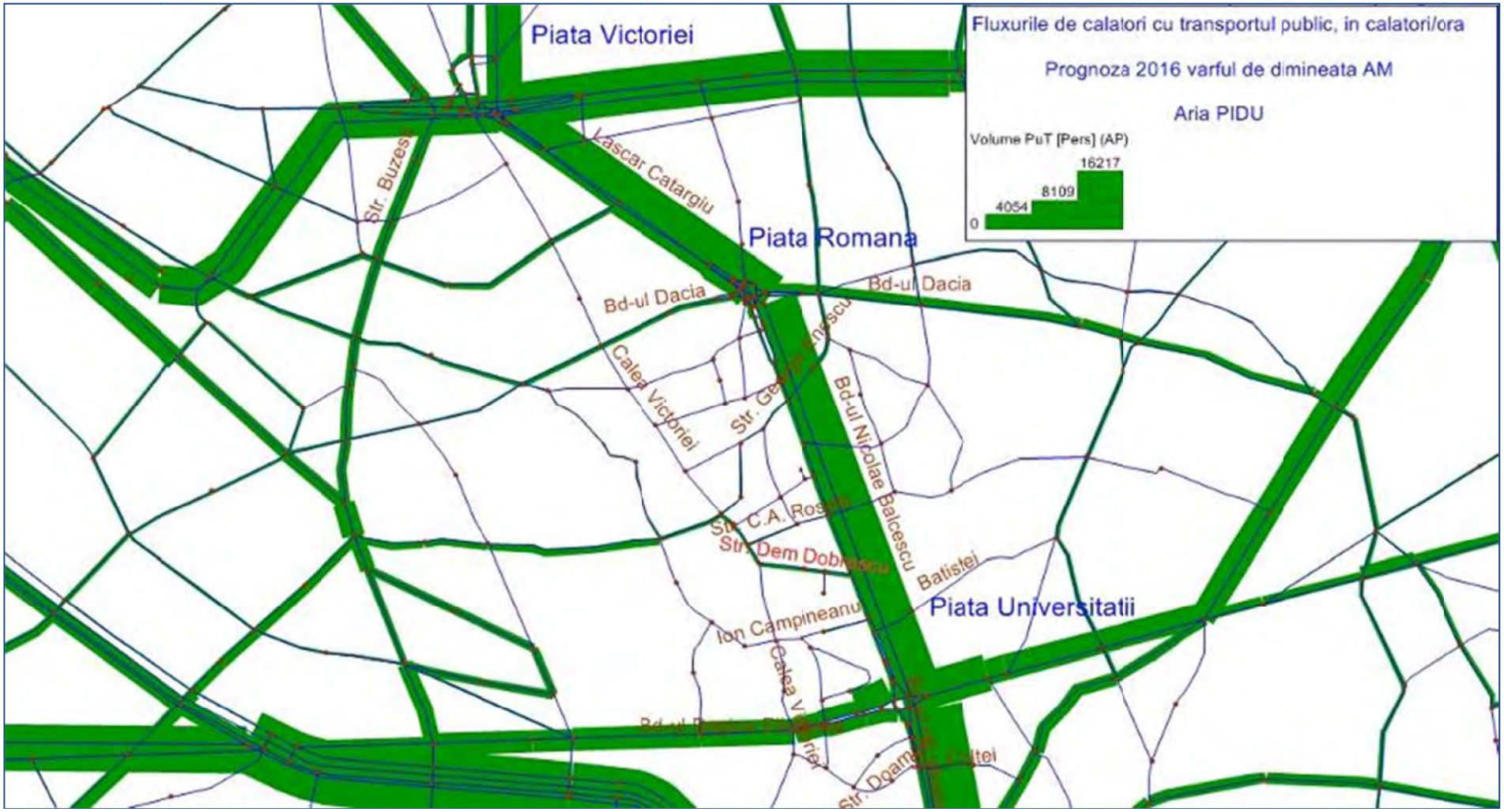


Figura 58: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 - vedere generală

Figura 59: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 - Piața Victoriei

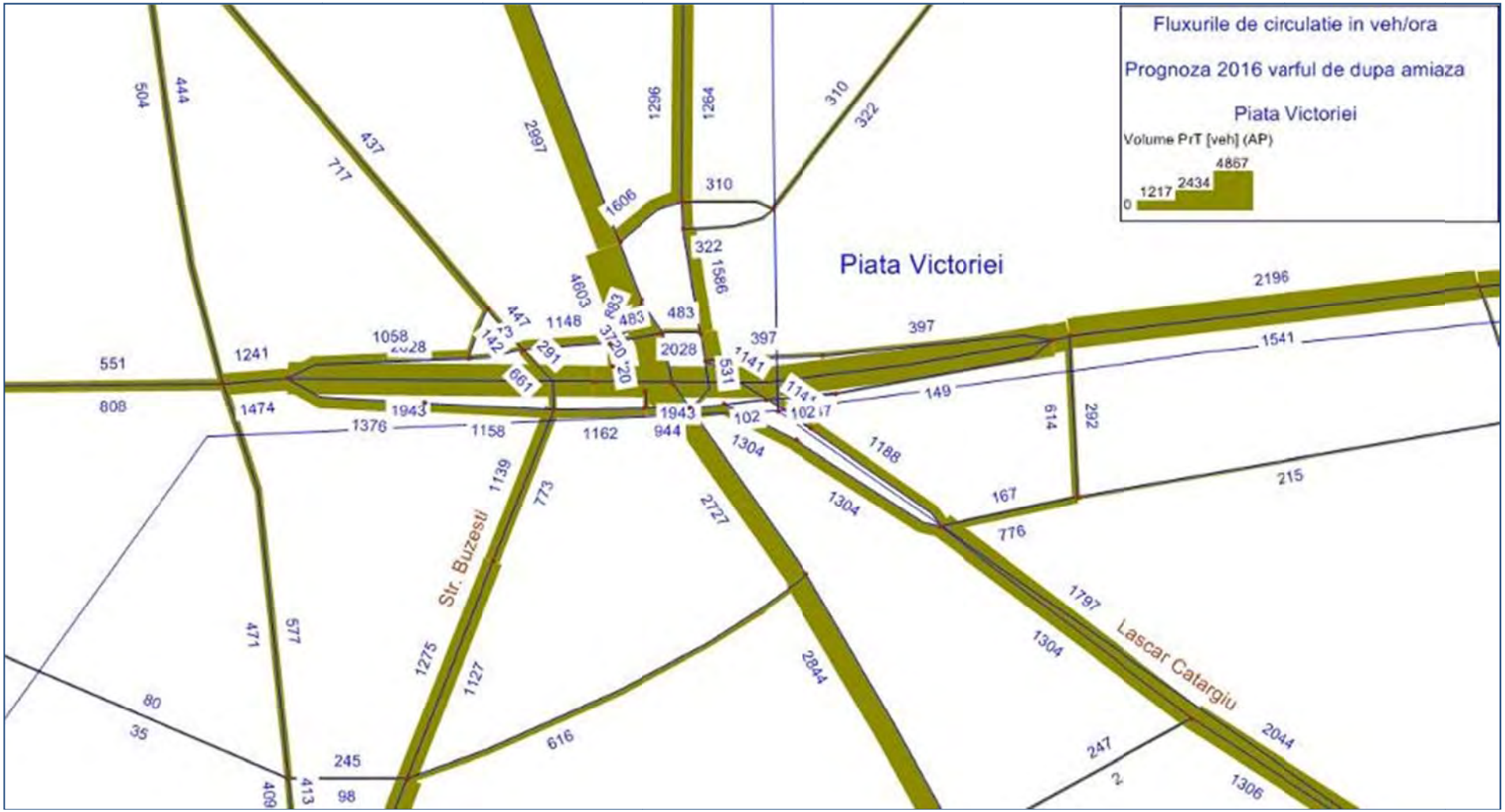


Figura 60: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 - Piața Victoriei - Piața Romană

Figura 61: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 - Piața Romană

Figura 62: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 - Piața Romană - Piața Universității

Figura 63: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 - Piața Universității

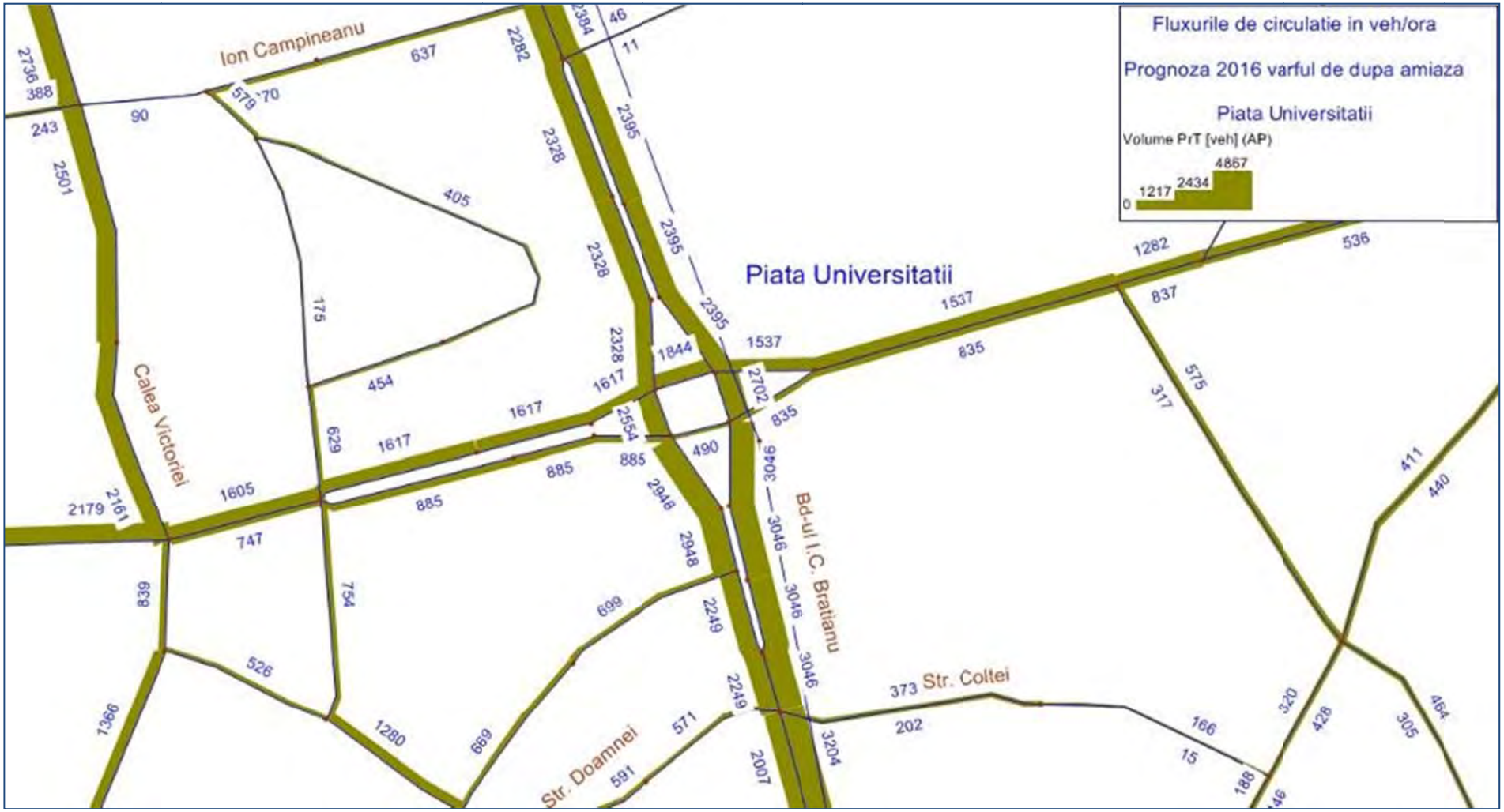


Figura 64: Raportul Volum/Capacitate, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016

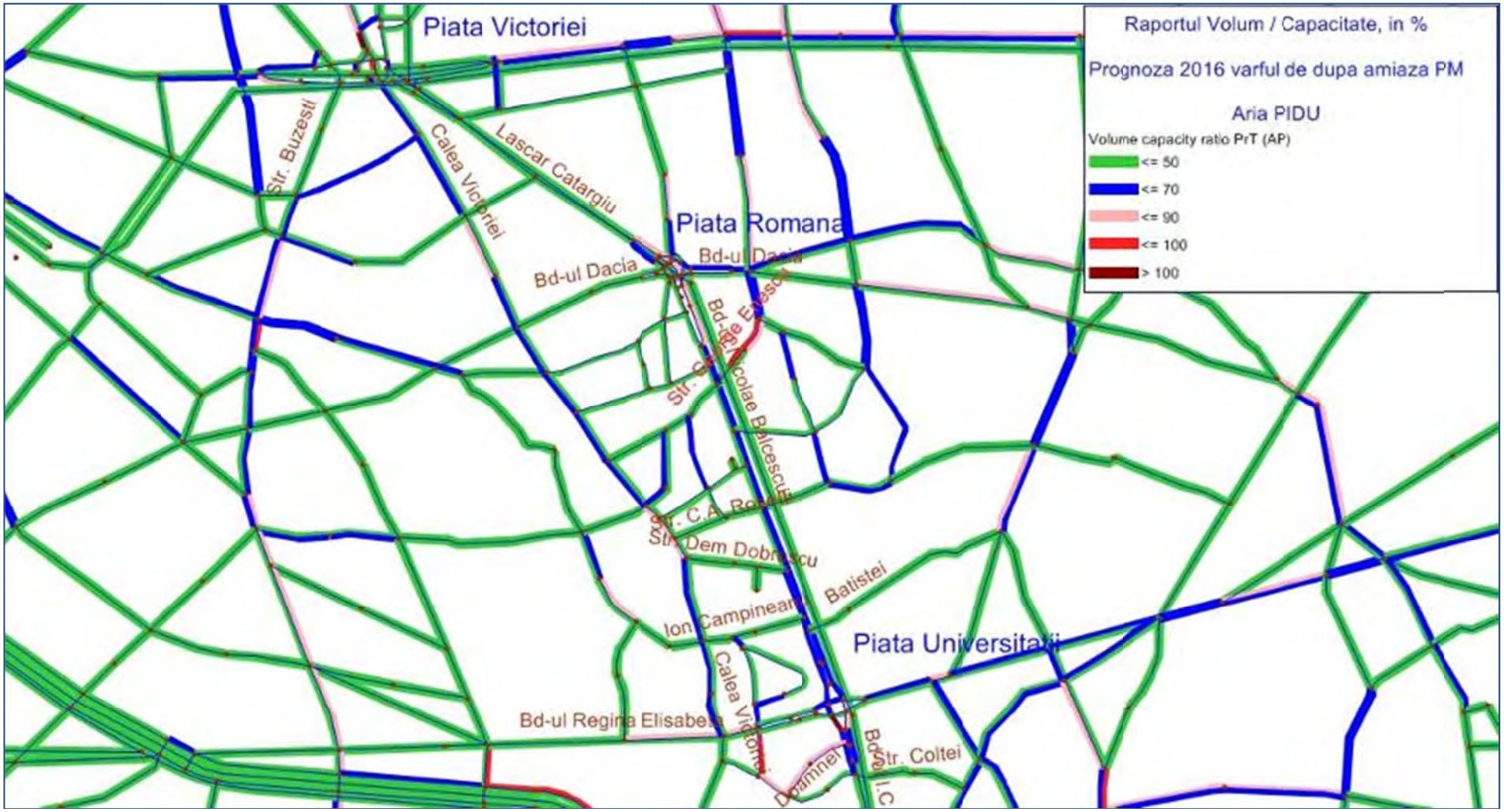


Figura 65: Nivelul de serviciu în Piața Victoriei, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016

