



©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

**Contract nr.291/2010:** Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență



**Contract nr.291/2010:** Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență  
**Conceptul strategic București 2035**

VOLUMUL I



CONTRACT NR.291/2010: **STRATEGIA DE DEZVOLTARE URBANĂ INTEGRATĂ A MUNICIPIULUI BUCUREȘTI ȘI A TERITORIULUI SĂU DE SUSȚINERE ȘI INFLUENȚĂ**  
**- CONCEPTUL STRATEGIC BUCUREȘTI 2035-**

**LISTĂ DE SEMNĂTURI:**

**Director ccepec: arh.Luminița Patron.....**

**Șef proiect: prof.dr.arh.Constantin Enache.....**

**Coordonator proiect: lector arh.Liviu Ianăși.....**

**Uauim - Asist.urb. Mihai Alexandru .....**

**Uauim - Asist.urb.Andreea Popa .....**

**IHS România - Dr.arh. Nicolae Țărălungă.....**

**IHS România - Dr.arh. Sorina Racoviceanu.....**

**Emi Invest - Dr.arh. Mircea Enache.....**

09.06.2011



**Contract nr.291/2010:** Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență

## CONCEPT STRATEGIC BUCUREȘTI 2035



### BENEFICIAR:

Primăria Municipiului București



### PROIECTANT GENERAL: CONSORTIU DE PROIECTANȚI

Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting  
Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” București



S.C.IHS Romania S.R.L.



S.C.EMI INVEST S.R.L.

### COLECTIVUL DE ELABORARE:

**Șef proiect:** prof.dr.arh.Constantin Enache – ccpec-uauim

**Coordonator proiect:** lect.arh.Liviu Ianăși – ccpec-uauim

**Asist.urb.** Mihai Alexandru – ccpec – uauim

**Asist.urb.** Andreea Popa – ccpec - uauim

**Dr.arh.** Nicolae Țarălungă – IHS România

**Dr.arh.** Sorina Racoviceanu - IHS România

**Dr.arh.** Mircea Enache – EMI Invest

### CONSULTANȚI SENIORI

**Prof.dr.arh.**Alexandru Sandu

**Prof.dr.arh.**Doina Cristea

### CONSULTANT:

**Lect.dr.arh.**Gabriel Pascariu – ccpec – uauim



Elaboratori ai rapoartelor de expertiză:

#### Contextul Teritorial

**Dr.arh.Mircea Enache (coord.), urb.Alina Mureșan-luga, urb.Ioana Ivanov, urb.Reinhold Stadler, soc.Marius Pleșcan – EMI Invest,**  
Raport de expertiză : “ Dimensiunea teritorială a dezvoltării Bucureștiului – modelare matematică ”

**Lect.dr.arh. Angelica Stan – ccpec uauim**  
Raport de expertiză : „Macropaisajul și paisajul Urban al periferiilor”

#### Orasul Productiv

**Cerc.șt.princ.dr.Manuela Stănculescu (coord.), cerc.șt.Răzvan Voinescu – Centrul Român pentru Remodelare Economică**  
Raport de expertiză : “Orașul productiv – aspecte economice și demografice”

**Conf.dr.arh.Monica Rădulescu – ccpec uauim**  
Raport de expertiză : “Elemente privind competitivitatea”

#### Orasul Funcțional

**Prof.dr.arh.Nicolae Lascu – ccpec uauim**  
Raport de expertiză: “Evoluția urbanistică 1830-2000”

**Conf.dr.arh.Cătălin Sârbu – ccpec uauim**  
Raport de expertiză: “Locuirea în București”

**Ing.Eugen Ionescu – urban trafic**  
**Lect.dr.arh. Mihaela Negulescu – ccpec uauim**  
Raport de expertiză: “”Infrastructura de transport și mobilitatea”

**Ing.Ștefan Fierăscu**  
Raport de expertiză : „Infrastructura tehnico-edilitară”

**Conf.dr.arh. Cerasella Crăciun – ccpec uauim**  
Raport de expertiză: „spațiul public, calitatea vieții urbane și paisajul ca resursă fragilă mezo-peisajul și paisajul natural, antropoc și cultural în municipiul bucurești”

#### Orașul Durabil

**Prof.dr.ing.Ioan Bica – Studii BGM srl**  
Raport de expertiză: “Calitatea mediului”

**Dr.Ing. Radu Gogu: Studii BGM srl**  
Raport de expertiză: “Gestionarea resurselor de apă”

#### Managementul Orașului

**Dr.arh.Nicolae Țarălungă, Dr.arh.Sorina Racoviceanu, Iuliana Leca, Mircea Țulea – IHS România**

Raport de expertiză: „Guvernare locală și finanțe publice”

Tehnoredactare, editare și concept grafic

Asist.urb. Mihai Alexandru

Colaboratori:

Urb.Reinhold Stadler – Emi Invest

Urb.Ioana Ivanov – Emi Invest

Urb.Alina Mureșan-luga – Emi Invest

Arh.Cătălina Ioniță – ccpec uauim

Urb.Paul Mureșan-luga – ccpec uauim

Colaboratori documentare:

masterand Pintescu Adriana

masterand urbanist Dulvăr Vlad și Tănase Bogdan

masterand urbanist Reinhold Stadler

masterand urbanist Preda Gabriela

masterand urbanist Panait Anca

masterand urbanist Guiu Bogdan

masterand urbanist Sava Dorin

masterand urbanist Tucan Laura

masterand urbanist Stanescu Iuliana Mariana

masterand urbanist Baicu Andreea

masterand urbanist Zanguropoulos Gabriela





Cuprins:

VOLUMUL I

PARTEA 1 – Conceptul Strategic București 2035 – oportunitate, condiționări, limite – p. 7

PARTEA 2 – Structura și procesul de elaborare – p.11

PARTEA 3 – Sinteza documentară – prezentată în volum separat

PARTEA 4 – Sinteza rapoartelor de expertiză - inserate la fiecare capitol al partii a cincea

PARTEA 5 – Analiza SWOT și diagnosticul – p.20

**5.1 – Contextul teritorial – p.21**

Context global european și național – p.22

Sinteza raportului de expertiză : “Dimensiunea teritorială a dezvoltării Bucureștiului – modelare matematică” – p.45

Sinteza raportului de expertiză : “ Macropaisajul și peisajul Urban al periferiilor” – p.52

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Dimensiunea teritorială a dezvoltării Bucureștiului – modelare matematică” – p.71

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “ Macropaisajul și peisajul Urban al periferiilor” – p.76

Diagnostic teritoriu de sprijin/zonă de influență a Bucureștiului (ZIMB) – p.79

**5.2. – Orasul productiv – p.90**

Sinteza raportului de expertiză “Orașul productiv – aspecte economice și demografice” – p.91

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Orașul productiv – aspecte economice și demografice”-p102

Sinteza raportului de expertiză “Elemente privind competitivitatea” – p.104

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Elemente privind competitivitatea” – p.109

Firme reprezentative pe domenii de activitate – p.113

**5.3. – Orasul funcțional – p.118**

Sinteza raportului de expertiză “Evoluția urbanistică 1830-2000” – p.119

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Evoluția urbanistică 1830-2000” – p.128

Sinteza raportului de expertiză “Locuirea în București” – p.135

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Locuirea în București” – p.146

Sinteza a raportului de expertiză: “spațiul public, calitatea vieții urbane și peisajul ca resursă fragilă mezo-peisajul și peisajul natural, antropoc și cultural în municipiul bucurești” – p.162

Sinteza raportului de expertiză “Infrastructura de transport și mobilitatea” – p.179

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Infrastructura de transport și mobilitatea” – p.190

Sinteza raportului de expertiză “Infrastructura tehnico-edilitară” – p.194

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Infrastructura tehnico-edilitară” – p.206





VOLUMUL II

**5.4. – Orașul durabil – P.213**

Sinteza raportului de expertiză “Calitatea mediului” – p.214

Sinteza raportului de expertiză “Gestionarea resurselor de apă” – p.220

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “spațiul public, calitatea vieții urbane și peisajul” – p.248

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Calitatea mediului” – p.257

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Gestionarea resurselor de apă” – p.261

**5.5. – Managementul orașului –p. 265**

Sinteza raportului de expertiză Guvernare locală și finanțe publice” – p.267

Analiză SWOT a raportului de expertiză: “Guvernare locală și finanțe publice” – p.277

**5.6. – Sinteza analizei SWOT - p.282**

5.7. - Diagnosticul – p.292

PARTEA 6 – Viziunea – p.305

**6.1. – Considerații preliminare – p.306**

**6.2. – Viziunea – p.313**

PARTEA 7 – Direcții strategice de acțiune – p.316

**7.1. – Considerații preliminare – p.317**

**7.2 - Direcții strategice de acțiune pentru București – p.323**

**7.2. – Dimensiunea teritorială – direcții strategice – p.327**

PARTEA 8 – Concluzii și recomandări – p.331

**8.1. – Concluzii ale primei etape a studiului - p.332**

**8.2. – Recomandări generale și pentru etapa a II-a a studiului – p.337**

PARTEA 9 – Rapoartele de expertiză - prezentată în volum separat

Contextul Teritorial

**9.1.Raport de expertiză : “ Dimensiunea teritorială a dezvoltării Bucureștiului – modelare matematică ”**

**9.2.Raport de expertiză : „macropaisajul și paisajul Urban al periferiilor”**

Orasul Productiv

**9.3.Raport de expertiză : “Orașul productiv – aspecte economice și demografice”**

**9.4.Raport de expertiză : “Elemente privind competitivitatea”**

Orasul Funcțional

**9.5.Raport de expertiză: “Evoluția urbanistică 1830-2000”**

**9.6.Raport de expertiză: “Locuirea în București”**

**9.7.Raport de expertiză: “”Infrastructura de transport și mobilitatea”**

**9.8.Raport de expertiză : „Raport “Infrastructura tehnico-edilitară”**

**9.9.Raport de expertiză: „spațiul public, calitatea vieții urbane și paisajul ca resursă fragilă mezo-paisajul și paisajul natural, antropic și cultural în municipiul bucurești”**

Orasul Durabil

**9.10.Raport de expertiză: “Calitatea mediului”**

**9.11.Raport de expertiză: “Gestionarea resurselor de apă”**

Managementul Orasului

**9.12.Raport de expertiză: „Guvernare locală și finanțe publice”**

PARTEA 10 – Dezvoltarea strategică a 11 mari orașe – caiet documentar

PARTEA 11 – Dezvoltare urbană pe site-ul PMB - documentar

PARTEA 12 – Anexe – p.344 – prezentată parțial în secțiunea de anexe

**12.1. Chestionare și sintezele chestionarelor – p.345**

**12.2. Scenariu simulat pentru Sudul Bucureștiului – p. 365**





©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

Contract nr.291/2010: **Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență**



# 1

## CSB 2035 - Oportunitate, condiționări, limite



## CONCEPTUL STRATEGIC BUCUREȘTI 2035

### OPORTUNITATE, CONDIȚIONARI, LIMITE

#### 1. STRATEGIILE ȘI DEZVOLTAREA URBANĂ - CONSIDERATII GENERALE

Intr-o **lume globală**, caracterizată de noi structuri de relaționare, de dinamism accentuat, de tensiuni și reforme, **competiția urbană este un element cardinal** atât pentru dezvoltarea economică cât și pentru durabilitate, calitatea vieții, echilibrul social sau al mediului.

Începând din deceniul al optulea al secolului trecut, **planificarea strategică** și-a făcut triumfal (Baltimore și Barcelona sunt pionierii pe continentul american și pe cel european) **trecerea din domeniul corporațiilor în arena publică a planificării urbane și teritoriale**. În ultimii 30 de ani, **strategiile de dezvoltare urbană au devenit și ramă elemente cheie ale devenirii urbane**, constituind cadrul cel mai potrivit pentru formularea și punerea în practică a **politicilor publice** din toate domeniile, pentru toată pleiada de **documentații de planificare spațială** urbană și teritorială, pentru definirea și realizarea **programelor și proiectelor de dezvoltare** (expansiune, renovare, reabilitare, reînnoire, restructurare) urbană.

Pe parcursul câștigului de experiență s-au conturat tot mai limpede două aspecte:

Nu este posibilă definirea unei strategii „tip”; condițiile externe și interne, dinamica precum și modul de urmărire în practică a unei strategii sunt foarte





## Concept Strategic București 2035

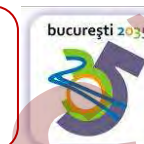
diferite de la caz la caz, după cum și „comportarea în timp” a unui oras poate determina nevoia de revizuire/adaptare a unei strategii nu neapărat cu periodicitate fixă. Strategia unui oras este deci indiscutabil unică, pentru un context și o perioadă anume, iar modelele, ghidurile, metodele și tehnicile de planificare strategică se concentrează mai curând pe structura și structurarea (procesul de elaborare a) strategiei;

Strategia definește un amplu și complex proces de intervenție în oras, dar este, la rândul său, rezultatul unui planificat proces de elaborare. Calitatea strategiei este indisolubil legată de calitatea procesului de elaborare: deschis, incluziv, adaptat.

Drept urmare, prezentul studiu are în vedere **procesul de elaborare al strategiei**, ca o componentă esențială premergătoare rezultatului, dar a ținut seama, în structurare și propuneri și de constrângerile dictate de **cadrul de timp** solicitat de beneficiar, ca și de limitele generate de **sumele alocate pentru elaborarea studiului**, după cum are în vedere și problemele legate de **cantitățile de date disponibile sau colectabile**, ori de faptul că recensământul din acest an este prevăzut a se desfășura în chiar timpul elaborării fazei finale a studiului, iar prelucrarea și publicarea primelor rezultate vor avea loc pe parcursul anului viitor.

Este cunoscut faptul că **o strategie valoroasă este validată prin succesul politicilor, programelor și proiectelor elaborate în cadrul și pe baza ei**. Este evident că atributul esențial al unei strategii – **coerentă**, va putea fi valorificată doar prin **consecvență** în punerea în aplicare a procedurilor. Deopotrivă, o strategie matur formulată va trebui să fie **adecvată cadrului legal și instituțional**, dar această adecvare poate fi abordată și din perspectiva strategiei, ce poate atrage atenția sau propune modificări ale cadrului legal, dar și noi structuri instituționale sau noi forme de cooperare inter-instituțională.

## Oportunitate, condiționări, limite



Drept urmare **procesul de elaborare a Conceptului Strategic București 2035 este participativ și deschis** (atât cât s-a apreciat a fi posibil în condițiile stabilite de caietul de sarcini); pe de altă parte, prin identificarea posibilelor mecanisme legislative sau instituționale care să favorizeze punerea ei cu succes în practică. Propunerea are în vedere ca studiul să facă diferențierea clară între **adaptări legale sau instituționale minore** și propuneri de **schimbare substanțială prevederilor legale sau a mecanismelor instituționale**.

## 2. NECESITATEA UNEI VIZIUNI ȘI A UNEI STRATEGII DE DEZVOLTARE A MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Existența unei strategii de dezvoltare a municipiului București în context teritorial, regional, național și european reprezintă o necesitate ce derivă, în primul rând, din triplul statut detinut de municipiul București: cea mai mare Aglomerație Urbană a României (rang zero în Rețeaua națională de localități și relații structurale cu localitățile învecinate, 10% din populația României în inima Aglomerației), de oras-capitală europeană și cel de metropolă de importanță europeană.

De asemenea, necesitatea elaborării unei strategii de dezvoltare integrată a Bucureștilor pe termen scurt, mediu și lung, **articulată la nivelul regiunii pe care o domina**, derivă în mod necesar din chiar starea actuală de fapt ce se manifestă în teritoriu: **lipsa de viziune** în dezvoltare la scară teritorială, **conectivitate redusă** cu teritoriul național și internațional a Capitalei României, nevoia de a spori accesibilitatea înspre și dinspre metropolă, **lipsa participării și a cooperării** pe proiecte/ programe locale de dezvoltare între diversele entități administrativ teritoriale și altele.



## Concept Strategic București 2035

Situatia particulara a Bucurestiului, aceea de capitala a tarii si de inima a celei mai mari aglomeratii urbane din Romania, face clar necesara o gandire strategica coordonata, materializata in elaborarea strategiei de dezvoltare a Municipiului in legatura de practica simultaneitate cu planificarea strategica la scara regionala.

**Problema este insa mult complicata de faptul ca aglomeratia urbana Bucuresti acopera un teritoriu ale carui limite nu coincid cu hotarele stabilite prin lege ale nici unei unitati administrativ teritoriale de baza sau judetene si nici cu cele ale regiunii 8 de dezvoltare.** Mai mult, aceasta Aglomeratie nu are un statut administrativ, iar limitele ei sunt definite ca parte a fundamentarii PUG-ului din 1999 si trebuie, in prezent, tinut seama de dezvoltarea municipiului si a zonei sale de influenta in ultimii 11 ani.

Este evident ca, in lipsa unui cadru institutional legal stabilit, prevederile oricarui document strategic de planificare a Bucurestiului nu pot fi mandatorii decat pe teritoriul acestuia, dar ele nu pot fi stabilite fara studiul si modelarea evolutiei contextului national si regional; in acelasi timp trebuie sa tina seama si de politicile Uniunii Europene in domeniu.

**Conceptul Strategic Bucuresti 2035** este exact un astfel de document cu caracter programatic. El isi propune sa fie nu doar – asa cum s-a arata mai sus – **referinta pentru strategiile regionale sau cadru pentru politicile urbane**, ci se va constitui, in mod firesc, intr-o componenta importanta de **fundamentare a prevederilor ce vor fi stabilite prin Planul Urbanistic General**, dar si a demersurilor pe care administratia municipala le va intreprinde pentru **adaptarea cadrului reglementar local** in domeniul dezvoltarii urbane, ori la sustinerea **modificarilor legislatiei nationale** si a cadrului institutional.

## Oportunitate, condiționări, limite





Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

Contract nr.291/2010: **Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență**



## 2 Structura și procesul de elaborare



## PARTEA 2

### PROCESUL DE ELABORARE

#### STRUCTURA SI PROCESUL DE ELABORARE

**Conceptul Strategic Bucuresti 2035** contine toate componentele unui **document de planificare strategica** – atat partea de analiza cat si cea de definire a unor obiective si de stabilire a planurilor operationale ce vor fi utilizate pentru atingerea lor.

Studiul cuprinde astfel “produsele tipice” ale etapelor procesului de elaborare a unei strategii: **analiza SWOT, diagnosticul, viziunea, misiunea** impreuna cu directiile strategice principale, **sistemul de obiective strategice ce sta la baza strategiei, sistemul de directii de actiune**, precum si ansamblul de **politici, programe si proiecte** ce asigura punerea in practica a oricarei strategii.

Totodata, sunt abordate si aspectele ce tin de **institutionalitate, finantare si legislatie**, cruciale in succesul planificarii strategice a dezvoltarii.

**Conceptul strategic** are in vedere **trei orizonturi de timp**: o perioada mai lunga – anul **2035**, una medie – anul **2020** si o prima etapa apropiata – anul **2015**.

In dorinta de a valorifica **bogatia informatiilor existente in domeniu**, de a impartasi “**bune practici**” ale marilor orase care isi definesc strategic directiile de dezvoltare deja de decenii si astfel definind o puternica miza educativa, studiul cuprinde o bogata parte de **documentare, reflectand cazurile a 11 mari orase**, in majoritate europene.



De asemenea, reflectând **transparența procesului de elaborare și deschiderea** către mai largă participare a specialiștilor și cercetarea percepțiilor și așteptărilor cetățenilor, studiul include **rezultate ale unor dezbateri de tip “focus-grup”, precum și ale catorva sute de chestionare** utilizate pentru diagnosticarea stării actuale a Bucureștiului, dar și a teritoriului său de susținere și de influență.

**Studiul este structurat, ca elaborare, în trei etape**, parcurse într-o perioadă totală – dar fragmentată în trei parcursuri – de 12 luni:

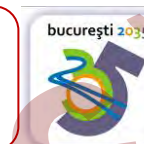
(1) Etapa 1 cuprinde: documentarea, elaborarea rapoartelor de expertiză, analizele SWOT pe domenii și diagnosticele parțiale, diagnosticul stării teritoriale și diagnosticul stării Bucureștiului, viziunea precum și două seturi de direcții strategice majore: unul pentru “dimensiunea teritorială a dezvoltării” și celălalt referitor la dezvoltarea capitalei ca oraș.

(2) Etapa 2 cuprinde: sistemul de obiective strategice și cel asociat de direcții de acțiune, așa cum au rezultat după avizarea rezultatelor etapei întâi și după consultarea unor categorii de “actori urbani”, precum și identificarea politicilor publice, a programelor și proiectelor necesare implementării conceptului strategic, cu identificare schimbărilor legislative și instituționale necesare;

(3) Etapa 3 cuprinde, pe baza dezbaterilor și propunerilor formulate de către factorii profesionali și de decizie, planul de marketing și comunicare precum și structurarea unei broșuri în vederea prezentării Conceptului Strategic pentru o informare publică mai amplă.

## PROCESUL DE ELABORARE A PRIMEI ETAPE

Definirea pașilor și acțiunilor de elaborare a primei etape a studiului **Conceptul Strategic București 2035** a ținut seama de principalele **condiții în care este acesta elaborat**:



(1) Programarea elaborării Conceptului Strategic la mai bine de **10 ani după aprobarea Planului Urbanistic General** și în aproape **concomitență cu desfășurarea procedurilor de lansare a elaborării noului Plan**;

(2) Elaborarea Conceptului **înainte de Recensământul din toamna** acestui an;

(3) Existența unui **mare număr de studii și documentații** ce vizează dezvoltarea capitalei, elaborate în ultimii ani; dintre acestea însă, **extrem de puține au un caracter integrat, iar repartizarea lor pe probleme este puternic inegală** (lipsește studiul suficient privind competitivitatea, calificarea și mobilitatea forței de muncă, starea fondului construit, nevoile de echipare tehnico-edilitară, patrimoniul public ș.a.);

(4) Inexistența unui **mecanism instituționalizat de cooperare între București și unitățile administrativ teritoriale locale** ce îl înconjoară;

(5) Existența unui **Concept Strategic de Dezvoltare Teritorială la nivel național** (din 2008), dar neconcretizarea sa într-o Strategie de Dezvoltare Spațială a țării;

(6) Preocupările continue la nivelul **Uniunii Europene** privind dezvoltarea spațială și în particular rolul orașelor, concretizate atât în **declarații cât și studii și documente de planificare spațială cu caracter programatic**;

(7) **Limitele de timp și de resurse stabilite de caietul de sarcini** – atât perioada prevăzută pentru elaborarea studiului cât și resursele financiare alocate **nu permit elaborarea unei Strategii coerente și bine fundamentate pe studii detaliate** bazate pe date colectate și prelucrate special în acest scop, după cum **limitează drastic posibilitatea unui proces amplu** și cu participare incluzivă de elaborare;

(8) Experiența redusă în concertarea factorilor politici privind decizii ce vizează dezvoltarea pe termen lung; **datorită unei politizări nepotrivite, aceste documente sunt subiectul unor contestări automate a opoziției**; în cazul municipiului București, diferențele de culoare politică și-au făcut mereu simțite consecințele daunatoare pentru planificarea pe termen lung, la multiple niveluri: între Guvern și Consiliul General ori, după caz, Primărie, între nivelul



municipiului și cel al Consiliului Județean Ilfov, între Primăria municipiului și cele ale sectoarelor, între orașele și comunele vecine și municipiul București.