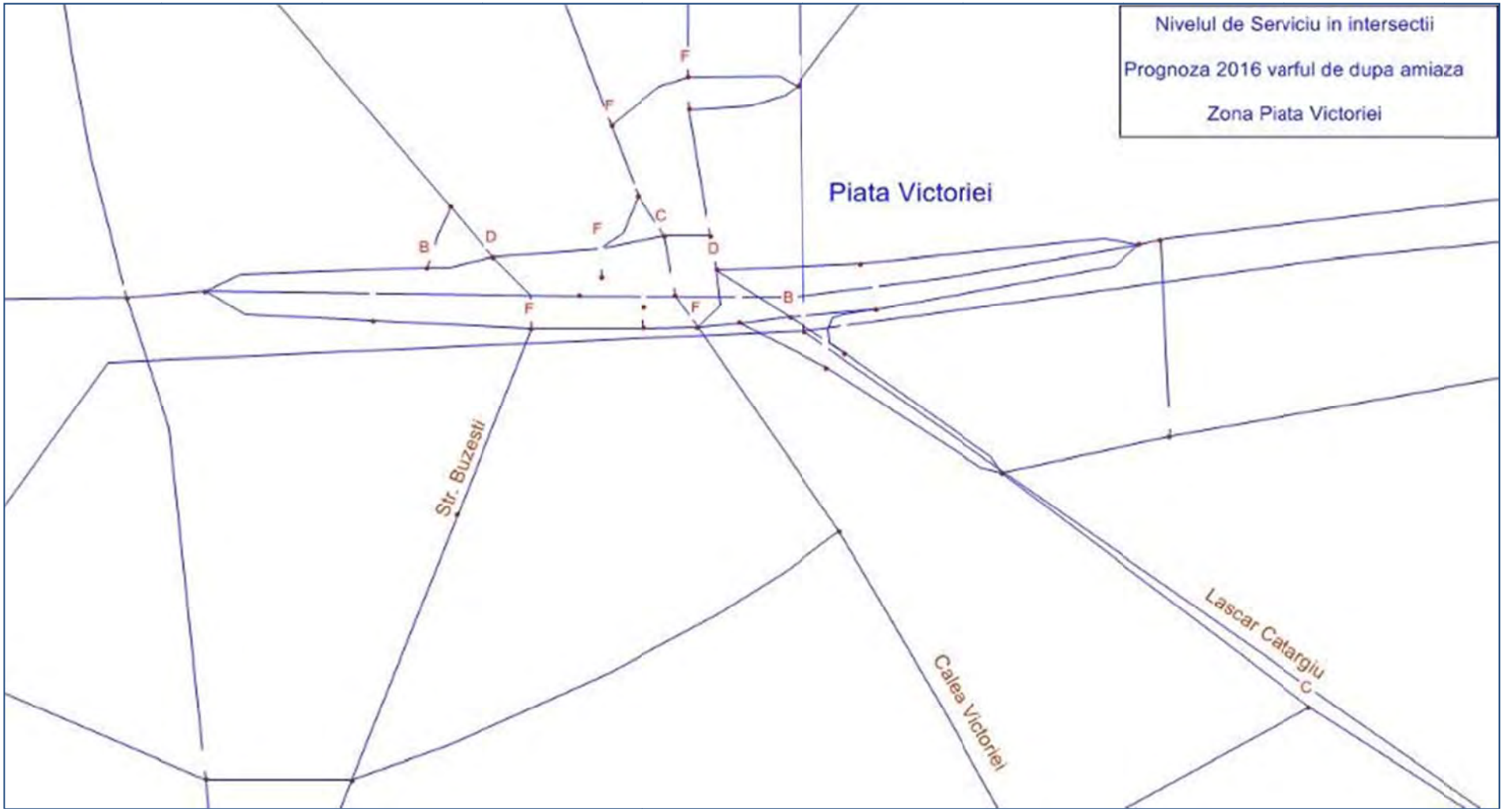


Figura 66: Nivelul de serviciu în Piața Romană, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016

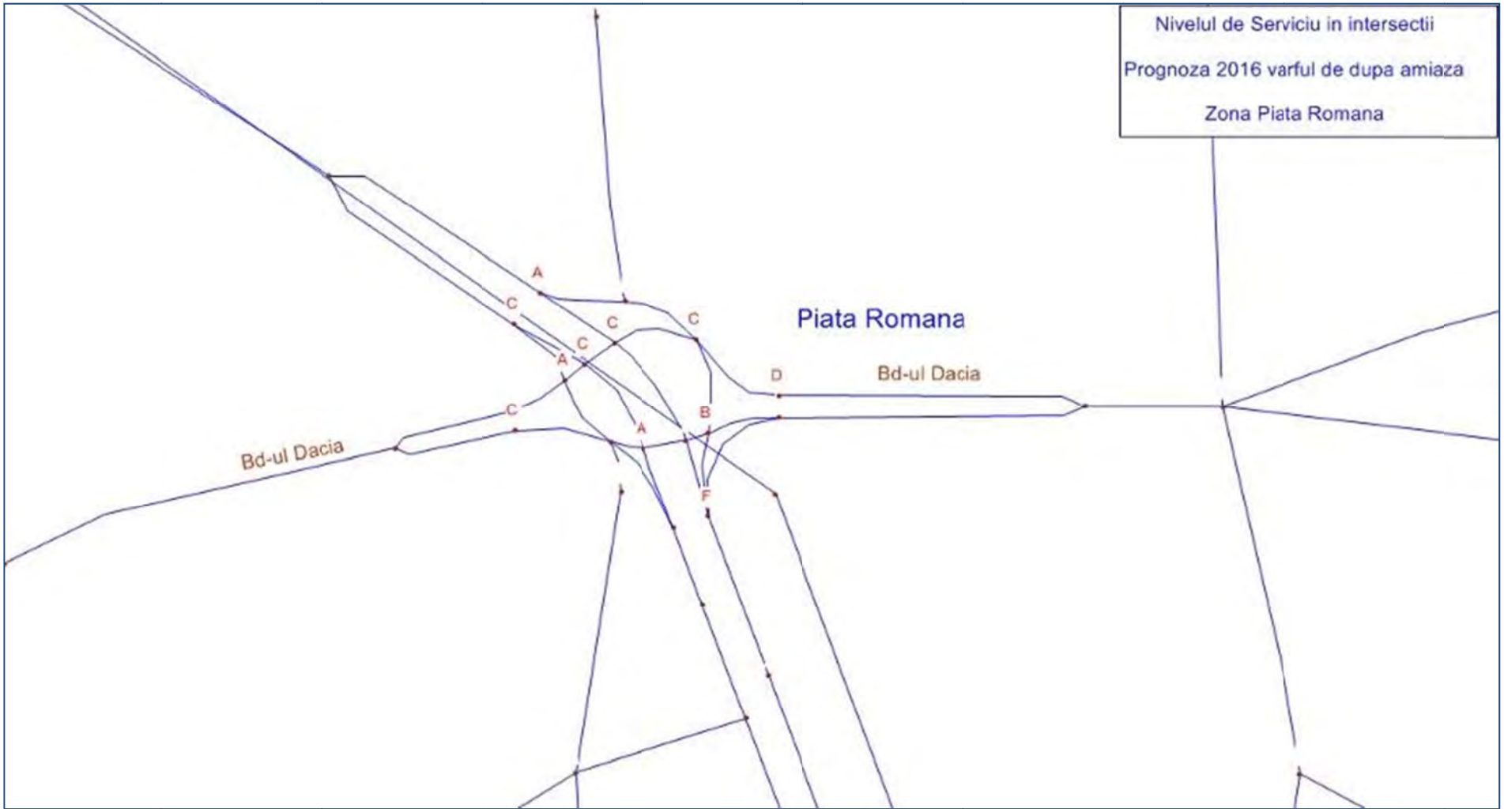


Figura 67: Nivelul de serviciu în intersecțiile dintre Piața Romană și Piața Universității, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016

Figura 68: Nivelul de serviciu în Piața Universității, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016

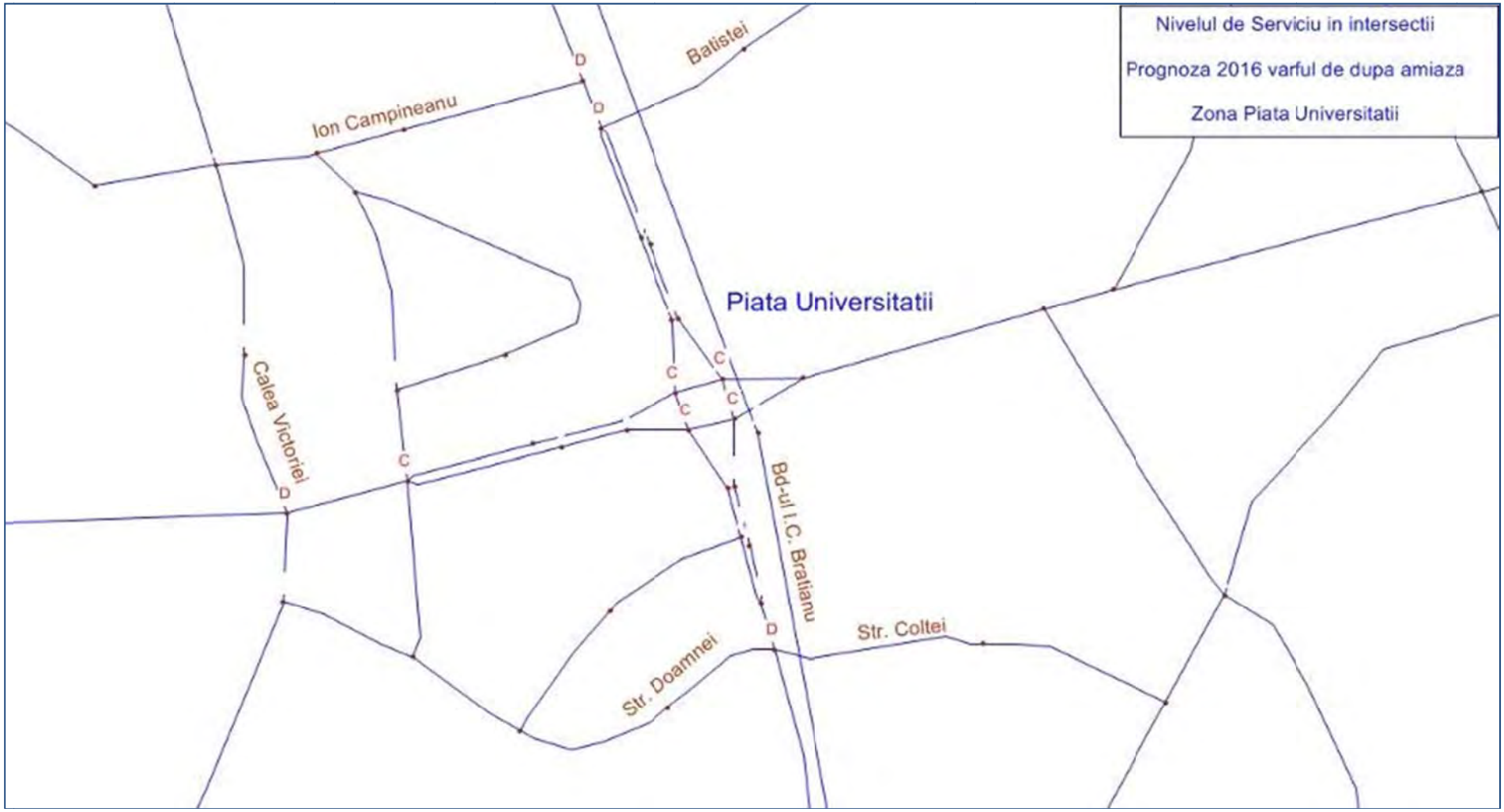


Figura 69: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de dimineață PM - București, anul 2016

5.3 Estimarea fluxurilor de circulație și analiza performanței traficului pentru anul 2016 - scenariul cu proiectele prevăzute în PIDU

Prin afectarea pe rețea a matricelor OD recalibrate pentru transportul privat și a celor pentru transportul public, s-au obținut rezultatele prezentate mai jos astfel:

- În Figurile 70 - 75 se prezintă fluxurile de circulație în vehicule/oră la ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figura 76 se prezintă raportul volum / capacitate pentru ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figurile 77 - 79 se prezintă nivelul de serviciu în intersecții pentru ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figura 80 se prezintă fluxurile de călători cu transportul public pentru ora de vârf de dimineață - AM 2016;
- În Figurile 81 - 86 se prezintă fluxurile de circulație în vehicule/oră la ora de vârf de după amiază - PM 2016;
- În Figura 87 se prezintă raportul volum / capacitate pentru ora de vârf de după amiază - PM 2016;
- În Figurile 88 - 90 se prezintă nivelul de serviciu în intersecții pentru ora de vârf de după amiază - PM 2016;
- În Figura 91 se prezintă fluxurile de călători cu transportul public pentru ora de vârf de după amiază - PM;

Se observă că în cazul scenariului în cadrul căruia sunt luate în considerare proiectele PIDU, rezultatele sunt similare cu cele din cadrul scenariului de referință.

Figura 70: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU- vedere generală

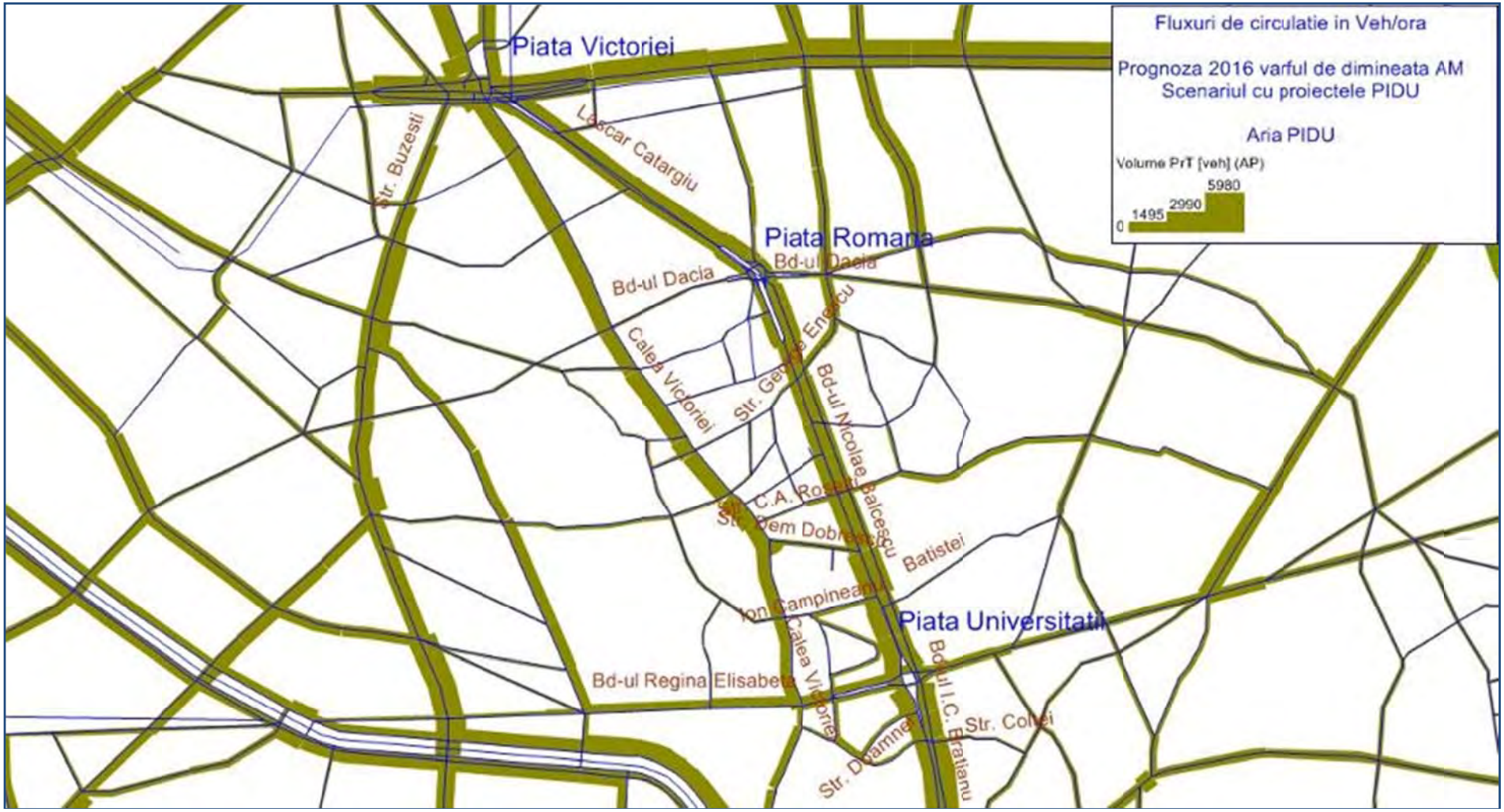


Figura 71: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Victoriei

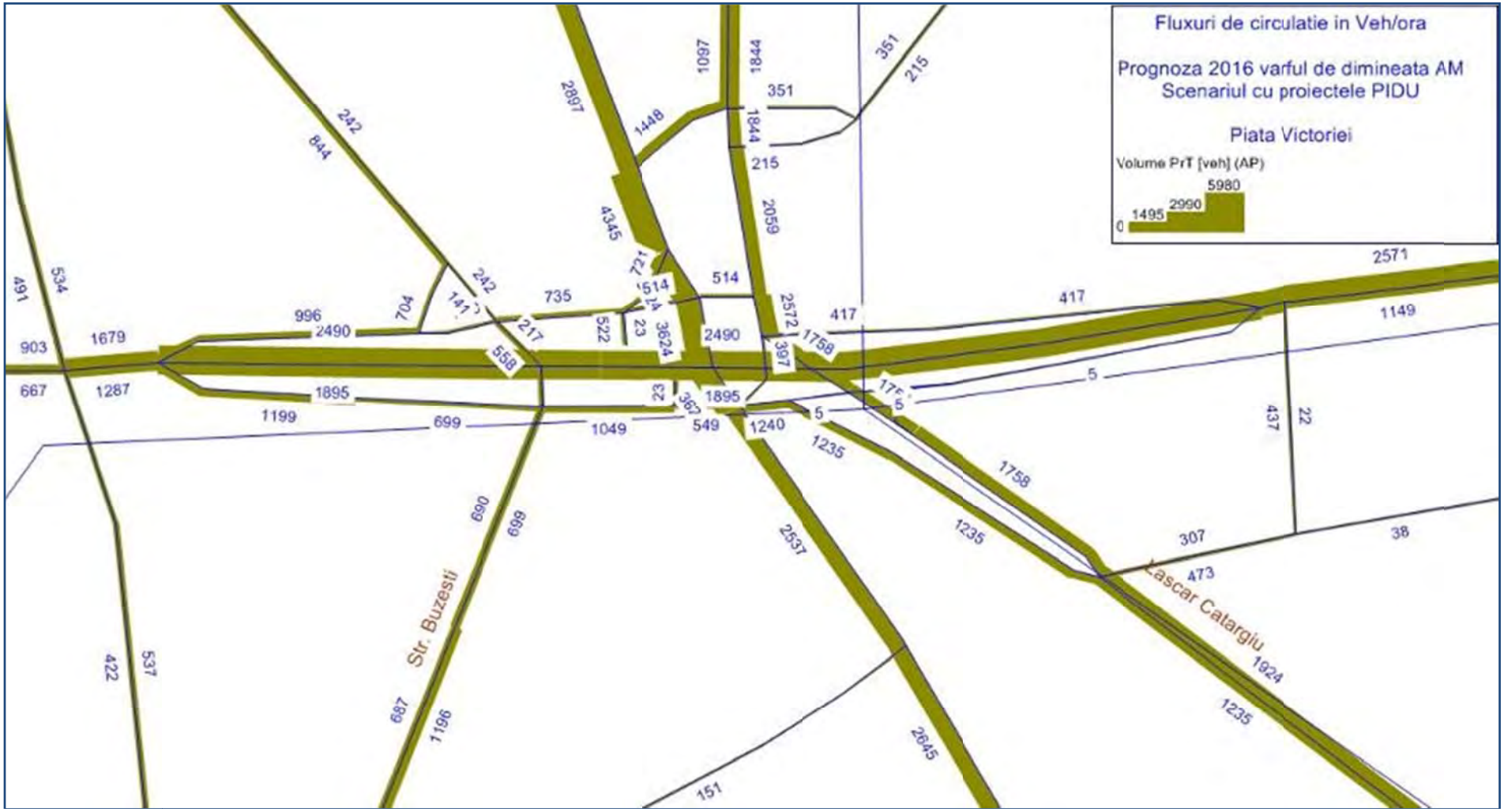


Figura 72: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Victoriei - Piața Romană

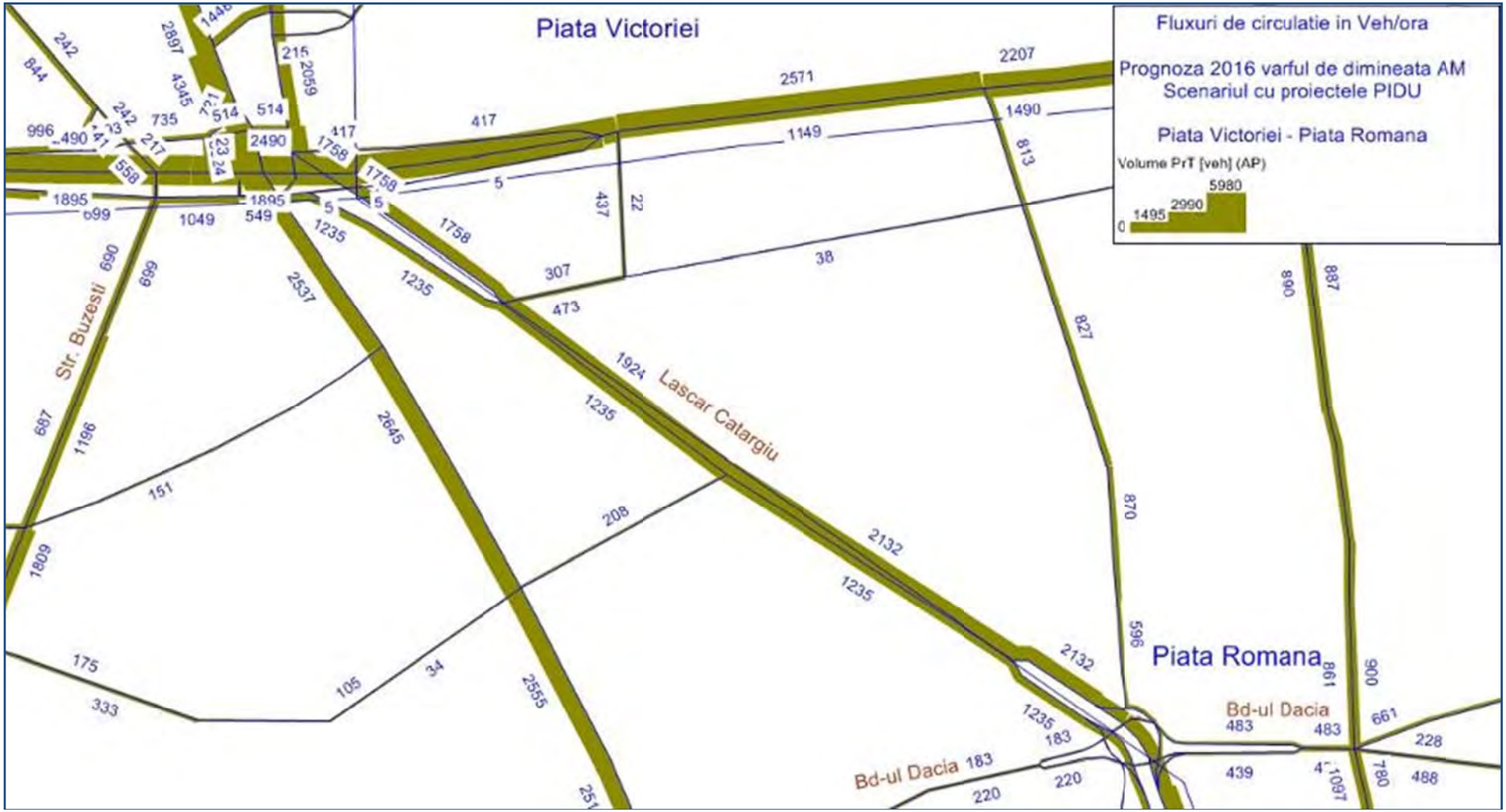


Figura 73: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Romană

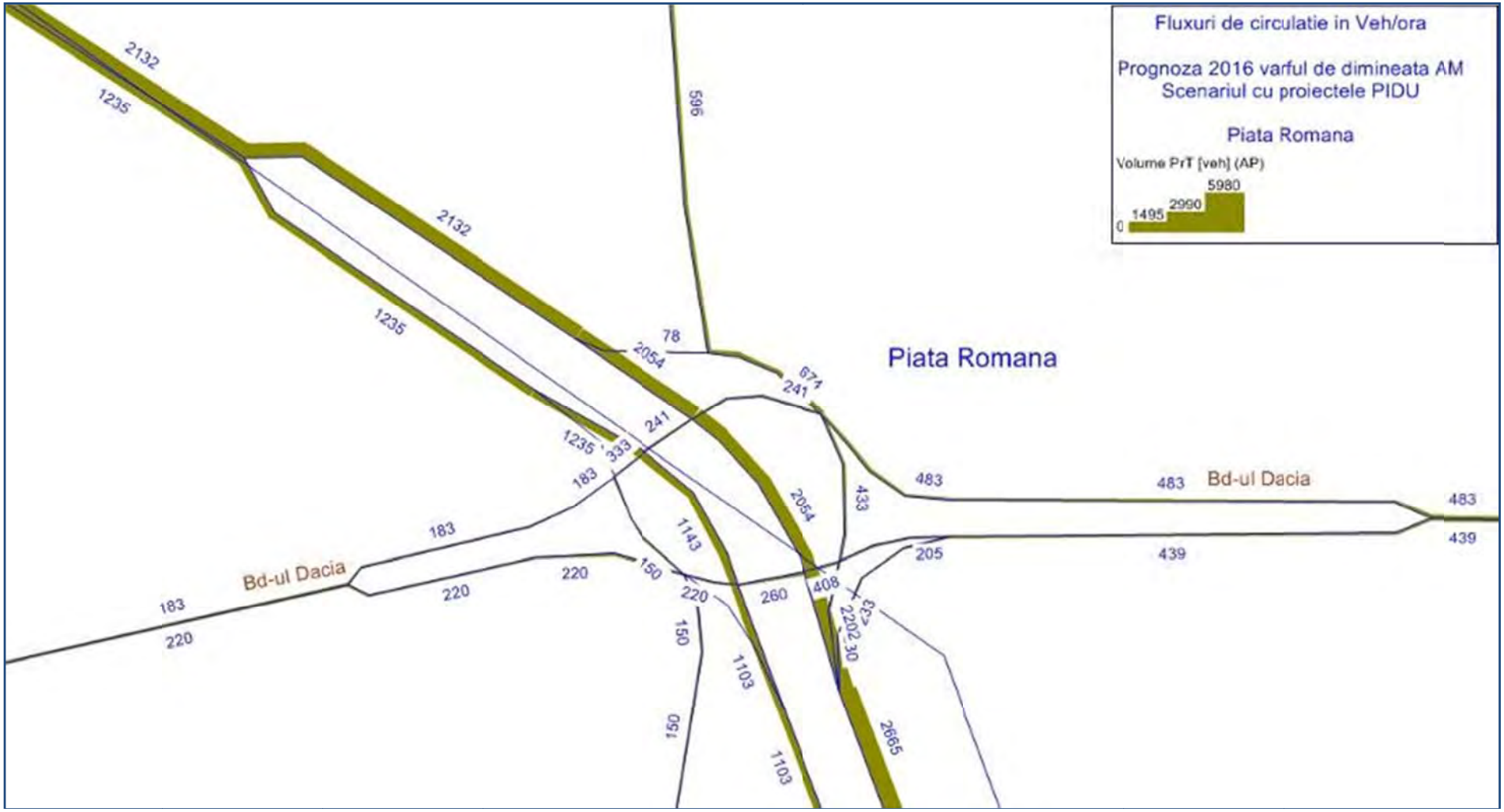


Figura 74: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Romană - Piața Universității