Aceste condiții au avut drept rezultat următoarele caracteristici ale procesului de elaborare :

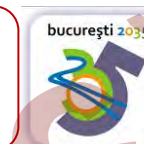
## I. Aspecte metodologice :

- 1) Folosirea documentării multifocalizate ;
- 2) Utilizarea **rapoartelor de expertiză** ca alternativă la studiile de fundamentare ;
- 3) Abordarea “**dimensiunii teritoriale**” a dezvoltării Bucureștiului, în mod echilibrat;
- 4) Exploatarea avantajelor **multidisciplinarității**;
- 5) Utilizarea analizelor cantitative și calitative și folosirea SWOT ca metoda de analiză integrată;
- 6) Aplicarea principiului integrării etapizate;
- 7) Urmarirea “accesibilității” studiului pentru ne-specialiști;
- 8) Adoptarea “transparentei” în elaborare și conținut;

## II. Acțiuni întreprinse :

(1) Partea consacrată documentării, în acest studiu, este consistentă și s-a concretizat după cum urmează :

- (a) **Documentarea extensivă privind 11 mari orașe** s-a concentrat pe modul în care acestea își planifică și conduc dezvoltarea, cu precădere felul în care strategiile și planurile operationale sunt elaborate, actualizate și puse în aplicare, în concordanță cu situația locală și cu resursele disponibile; această documentare de mai bine de 200 de pagini A3 are totodată și un rol educativ – de informare a celor responsabili de avizarea, aprobarea și aplicarea strategiei, dar și a profesioniștilor;



- (b) Trecerea în revistă a unor importante **documente și studii internaționale**, cu precădere europene, în care este reliefată prezența României și a Bucureștiului, dar și a studiilor și documentațiilor românești;
- (c) Toate **rapoartele de expertiză conțin o componentă de documentare** pentru domeniul de care se ocupă;
- (d) A fost întreprinsă și o documentare focalizată pe modul în care situația actuală a Bucureștiului și **programele sau/si proiectele sunt reflectate pe site-ul oficial al Primăriei.**

(2) Ținând seama de constrângerile de timp și de resurse alocate, dar având în vedere și lipsa multor date actualizate, precum și, pe de altă parte, existența multor studii și planuri, a fost adoptată soluția rapoartelor de expertiză, valorificând cunoștințele și experiența specialiștilor elaboratori care au sintetizat informațiile și opiniile existente referitoare la domeniul respectiv. Au fost astfel elaborate 13 rapoarte de expertiză, privind:

- (a) Dimensiunea teritorială a dezvoltării Bucureștiului – modelare matematică
- (b) Macropaisajul și paisajul urban al periferiilor
- (c) Orașul productiv – aspecte economice și demografice
- (d) Elemente privind competitivitatea
- (e) Evoluția urbanistică 1830-2000
- (f) Locuirea în București
- (g) Infrastructura de transport și mobilitatea
- (h) Infrastructura tehnico-edilitară
- (i) Spațiul public, calitatea vieții și paisajul urban ca resursă fragilă
- (j) Calitatea mediului
- (k) Gestionarea resurselor de apă
- (l) Guvernare locală
- (m) Finanțe publice

Structurarea rapoartelor de expertiză cuprinde: referințe teoretice, componentă de documentare, analiză situației existente și analiză SWOT, precum și identificarea unor priorități de intervenție, în domeniul respectiv.

În raport cu propunerea tehnică, lista rapoartelor de expertiză cunoaște



cateva schimbari: (a) pentru contextul economic global nu a fost intocmit un raport special – problematica referitoare la contextul suprateritorial este evidentiata in partea de context a partii a 5-a (punctul 5.1 - 20 pag), iar aspectele legate de competitivitate au fost examinate intr-un NOU raport de expertiza, separat elaborat; (b) aspectele demografice si economice sunt abordate integrat in raportul de expertiza dedicat orasului productiv; (c) abordarea problematii legate de evolutia orasului este explicata in paragraful anterior; (d) problematica serviciilor este bogat tratata in partea 5.3 , prin date, evaluare calitativa si cartograme si s-a considerat, pe de alta parte, ca “gestiunea resurselor de apa” este un subiect prioritar in formularea unui concept strategic, devenind astfel subiectul unui NOU raport de expertiza; (e) au fost elaborate totodata (si nu doar din ratiuni de “sincronism” cu practica europeana) inca 2 NOI rapoarte de expertiza: unul pe tematica “macropeisajului si a particularitatilor periferiilor” (aferent capitolului 5.1.) si unul dedicat “calitatii spatiului public si peisajului urban ca resursa fragila” (aferent capitolelor 5.3. si 5.4.). Astfel au fost elaborate 13 rapoarte de expertiza, fata de 12 mentionate in oferta tehnica.

(3) Atat partea de documentare cat si rapoartele de expertiza sunt prezentate si sub forma rezumata a unor sinteze, mai usor de parcurs rapid; se urmaresc si in acest fel accesibilitatea studiului si componenta sa educativa.

(4) Structurarea acestei etape urmareste « 5 aspecte fundamentale pentru dezvoltarea Bucurestiului » :

- (a) Contextul (general si cel al « teritoriului de sustinere si influenta »)
- (b) Orasul productiv
- (c) Orasul functional
- (d) Orasul durabil
- (e) Managementul orasului

Aceasta abordare va fi urmarita si in a doua etapa a studiului.



(5) « Dimensiunea teritoriala a dezvoltarii Bucurestiului » reprezinta un subiect important in studiu, desi, in conformitate cu tema beneficiarului, Conceptul strategic se refera la Municipiul Bucuresti. Daca, pe de o parte, este abordata atat delimitarea cat si problematica “teritoriului de sustinere si influenta”, este foarte limpede, pe de alta parte, faptul ca acest studiu nu se ocupa de o strategie de dezvoltare a acestui teritoriu, chiar daca evoca o viziune si directii strategice apreciate drept prioritare pentru acest teritoriu. A se vedea in acest sens si partea a 8-a a studiului, referitoare la concluzii si recomandari.

(6) In elaborarea studiului a fost antrenat in mod direct un mare numar de specialisti din urmatoarele domenii : urbanism, economie, sociologie, mediu, peisagistica, inginerie de trafic, inginerie tehnico-edilitara, arhitectura, istorie urbana, administratie publica si finante publice.

Documentatia a beneficiat si de consilierea celor doi specialisti reputati coordonatori ai Planului Urbanistic General al municipiului București din 1999:

- prof.dr.arh.Alexandru Sandu – sef proiect complex al PUG si
- prof.dr.arh.Doina Cristea – sef proiect al PUG

Totodata, au fost organizate trei reuniuni tip “concentrare pe problema” (focus-grup), reunind experti-invitati care s-au alaturat echipei de elaboratori, dupa cum urmeaza:

- (a) o intalnire privind oportunitatea, contextul si structurarea elaborarii Conceptului Strategic, care a reunit 18 specialisti si 5 alti profesionisti, precum si invitatul Peter Bishop, director al unei agentii de dezvoltare urbana londoneze (London Development Agency), organizata in parteneriat cu Asociatia pentru Spatiu Urban Bucuresti si desfasurata in 3 decembrie 2010 la Ark;
- (b) o reuniune privind identificarea si analizarea principalelor probleme cu care se confrunta Bucurestiul, care a reunit 21 profesionisti care au ocupat pozitiile de arhitect sef sau arhitect sef adjunct al municipiului Bucuresti, cele de viceprimar sau consilier, dar si pozitii in cadrul ministerului responsabil pentru urbanism si amenajarea teritoriului, la institutul Urbanproiect sau in primariile de sector. Reuniunea a fost organizata in parteneriat cu Registrul Urbanistilor din Romania,



la sediul acesteia, la data de 14 aprilie 2011. Dl. prof.dr.arh.Alexandru Sandu, presedintele Registrului Urbanistilor a indeplinit si rolul de raportor al intalnirii, iar Raportul intalnirii este inclus in partea dedicata Diagnosticului din prezentul studiu;

(c) o masa rotunda privind “dimensiunea teritoriala a dezvoltarii urbane a Bucurestiului”, la care au participat 26 specialisti din diverse domenii – amenajarea teritoriului, urbanism, geografie, economie, sociologie, protejarea patrimoniului – precum si 30 alti invitati – inclusiv masteranzi in amenajarea teritoriului si urbanism. Reuniunea a fost organizata in parteneriat cu Registrul Urbanistilor la Universitatea de Arhitectura si Urbanism “Ion Mincu”, la data de 28 aprilie. Dl. prof.dr.geogr. Ioan Ianosi a indeplinit rolul de raportor al intalnirii, iar Raportul intalnirii este inclus in partea dedicata Diagnosticului din prezentul studiu.

(7) Pe parcursul desfasurarii acestei etape a studiului, au fost organizate trei prezentari-informare pentru Comisia Tehnica de Amenajarea Teritoriului si Urbanism a Primariei si pentru consilieri membri ai Comisiei de Urbanism si Amenajarea Teritoriului a Consiliului General, la datele de 27 octombrie 2010 (25 participanti), 18 noiembrie 2010 (21 participanti) si 16 mai 2011, ultima dintre reuniuni desfasurandu-se in prezenta Dl. Primar General Sorin Oprescu, a unor membri ai Comisiei pentru Politici si Strategii de Dezvoltare Urbana a Municipiului Bucuresti si a presei.

(8) Etapa 1 a studiului privind Conceptul Strategic Bucuresti 2035 a utilizat in identificarea problemelor cu care se confrunta orasul si metoda chestionarii, dupa cum urmeaza:

(a) 20 chestionare au fost adresate profesionistilor care au participat la reuniunea de la Registrul Urbanistilor din Romania, din 14 aprilie 2011 (a se vedea mai sus) si au urmarit colectarea de opinii privind problemele cu care se confrunta dezvoltarea Bucurestiului. Alte 20 de astfel de chestionare au fost completate de studentii masteranzi in urbanism;



(b) 42 chestionare au fost adresate profesionistilor si invitatilor la reuniunea de la Universitatea de Arhitectura si Urbanism “Ion Mincu”, din 28 aprilie 2011 (a se vedea mai sus) si au urmarit colectarea de opinii privind problemele cu care se confrunta “teritoriul de sustinere si influenta” al municipiului Bucuresti ;

(c) 111 chestionare au fost adresate catre 11 grupuri de cetateni ai Bucurestiului, cu cele mai diverse ocupatii (vanzatori, medici, artisti, profesori de liceu, pensionari/varstnici, salariatii RATB, gospodine/casnice, salariatii comerciali, functionari publici, ingineri, navetisti) si au urmarit intelegerea modului de percepere de catre acestia a problemelor cu care se confrunta capitala, dar si teritoriul adiacent ;

(d) 176 chestionare au fost adresate catre tineri cetateni ai orasului, cu varsta sub 30 de ani si au urmarit intelegerea modului de percepere de catre acestia a problemelor cu care se confrunta capitala si teritoriul apropiat;

Aceste chestionare au fost formulate pornind de la structuri similare - pentru urban si pentru dimensiunea teritoriala – dar au fost revizuite (mai ales ca mod de formulare a intrebarilor si raspunsurilor alternative) in raport cu calificarea grupului caruia ii erau adresate. Toate intrebarile au avut 5 raspunsuri formulate si posibilitatea unui al saselea raspuns “deschis”, solicitand ierarhizare si invitand la argumentarea alegerii. Un exemplar din pachetele de raspunsuri, impreuna cu sintezele pe grupuri, este anexat studiului.

(9) Activitatile descrise la punctele (6), (7) si (8) au urmarit sa raspunda propunerilor 2.1 si 2.2 din oferta tehnica (anexa program), grupuri de lucru si grupuri consultative, tocmai tinand seama de dificultatile desfasurarii procesului, asa cum sunt descrise mai sus, la inceputul acestui capitol (a se vedea “conditia nr.8”), dar si ca urmare a riscurilor prezentate in oferta tehnica (partea a 2-a referitoare la evidentierea si analiza potentialelor riscuri). Desi neprevazuta in oferta tehnica, utilizarea chestionarelor, destul de laborioasa, s-a dovedit extrem de benefica in formularea sintezei SWOT si a Diagnosticului, dar si pentru definirea directiilor strategice prioritare.





(10) Ținând seama de mărimea și structura “publicului tinta” al studiului – în primul rând factorii de decizie de la nivel municipal (Primar General, viceprimari, membri ai Consiliului General, directori din primăria municipiului și din instituții publice), dar nu numai, iar apoi specialiști din multiple domenii, dar și orice alți “actori urbani” interesați, mijloace de comunicare în masă etc – un obiectiv prioritar a fost o accesibilitate maximă, în ceea ce privește atât limbajul textului scris cât și cel al ilustrațiilor grafice. Astfel, jargonul strict tehnic este utilizat cu parcimonie iar pentru ilustrarea grafică a fost aleasă metoda cartogramelor cu cantitate limitată de informație reprezentată în suprapunere și cu explicații care să faciliteze “lectura” lor.

Totodată, având în vedere nevoia parcurgerii ușoare a unei documentații destul de vaste, pe lângă soluția utilizării sintezelor (a se vedea mai sus), a fost aleasă redactarea sub formă unor albume format A3 – această etapă a studiului cuprinde astfel mai multe volume (a se vedea cuprinsul).

(11) Din cauza condițiilor menționate mai sus, nu a fost posibilă desfășurarea unui proces mai amplu-participativ pentru elaborarea Conceptului Strategic București 2035, lucru menționat de altfel și în oferta tehnică.

Cu toate acestea, transparența procesului și a conținutului etapelor este foarte importantă, iar acest lucru este asigurat, în afara evenimentelor menționate mai sus și prin crearea și punerea în funcțiune a unui Site Web dedicat Conceptului Strategic București 2035 : [www.csb2035.ro](http://www.csb2035.ro) . Site-ul urmărește atât diseminarea informațiilor privind desfășurarea elaborării studiului, cât și posibilitatea colectării de opinii ale celor interesați – cetățeni sau organizații.

(12) În ceea ce privește “prezentă” comunității bucureștenilor în studiu, acest lucru este asigurat nu doar prin referire, atât în rapoartele de expertiză cât și în partea principală a studiului, la studiile sociologice și sondajele de opinie din România și de la nivel internațional (Eurostat), cât și prin preluare de citate din spusele cetățenilor și specialiștilor, atât din dezbateri și chestionare, cât și din “inscripționările” pe site-ul CSB2035.





©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

**Contract nr.291/2010: Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență**



3

**Sinteza documentară**

Această secțiune este prezentată în volum separat



©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

**Contract nr.291/2010: Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență**



4

## Sinteza rapoartelor de expertiză

Rapoartele de expertiza sunt editate separat si constituie partea a noua iar sintezele lor sunt inserate la fiecare capitol al partii a cincea



Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

Contract nr.291/2010: **Strategia de dezvoltare urbană integrată a municipiului București și a teritoriului său de susținere și influență**



**5**

**Analiza SWOT  
și diagnosticul**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



## 5.1

### Context teritorial



Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**Context global  
european și național**

## Concept Strategic București 2035

**Uniunea Europeană** a jucat în ultimii 25 ani un rol semnificativ în modelarea politicilor de dezvoltare spațială, atât în cadrul statelor membre cât și al celor în curs de aderare.

Conferința Europeană a Miniștrilor pentru Amenajarea Teritoriului (CEMAT, 1983) în cadrul Consiliului Europei, a adoptat Carta de la Torremolinos care definește obiectivele amenajării teritoriului ca fiind:

- dezvoltarea echilibrată a regiunilor;
- ameliorarea calității vieții;
- gestiunea cadrului natural și a resurselor;
- utilizarea rațională a spațiului.

Carta precizează că punerea în practică a acestor obiective presupune o coordonare intersectorială și o cooperare între diverse nivele de decizie (locale, regionale, naționale, europene), ca și participarea populației.

Conferința Informală a Miniștrilor responsabili cu Amenajarea Teritoriului Uniunii Europene a adoptat „**Perspectiva Dezvoltării Spațiului European**” (ESDP), la Potsdam, în mai 1999. ESDP este expresia voinței statelor membre ale UE și ale Comisiei Europene, susținută de Parlamentul European, Comitetul Regiunilor și Comitetul Economic și Social, de a promova o mai bună percepție a dimensiunii spațiale a politicilor europene și de a acorda importanță mai mare conceptelor spațiale în cadrul acestor politici”.

Scopul ESDP este de a contribui la dezvoltarea echilibrată și durabilă a teritoriului UE, acordându-se o atenție sporită politicilor de dezvoltare spațială a teritoriilor din afară granițelor actuale sau viitoare ale statelor membre, inclusiv țările mediteraneene, ale Africii de Nord și Orientul Mijlociu.

Conferința Europeană a Miniștrilor Responsabili cu Amenajarea Teritoriului (CEMAT, 2000) a adoptat la Hanovra documentul **intitulat „Principii directe pentru dezvoltarea teritorială durabilă a continentului european”** care are rol determinant pentru orientarea politicilor respective în Europa.

## Context global european și național



Documentul introduce următoarele **principii ale politicilor de amenajare durabilă a teritoriului:**

- Promovarea coeziunii teritoriale prin dezvoltarea socio-economică echilibrată și ameliorarea competitivității
- Promovarea acțiunilor de dezvoltare angrenate de funcțiunile urbane și de îmbunătățirea relațiilor rural-urban
- Promovarea condițiilor mai echilibrate de accesibilitate
- Dezvoltarea accesului la informații și cunoștințe
- Reducerea prejudiciilor provocate mediului
- Valorificarea și protecția resurselor și patrimoniului natural
- Valorificarea patrimoniului cultural ca factor de dezvoltare
- Dezvoltarea resurselor energetice cu conservarea siguranței
- Promovarea turismului calitativ și durabil
- Limitarea preventivă a efectelor catastrofelor naturale

Statele membre (15) au adoptat următoarele categorii de teritorii și de obiective și opțiuni politice pentru dezvoltarea spațială a Europei:

- (1) zone metropolitane
- (2) zone urbane policentrice (cu densități ridicate și scăzute)
- (3) zone rurale urbanizate (rural accesibil)
- (4) zone rurale (rural inaccesibil)
- (5) zone periferice.



## Concept Strategic București 2035

Obiectivele de dezvoltare spațială pentru aceste cinci zone au fost stabilite astfel<sup>1</sup>:

OBIECTIVE U.E.	OPTIUNI ALE POLITICILOR URBANE
<b>1. Orientarea teritorială a politicilor de dezvoltare.</b>	
<b>2. Dezvoltarea spațială policentrică și o nouă relație urban - rural.</b>	
<b>2.1. Dezvoltarea spațială policentrică și echilibrată.</b>	1. Zone de integrare economică de importanță internațională 2. Constituirea unui sistem policentric și mai echilibrat de regiuni metropolitane <sup>2</sup> . 3. Integrarea strategiilor de dezvoltare spațială pentru sisteme urbane <sup>3</sup> , ținând cont de spațiile rurale și de orașele din interiorul acestora. 4. Cooperarea tematică în materie de dezvoltare spațială în cadrul rețelelor la scară transfrontalieră și transnațională 5. Promovarea cooperării cu orașele la scară regională transfrontalieră/transnațională.

<sup>1</sup> „Perspectiva Dezvoltării Spațiului European” (ESDP), la Potsdam, mai 1999

<sup>2</sup> Dintre cele peste 165 orașe europene (EU 12) cu peste 200.000 locuitori, numai 85 au întrunit calități asemănătoare metropolelor și anume: o importanță națională sau regional-continentală și funcțiuni metropolitane susținute de o bună accesibilitate. În studiile ESPON (EU 25 + 2 + 2) din anul 2004 numai 75 localități au fost considerate ca metropole

<sup>3</sup> Forme complexe de dezvoltare a localităților din teritoriul de influență imediată a metropolelor și orașelor mari, generate de procesul de urbanizare; statisticile internaționale și cele naționale ale unor țări reflectă acest proces prin înlocuirea titlaturii unor orașe cu cea de aglomerații; s-a atins stadiul în care sunt elaborate un unic plan director și un unic regulament de urbanism pentru toate localitățile aglomerației urbane (54,5 % în anii 2000 și 2001).

## Context global european și național



<b>2.2. Formarea de orașe și regiuni urbane dinamice, atrăgătoare și competitive</b> 4.	6. Dezvoltarea rolului strategic al regiunilor metropolitane 7. Ameliorarea bazei economice, a mediului și a infrastructurii serviciilor în orașe. 8. Diversificarea bazei economice a orașelor și susținerea dezvoltării orașelor mici și mijlocii. 9. Construirea de strategii globale de dezvoltare urbană cu asigurarea diversității sociale și funcționale. 10. Promovarea gestiunii inteligente a ecosistemului urban. 11. Crearea unei mai bune accesibilități în orașe și în zonele dens locuite. 12. Intrarea în exercițiu a unor metode eficiente de stopare a extinderii urbane necontrolate.
<b>2.3. Dezvoltarea endogenă, bazată pe diversitate și performanță, a spațiilor cu caracter preponderent rural.</b>	13. Construirea unor strategii de dezvoltare diversificate, adaptate potențialului endogen al zonelor de tip rural. 14. Întărirea asezărilor mici și mijlocii din mediul rural. 15. Realizarea unei agriculturii durabile – măsuri privind mediul și diversificarea

<sup>4</sup> România se află încă în fața procesului de urbanizare (54,5 % populație urbană în anii 2000 și 2001), proces care, odată cu evoluția restructurării sectoriale va reconfigura rețeaua de localități urbane, atât vectorial (în raport cu principalele căi de comunicație și transporturi), cât și areal (în cadrul aglomerațiilor urbane în curs de constituire).