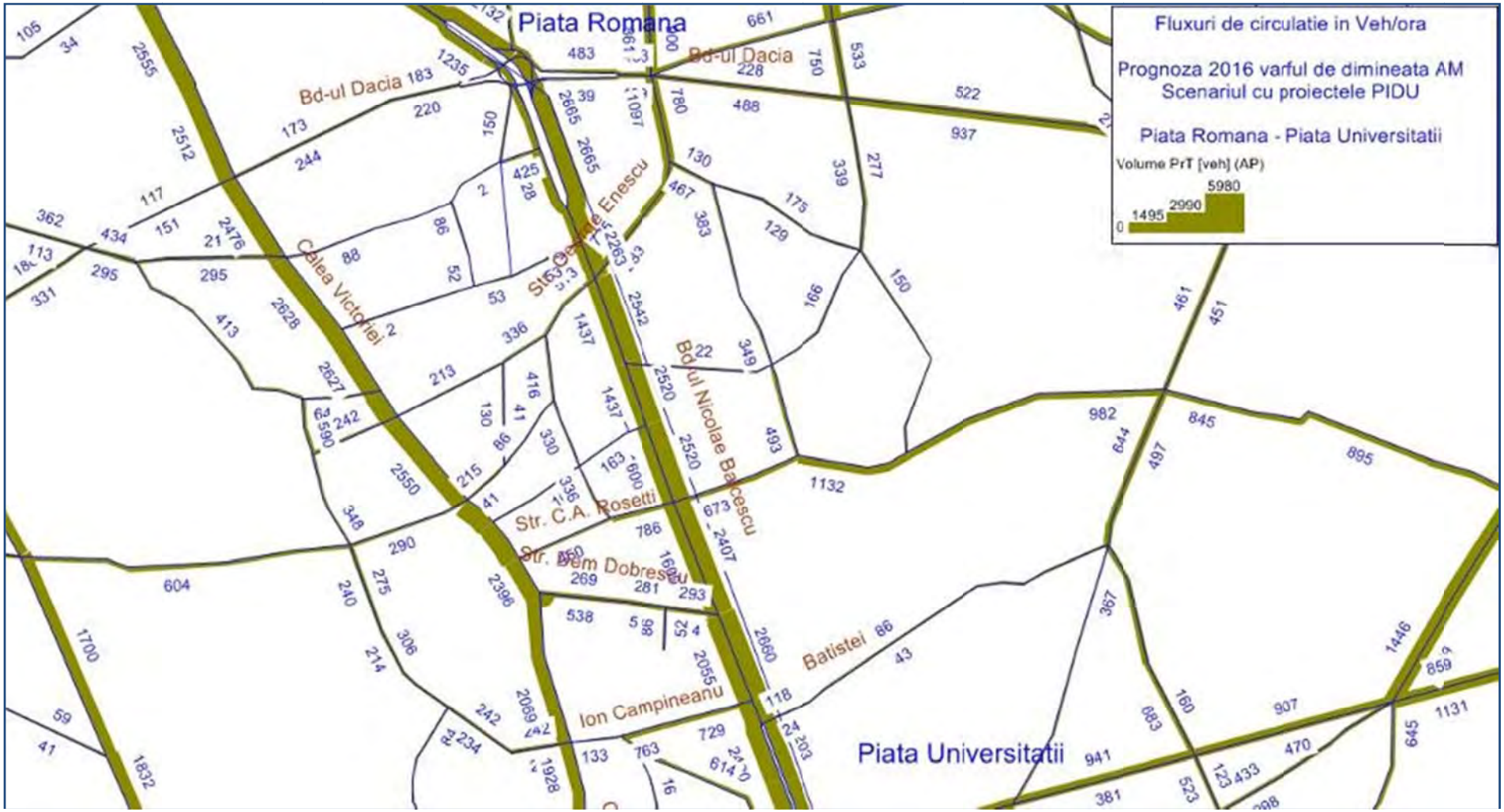


Figura 75: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Universității

Figura 76: Raportul Volum/Capacitate, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

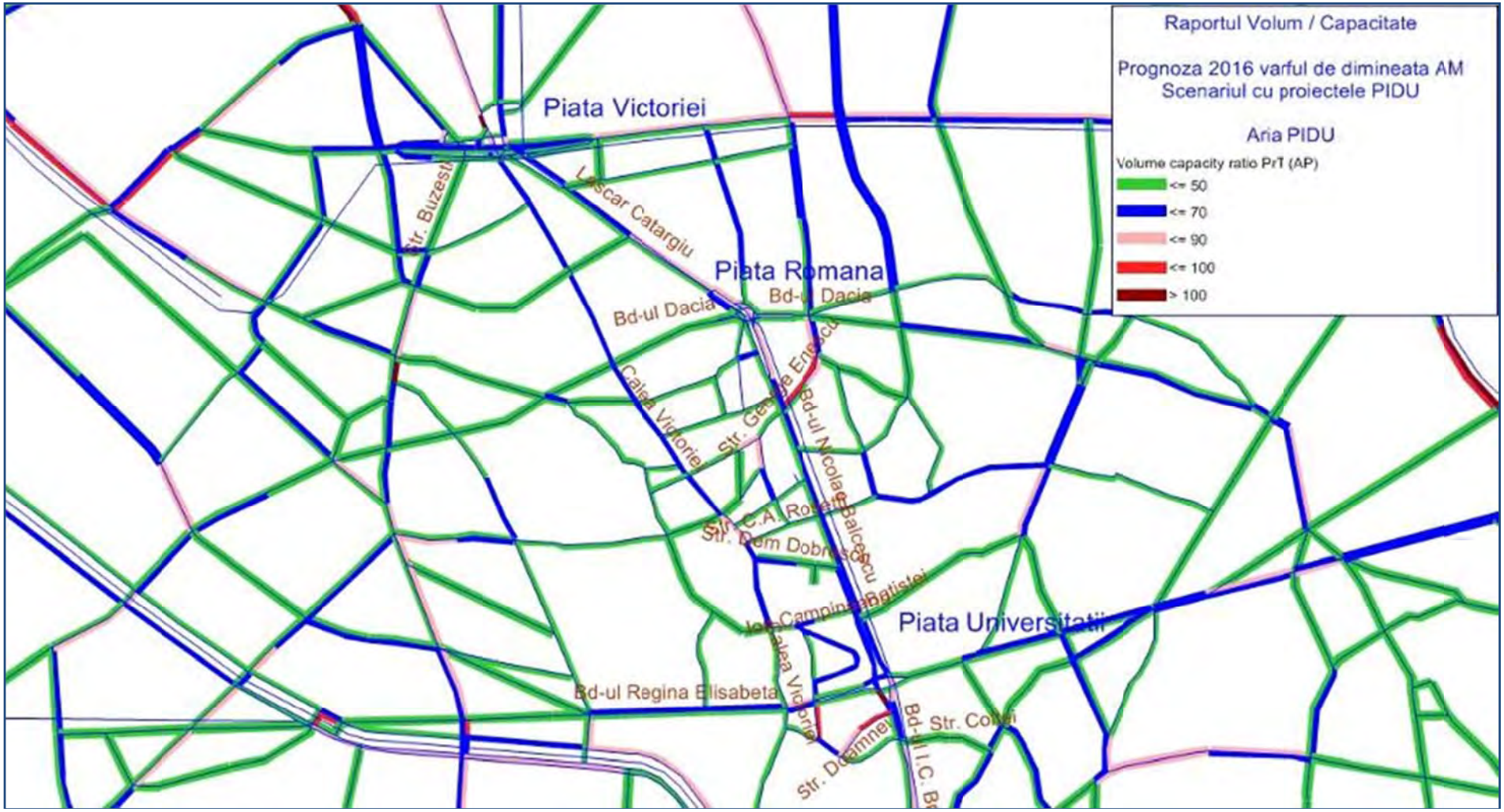


Figura 77: Nivelul de Serviciu în Piața Victoriei, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

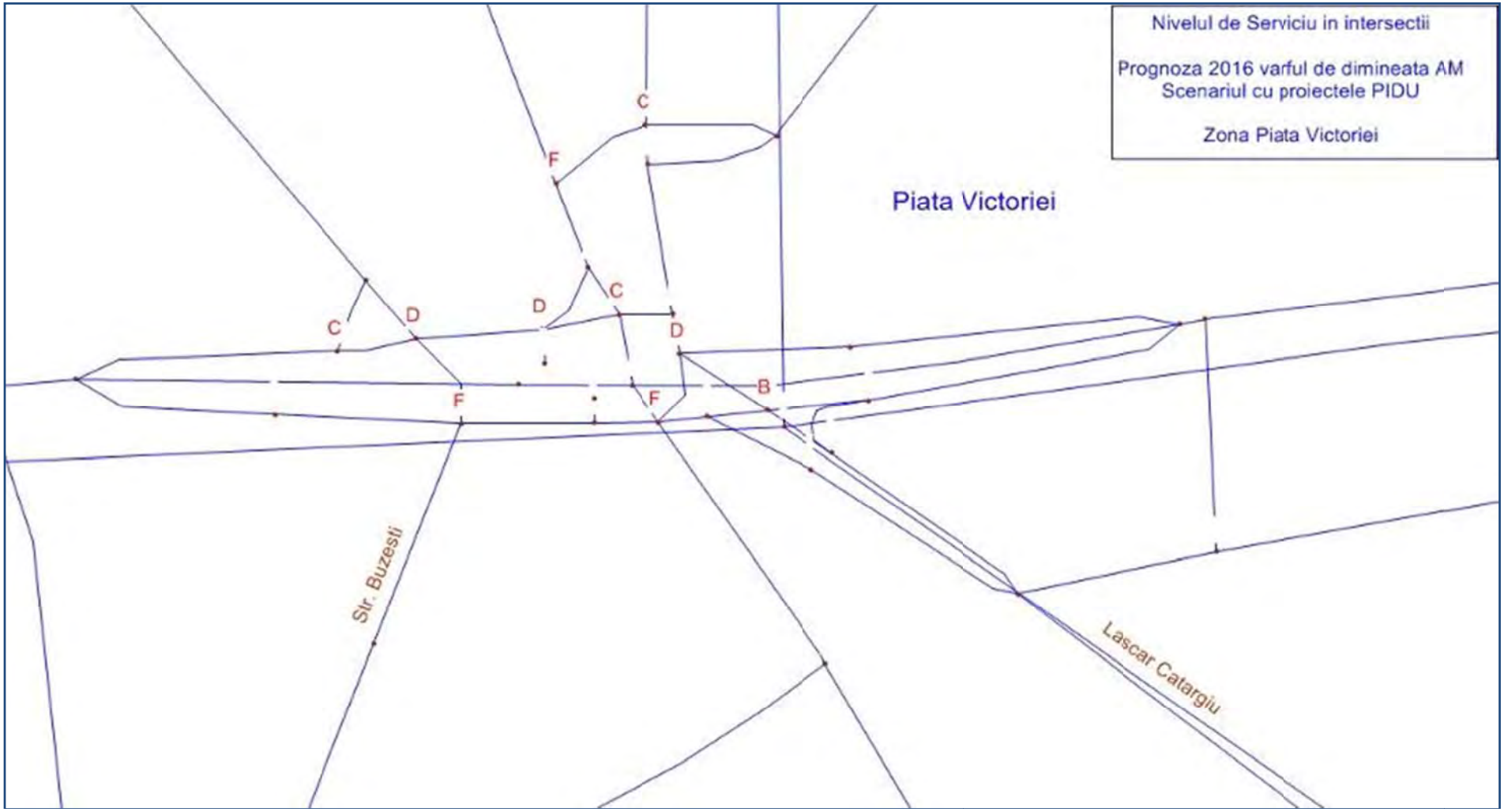


Figura 78: Nivelul de Serviciu în Piața Romană, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

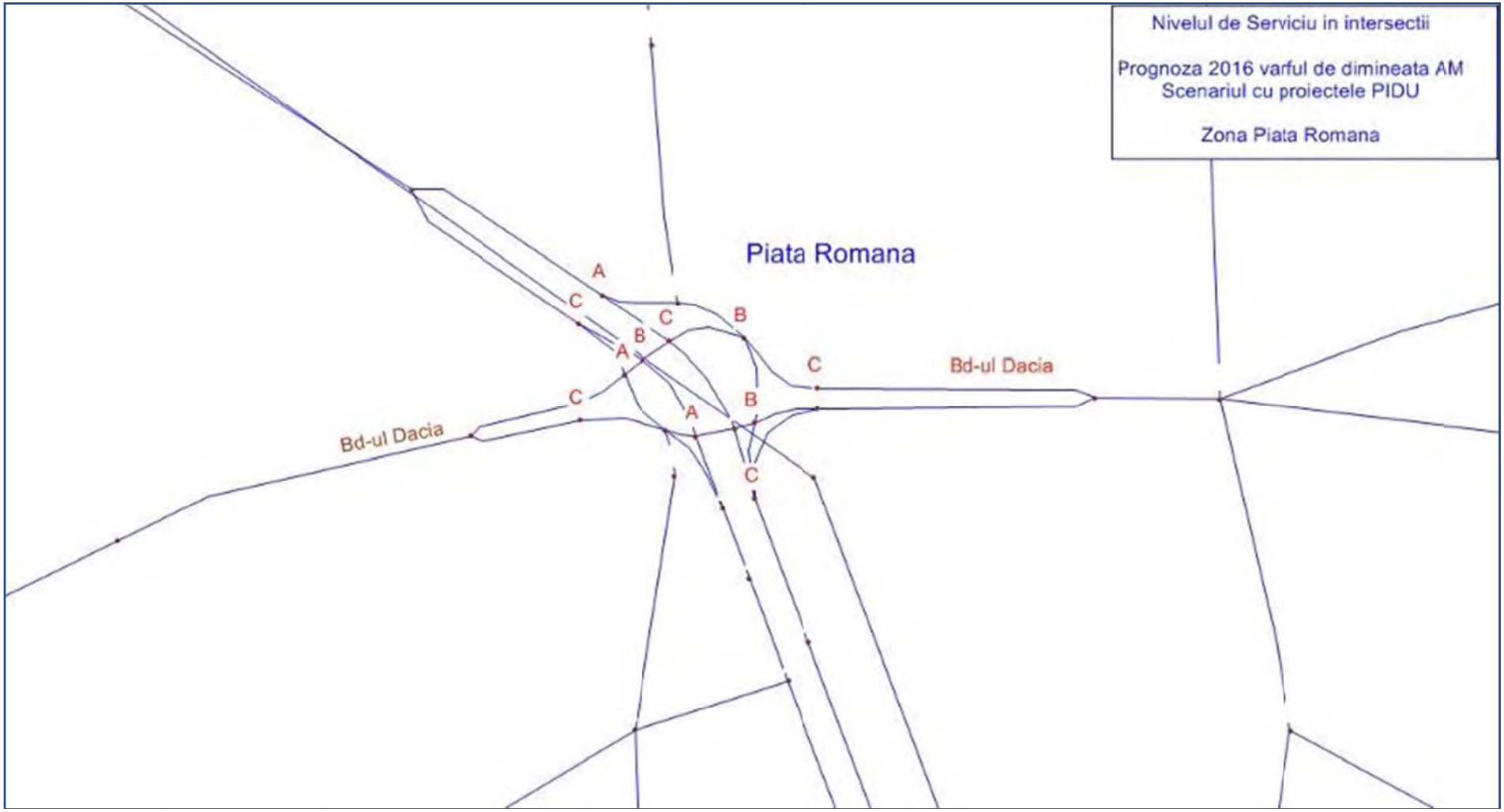


Figura 79: Nivelul de serviciu în Piața Universității, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

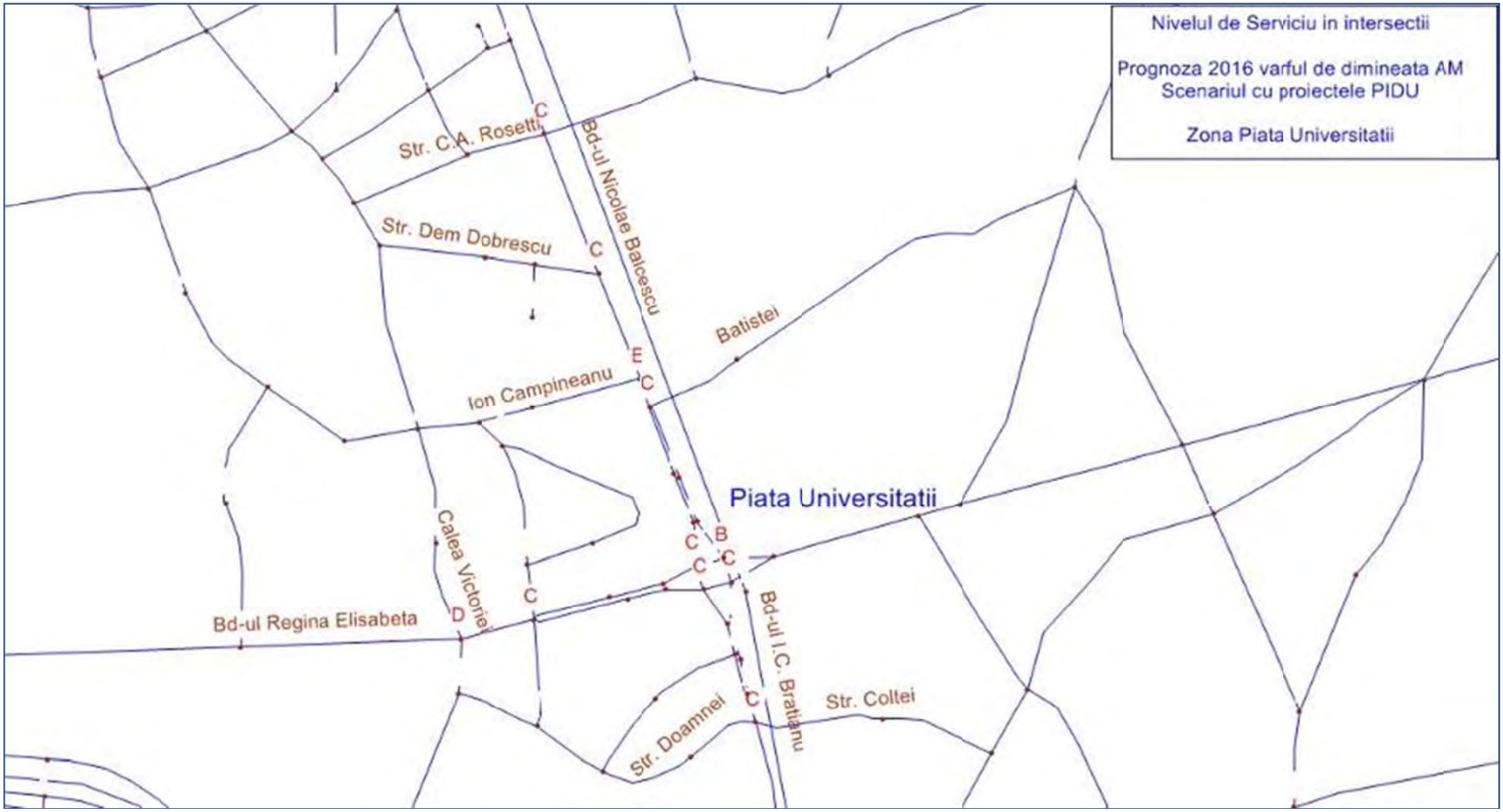


Figura 80: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de dimineață AM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