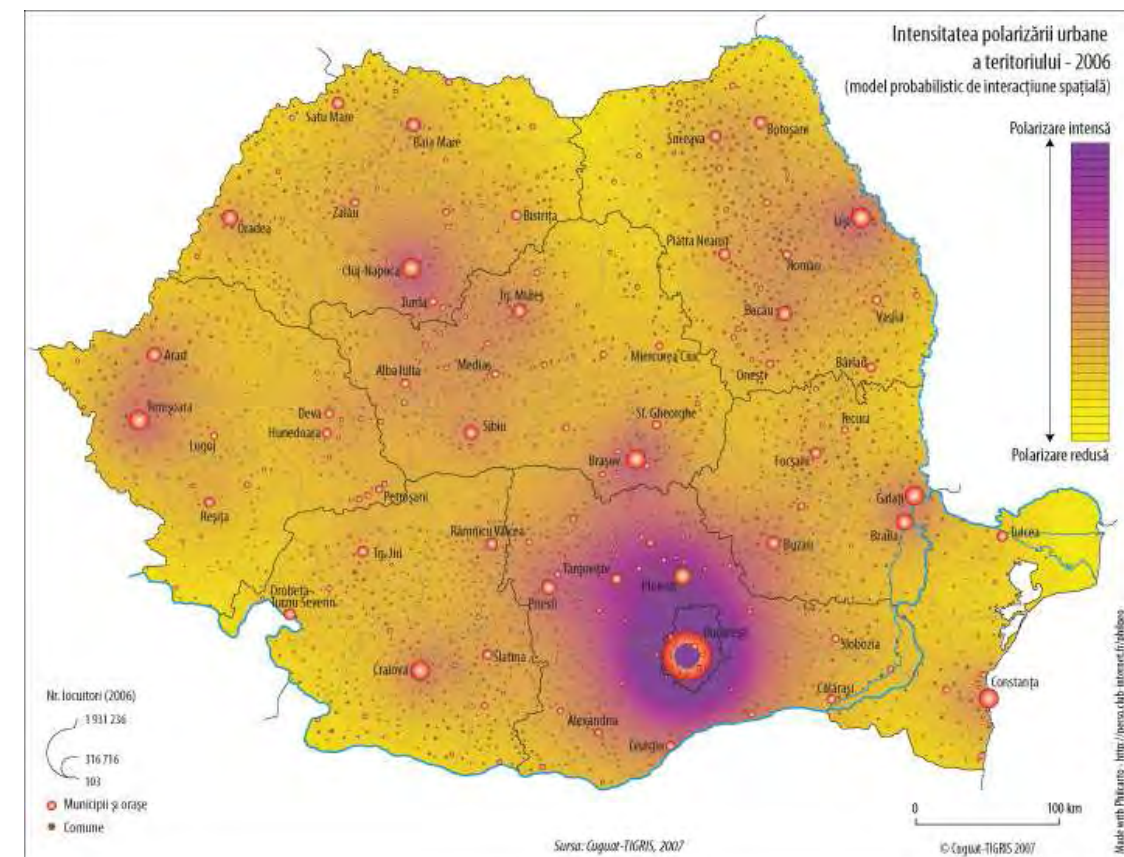
## Concept Strategic București 2035

	<p>utilizării agricole a terenului.</p> <p>16. Promovarea și susținerea cooperării și schimbului de experiență între zonele rurale.</p> <p>17. Utilizarea potențialului energiilor regenerabile din zonele urbane și rurale.</p> <p>18. Exploatarea potențialului de dezvoltare al unor forme de turism care să respecte mai mult mediul.</p>
<p><b>2.4. Promovarea cooperării oraș - mediu rural.</b></p>	<p>19. Susținerea ofertei de bază privind serviciile și transportul public în orașele mici și mijlocii din mediul rural.</p> <p>20. Creșterea cooperării urban-rural prin întărirea în teritoriu a zonelor funcționale.</p> <p>21. Adoptarea unui ritm mai lent în planificarea afectării terenului în periferiile urbane și ameliorarea calității vieții (în aceste areale).</p> <p>22. Cooperarea partenerială între orașele mici și mijlocii la scară națională și transnațională.</p> <p>23. Crearea unor rețele profesionale de întreprinderi mici și mijlocii urbane și rurale.</p>

## Context global european și național



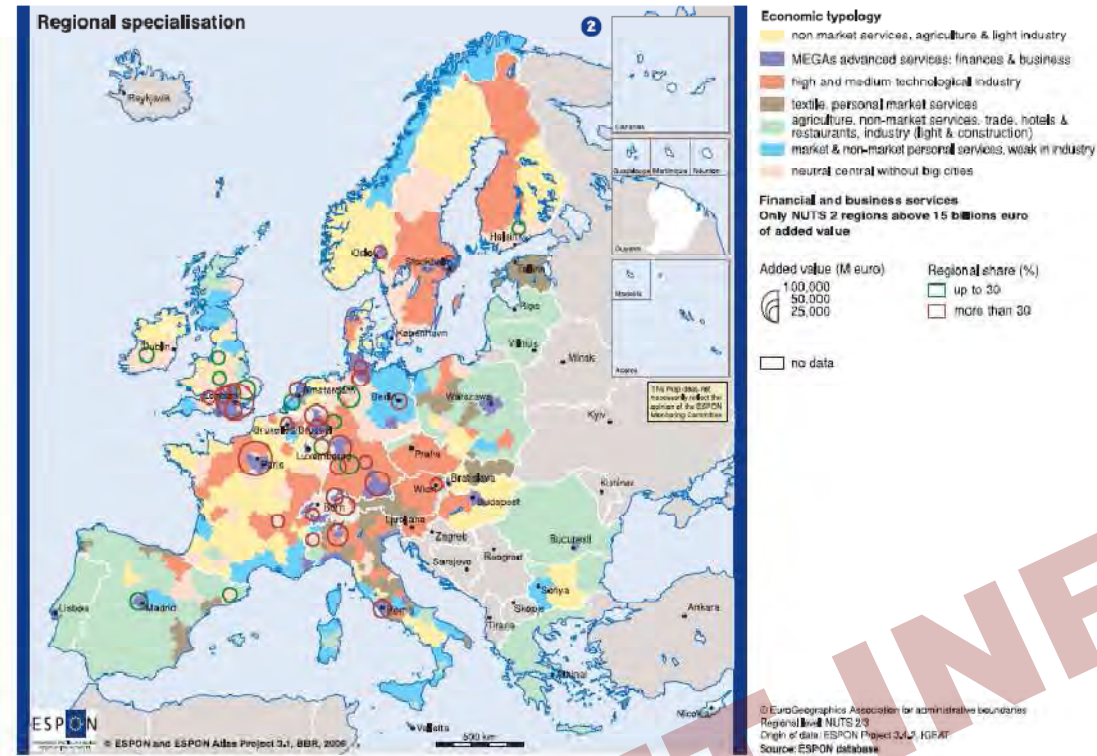
In raport cu acest obiectiv, municipiul București nu și-a asumat în ultimele decenii (considerate esențiale pentru structurarea ierarhiilor internaționale și globale) rolul de tractant al economiei naționale (prin aplicarea unor politici și programe de dezvoltare coerente și articulate teritorial). Intârzierea constituirii Zonei Metropolitane București (inclusiv ca zona economică de importanță internațională) și adâncirea decalajului de dezvoltare (economică, socială, culturală, etc.) între Capitala și restul teritoriului național, au condus la dezechilibre în structura teritorială (polarizarea teritoriului adiacent municipiului) precum și scăderea atractivității și competitivității la nivel european și internațional (zone metropolitane).



Sursa: Atlasul Teritorial al României, 2006.



# Concept Strategic București 2035



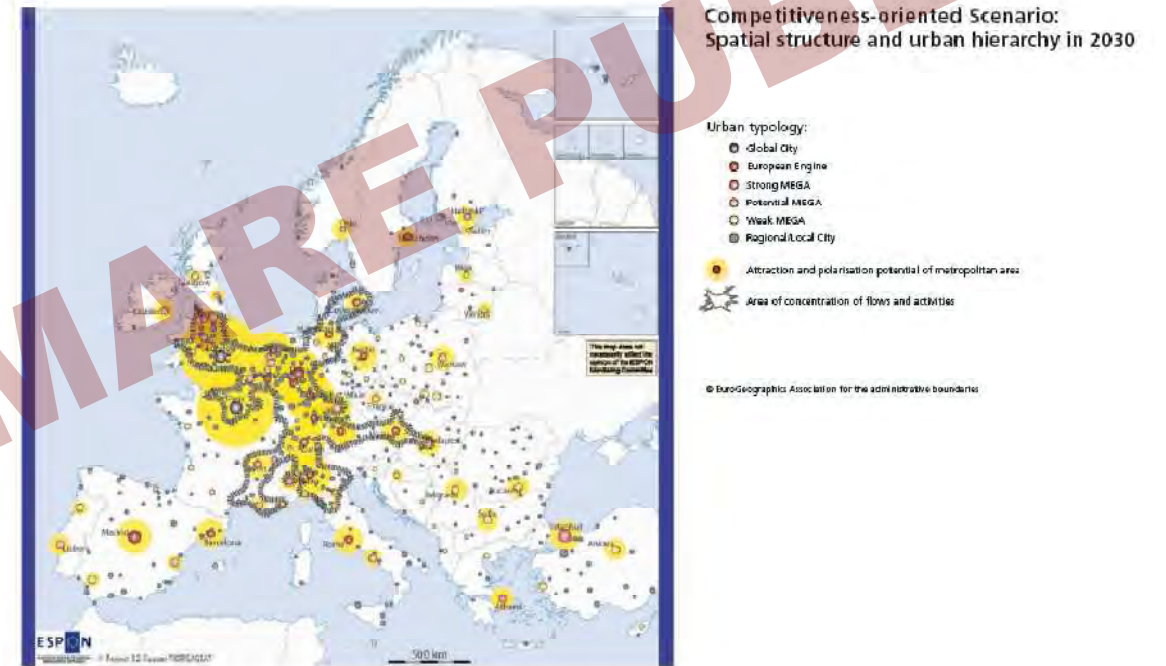
Sursa: ESPON Atlas, 2006.



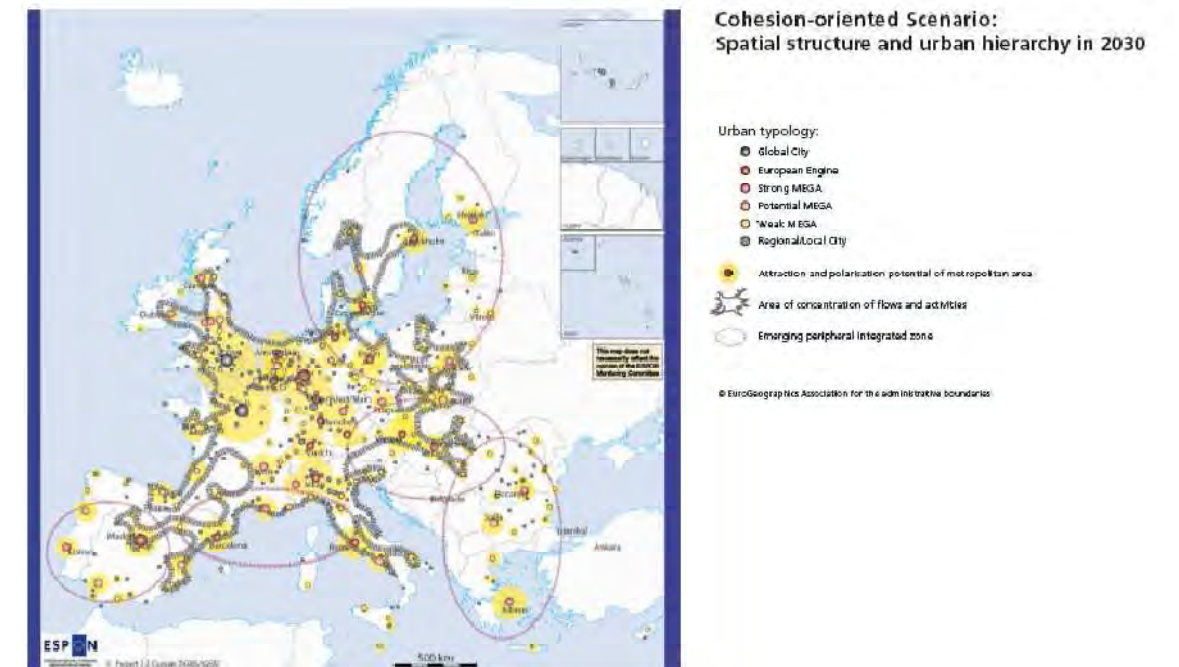
Scenariu bazat pe tendințe. Sursa: Territorial Futures for Europe, spatial scenarios for Europe, proiectul 2.3., ESPON 2006

# Context global european și național

bucurești 2035



Scenariu bazat pe politica orientata pe competitivitate. Sursa: Territorial Futures for Europe, spatial scenarios for Europe, proiectul 2.3., ESPON 2006



## Concept Strategic București 2035

Scenariu bazat pe politica orientata pe coeziune. Sursa: Territorial Futures for Europe, spatial scenarios for Europe, proiectul 2.3., ESPON 2006

<b>3. Asigurarea accesului echivalent la infrastructuri și la cunoaștere.</b>	
<b>3.1. Urmărirea unui demers integrat pentru ameliorarea conexiunii la rețelele de transport și a accesului la cunoaștere.</b>	
<b>3.2. Dezvoltarea policentrică pentru o mai bună accesibilitate</b>	<p>24. Susținerea rețelelor de transport secundar și a racordurilor cu rețelele majore, inclusiv dezvoltarea unor rețele publice de transport eficiente.</p> <p>25. Asigurarea unui acces spațial mai echilibrat la transportul intercontinental la nivel UE26. Prevederea unor legături de transport ale regiunilor periferice și ultraperiferice prin realizarea de infrastructuri adecvate.</p> <p>26. Asigurarea accesului la infrastructurile de telecomunicații prin "servicii universale" în regiunile slab populate și tarife adecvate.</p> <p>27. Cooperarea între politicile de transport la scară comunitară, națională și regională</p> <p>28. Utilizarea studiului de impact teritorial ca instrument de evaluare spațială a marilor proiecte de infrastructură.</p>
<b>3.3. Utilizarea eficientă și durabilă a infrastructurilor.</b>	<p>29. Articulația mai bună a politicilor de dezvoltare spațială în privința planificării utilizării terenului, transportului și telecomunicațiilor.</p> <p>30. Ameliorarea serviciilor de transport public inclusiv prin servicii de transport public de bază în orașele mici și mijlocii.</p> <p>31. Reducerea noxelor în zonele de trafic</p>

## Context global european și național



	<p>supraîncărcate prin intermediul unui transport nepoluant</p> <p>32. Dezvoltarea unei rețele de noduri intermodale de transport de mărfuri în relație cu coridoarele europene și cu navigația maritimă și interioară.</p> <p>33. Planificarea și gestionarea coordonată și integrată a infrastructurilor.</p>
<b>3.4. Răspândirea inovațiilor și a cunoștințelor</b>	<p>34. Integrarea globală în schemele de dezvoltare spațială a politicilor în domeniul cunoașterii.</p> <p>35. Asigurarea unui acces paneuropean la infrastructurile legate de cunoaștere.</p> <p>36. Crearea rețelei de întreprinderi pentru difuzarea rapidă a inovațiilor.</p> <p>37. Crearea de centre de inovații prin cooperarea între învățământul superior, cercetarea aplicată și dezvoltare, în sprijinul economiei private.</p>
	<p>38. Luarea măsurilor de stimulare a ofertei și cererii prin accesul la scară regională la tehnologiile de informare și la utilizarea lor.</p>

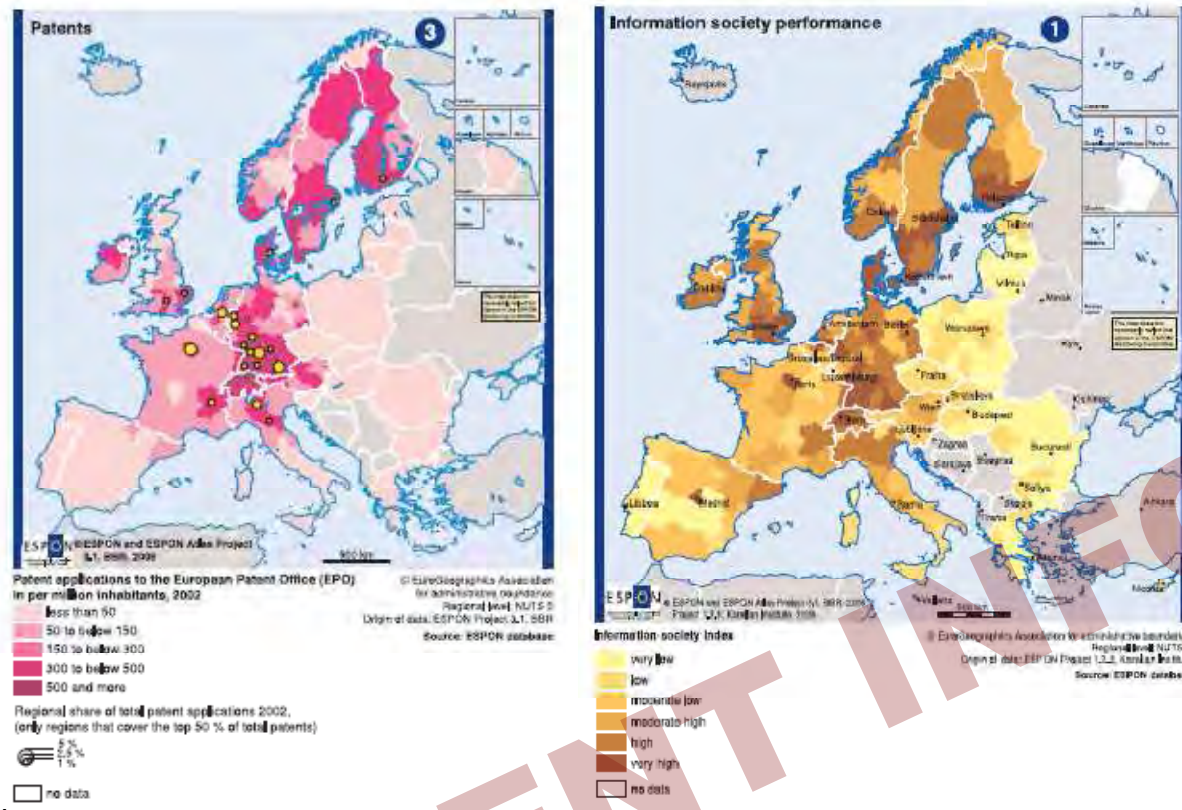
**In rapn raport cu acest obiectiv, datorita slabei dezvoltari a rețelelor de transport, concomitent cu slaba dezvoltare a sistemului policentric si a centrelor de inovare si cunoastere, teritoriul national (inclusiv Bucurestiul) are o pozitie periferica (si decalata din punct de vedere al dezvoltarii acestor retele de inovare) fata de teritoriul European.**



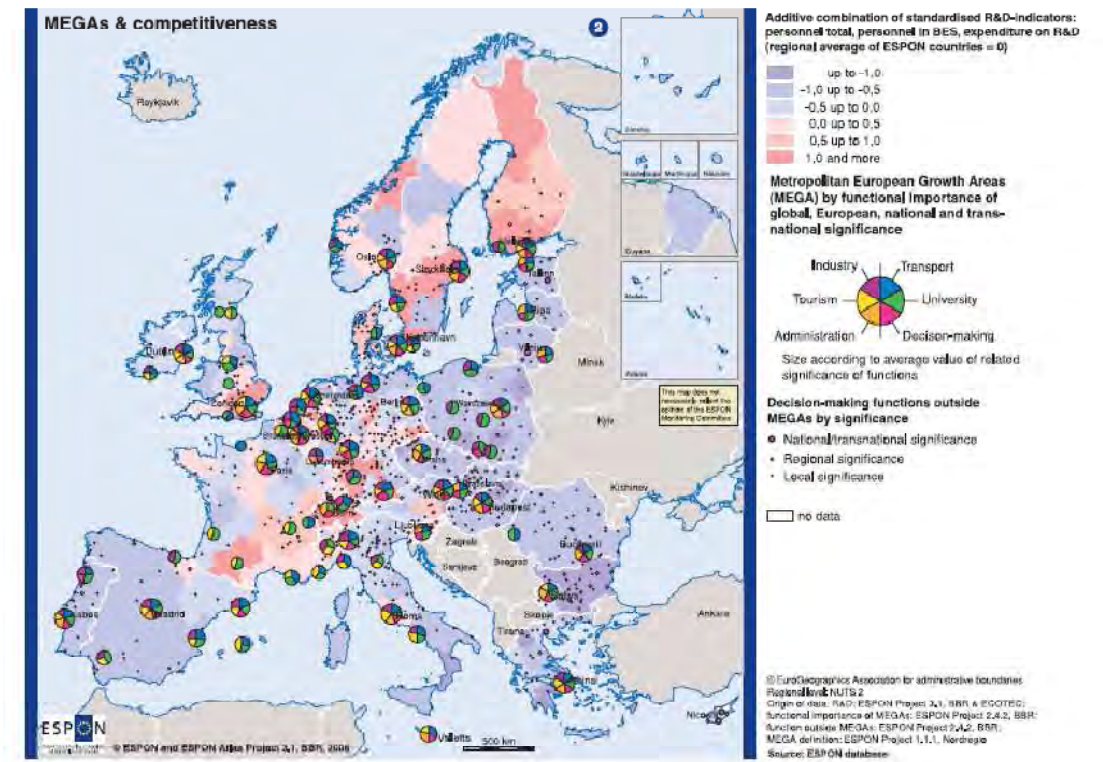
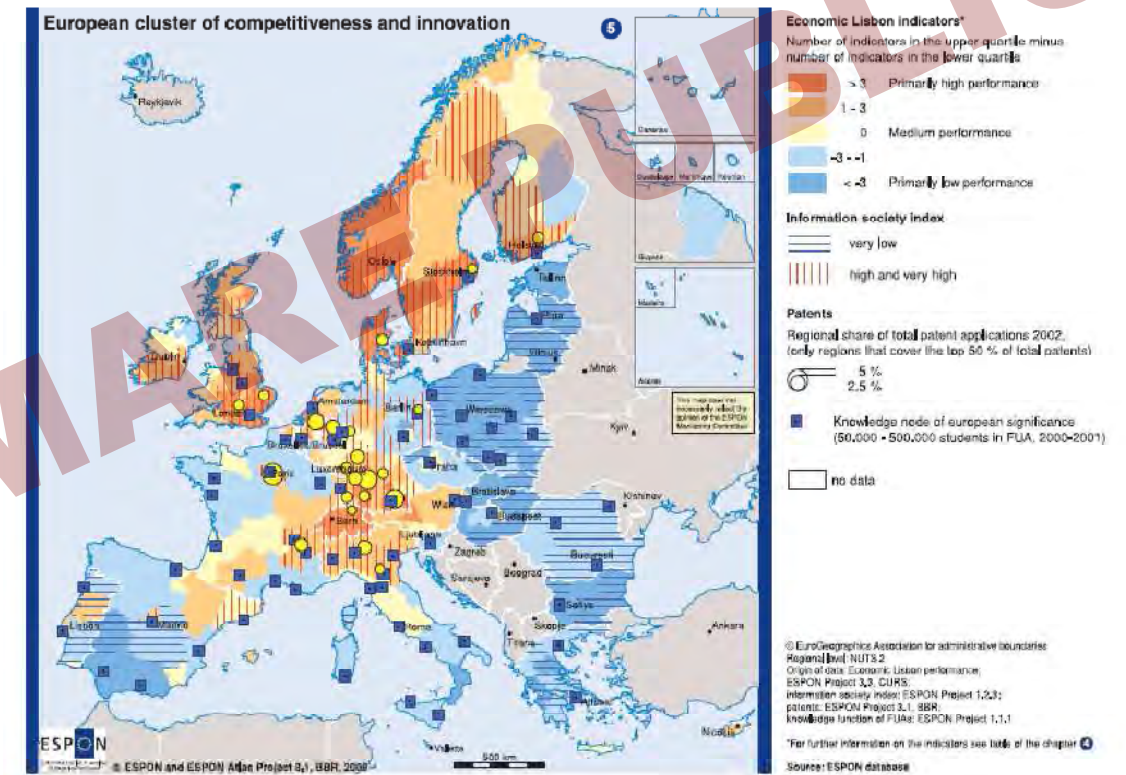
# Concept Strategic București 2035