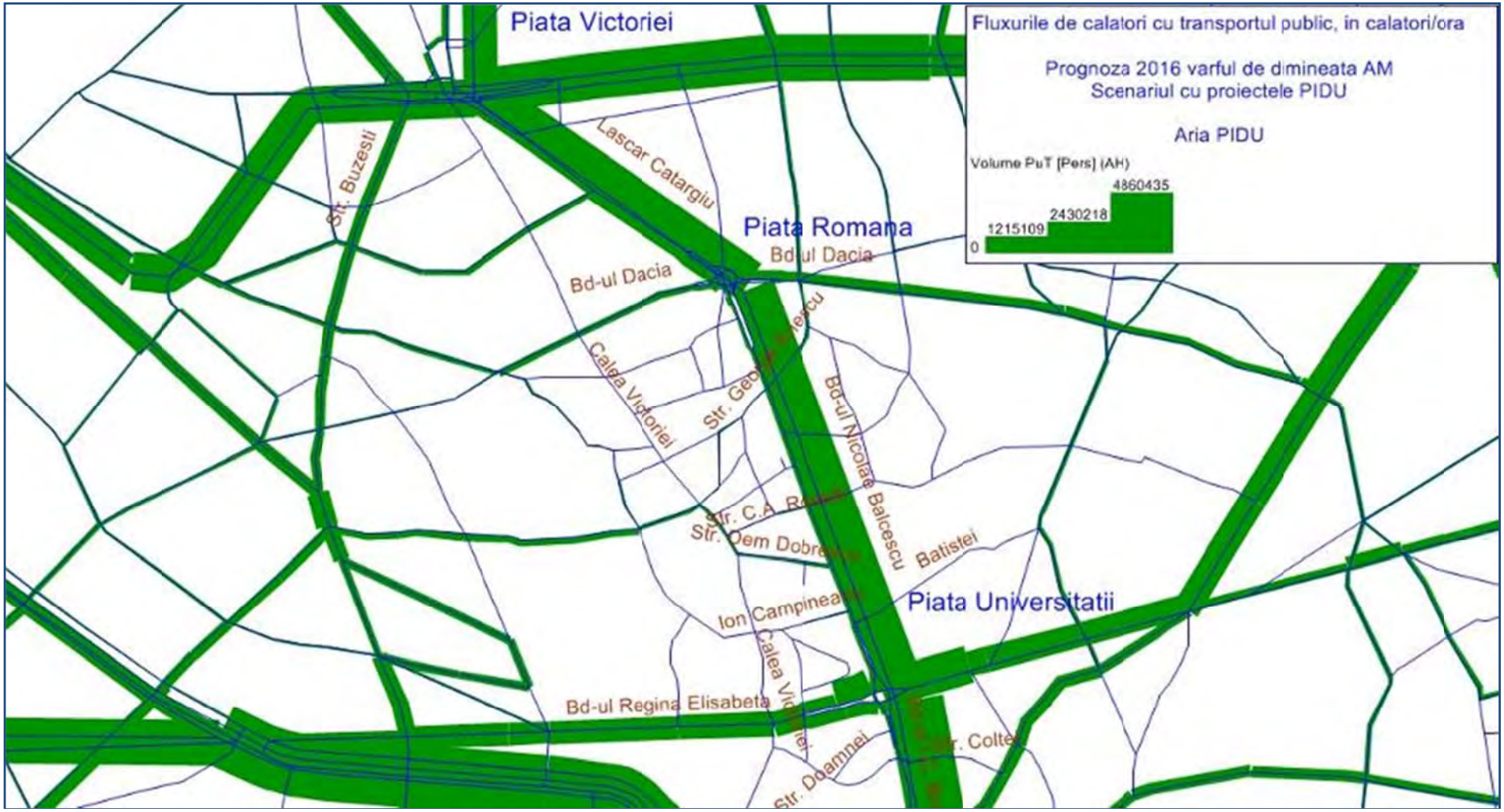


Figura 81: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - vedere generală

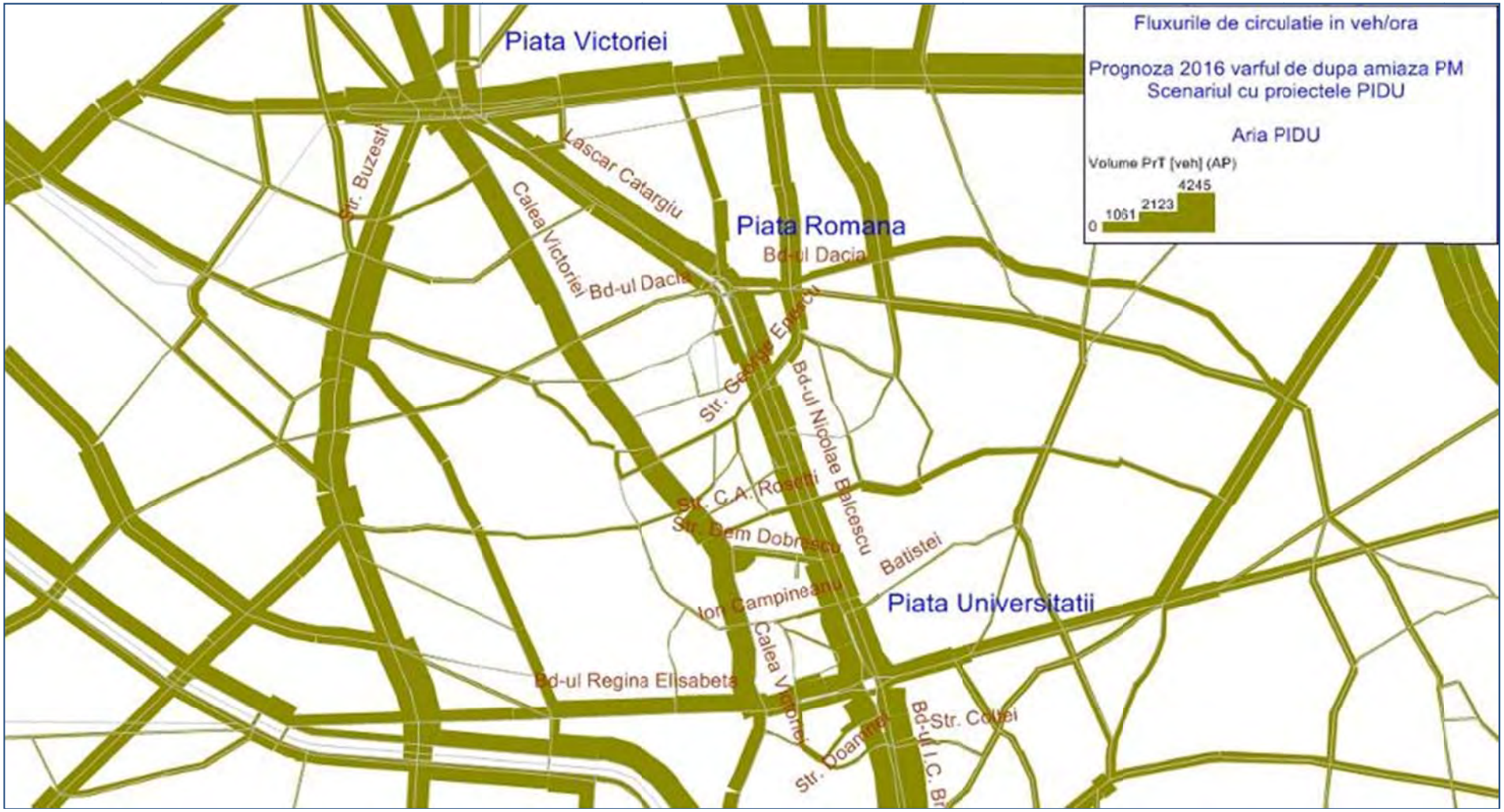


Figura 82: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Victoriei

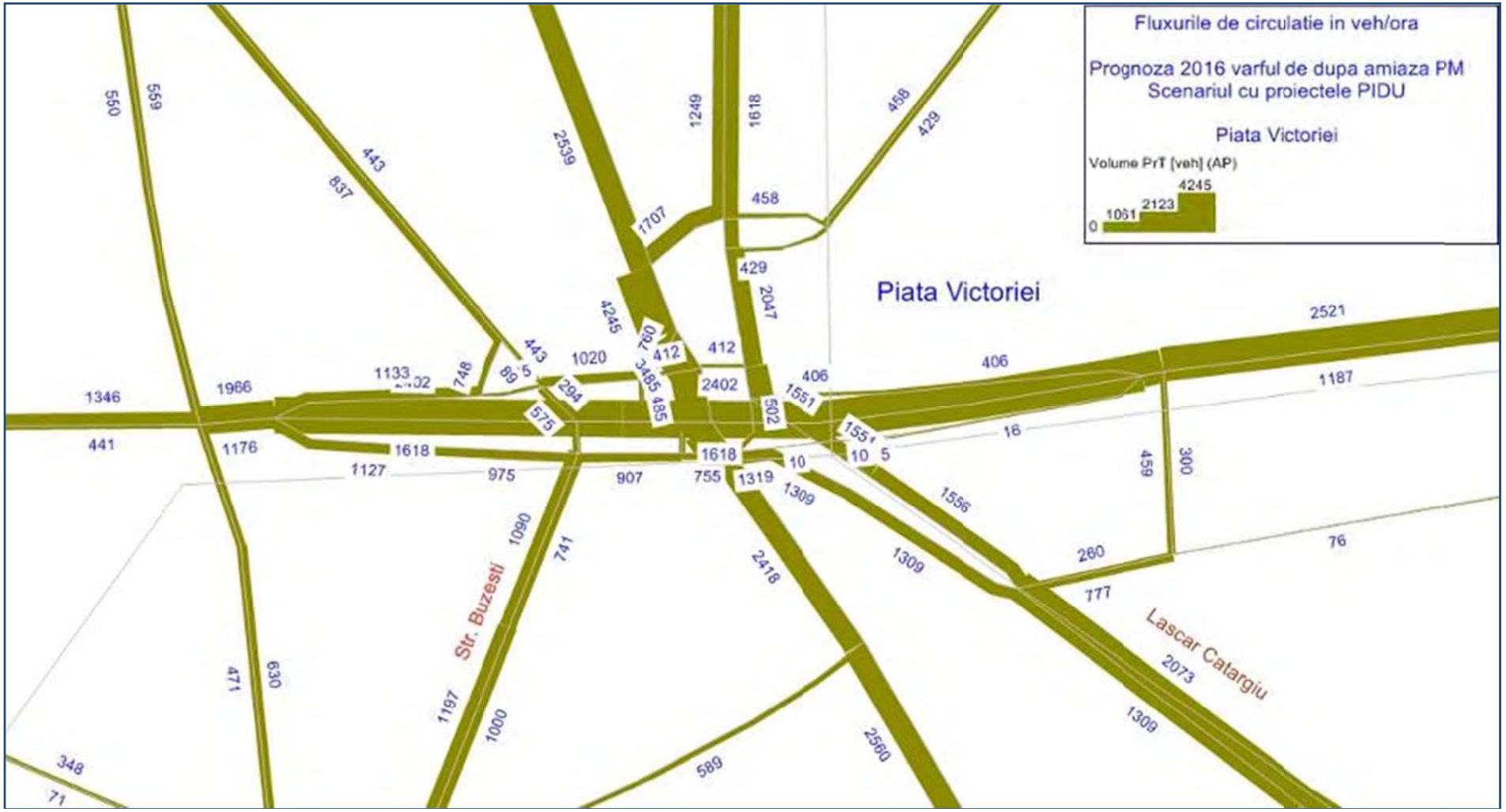


Figura 83: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Victoriei - Piața Romană

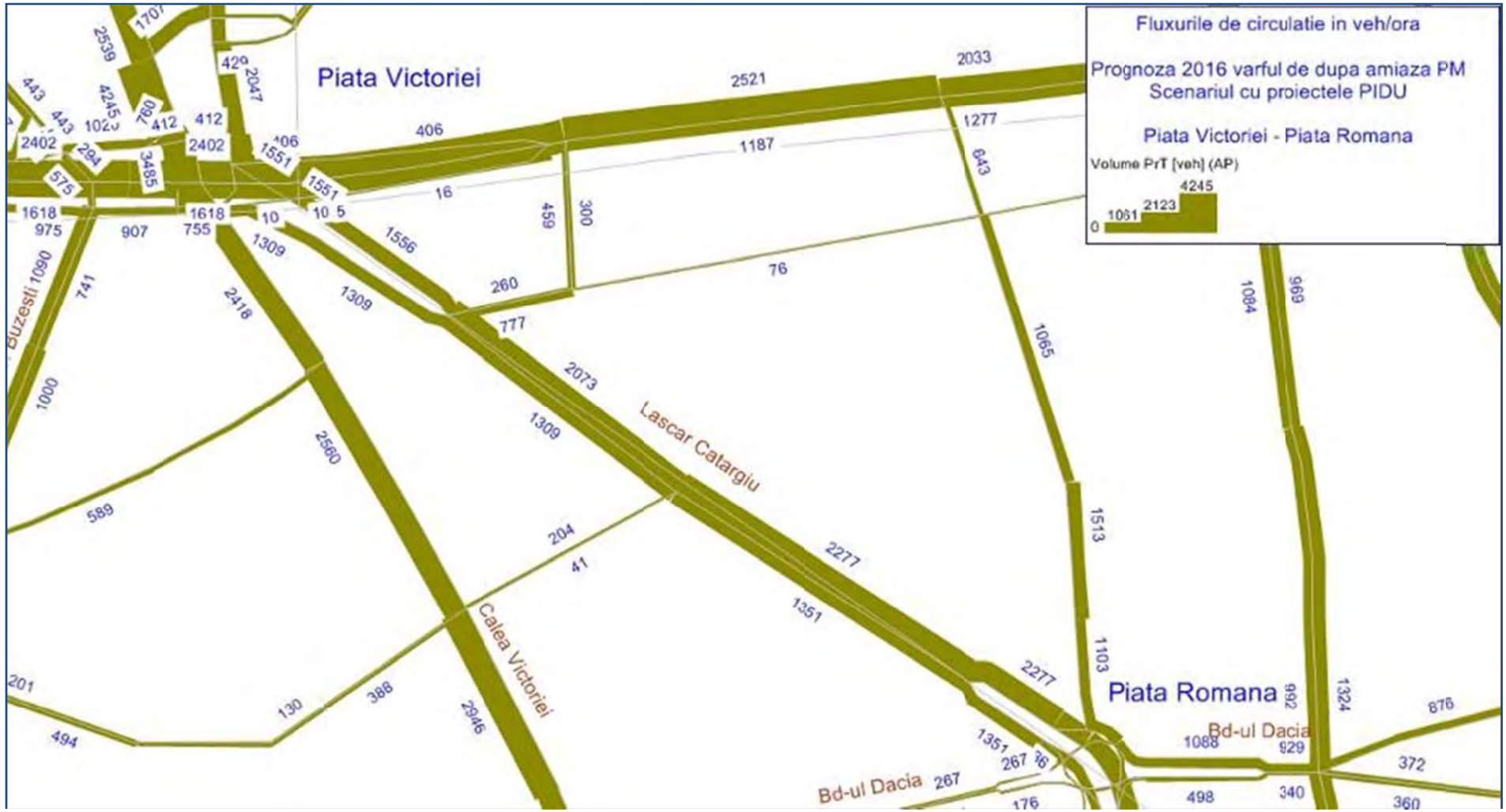


Figura 84: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Romană

Figura 85: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Romană - Piața Universității

Figura 86: Fluxurile de circulație în Vehicule/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU - Piața Universității

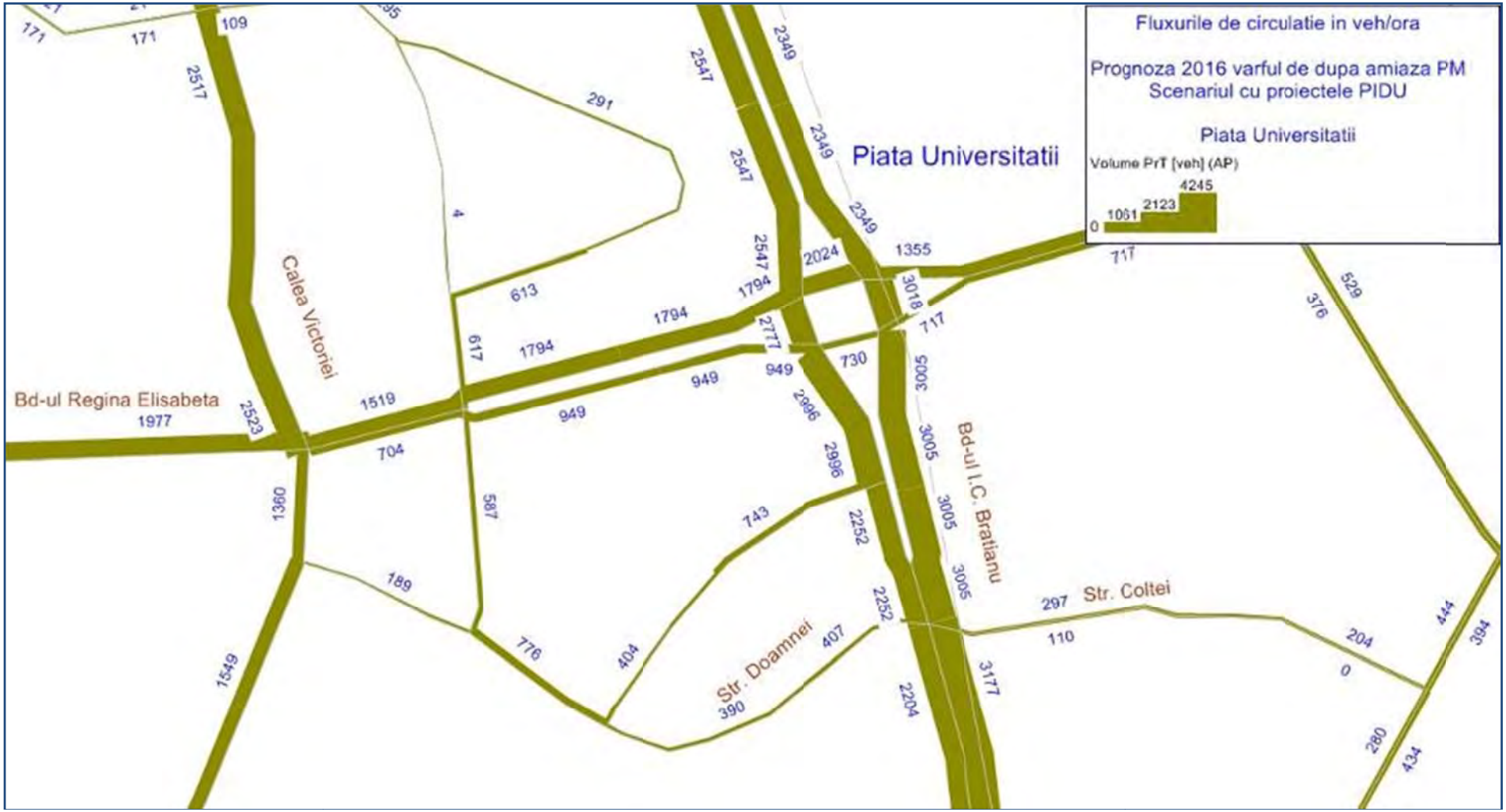


Figura 87: Raportul Volum/Capacitate, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