# Context global european și național

bucurești 2035



Sursa ESPON, Atlas, 2006



Sursa:ESPON Atlas, 2006



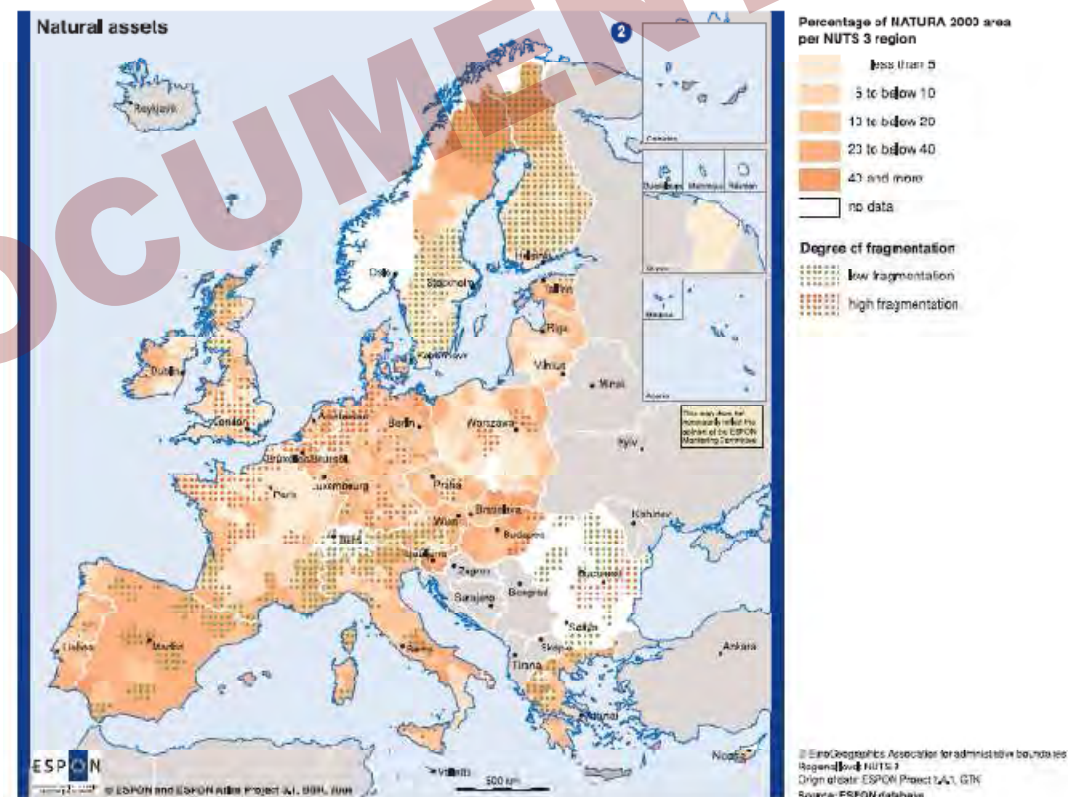
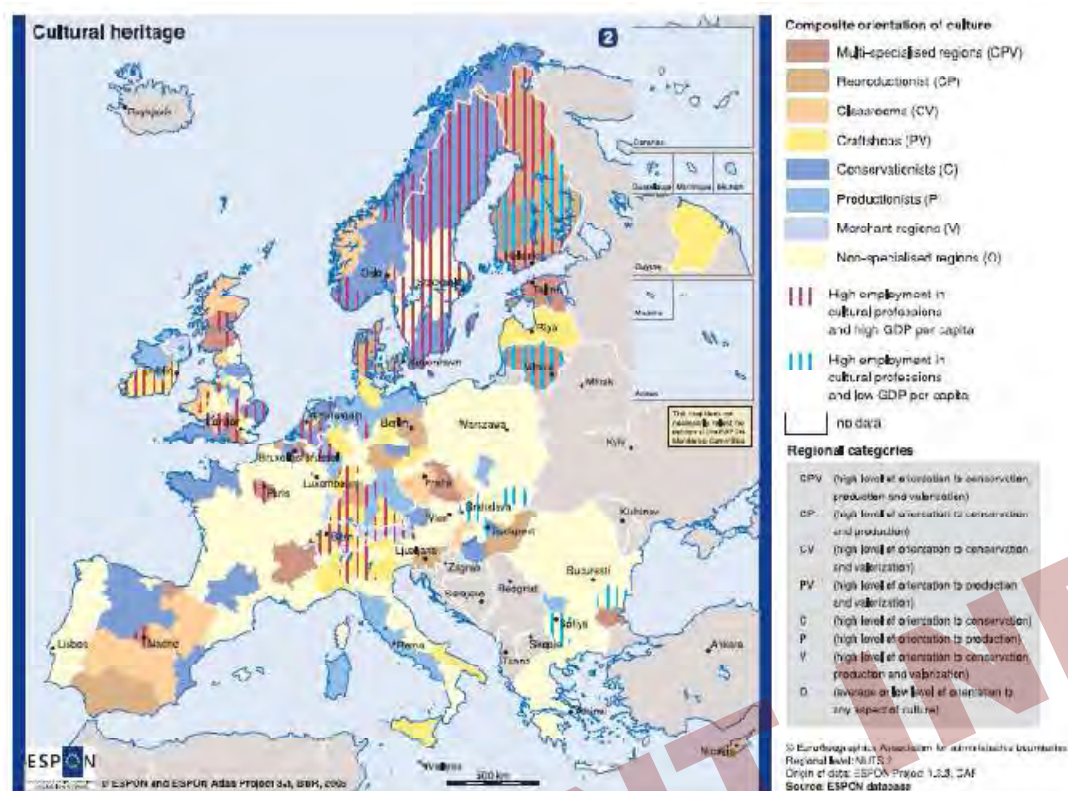
<b>4. Gestionarea prudentă a mediului natural și a patrimoniului cultural.</b>	
<b>4.1. Considerarea mediului natural și patrimoniului cultural ca atu-uri pentru dezvoltarea spațială.</b>	
<b>4.2. Ocrotirea și valorificarea mediului natural.</b>	<p>39. Dezvoltarea de rețele ecologice</p> <p>40. Menținerea biodiversității în politicile sectoriale din agricultură, politică regională, transport, pescuit, etc.</p> <p>41. Crearea unor strategii integrate de dezvoltare spațială pentru zonele protejate, zonele montane, zonele umede.</p> <p>42. Utilizarea instrumentelor economice în relație cu importanța ecologică a zonelor protejate și a zonelor ecologice sensibile.</p> <p>43. Planificarea integrată a resurselor cu utilizarea energiilor regenerabile.</p> <p>44. Protecția solurilor în scopul reducerii eroziunii și distrugerii solului.</p> <p>45. Crearea strategiilor la nivel local, regional și transnațional pentru gestionarea riscurilor.</p>
<b>4.3. Gestionarea resurselor de apă – o problemă majoră pentru dezvoltarea spațială.</b>	<p>46. Echilibrarea ofertei și cererii de apă prin instrumente economice pentru gospodărirea apei.</p> <p>47. Cooperarea transnațională și interregională în aplicarea unor strategii integrate.</p> <p>48. Ocrotirea și reabilitarea marilor zone umede.</p> <p>49. Gestionarea concertată a mărilor.</p>



	<p>50. Întărirea responsabilității regiunilor în gestionarea resurselor de apă.</p> <p>51. Utilizarea studiilor de impact de mediu și de impact teritorial pentru marile proiecte.</p>
<b>4.4. Gestionarea creativă a peisajelor culturale.</b>	<p>52. Păstrarea și dezvoltarea creativă a peisajelor culturale de mare valoare.</p> <p>53. Valorificarea peisajelor culturale.</p> <p>54. Coordonarea măsurilor de dezvoltare care afectează peisajele.</p> <p>55. Reabilitarea creativă a peisajelor afectate de intervențiile umane.</p>
<b>4.5. Gestionarea creativă a patrimoniului cultural.</b>	<p>56. Crearea de strategii integrate pentru protecția patrimoniului cultural amenințat sau degradat., acordându-se o atenție specială patrimoniului rural.</p> <p>57. Păstrarea și amenajarea creativă a ansamblurilor urbane.</p> <p>58. Promovarea unei arhitecturi contemporane de calitate.</p> <p>59. Sensibilizarea cu privire la patrimoniul cultural.</p>

Raportat la acest obiectiv, în ultimele decenii, teritoriul național (și Bucureștiul ca principal centru de atracție și motor al dezvoltării) nu a reușit să se impună la nivel european pe plan cultural, configurându-se ca o regiune specializată europeană. De asemenea, problemele de mediu se disting ca fiind printre cele mai acute la nivel European, cu precădere în centrul și dusul țării (inclusiv zona București), acest teritoriu fiind caracterizat de o fragmentare accentuată (ca urmare cu precădere a urbanizării unor largi teritorii adiacente municipiului și principalelor coridoare de transport).





Sursa: ESPON Atlas, 2006

Principalele implicații ale dezvoltării infrastructurii asupra dezvoltării spațiale a teritoriului sunt după cum urmează:

Îmbunătățirea accesibilității este o condiție de bază a apariției și dezvoltării unui număr crescut de sisteme policentrice urbane, accesibilitatea multimodală a Zonelor Urbane Funcționale (FUA) fiind determinată de localizarea geografică în primul rând și în al doilea rând este determinată de mărimea localității.

Dezvoltarea orașelor, a grupărilor de orașe și a rețelelor de orașe situate pe coridoarele de transport va fi susținută din punct de vedere economic, fluxurile economice urmând să cunoască modificări datorate eliminării barierelor între țările membre UE. Una dintre barierele importante pentru dezvoltare o reprezintă în acest moment calitatea slabă a infrastructurii de transport în interiorul granițelor precum și a infrastructurii de legătură cu vestul Europei.

Coridoarele de transport pe direcția nord – sud au o importanță mare în Europa dar extinderea UE va contribui substanțial la dezvoltarea coridoarelor de transport pe direcția est – vest. Permeabilitatea este o exigență a dezvoltării coridoarelor de transport transnaționale și dezvoltarea permeabilității granițelor este necesară în vederea integrării regiunilor frontaliere și pentru dezvoltarea relațiilor transfrontaliere.

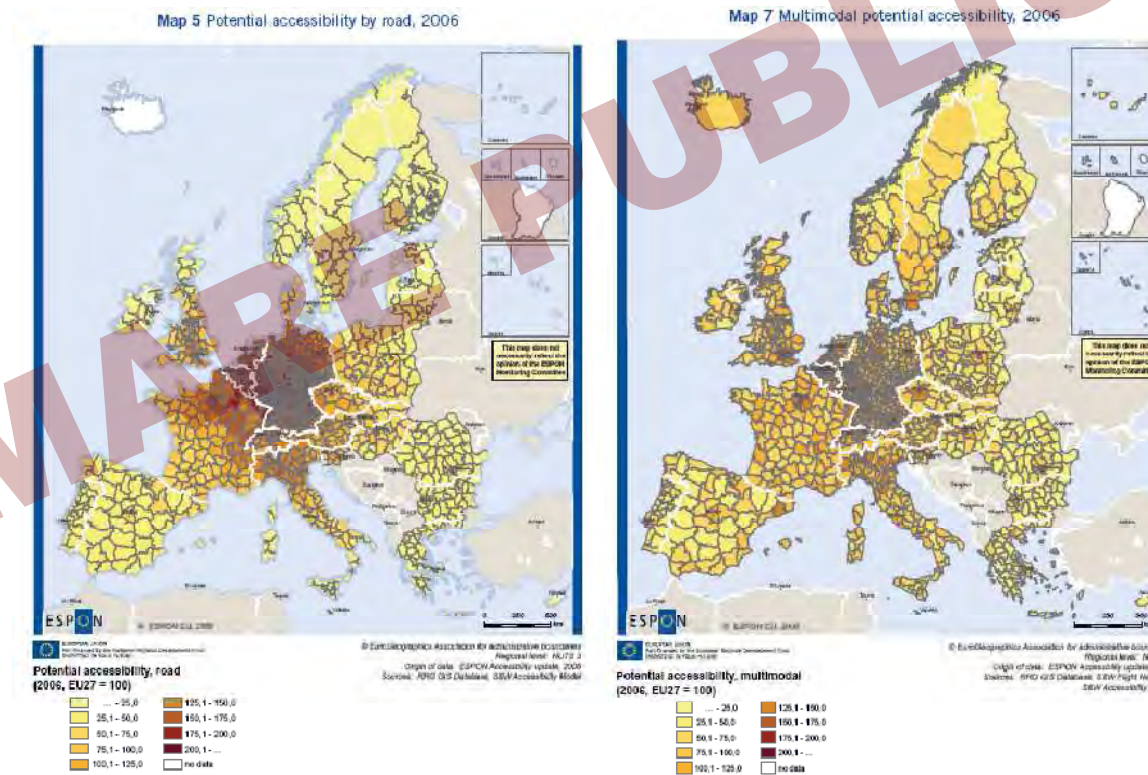
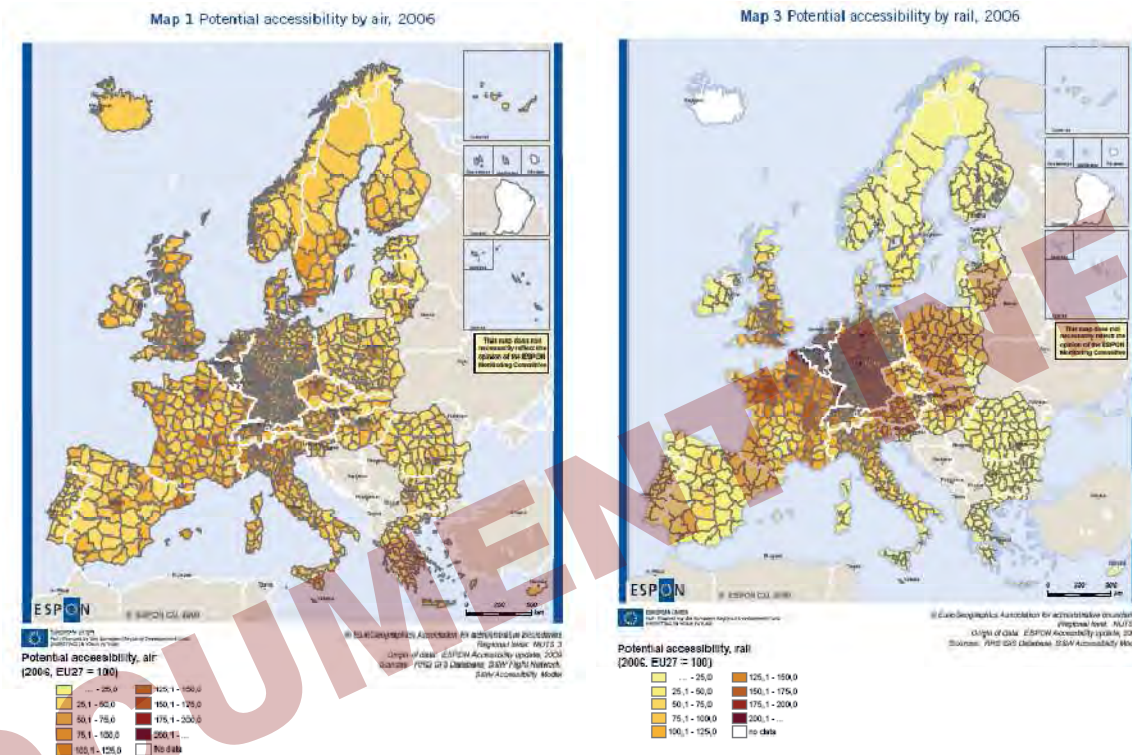
Accesul la serviciile de interes general este condiționat de dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport existente care generează și competitivitatea teritoriilor.

Dezvoltarea “conectivității” este legată direct de dezvoltarea rețelei interne de transport și de calitatea acesteia, în principal a rețelei rutiere, autostrăzi, în centrul și estul Europei și aeroporturi în numeroase regiuni rurale, fiind o problemă importantă în cadrul politicilor de dezvoltare spațială la nivel regional, național și local.

Investițiile în domeniul transporturilor au un impact pozitiv asupra valorii PIB și asupra potențialului de dezvoltare pentru partea sudică a Europei centrale și de est.



Deși este avantajată de așezarea geografică, România are un sistem de transport slab dezvoltat, iar lipsa de capital investit în acest domeniu devine din ce în ce mai mult o barieră pentru dezvoltarea economică a țării. De aceea, insuficienta modernizare a principalelor coridoare de transport poate duce la pierderea avantajelor oferite de poziția geografică a României, pe rutele de tranzit Vest – Est și Nord – Sud.



Sursa: Studiu ESPON privind accesibilitatea teritoriului european, 2006

Studiile Europene privind accesibilitatea teritoriului national indica situarea acestuia (inclusiv a Bucurestiului) la parametri inferiori pentru toate tipurile de transport: rutier, aerian si feroviar.

Majoritatea documentelor de planificare strategica iau in considerare din ce in ce mai mult, rolul de "actor" pe care amenajarea teritoriului il are in procesele de dezvoltare. Daca principiile si politicile spatiale "europene" se aplica diferentiat, in functie de particularitatile nationale si regionale, in acelasi timp ele exprima convergent reconfigurarea structurii rețelei de localitati si a teritoriului la scara comunitara. Impactul unor noi concepte cum sunt competitivitatea, coeziunea, coeziunea teritoriala si policentricitatea, determina schimbari semnificative in:

- structurarea, directionarea si formularea strategiilor de dezvoltare
- reconfigurarea bazei teritoriale a planurilor de amenajare a teritoriului, in sensul in care, decupajele traditionale ale limitelor teritorial- administrative



## Concept Strategic București 2035

sunt transgresate iar instrumente noi de coordonare sunt deja in functiune ca institutii si legislatie;

- elaborarea planuri de amenajare a teritroiului si urbanism la nivel national, regional si local.

**Principalele implicatii metodologice probabile ale particularitatii situatiei spatiale a Romaniei (cu implicatii si in abordarea dezvoltarii municipiului Bucuresti), sunt:**

- statutul de urban sau rural este invechit si nu are un suport conceptual comparabil cu cel din tarile UE, fiind tributar sistemului economiei centralizate, care a desfiintat notiunea de comuna suburbana si nu a asezat diferentierea urban- rural pe baze structurale.

- Evolutia urbanizarii, impune o viziune de "policentricitate in retea" cu conditia ca vectorii sa primeasca incarcatura localitatilor urbane provenite din localitati rurale, pana in 2025.

- Aparitia la nivel intr- regional a "tinuturilor" pe criterii complexe (economice, socio- demografice, geo- morfologice si culturale)

- Concluziile privind nivelul de policentricitate al tarii noastre, nu tine cont de unele aspecte spatiale

## Context global european și național

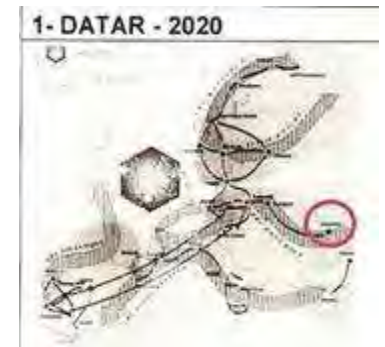
bucurești 2035



**De asemenea, intarzierea conturarii concepiei strategice de dezvoltare spatiale a Romaniei face ca aceasta sa fie perceputa diferit in diferite documente si studii Europene. Principalele concluzii ale acestor studii sunt:**

- Romania se afla pe o axa majora europeana est- vest

Sursa: Metodologie de reconfigurare a bazei spatiale a planurilor de amenajare a teritoriului in vederea integrarii in Uniunea Europeana, UAUIM.



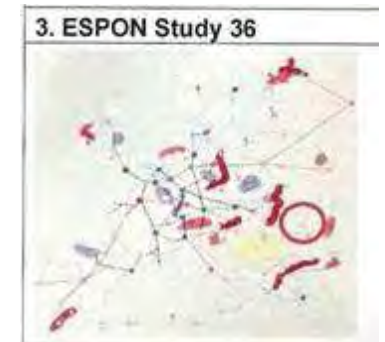
**Romania nu conteaza in sistemul liniilor de forta**

Sursa: Metodologie de reconfigurare a bazei spatiale a planurilor de amenajare a teritoriului in vederea integrarii in Uniunea Europeana, UAUIM.



- Romania se situeaza pe axa nord- sud Baltic- Danubiana

Sursa: Metodologie de reconfigurare a bazei spatiale a planurilor de amenajare a teritoriului in vederea integrarii in Uniunea Europeana, UAUIM.





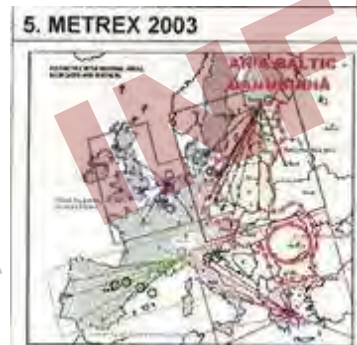
- Romania este in afara ariei de interes

Sursa: Metodologie de reconfigurare a bazei spatiale a planurilor de amenajare a teritoriului in vederea integrării in Uniunea Europeana, UAUIM.



- Romania este ocolita de relatiilor est-vest

Sursa: Metodologie de reconfigurare a bazei spatiale a planurilor de amenajare a teritoriului in vederea integrării in Uniunea Europeana, UAUIM.



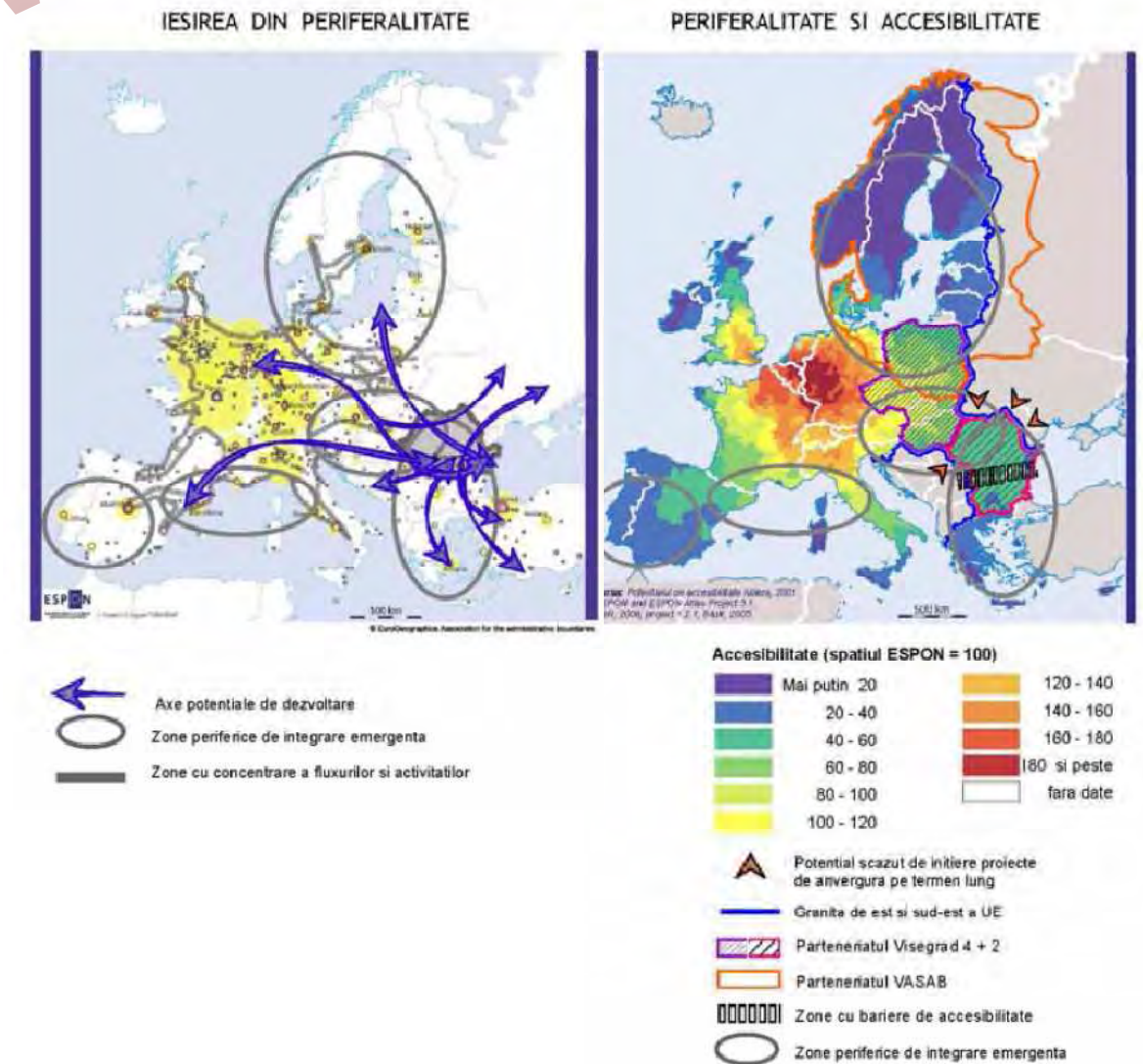
In concluzie, pentru asumarea rolului de releu regional al Romaniei si cresterea conectivitatii teritoriale in conditiile in care in studiile ESPON rolul coridoarelor IV si VII este redus, este necesar ca municipiul Bucuresti in primul rand sa isi asume rolul de metropola si releu regional si sa fie considerat un motor al dezvoltarii intregului teritoriu national. Totodata aceasta abordare, trebuie sa ia in considerare reducerea tendintei de polarizare a polului principal, prin asigurarea unei structuri teritoriale bazata pe policentricitate.

Aceste noi abordari ale evolutiei spatiale ale teritoriului european, influenteaza decisiv modul de abordare a dezvoltarii strategice a municipiului, fiind necesara asigurarea atingerii unor obiective de importanta strategica europeana si nationala.



## Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritoriala Romania 2030

1. Valorificarea periferialitatii prin dezvoltarea rolului de de conector si releu la nivel continental si intercontinental.



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritoriala, Romania 2030.



2. Racordarea la rețeaua europeană de poli și coridoare de dezvoltare

POSSIBILITĂȚI DE RACORDARE LA REȚEAUA EUROPEANĂ DE POLI ȘI CORIDOARE DE DEZVOLTARE



RACORDAREA LA REȚEAUA EUROPEANĂ DE POLI ȘI CORIDOARE DE DEZVOLTARE

LEGENDA  
 SISTEM TERITORIAL NAȚIONAL  
 SISTEME TERITORIALE TRANSFRONTALIERE DE RACORD  
 POLARIZARE TRANSFRONTALIERA



LEGENDA  
 CORIDOARE DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURII  
 PROPUSE  
 EXISTENTE  
 POLI URBANI

Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.



3. Structurarea și dezvoltarea echilibrată a rețelei de localități urbane

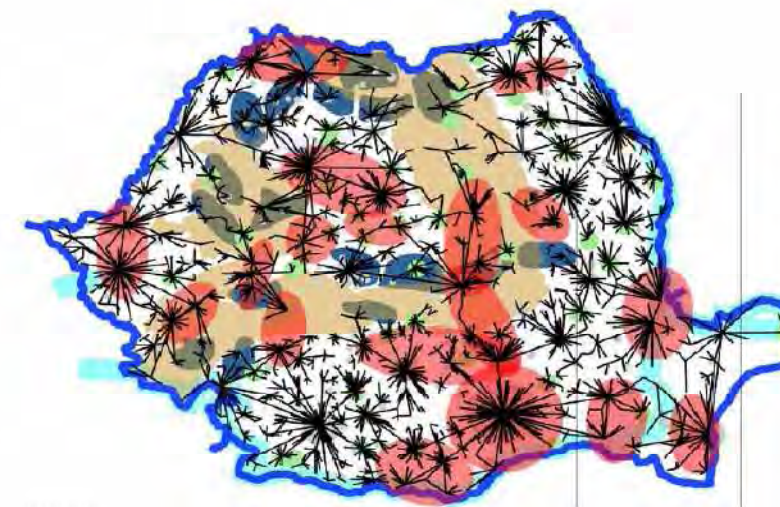
STRUCTURAREA ȘI DEZVOLTAREA ECHILIBRATĂ A REȚELEI DE LOCALITĂȚI URBANE



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.

4. Afirmarea solidarității urban-rural

AFIRMAREA SOLIDARITĂȚII URBAN - RURAL



LEGENDA  
 DIRECȚII DE POLARIZARE ȘI DIFUZIE A URBANULUI ÎN RURAL  
 SISTEME POLICENTRICE DE LOCALITĂȚI  
 ȚINUTURI ISTORICE (EX: ȚARA VRANCEI, ȚARA BĂRSEI...)  
 POLI URBANI

PRELUCRARE DUPĂ IGAR IANOS, ORGANIZAREA SPAȚIULUI GEOGRAFIC

Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.



5. Consolidarea și dezvoltarea legăturilor inter-regionale ca suport al dezvoltării regionale

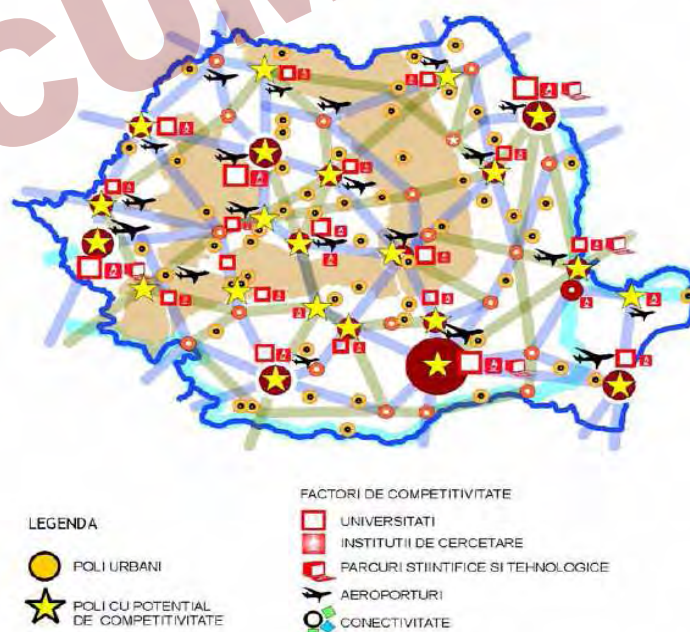
CONSOLIDAREA ȘI DEZVOLTAREA LEGATURILOR INTERREGIONALE



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.

6. Creșterea competitivității teritoriale

CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.



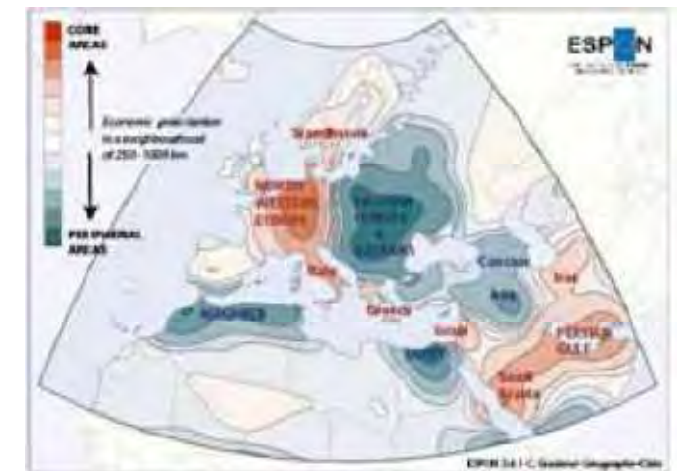
7. Protejarea, dezvoltarea și valorificarea patrimoniului și cultural

În raport cu obiectivele conceptului de dezvoltare teritorială, orașul București va trebui să joace rolul de tractant economic, fiind la nivel național principalul pol metropolitan cu vocație internațională. Totodată este necesară configurarea teritorială policentrică în vederea unei dezvoltări echilibrate a spațiului metropolitan precum și a teritoriilor rurale adiacente nucleului de urbanizare.

Considerăm că în nerealizarea obiectivelor strategice naționale propuse, principalele cauze în raport cu municipiul București, pot fi:

1. Menținerea unei competitivități reduse la nivel european și slabă afirmare ca metropola cu rol regional și european, acest aspect manifestându-se cu precădere pe următoarele paliere:

- întârzierea constituirii și dezvoltării corelate a unei aglomerații urbane și regiuni metropolitane, în comparație cu alte capitale europene, ca urmare a faptului că statele din regiunea estică a Uniunii Europene se situează într-o zonă de dezvoltare cu nivel scăzut în raport cu celelalte regiuni ale U.E., în acest context, România și principalii poli urbani generatori de dezvoltare, având nevoie de parteneriate strategice la nivel teritorial, pentru a construi punți solide către Estul și Sud-Estul U.E. din punct de vedere economic.



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.



## Concept Strategic București 2035

Analiza celor mai puternice regiuni urbane în U.E. releva faptul că majoritatea se situează în zonele cele mai prospere sau în apropierea acestora. Există doar câteva regiuni urbane de anvergură, situate în zonele periferice ale Europei, dintre care doar una este situată într-un stat din fosta zonă comunistă (Varșovia), proximitatea fizică asigurând multe oportunități pentru integrare funcțională și economică.

România este în prezent în afara acestei zone, fiind necesară reanalizarea poziției strategice a României, și implicit a municipiului București în raport cu tendințele de dezvoltare europeană.



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.

## Context global european și național



- slabă valorificare a oportunităților oferite dezvoltarea coridoarelor europene (inclusiv vectorul Dunării), care și va avea ca efect scăderea accesibilității la nivel european.



Sursa: Conceptul strategic de dezvoltare teritorială, România 2030.

- imposibilitatea atingerii cantitative și calitative a statutului de metropolă (în prezent municipiul București ocupă locul 4 în clasamentul satisfacerii indicatorilor strategici metropolitanii), datorită incapacității de asigurare a unor funcțiuni metropolitane. Printre principalii indicatori nefavorabili în acest sens, pot fi menționați: numărul locuitorilor, eficiența infrastructurii de transport și lipsa accesibilității, dezvoltarea turismului și a sectorului industrial manufacturier, localizarea funcțiilor de decizie în sector privat și public la nivel european (acestea fiind posibil de atras la nivel național numai prin intermediul Capitalei).



## Concept Strategic București 2035

2. Intarzierea conturarii unor functiuni metropolitane, efect al absentei unor poli urbani principali comerciali si de afaceri/ distractie (conturati prea putin inraport cu previziunile PUG in vigoare), intrazierea crearii unor parcuri stiintifice si tehnologice, precum si inexistentia dezvoltarii unor functiuni metropolitane in exteriorul teritoriului municipal (zone de agrement si turistice, noduri intermodale, platforme logistice, parcuri de activitati, etc.).

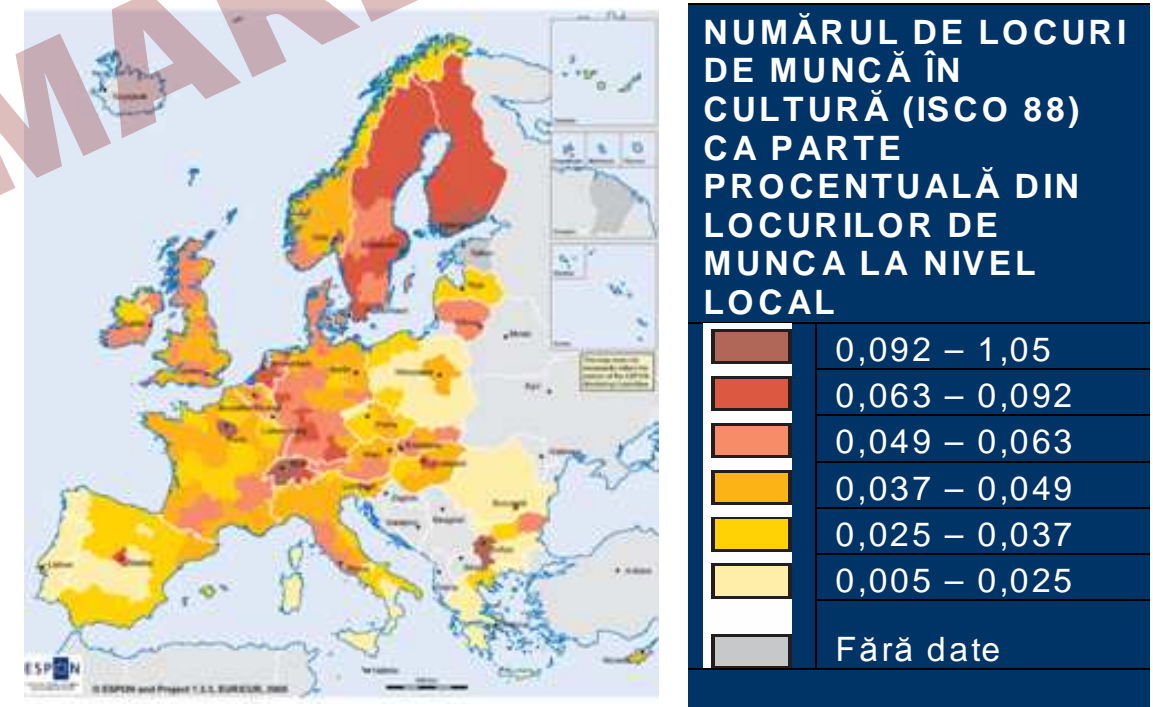


Sursa: PUG Municipiul Bucuresti 2000

## Context global european și național



3. Subestimarea functiunii culturale, criteriu european de competitivitate- slaba dezvoltare a capitalei ca centru cultural si ne-crearea unei structuri permanente de intermediere a relatiilor intre occident si orient (Axa culturala Calea Victoriei, Centrul National pentru Cultura Scrisa, Centrul ecumenic international, Vacaresti), Romania avand printre cele mai putine locuri de munca in cultura la nivel european.



Sursa: Metodologie de reconfigurare a bazei spatiale a planurilor de amenajare a teritroiului in vederea integrarii in Uniunea Europeana, UAUIM.

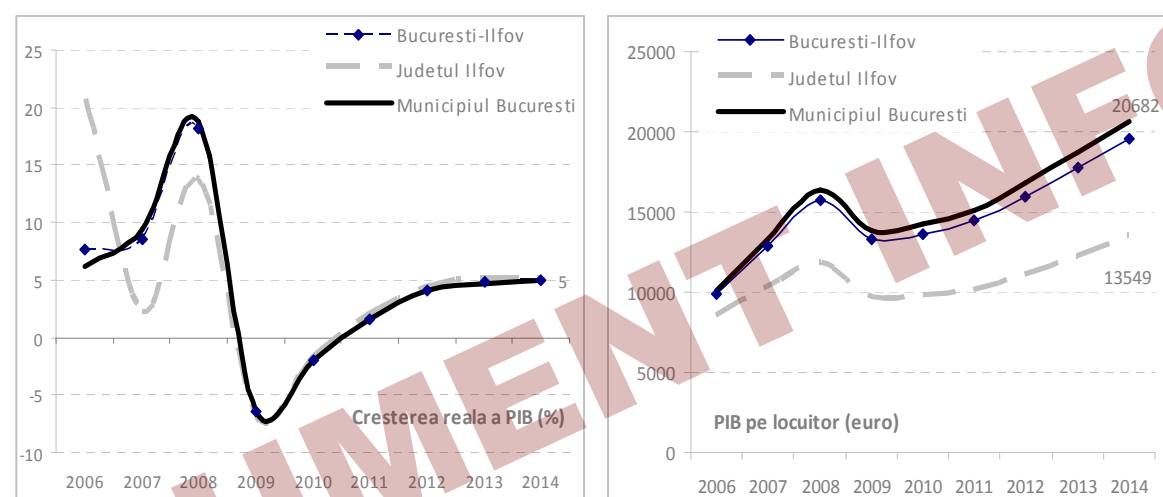
Din punct de vedere al situarii Romaniei in raport cu tendintele de coeziune la nivel teritorial pentru orizontul 2030, potrivit studiilor ESPON, in ipoteza continuaurii politicii UE cu accent pe obiectivul de coeziune, catre anul 2030 se va produce o extindere a zonei de dezvoltare. Pentru Romania, zona de impact a acestei politici ar atinge doar partea vestica a tarii, Capitala, nefacand parte din aceasta zona, datorita slabei afirmari la nivel regional si slabei accesibilitati.



## Concept Strategic București 2035

În anul 2008, arată un raport Eurostat din februarie 2011, regiunea Bucuresti-Ilfov, cu un produs intern brut de 28.300 euro (PPC)<sup>5</sup> pe locuitor a ajuns la 113% din media UE-27, egalând regiunea care include Atena si depășind alte capitale, spre exemplu, Lisabona.

Studiul Comisiei Nationale de Prognoză (CNP) din martie 2011 arată că produsul intern brut al regiunii Bucuresti-Ilfov după ce a crescut spectaculos în anul 2008 (+ 18,2% față de + 7,3% la nivel national), în 2009-2010 a scăzut, iar în perioada 2011-2014 este asteptat să crească cu un ritm asemănător cu economia națională, în jur de 5% față de anul precedent.



Evolutia PIB-ului regiunii Bucuresti-Ilfov, 2006-2013

Date: CNP, 2011.

Din 1993 în 2007, municipiul Bucuresti s-a transformat în principalul pol de dezvoltare si de atractie pentru investitori. Participarea regiunii Bucuresti-Ilfov la crearea valorii adăugate (VAB) a crescut de cu peste 9 puncte procentuale din 1993 până în 2007 (de la 13,8% la 22,9%).<sup>6</sup>

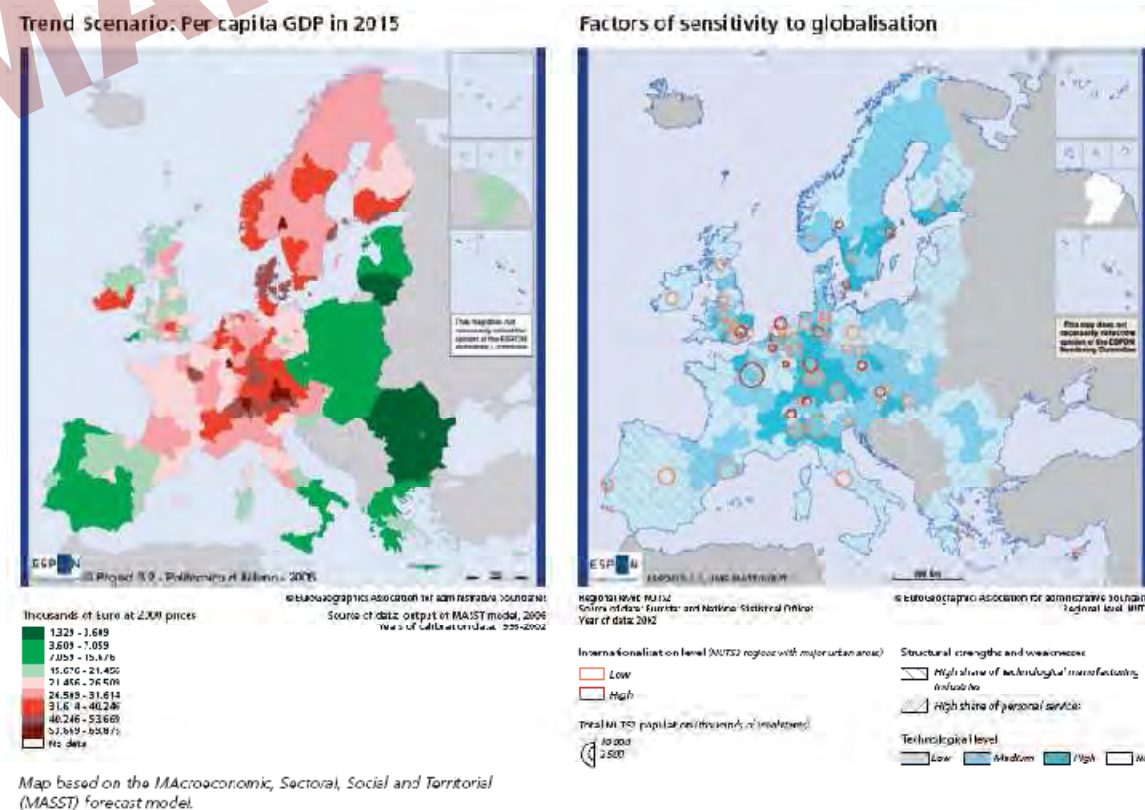
<sup>5</sup> PPC - Paritatea puterii de cumpărare care se determină pe baza valorii nominale a Produsului Intern Brut pe locuitor, ajustată cu raportul între prețurile naționale și media celor 27 de țări membre UE. De exemplu, în cazul București-Ilfov, PIB-ul nominal a fost de 15.800 euro pe locuitor, dar, deoarece prețurile practicate sunt de doar 55% din prețurile medii europene, veniturile locuitorilor corespund cu 28.300 euro cheltuiți la prețuri europene.

<sup>6</sup> Date din Raportul Comisiei Europene, Ciutacu C. și Chivu L. (2010) *Anticiparea și managementul restructurării. Raport Național*, iunie 2010. Proportia regiunii în VAB totală mai

## Context global european și național



Faptul ca in perioada 2007- 2011 orasul Bucuresti nu si-a adaptat politicile de dezvoltare locala si teritoriala- economica, urbana, etc. tendintelor europene, genereaza agravarea acestor decalaje economice, facand ca distanta dintre aceste metropole sa nu mai poata fi recuperata. Astfel, Bucurestiul se confrunta cu o accentutata scadere a competitivitatii si atractivitatii sale in plan european si international (fiind totusi cel mai atractiv si competitiv oras la nivel national).



Sursa: Territorial Futures, ESPON 2006.