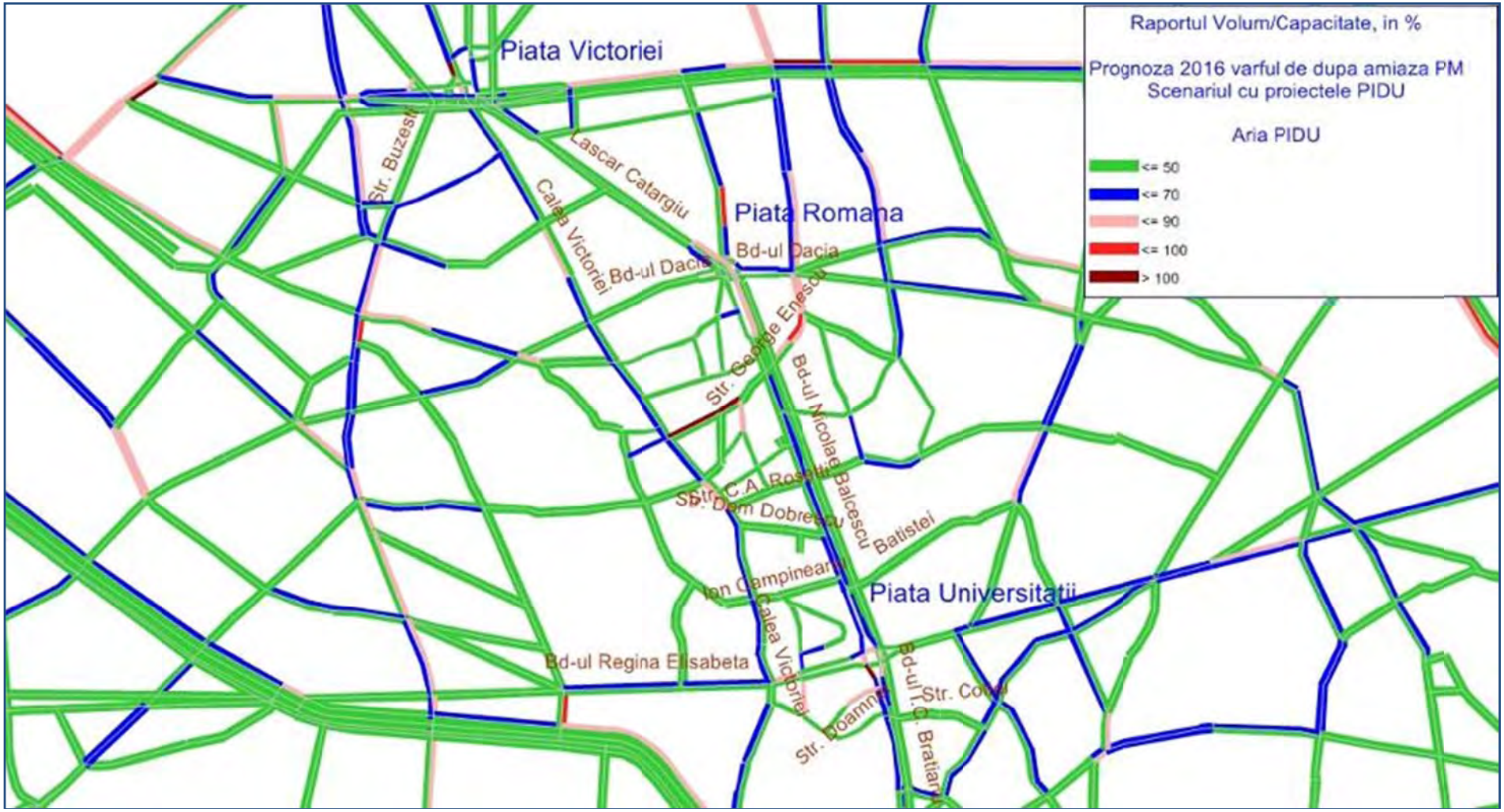


Figura 88: Nivelul de serviciu în Piața Victoriei, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

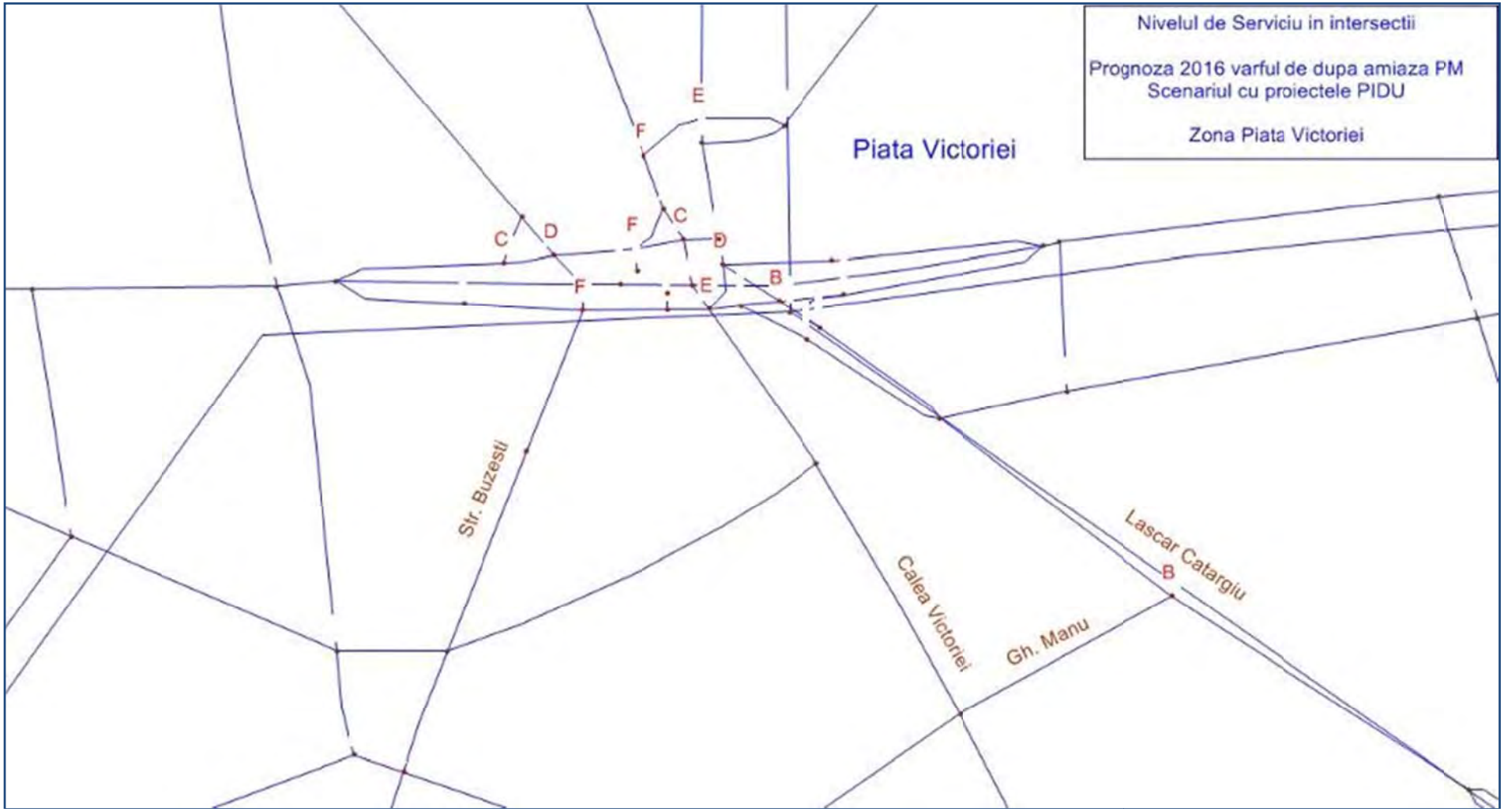


Figura 89: Nivelul de serviciu în Piața Romană, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

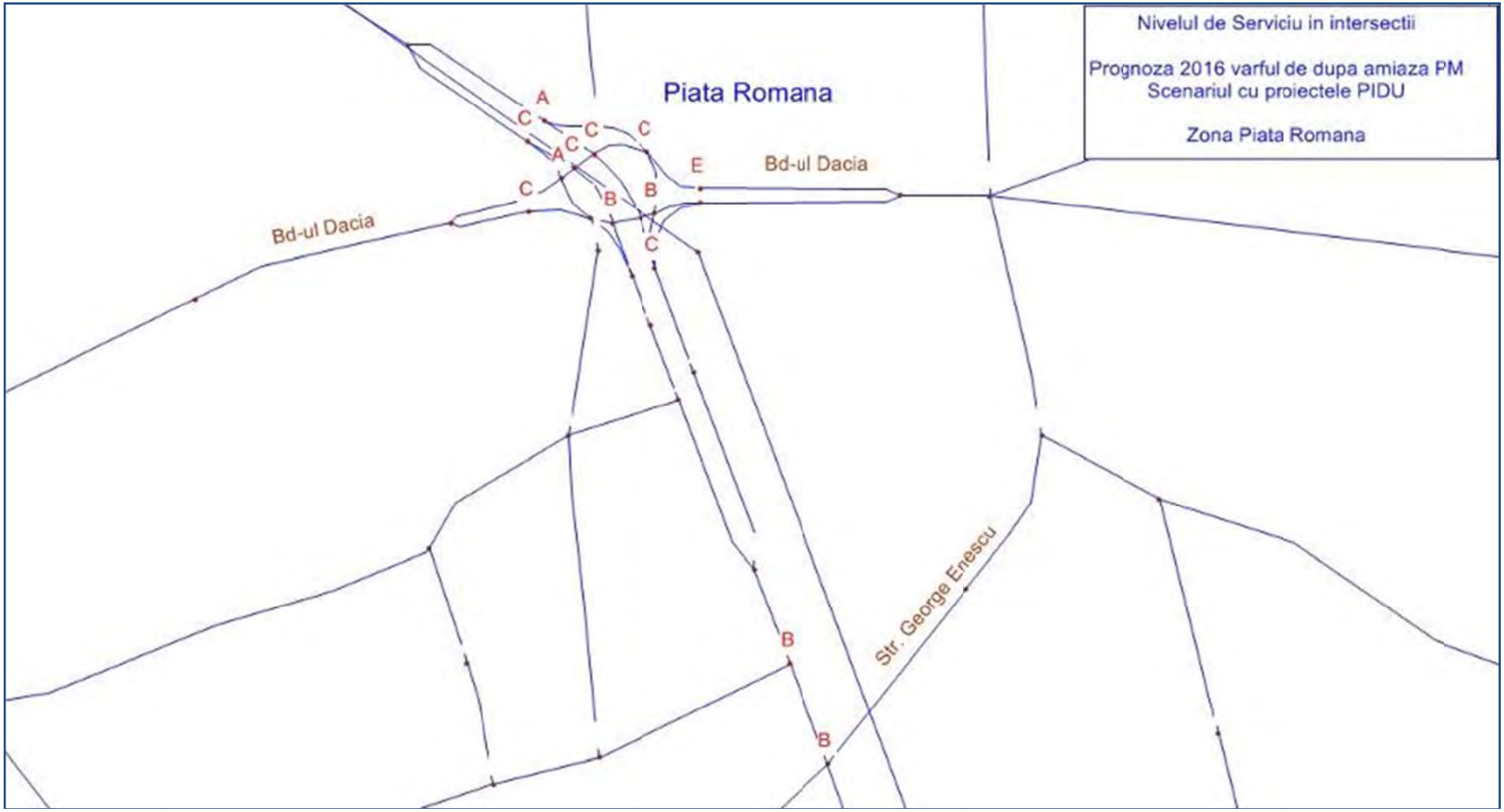


Figura 90: Nivelul de serviciu în zona Piața Universității, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

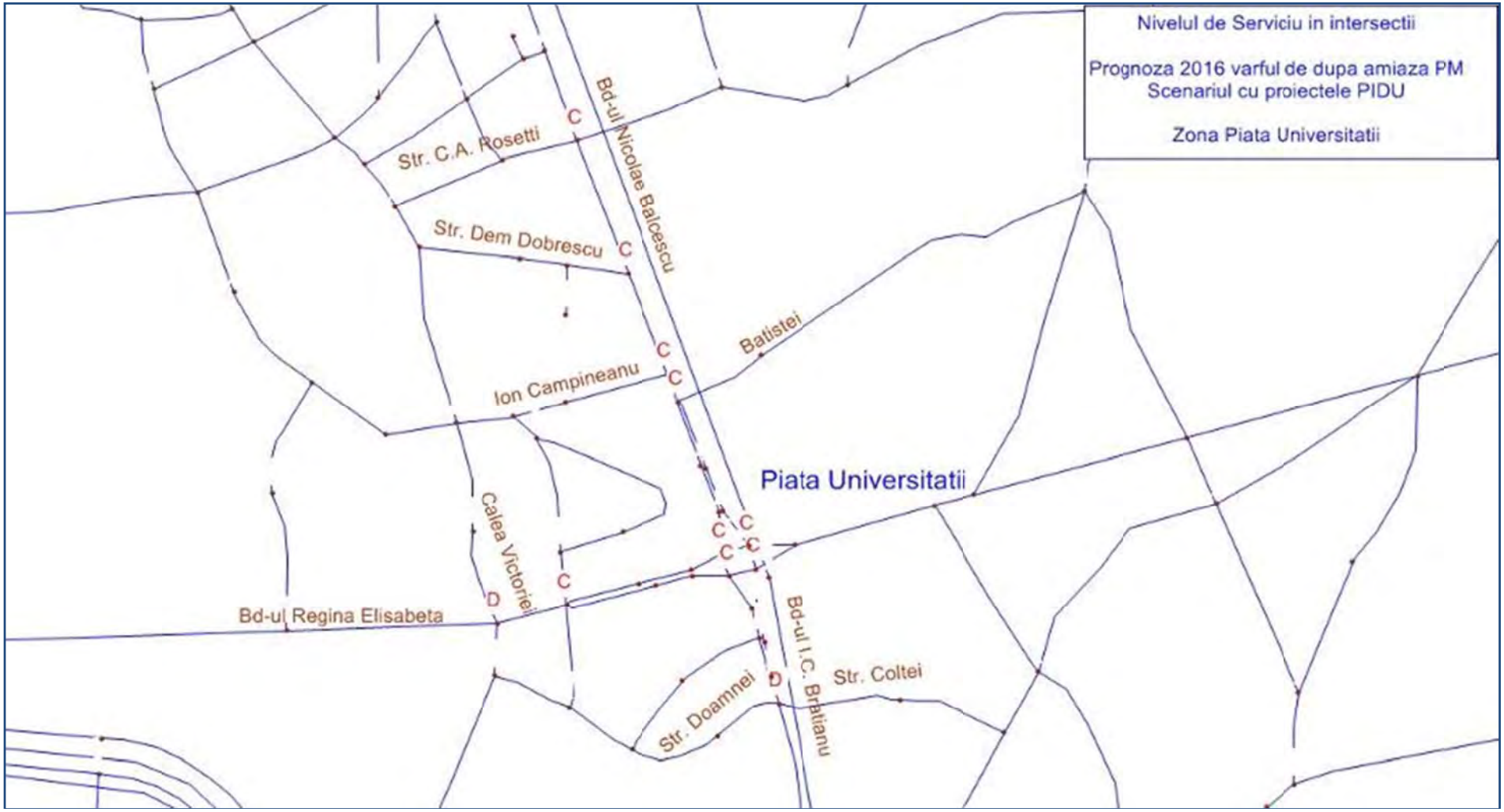


Figura 91: Fluxurile de circulație cu transportul public, în călători/oră, ora de vârf de după amiază PM - București, anul 2016 cu proiectele PIDU

6. Concluzii

În continuare se prezintă analiza rezultatelor obţinute în capitolele anterioare.