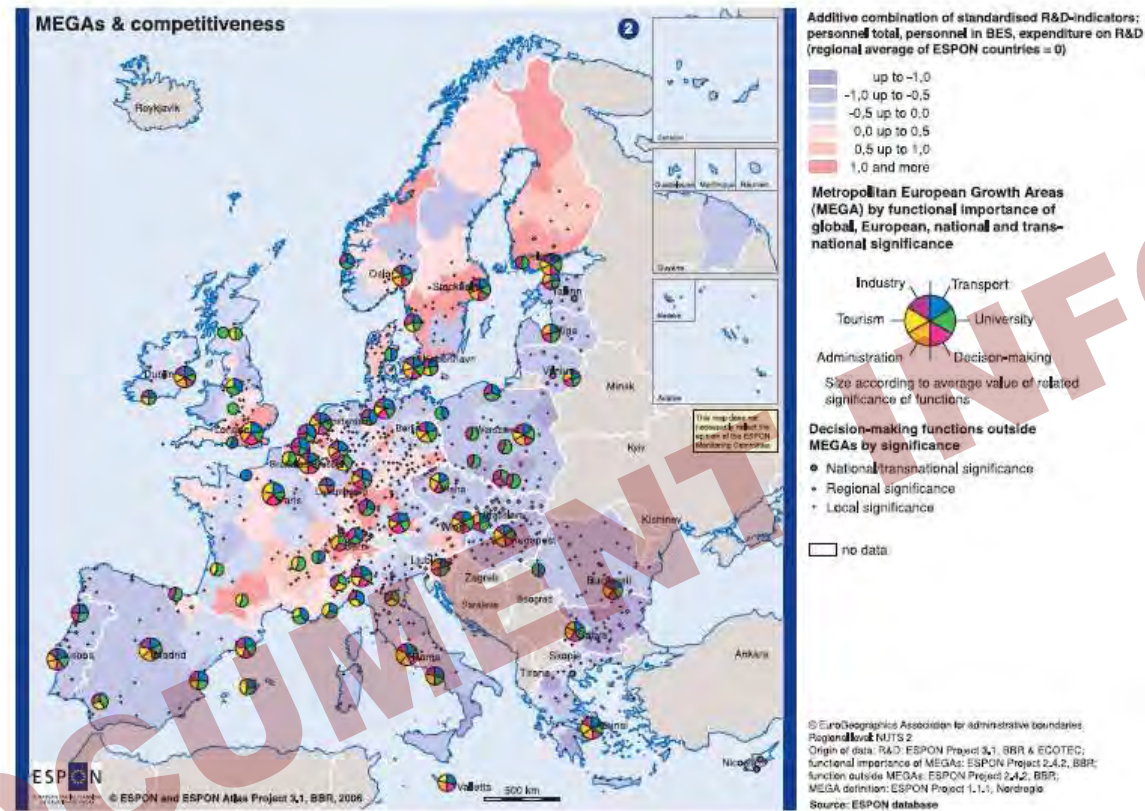
**Factorii cheie ai dezvoltarii la nivel european, raman accesibilitatea, un sector economic si al cunoasterii dezvoltat, regiunile europene cele mai putin dezvoltate si dependente inca de dezvoltare tehnologica redusa, fiind susceptibile a fi cele mai afectate de globalizare.**

crește doar pentru regiunea Vest în timp ce contribuțiile regiunilor Sud, Nord-Est și Sud-Est scad.



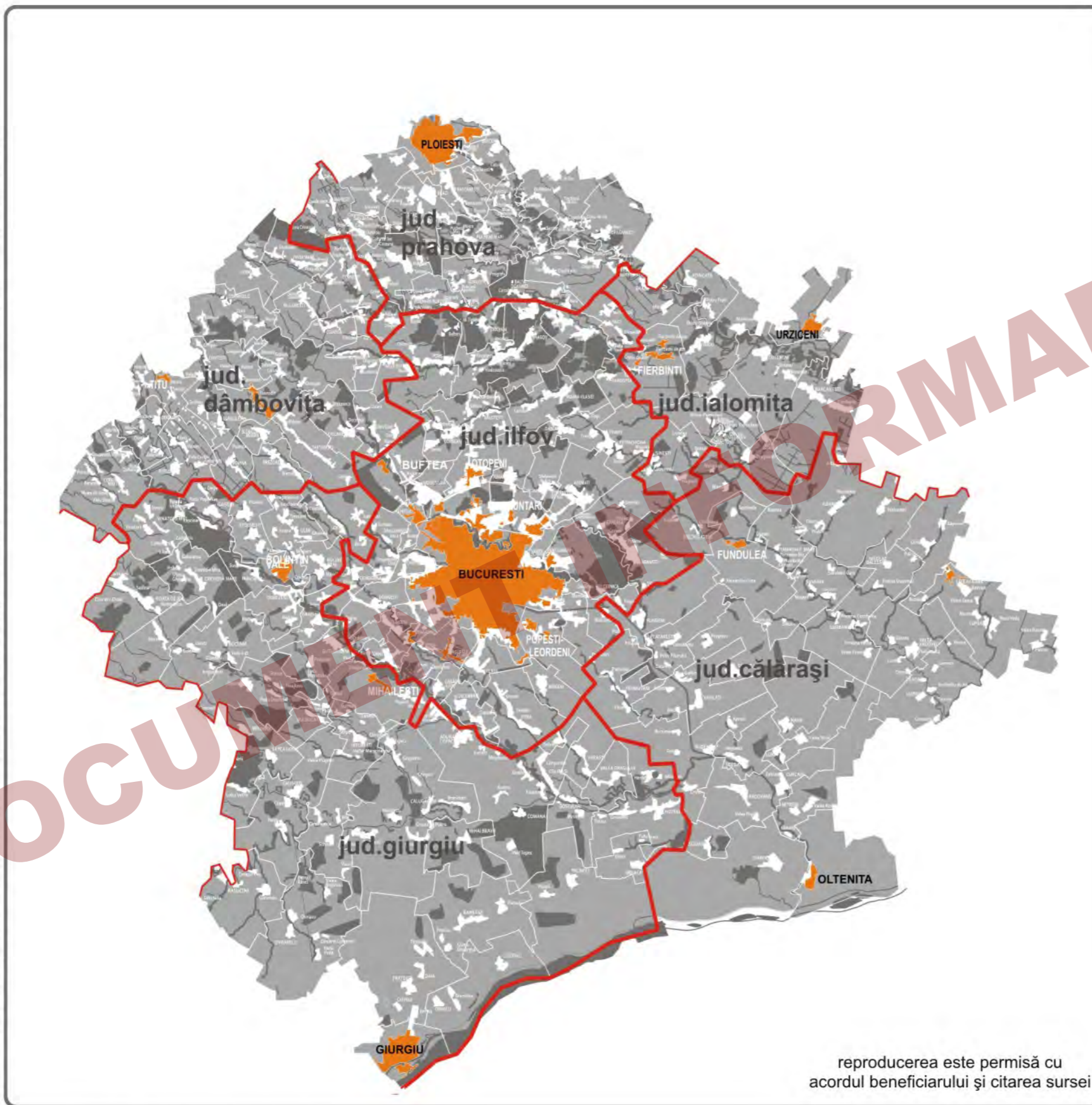


Previziunile europene pentru anul 2015 situeaza Bucurestiul intre teritoriile cu o dezvoltare economica slaba (si putin diferentiat chiar si la nivelul teritoriului national) si susceptibil de a fi afectat de globalizare (ca urmare a accentuarii decalajelor de dezvoltare si pierderii acute a atractivitatii pe plan international).



Sursa: ESPON Atlas, 2006.

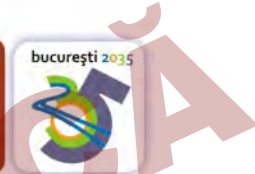




reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei



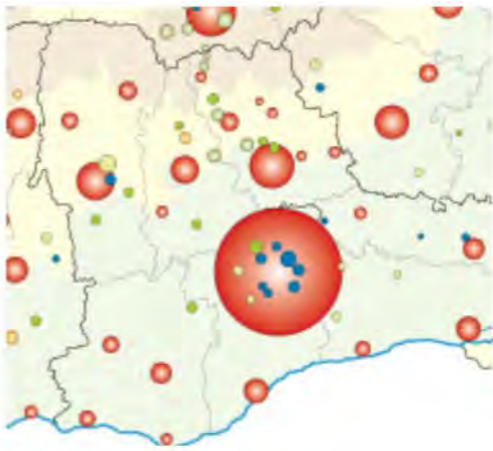
## Contextul teritorial



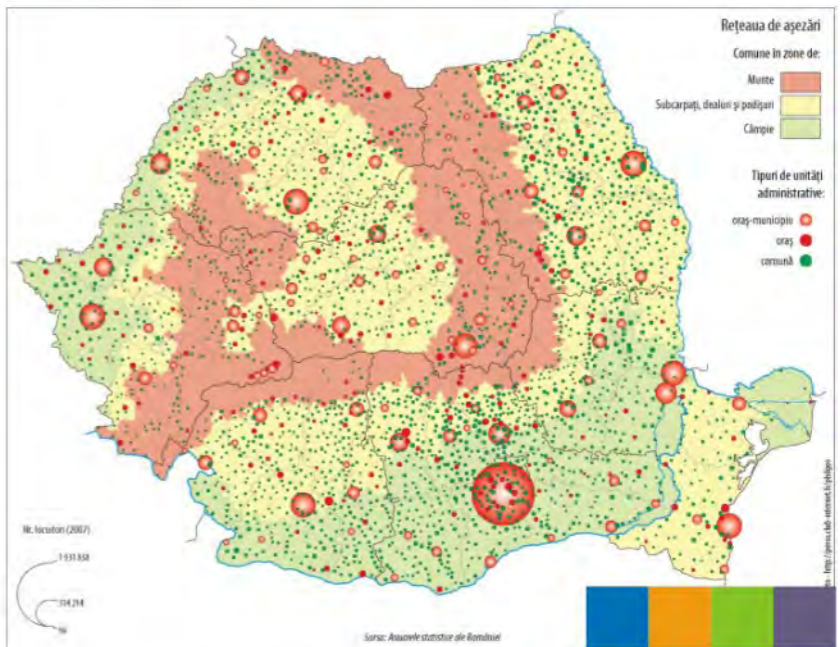
### IERARHIA URBANĂ - ORAȘE

Aria de studiu relevă o dotare slabă din punct de vedere administrativ, numărul orașelor fiind foarte mic, ele fiind în plus orașe de talie mică.

Acest fapt explică și intensitatea mare a polarizării înspre București, ca oraș dominant



- ORAȘELE DUPĂ DATA DECLARĂRII
- oraș în 1912
  - oraș între 1966-1977
  - oraș între 1977-1989
  - oraș între 1990-2007





În raport cu caracteristicile metropolelor europene, Capitala României se situează în categoria a 3 de mărime cuprinsă între 1 și 3 milioane de locuitori dar, cu o dinamică, defavorabilă din cauza scăderii demografice și în categoria de "metropolă regională periferică, cu influență internațională limitată, având puține servicii terțiare de nivel metropolitan și funcțiuni internaționale puțin dezvoltate". Logica de constituire spațială a regiunilor / zonelor metropolitane ale capitalelor europene implică trei sau patru niveluri de organizare în succesiunea: Capitala ca „nucleu central” al Regiunii, Aglomerația urbană ca „inimă” a Regiunii, Zona metropolitană care în majoritatea cazurilor coincide cu Regiunea metropolitană, acest aspect nefiind caracteristic și pentru dezvoltarea București-ului.

## Contextul teritorial

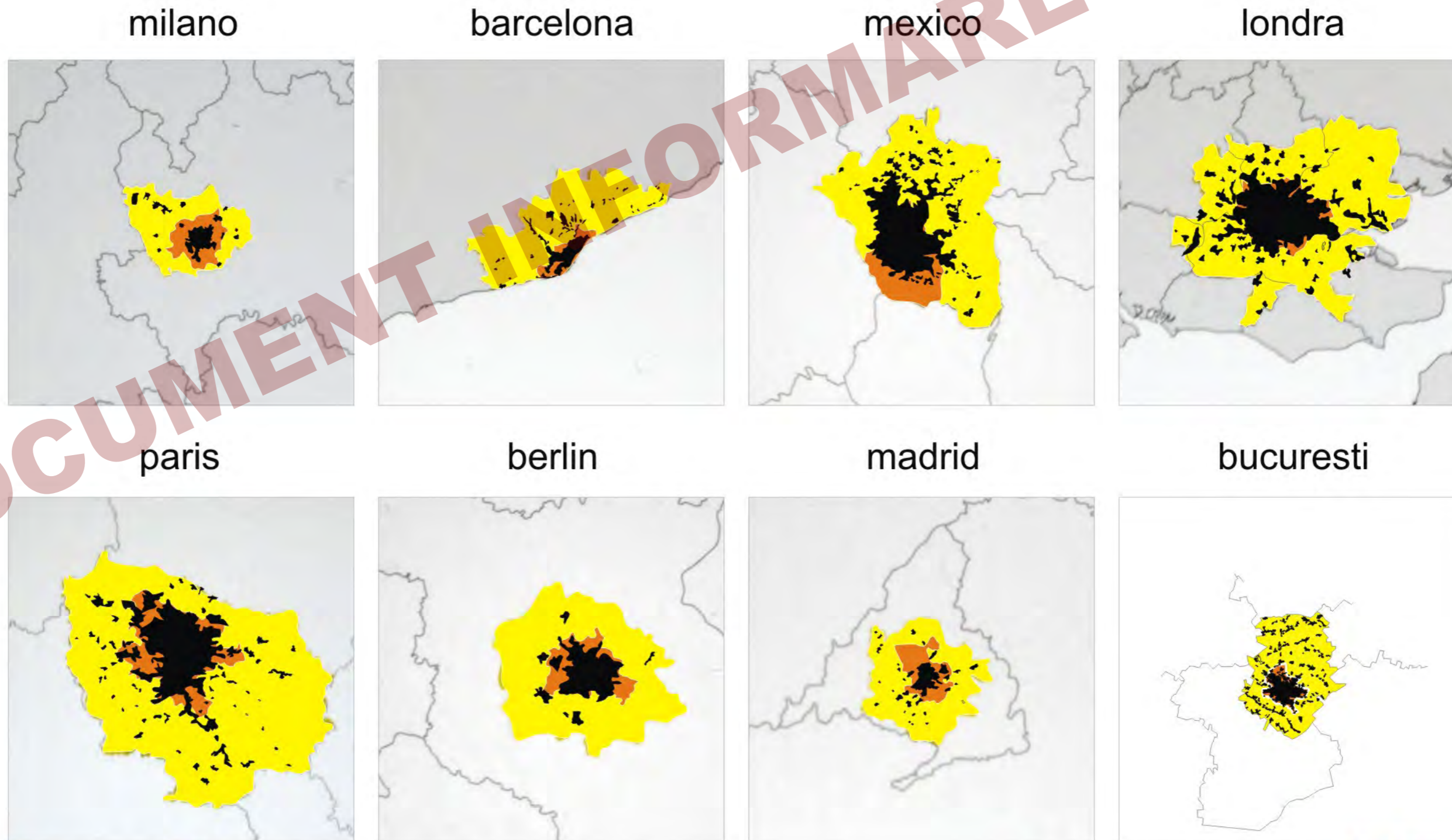


## COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE RAPORT ORAȘ - AGLOMERAȚIE



In raport cu celelalte metropole europene se observa concentrarea zonelor construite in perimetrul Bucuresti- Ilfov, precum si o densitate a zonelor urbane (dispersie teritoriala) mai mare decat in cazul Milano, Barcelona, Madrid si Berlin.

**COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE  
PROCESUL DE URBANIZARE**



— arie metropolitană — regiune metropolitană — arie urbanizată

reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei



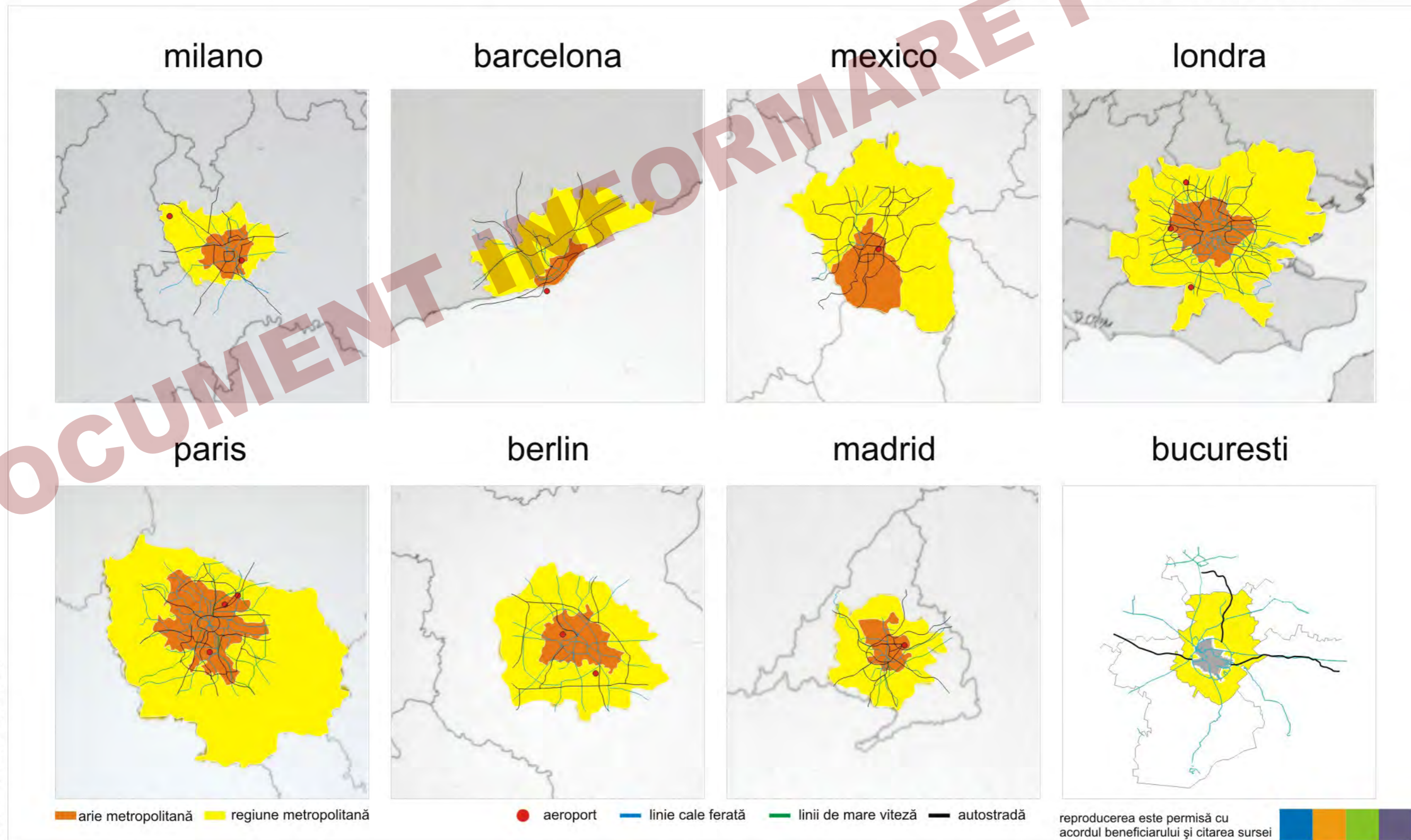
surse: G.M.E.S. Atlas și "Metropolitan Networks/Redes Metropolitanas (Bilingual Spanish/English) (Spanish Edition) [Paperback] Jordi Julia Sort (Author)

Municipiul Bucuresti are o accesibilitate scazuta in raport cu celelalte metropole europene, fapt ce genereaza o atractivitate si competitivitate scazute. Chiar daca este deservit de sistem feroviar si rutier de importanta nationala europeana (fiind totodata conectat la coridoarele de transport european previzionate), este pozitionat in partea inferioara a clasamentelor europene privind accesibilitatea, deoarece infrastructura feroviara si rutiera la nivel national nu este adaptata traficului de mare viteza, fiind totodata subdimensionata si slab dezvoltata.

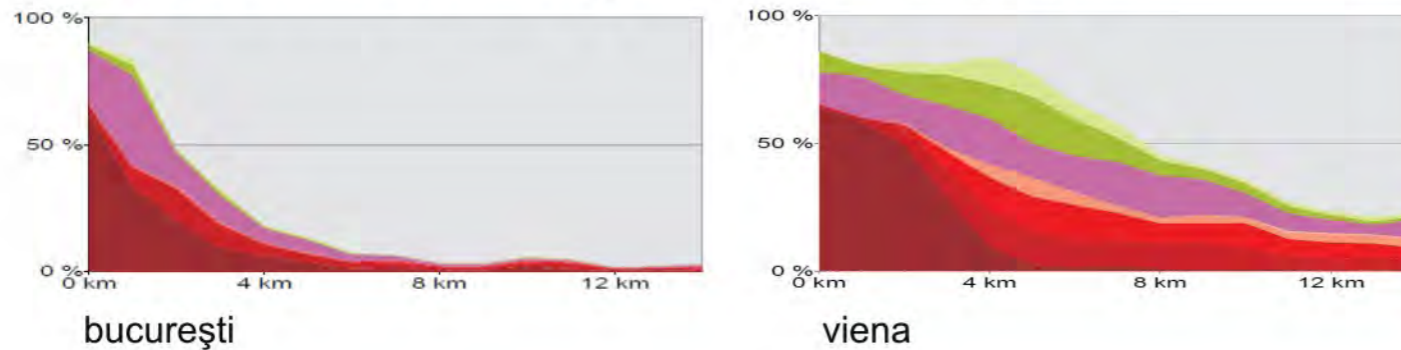
## Contextul teritorial



## COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE REȚELELE DE TRANSPORT



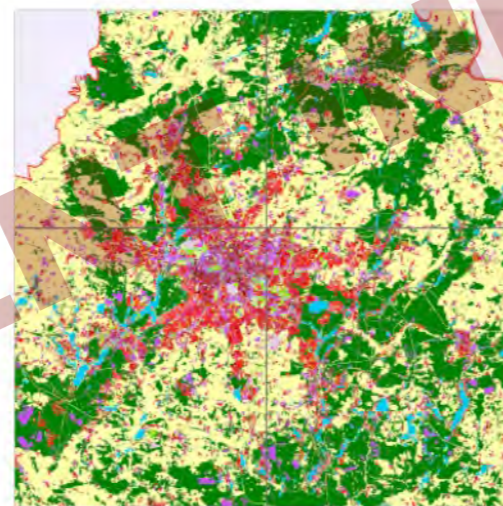
raportul dintre densitate și întinderea în teritoriu



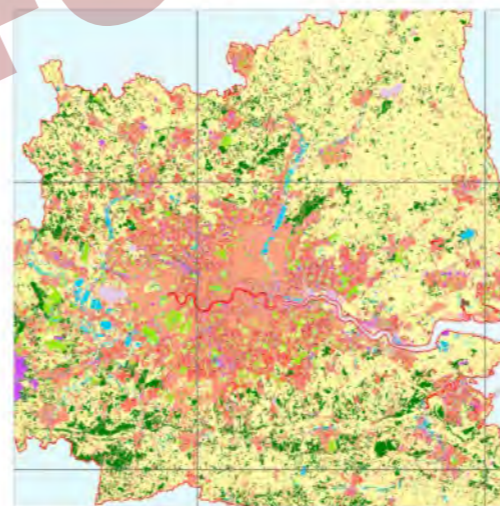
milano



berlin



londra



viena



barcelona



bucurești



tesut urban continuu  
tesut urban discontinuu puțin-dens

tesut urban discontinuu dens  
industrie, comerț, tds

tesut urban discontinuu mediu-dens  
spații verzi urbane

COMPARAȚIE CU ALTE ORAȘE  
INTENSITATEA URBANIZĂRII

Comparativ cu celelalte metropole europene, amprenta urbană a municipiului București este mult mai evidentă, ca urmare a urbanizării accentuate (și incoerente) a teritoriului adiacent municipiului. Din comparațiile europene, rezultă o densitate ridicată a spațiilor industriale în nucleul central (analizele indicând faptul că majoritatea nu mai sunt funcționale sau sunt deja convertite) fapt ce indică o utilizare dezechilibrată a teritoriului urban-rural adiacent. De asemenea, raportul spațiilor verzi este scăzut prin comparație cu celelalte capitale europene.

reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei





Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**Sinteza raportului de expertiză:  
Dimensiunea teritorială  
a Bucureștiului: modelare  
matematică**



**Dimensiunea teritoriala a dezvoltarii Bucurestiului:  
modelare matematica**

EMI Invest, s.r.l., iunie 2011

**Coordonator studiu:** Dr. arh. Mircea Enache

**Colectiv de elaborare:** Sociolog Marius Plescan, Urbanist Ioana Ivanov, Urbanist diplomat Alina Muresan-Iuga, Urbanist Reinhold Lehel Stadler

**Scopul proiectului** este conturarea si caracterizarea teritoriului de sustinere si influenta al Municipiului Bucuresti si formularea unei pozitii cu privire la evolutia sa viitoare dezirabila, in contextul Bucurestiului ca metropola europeana.

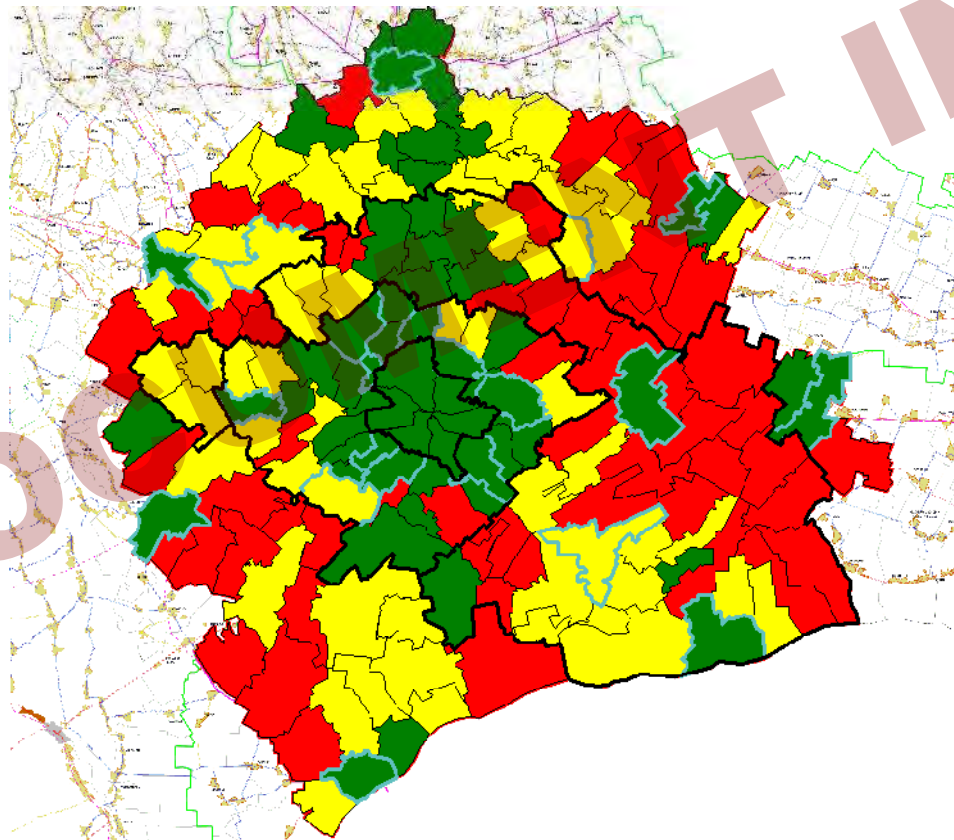
**Metodologia folosita in studiu.** Studiul a aplicat metodologia si sistemul soft MapDecision pentru reprezentarea si modelarea matematica a Municipiului Bucuresti in relatie cu teritoriul de sustinere si influenta al Capitalei. MapDecision este un sistem de analiza statistica a datelor spatiale pe baza metodei comparative. Analiza este usor de inteles si se face pe baza unor harti de tip GIS, simplificate pentru a permite modelarea si afisarea instantanee a rezultatelor analizei. Sistemul este interactiv si necesita interventia si interpretarea rezultatelor de catre specialistii din domeniu, intr-un cadru de planificare strategica si de decizie de grup. MapDecision functioneaza pe baza de date cantitative si rezultatele sunt cu atat mai corecte cu cat datele de intrare sunt mai corecte.

Colectivul de elaborare a achizitionat si prelucrat date brute si indicatori din recensamintele 1992 si 2002, precum si date din fisa localitatii si din anuare statistice referitoare la cele sase sectoare ale capitalei si la comunele si orasele din teritoriul luat in studiu, teritoriu mai amplu decat Regiunea 8.

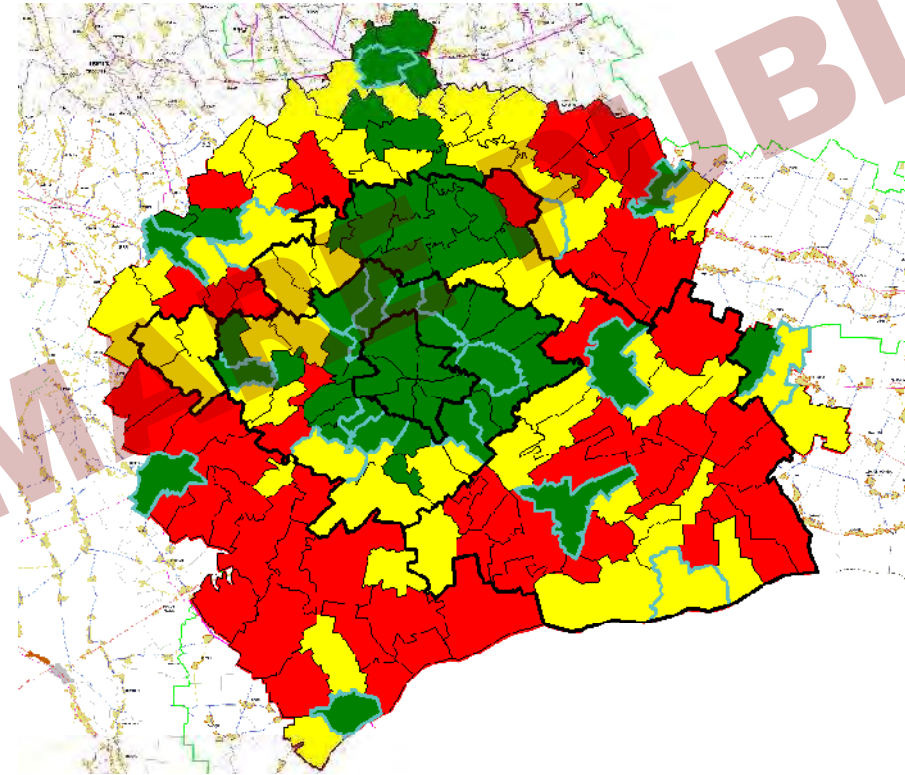


**Indici compusi.** Pe baza datelor procesate au fost calculati un numar de indici compusi care modeleaza caracteristicile principale ale teritoriului studiat: populație, dinamica populației, forța de muncă, locuire, sănătate, educație, tendințe si accesibilitate. Indicii au fost ilustrati spatial pe harti ale teritoriului analizat si au ilustrat evolutia caracteristicilor sale in dinamica 1992 – 2002 – 2008.

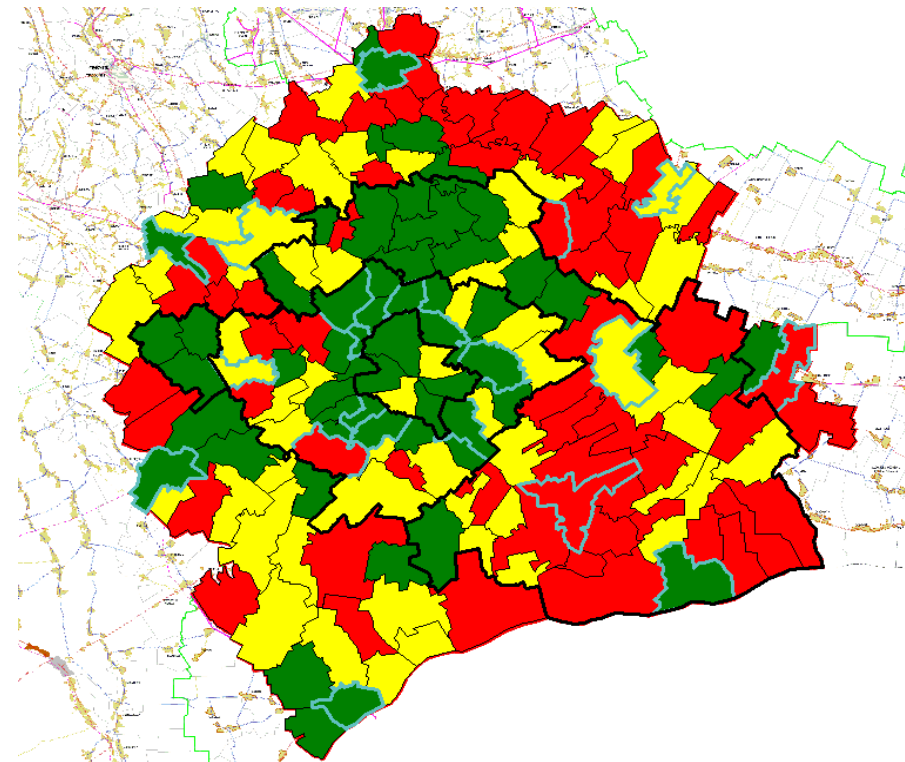
**Indice de integrare.** Indicii compusi au fost apoi agregati intr-un indice de integrare, care ofera imaginea evolutiei capitalei in teritoriu in perioada 1992 – 2002 – 2008 (vezi cele trei ilustratii de mai jos).



Ilustrarea indicelui de integrare – anul 1992



Ilustrarea indicelui de integrare – anul 2002



Ilustrarea indicelui de integrare – anul 2008



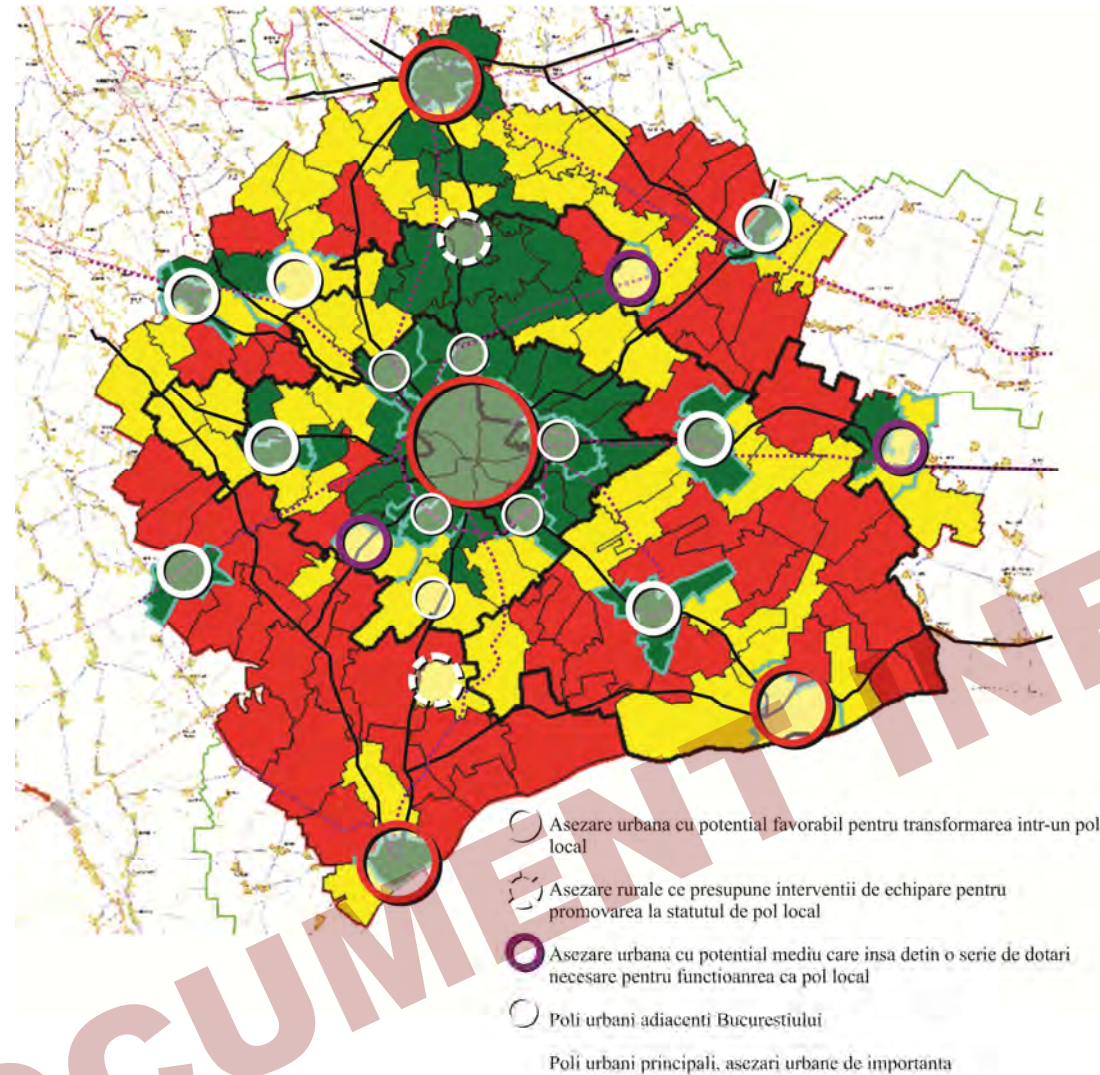
## Concluzii

- Diminuarea fortei de munca din teritoriu a condus la enclavizarea Bucurestiului si la crearea unui dezechilibru puternic fata de restul teritoriului. O situatie mai putin grava se observa pe directia Bucuresti – Oltenita unde exista o anumita stagnare la nivelul fortei de munca fata de anul 1992.
- Se distinge un decalaj major intre potentialul demografic al zonei aglomeratiei urbane Bucuresti si al zonei metropolitane fata de restul teritoriului.
- Teritoriul zonei metropolitane catre Oltenita prezinta o scadere puternica a dinamicii populatiei in ultimii ani. Se remarca o tendinta de concentrare a dinamicii populatiei in zona aglomeratiei urbane cu extindere catre coroana nord-estica a acesteia.
- Aglomeratia urbana a Bucurestiului si zona nord-vestica a acesteia se remarca printr-o crestere a potentialul demografic atat prin prisma scaderii procentului de populatie in varsta dar si prin cresterea populatiei cu studii superioare si cresterea populatiei active.
- Se remarca un dezechilibru major la nivelul calitatii locuirii intre zona aglomeratiei urbane Bucuresti si nord-estul acesteia si restul teritoriului.
- Activitatea agricola a scazut in intervalul 1992 si 2002 in special in zona sudica si estica a teritoriului. Deci zona sudica si estica dispune de o activitate agricola mai puternica decat celelalte zone in care activitatea agricola este mai redusa, probabil datorita inlocuirii ei cu activitati secundare si tertiare.
- Concentrarea verde pe directia Bucuresti-Ploiesti, Bucuresti-Titu indica o activitate agricola scazuta.

- Accesibilitatea redusa alaturi de numarul scazut de locuri de cazare atat in mediul urban cat si in mediul rural si nevalorificarea potentialului turistic a condus la o atractivitate extrem de scazuta pentru zona sudica a Bucurestiului.
- Suprasolicitarea sistemului de educatie este evidenta la nivelul intregului teritoriu, probleme majore se intalnesc in special pe directia Bucuresti-Urziceni si in zona aglomeratiei urbane Bucuresti.
- Se remarca un indice scazut la nivelul sanatatii in zone urbane ca Fierbinti Targ, Voluntari, Otopeni, Popesti Leordeni, Chitila, Racari dar si a UAT-urilor ce le inconjoara.
- In urma analizelor a fost identificata o serie de asezari cu potential pentru a forma o structura de 13 poli locali care sa contribuie la eficientizarea functionarii teritoriului si a relatiei acestuia cu Bucurestiul. Asezarile urbane din teritoriul studiat au potentialul cel mai ridicat pentru a prelua functia de poli locali. Exista doua asezari urbane cu performanta mai scazuta care necesita interventii mai puternice pentru a putea prelua rolul de poli locali fiind vorba chiar de eventuale asocieri cu asezari invecinate.
- In jurul Bucurestiului exista o grupare de asezari urbane si rurale c u performanta ridicata care vor functiona impreuna cu acesta.
- Pentru o dispunere mai echilibrata in teritoriu a centrelor de dezvoltare este nevoie de transformarea catorva asezari rurale si echiparea lor cu dotarile necesare pentru a indeplini noua functie.







**Potentiali poli urbani:**

- Poli din aglomeratia urbana-Magurele, Adunatii copaceni, Mihailesti, Popesti Leordeni, Pantelimon, Otopeni, Buftea, Bolintin Vale.
- Poli teritorial- Mihai Bravu, Budesti, Fundulea, Lehliu Gara/Lehliu, Urziceni, Fierbinti Targ, Ciolpani, Racari, Titu, Videle
- Orase de importanta ridicata/centre urbane: Ploiesti, Giurgiu, Oltenita

Alegera polilor potentiali s-a facut in primul rand in functie de indicele de integrare apoi s-a tinut cont de criteriile singulare precum: amplasarea pe axe majore de transport, functiuni specifice (ex. Magurele, Titu) dar si o dispunere echilibrata in teritoriu.



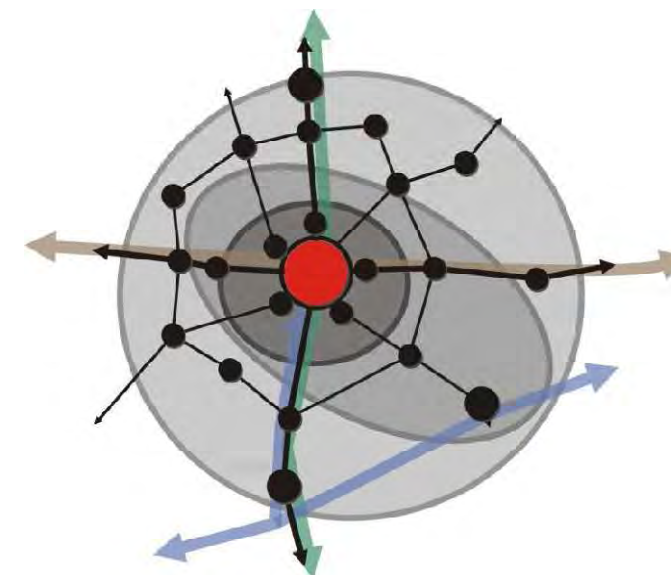
**Viziune**

Studiul sustine viziunea din PUG 2000 a Bucurestiului ca:

- “Releu” intre relatiile nord-sud (Regiunea Marii Baltice-CADSES) si est-vest
- Rol de “pasarela” intre Europa, Orientul Apropiat si Asia

**Profilul territorial functional care sustine viziunea (PUG 2000)**

- Releu intercontinental si centru de afaceri sud-est European
- Centru de cercetare si invatamant superior cu crearea unor structuri permanente de contact intercultural Occident-Orient
- Profil de productie “de excelenta”



Viziune(schita) de dezvoltare policentrica a sistemului teritorial Bucuresti si zona de influenta/suport.



### Elementele teritoriale care sustin viziunea

- Sustinerea axelor N-S si E-V
- Bucuresti ca port la Dunare si la “Marea Neagra”
- Bucuresti ca nod in coridoarele de transport pan-europene (autostrazi, trenuri de mare viteza, aeroporturi de calatori si marfuri)
- Relatie structural-sistemica intre Bucuresti si teritoriul de sustinere si influenta
  - Reducere decalaje Bucuresti- teritoriul de sustinere si influenta
  - Intensificarea relatiei dintre Bucuresti si polii din teritoriu (deplasari, transport, comunicatii)
  - Coordonarea amplasarii in teritoriu a noilor dezvoltari economice
  - Coordonarea dezvoltarii resurselor umane in teritoriu (educatie, sanatate, etc)
  - Protectia, conservarea si valorificarea patrimoniului natural si architectural

#### Directii strategice

Pentru a atinge viziunea Bucuresti 2035 este necesara orientarea eforturilor catre patru directii strategice majore: crearea unei forme administrative la nivelul Bucurestiului si a teritoriului acestuia de influenta, intarirea si revitalizarea sistemului de poli teritoriali, eficientizarea si dezvoltarea sistemului de infrastructura si valorificarea durabila a resurselor de patrimoniu natural si construit.

Crearea unei forme administrative probabil sub denumirea “zona/ regiune metropolitana” implica directii de actiune precum: controlarea si coordonarea



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

Dezvoltarea si eficientizarea sistemului de infrastructura implica directii de actiune care se refera la: extinderea retelelor tehnico edilitare in teritoriu (in special sistemul de alimentare cu apa potabila), completarea sistemului de axe rutiere si feroviare majore (centura Bucuresti, autostrazi, CF de mare viteza), crearea unui sistem de poli intermodali cat si regandirea sistemului de transport in comun la nivel metropolitan.

Intarirea si revitalizarea sistemului de poli teritoriali implica directii de actiune precum: implementarea unui set de politici de atragere a investitorilor in poli teritoriali (in special politici funciare), echiparea cu dotarile necesare si revitalizarea celor existente, intarirea relatiilor cu asezarile invecinate/deservite oferindu-le astfel resursele pentru eficientizarea productiei (in special agricultura), eficientizarea infrastructurii cat si a modului de utilizare si gestionare a acesteia.