Fluxurile de circulație de tranzit pe Direcția N-S - Bd.-ul Nicolae Bălcescu

Pentru a analiza fluxurile de tranzit pe direcția N-S - (Piața Victoriei, Piața Romană - Bd. Magheru - Bd. Nicolae Bălcescu - Bd. I.C. Brătianu), au fost identificate deplasările de tranzit pe această axă majoră de circulație și, de asemenea, pe Calea Victoriei, pentru scenariul în care sunt considerate proiectele PIDU. Rezultatele analizei fluxurilor de tranzit sunt prezentate în tabelul de mai jos.

	Vârful de dimineață AM 2016			Vârful de după amiază PM 2016		
	Fluxuri totale, veh/oră	Fluxuri de tranzit, veh/oră	% Fluxuri de tranzit	Fluxuri totale, veh/oră	Fluxuri de tranzit, veh/oră	% Fluxuri de tranzit
Direcția N-S Între Piața Victoriei și Gh. Manu	1235	639	51.74	1309	916	69.98
Între Str. Doamnei și Piața Unirii	1893	639	33.76	2204	916	49.60
Direcția S-N Între Piața Unirii și Str. Colței	3065	824	26.88	3177	731	23.00
Intrare în Piața Victoriei (Lascăr Catargiu)	1758	824	46.87	1556	731	46.98
Direcția S-N Calea Victoriei după Piața Victoriei	2537	786	31.00	2418	1098	45.40
Calea Victoriei după intersecția cu Bd.-ul Regina Elisabeta	1341	786	58.60	1549	1098	75.90

Se observă că ponderea cea mai ridicată a fluxurilor de tranzit este pe Direcția N-S, după Piața Victoriei, unde procentul fluxurilor de tranzit pe această direcție este de circa 50 - 60% din traficul total.

Pe direcția S-N ponderea fluxurilor de tranzit este diminuată comparativ cu direcția N-S, în special pentru vârful de după amiază PM, atunci când au loc mai multe deplasări cu autoturismul având ca destinație zona centrală a orașului.

În continuare se prezintă vitezele de deplasare efective, atât pentru anul de bază cât și pentru cele două scenarii aferente anului 2016.

		Viteza medie de circulație					
Denumire tronson	**Lungime (m)**	**2011 AM**	**2011 PM**	**2016 AM fără PIDU**	**2016 PM - fără PIDU**	**2016 AM cu PIDU**	**2016 PM - cu PIDU**
Piața Victoriei - intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh.Manu	490	29	28	14	14	14	14
Intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh.Manu - Piața Romană	555	19	18	17	17	17	17
Piața Romană - Piața. Universității - (Bd. Magheru / Bd. Bălcescu)	1342	15	13	15	15	15	15
Piața. Universității - Intersecția Bd. I.C. Brătianu / Str. Colței	211	11	10	11	11	11	11
Intersecția Bd. I.C.Brătianu / Str. Colței - Piața Unirii	525	37	37	41	41	42	41
TOTAL	**3123**	**18**	**17**	**17**	**17**	**17**	**17**

Denumire tronson	Lungime (m)	Viteza medie de circulație					
		2011 AM	2011 PM	2016 AM fără PIDU	2016 PM - fără PIDU	2016 AM cu PIDU	2016 PM - cu PIDU
Piața. Universității - Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei	345	13	9	6	6	6	6
Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei - Piața Kogălniceanu	795	35	33	31	33	34	34
TOTAL	**1140**	**23**	**18**	**14**	**14**	**14**	**14**
Piața Victoriei - intersecția Calea Victoriei / Bd. Dacia	805	27	23	28	25	27	24
Intersecția Calea Victoriei / Bd. Dacia - intersecția Calea Victoriei / Bd. Știrbei Vodă	645	31	29	34	33	33	32
Intersecția Calea Victoriei / Bd. Știrbei Vodă - intersecția Calea Victoriei / Ion Câmpineanu	435	18	16	25	20	27	25
Intersecția Calea Victoriei / Ion Câmpineanu- Intersecția Calea Victoriei / Bd. Elisabeta	265	28	25	15	11	18	17
Intersecția Calea Victoriei / Bd.Elisabeta- Intersecția Calea Victoriei - Splaiul Independenței	540	27	25	28	28	28	28
TOTAL	**2690**	**26**	**23**	**26**	**23**	**27**	**25**
Intersecția Calea Dorobanților / Bd. Dacia - Bd. Dacia / Calea Victoriei	**658**	**21**	**18**	**20**	**16**	**20**	**17**
TOTAL	**658**	**21**	**18**	**20**	**16**	**20**	**17**
Piața. Unirii - Intersecția Bd. I.C. Brătianu / Str. Colței	525	11	16	13	12	13	12
Intersecția Bd. I.C. Brătianu / Str. Colței - Piața Universității	211	8	8	9	8	9	8
Piața. Universității - Piața Romană (Bd. Bălcescu / Bd. Magheru)	1342	10	10	11	12	11	12
Piața Romană - intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh.Manu	555	11	13	12	13	12	13
Intersecția Bd. Lascăr Catargiu / Gh. Manu - Piața Victoriei	490	18	21	21	23	21	25
TOTAL	**3123**	**10**	**11**	**11**	**11**	**11**	**11**
Piața Kogălniceanu - Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei	795	21	21	21	21	21	21
Intersecția Bd. Elisabeta / Calea Victoriei -Piața. Universității	345	12	13	9	12	10	12
TOTAL	**1140**	**17**	**18**	**15**	**17**	**16**	**17**
Intersecția Bd. Dacia / Calea Victoriei- Calea Dorobanților / Bd. Dacia	**658**	**21**	**18**	**21**	**21**	**21**	**21**
TOTAL	**658**	**21**	**18**	**21**	**21**	**21**	**21**

În anul 2016, chiar dacă cererea de transport este mai mare decât în anul de bază 2011, atât pentru transportul privat cât și pentru transportul public, la ambele ore de vârf AM și PM, fluxurile de circulație se redistribuie în cazul transportului privat, datorită implementării mai multor proiecte majore pentru Municipiul București. Viteza de circulație crește cu 3-5 km/h pe Calea Victoriei în zona Piața Victoriei - Str. Ion Câmpineanu.

Referitor la punctele critice identificate, unul dintre acestea se situează în Piața Victoriei, unde nivelul de serviciu în principalele puncte semaforizate este nesatisfăcător. De menționat faptul că noul Bulevard Uranus aduce un aport important de fluxuri de circulație din / spre Piața Victoriei, realizarea acestui bulevard conducând la scăderea vitezei de circulație pe Bd. Elisabeta.

Realizarea proiectelor din cadru PIDU **nu are influență majoră asupra traficului de pe arterele principale ale capitalei din zona centrală**. Influențele asupra capacităților de circulație se răsfrâng mai mult local, prin variații ale vitezei medii de circulație. Nivelele de serviciu și rapoartele de fluxuri de trafic/capacitate de circulație ramân neschimbate. În continuare, în zona centrală, pentru vârful de dimineață se constată un număr triplu de călători cu autovehicule private (12756) față de transportul în comun (4597).

Zona centrală reprezintă un pol de atracție urbană. Peste fluxurile de trafic care își au ca origine sau destinație zona centrală, se suprapune și traficul de tranzit, care exercită presiune asupra capacitații de circulație. Rapoartele volume/capacitate prezentate în figurile de mai sus pentru anul 2016 (cu proiect și fără proiect) sunt de peste 70%, cu influențe negative asupra fluenței traficului. Diminuarea traficului de tranzit din zona centrală, concomitent cu dezvoltarea transportului public trebuie să fie încurajate la nivelul întregului oraș.

Rezolvarea problemelor stringente cu care se confruntă zona centrală **nu se poate realiza doar prin proiecte de infrastructură**. Sunt necesare și alte măsuri:

- Revizuirea politicii de transport în Municipiul București prin:
  - Reglementarea accesului de vehicule personale în zona centrală;
  - Reglementarea parcărilor ad-hoc în zona centrală precum și stabilirea unor taxe de parcare, care să descurajeze menținerea vehiculelor în zona centrală pentru perioade lungi de timp (de peste 7-8 ore);
  - Stabilirea unor tarife pentru transportul public, care să ofere economii utilizatorilor;
  - Stabilirea unor trasee cu benzi dedicate transpotului public și taxiurilor;
- Măsuri instituționale și organizatorice
  - Dezvoltarea zonei metropolitane;
  - Realizarea unor conexiuni rapide dintre București și localitățile învecinate.

Anexa 8 - Lista străzilor din zona de acțiune urbană care se află în garanție

Se precizează anul execuției lucrărilor :

- Strada Domnița Anastasia - 2009
- Strada Lipscani - 2010
- Strada Anghel Saligny - 2010
- Brezoianu - 2009
- Elisabeta - 2002
- Câmpineanu
- Lutherană
- Berthelot
- Victoriei
- Golescu
- Episcopiei - 2010
- Romană - 2002
- Magheru - 2002
- Lahovary - 2002
- Calderon - 2002
- Verona - 2010
- Piața Enescu - 2002
- Splaiul Independenței - 2006

Anexa 9 - Investiții ale Municipiului București în zona de acțiune urbană

Investiție	Anul finalizării
Refaceri și completări în sistemul de canalizare al municipiului București - refacerea canalului colector din Splaiul Unirii	2006
Lucrări de reamenajare sală de spectacole Teatrul Odeon	2006
Achiziții de tramvaie	2007
Ecologizarea și dezvoltarea potențialului turistic, de recreere și agrement al parcurilor Cișmigiu, Carol	2007
Reabilitare Bd. Iancu de Hunedoara (Piața Victoriei - Calea Dorobanți), linie de tramvai și sistem rutier	2007
Reabilitare Calea Moșilor, linie de tramvai și sistem rutier	2007
Modernizare linie de tramvai pe Str. Armand Călinescu	2007
Refaceri și completari - Canale pluviale și guri de scurgere, în zonele critice din municipiul București, la evenimente pluviometrice deosebite	2007
Sistem de Management al Traficului - București	2007
Lucrări de consolidare la Filiale ale Bibliotecii Metropolitane București	2007
Master Planul de Transport	2007
Realizarea Hărții acustice și a sistemului de monitorizare a zgomotului pentru Municipiul București	2008
Modernizare Bd. Regina Elisabeta - Bd. Kogălniceanu	2008
Modernizare pasaj subteran Piaţa Universităţii	2008
Proiecte RADET pentru contorizarea vânzării de căldură si apă potabilă	2008
Achiziția a 21 troleibuze	2008
Achiziția a 500 autobuze	2008
Achiziția a 350 autobuze	2008
Îmbunătăţire condiţii de circulaţie Str. Gen. Berthlot, Str. Câmpineanu, Str. Luterană	2008
Restaurarea lăcaşurilor de cult, conservarea şi întreţinerea bunurilor de patrimoniu aparţinând cultelor religioase	2009
Achiziția 150 autobuze	2009
Sistem interactiv teritorial de informare a cetăţenilor (SITIC)	2009
Servicii de informare interactivă în Pasajul Universităţii	2009
Lucrări de reabilitare sistem rutier pe str. George Enescu, Ionel Perlea, Brezoianu, Anghel Saligny	2009
Reabilitare străzi cu linii de tramvai : Calea Moşilor; Terminal transport public Piaţa Sf. Vineri / Piaţa Sf. Gheorghe	2009
Mobilier urban pentru siguranţa circulaţiei pietonale şi rutiere	2009
Modernizare şi extindere Teatrul de Revistă Constantin Tănase	2009
Înlocuirea reţelei de apă potabilă pe str. Cavafii Vechi, Calea Moșilor	2009
Lucrări de iluminat public pentru punerea în evidenţă a monumentelor , obiectivelor turistice	2009
Realizarea Centrului de Informare şi Documentare pentru Relaţia cu Cetăţenii al Primăriei Municipiului București	2010
Consolidare şi modernizare a clădirii Teatrului Evreiesc de Stat Bucureşti	2010
Consolidări de clădiri de locuit multietajate, încadrate prin raport de expertiză tehnică în clasa I de risc seismic și care prezintă pericol public	2010
Lucrări la monumente de for public	2010
Lucrări și dotări pentru Spitalul Clinic de Chirurgie Oro-maxilo-facială ”Prof. Dr. Dan Teodorescu”	2010
Lucrări și dotări pentru Spitalul Clinic Colţea	2010
Lucrările de reabilitare sistem rutier pentru străzile Tudor Arghezi, Colţei, Cernişoara, Popa Tatu, Calea 13 Septembrie, Şerban Vodă	2010
Lucrări de întreţinere derulate prin Administraţia Străzilor pe arterele reabilitate în perioada 2000- 2004 şi aflate în gestiune	2010
Montarea dispozitivelor optice pietonale suspendate pe stâlp cu consolă şi dispozitive treceri pentru pietoni alimentate cu energie solară	2010
Instalarea de separatoare de trafic	2010

Marcajele orizontale de informare sau de transmitere de mesaje	2010
Lucrări de reglementare rutiere: marcaje, covoare, indicatoare, butoni, limitatoare	2010
Înlocuire piese cale în reţeaua de linii tramvai	2010
Cadastrul verde al Municipiului Bucureşti - Registrul spaţiilor verzi	2010
Lucrări de reabilitare şi amenajare a aleilor, de reabilitare şi amenajare a locurilor de joacă în parcurile Cişmigiu, Izvor	2010
Rețea metropolitană de fibră optică a Municipiului București - NETCITY	în curs
Reabilitare, extindere şi remodelare funcţională a Hanului Gabroveni	în curs
Reamenajare interioară sală de spectacole Teatrul Excelsior	în curs
Parcaj subteran Piața Universității	în curs
Consolidare, restaurare şi conservare Casa Cesianu	în curs
Consolidare, restaurare şi conservare Observator Astronomic Vasile Urseanu	în curs
Refacerea Zonei Istorice	în curs
Reabilitarea infrastructurii educaționale a Municipiului București	în curs
Consolidarea clădirii Primăriei Municipiului București	în curs
Execuție străpungere Str. Buzești - Str. Berzei - Str. Uranus	în curs