Valorificarea durabila a resurselor de patrimoniu natural si construit implica directii de actiune precum: favorizarea cooperarii a asezarilor cu activitati turistice pentru crearea unor sisteme turistice, protejarea si extensia zonelor impadurite (in special in zona A.U.B), implementarea unor “zone naturale de echilibru”, promovarea si sprijinirea unor noi tipologii de turism (agroturism, ecoturism etc.) , monitorizarea si sanctionarea poluatorilor cat si favorizarea implementarii tehnologiilor cu grad redus de poluare.

Prin respectarea si implementare acestor directii de actiune in cadrul viitoarelor interventii asupra teritoriului studiat se va ajunge la atingerea imaginii Bucurestiului prezentat in cadrul viziunii.



## Actiuni prioritare

- Adoptarea de catre Guvern a strategiei de dezvoltare a Bucurestiului in teritoriu
  - Imbunatatirea legislatiei de urbanism
  - Noi instrumente de control si coordonare urbana (inclusiv instrumente de negociere cu dezvoltatorii si proprietarii)
    - Legea imobiliarelor si standardul imobiliar european aplicat (2 ani de formare a specialistilor din domeniul imobiliar)
  - Adoptarea si operationalizarea Zonei Metropolitane Bucuresti
  - Infiintarea agentiilor si corporatiilor de dezvoltare pentru mari proiecte
    - Cooperare inter-guvernamentala pentru atragerea marilor investitii si a centrelor de excelenta catre Zona Metropolitana Bucuresti
  - Intarirea rolului planificarii urbane si teritoriale
  - Instrumentele de interventie ale Primariei extinse si consolidate (achizitii de terenuri in oras si in afara - chiar pana la Dunare) conform schitei de strategie
    - Informare, comunicare si educare a cetatenilor (Primaria, RUR, Ordinul Arhitectilor, Ministerul Educatiei)
    - Participarea populatiei la atingerea obiectivelor strategice ale Municipiului Bucuresti in teritoriu





conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



Sinteza raportului de expertiză:

Macropaisajul și paisajul  
urban al periferiilor

Acest capitol reprezintă sinteza Raportului de expertiză privind Macropeisajul și Peisajul Urban al Periferiilor- municipiul București și teritoriul său de influență.

Principalele tipuri de peisaj de peisaj urban periferic evidențiate în cadrul raportului de expertiză sunt:

1. Periferia urbană tipul "frontieră"

> **PEISAJ PUTERNIC FRAGMENTAT, OMOGEN, MASIV, PREDOMINANT INDUSTRIAL, COMERCIAL de tip HIPERMARKET SAU CARTIER DE LOCUINTE COLECTIVE, spații plantate difuze și "bariere verzi" datorate aliniamentelor stradale, macropeisaj dominant mineral, desfășurare urbană în coroană**



Periferia de sud a Bucureștiului - zona Berceni - Turnu Magurele

2. Periferia urbană tipul "enclavă"

- desfășurare urbană sau cvasi rurală în clusteri relativ organic relaționați cu orașul, dar dincolo de structura compactă a acestuia, incipient dispersată, densitate medie.

> **PEISAJ PITORESC- BUCOLIC, CU INTENSITĂȚI VIZUALE, PREDOMINANT REZIDENȚIAL, spații plantate interstiale și liziere, specific satelizării de tip "oras-grădină", textura macropeisajului - predominant vegetală, spații aerate**



Periferie în partea nord-estică a Bucureștiului - zona Cretuleasca-Stefanestii de sus- Afumati

3. Periferia urbană tipul "tentacular"

- desfășurare urbană puternic direcționată, axializare, raport de complementaritate spațiu verde/ liber spațiu construit/ dens

> **PEISAJ PROFUND DISCONTINUU, CU RUPERI DE SCARA, AGRESIV CA IMAGINE, PREDOMINANT MIXT /TERTIAR, spații plantate punctuale, necontigue**



Periferie în partea de nord-vest a Bucureștiului - zona Sos. Chitilei -Tartasesti- Gulia





Periferie in partea de nord a Bucurestiului - zona cartierului Henri Coanda - Pipera



Periferie in partea de vest a Bucurestiului - zona sos. Prelungirea Ghencea



Periferie in partea de vest a Berlinului ( Bucurestiul nu are inca reprezentat acest tip de periferie, fiind caracteristic unui grad de dezvoltare urbana mult mai avansat)

#### 4. Periferia urbană tip "mozaic" ("puzzle")

- desfășurare urbană "în petice", cu inglobarea mai recentă a unor nuclee rurale, densitate slabă/ în creștere, concentrare în poli și mici nuclee de interes.

> **PEISAJ HIBRID, NECOEZIV, DISCONTINUU, AMBIGUU**, spații plantate diseminate și spații agricole intercalate, textura "ruptă" cu discrepante de densitate și omogenitate.

#### 5. Periferia urbană tipul difuz ("sprawl")

- desfășurare urbană "în stea" (sau "laba de broască"), compactizare în cadrul coroanelor urbane vechi, dispersie periferică accentuată în dezvoltările mai recente, amalgam spatio-funcțional

> **PEISAJ HIBRID, CU SLABĂ CONTIGUITATE STRUCTURALĂ, PREDOMINANT REZIDENȚIAL**, spații plantate diseminate, absența spațiului plantat public

#### 6. Periferia urbană tipul "polinuclear"

- desfășurare urbană "în rețea" sub influența tehnologiilor informaționale, grad sporit de complexitate în cadrul procesului de metropolizare, densitate crescută în noduri, dezarticulare morfologică și spațială

> **PEISAJ DE TIP "MULTISTRAT", PREDOMINANT INFRASTRUCTURAL ȘI TERȚIAR**, spații plantate intersticiale, contigue punctuale sau în largi perdele de protecție.



## Factori

Fata de gama larga de factori cu caracter general care intervin in modelarea peisajului periferiilor urbane (factori globali socio-economici, culturali, politici, piata imobiliara, dezvoltarea tehnologica, etc), exista si o gama de factori endogeni, specific urbani a caror implicare denota modul in care teritoriul respectiv se raporteaza la mutatiile provenite din insasi miscarea de crestere a orasului.

Acesti factori releva raporturile pe care teritoriul le stabileste cu principalele sale componente care tin atat de structura sa primara (relief, hidrografie, geologie, etc) cat mai ales de elemente generative precum parcelar, trama stradala, mod de locuire, mod de productie, consum, recreere:

⊕ schimbarea de scara petrecuta odata cu noile parcelari, trecand de la o structura laxa, predominant agricola, la un nivel ridicat de fragmentare in profunzime.

⊕ modul de consum al timpului liber (comert, loisir, circulatie); vitezei care caracterizeaza acum toate aceste activitati i se adauga necesitatea unei diversificari continue a produselor si serviciilor. Locul strazii comerciale centrale a fost luat, sau cel putin a fost puternic concurat de supermarketul din periferie, strada in sine tinzand sa dispara dizolvata intre cele doua extreme ipostaze ale sale - autostrada si pietonalul exclusiv, periferiei revenindu-i in cvasi totalitate.

## Macropeisaj

**Macropeisajul teritoriului zonei de influenta a Bucurestiului este determinat, la baza, de factori obiectivi si subiectivi.**

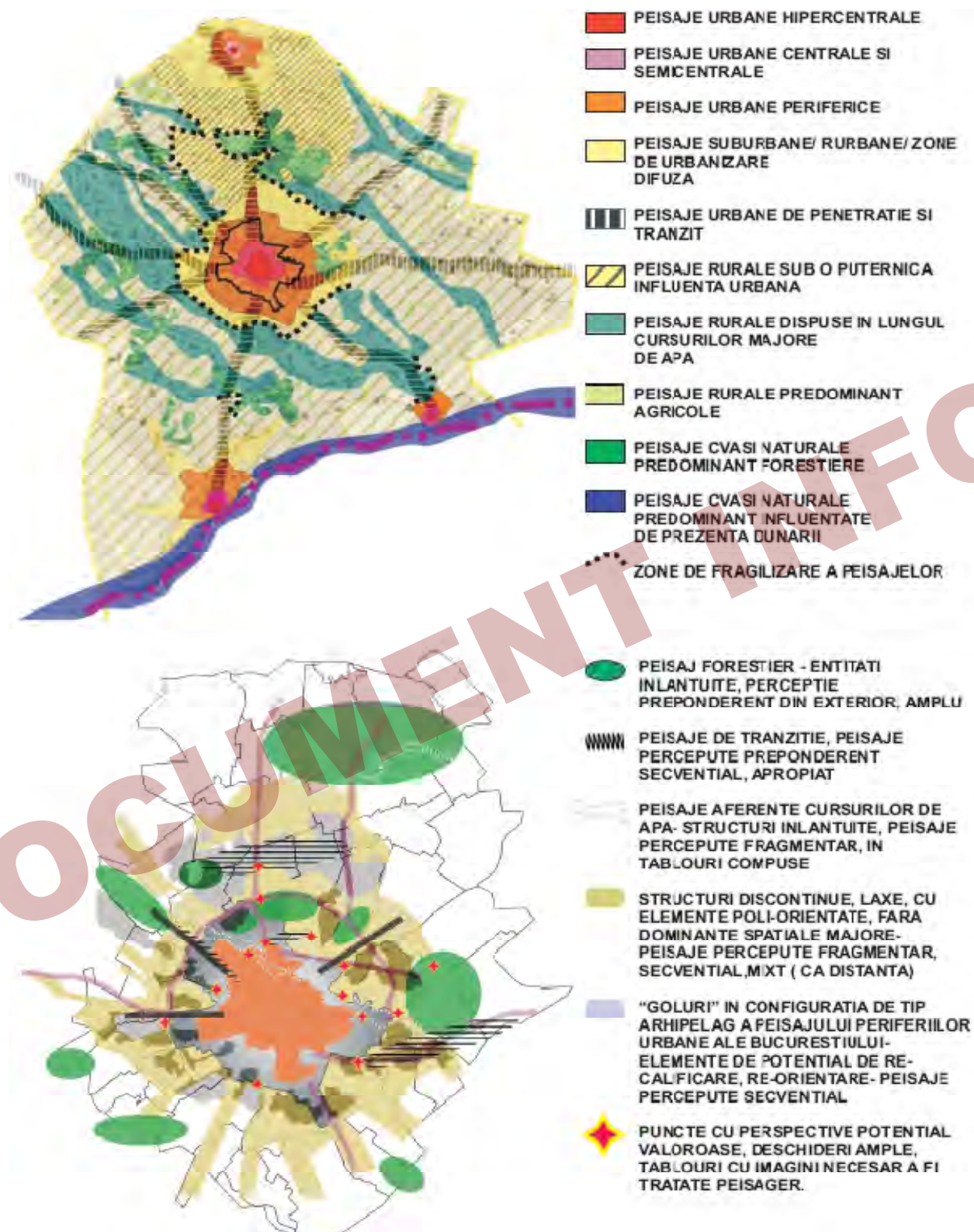
### FACTORII OBIECTIVI:

- aferenti cadrului naural - **structura pedologica, hidrologica, structura morfologica primara a reliefului, structura “acoperirii “reliefului (a vegetatiei), structura hecosistemelor naturale si semi-naturale, biodiversitatea, factori climatici si microclimatici, etc.,**
- ce tin de cadrul socio-economic - **factori economici globalizanti, factori demografici, factori legati de pozitia in sistemul national al teritoriului respectiv.**

### FACTORII SUBIECTIVI formeaza baza perceptiva a peisajului, (care, in cultura occidentala, este eminenta vizuala)

- reprezentata prin elementele componente ale campului vizual
- structura mentala si psihologia sociala a observatorului.





Teritoriului de influenta al Bucurestiului poate fi clasificat in urmatoarele tipologii, functie de tipul si gradul de urbanizare:

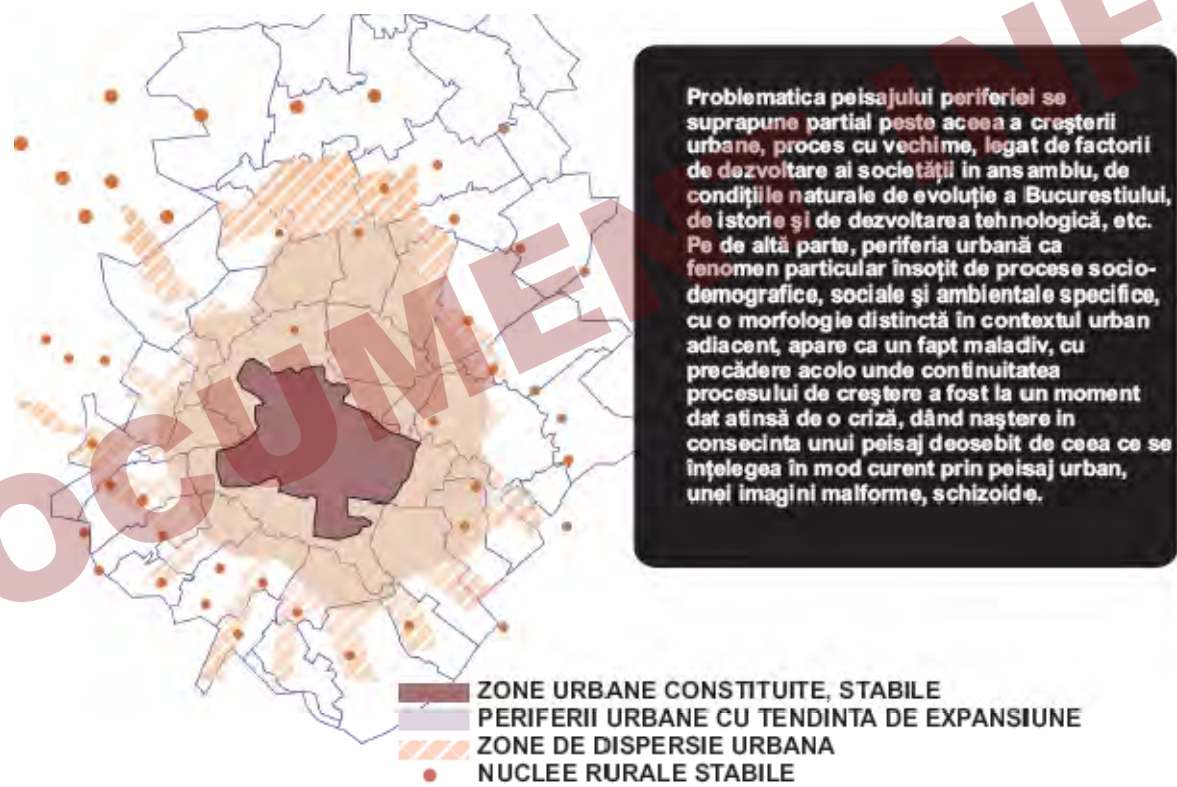
1. paisaje urbane hipercentrale, aferente zonelor centrale ale municipiului Bucuresti si principalelor localitati urbane din zona de influenta
2. paisaje urbane centrale si semicentrale
3. paisaje urbane periferice aferente principalelor entitati urbane- Bucuresti si zona de influenta
4. paisaje urbane de penetratie si tranzit, aferente principalelor coridoare de comunicatie (drumuri nationale)
5. paisaje rurale aflate sub influenta urbana, aferente teritoriului imediat invecinat zonelor urbane (localizate cu precadere in nordul zonei analizate)
6. paisaje rurale dispuse in lungul cursurilor de apa, mentinute predominant vegetale ca atare a coridoarelor de protectie si existentei zonelor de lunca inundabile. Se contureaza cu precadere pe directia vest- est.
7. paisaje rurale predominant agricole
8. paisaje cvasi naturale predominant forestiere (localizate cu precadere in zona de nord)
9. paisaje cvasi naturale predominant influentate de prezenta Dunarii.





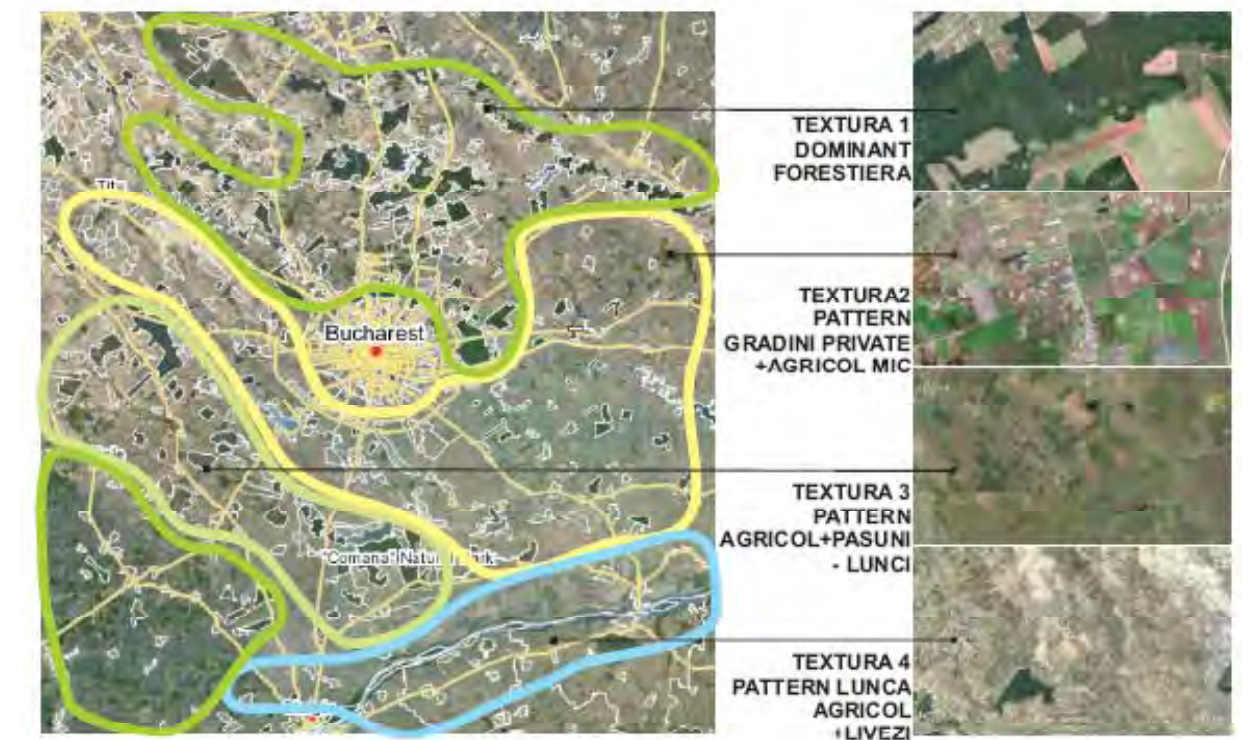
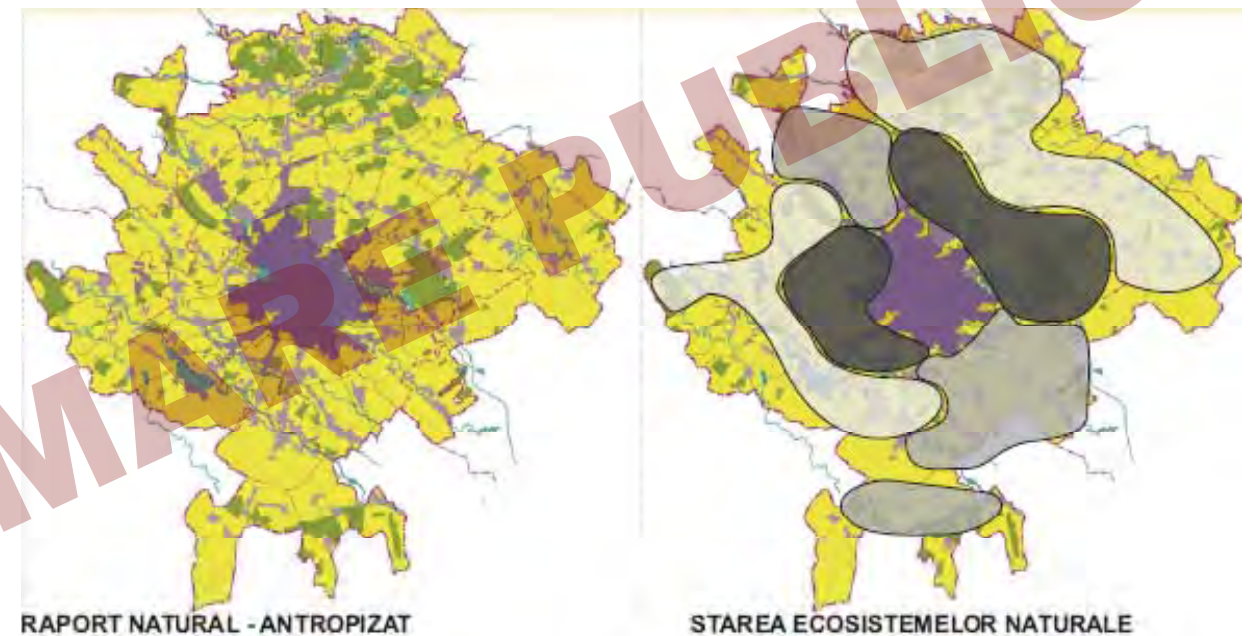
Din punct de vedere al vulnerabilitatii peisajului aferent Bucurestiului si zonei de influenta a acestuia se contureaza faptul ca **peisajul periferic al Bucurestiului**, luand ca itinerar centura rutiera a acestuia, **este unul rezultat fără concept prealabil, fără o viziune legată de peisaj, fara coerentă urbanistică si cu ignorarea deplina a resurselor pe care aceste teritorii le reprezinta.**

Peisajul periferic bucurestean, oferă imaginea deconcertantă a unei panoplii de contraste care insumeaza **vulnerabilitati de ordin spatial, functional, ambiental, între elemente noi si vechi, si merg până la situatii în care capătă contrast chiar modurile oamenilor de a privi spatiile pe care**



Astfel se pot identifica urmatoarele tipuri de ecosisteme naturale- peisaje (rezultate si ca urmare a gradului de antropizare a teritoriului):

- **ecosisteme relativ stabile cu vulnerabilitate mica**
- **ecosisteme in declin cu vulnerabilitate medie**
- **ecosisteme afectate cu vulnerabilitate mare**



TEXTURI ALE MACROPEISAJULUI



## Peisajul principalelor intrari rutiere in Bucuresti

Bucurestiul are un numar de 10 intrari principale - din care 2 sunt autostrazi (la care se adauga cateva accese din circulatii secundare - drumuri judetene, comunale) toate dispuse radial concentric, urmarind structura urbana a orasului.

Toate aceste penetratii se caracterizeaza prin faptul ca au, in proportii diferite, secvente de peisaj predominant verde si rural in zonele de periferie indepartata si zone de dezvoltare urbana difuza, uneori tentaculara, cu caracter rezidential sau tertiar/ industrial, in functie de tipul de vector pe care se situeaza, in zonele de periferie apropiata.

**Din punct de vedere calitativ, peisajul adiacent penetratiilor rutiere in Bucuresti este unul grav deficient mai ales in zona periferiei apropiate, unde lipseste aproape cu desavarsire orice preocupare pentru compozitia tablourilor peisagere secventiale, pentru tratamentul vegetatiei insotitoare, pentru amenajarea spatiului public si semipublic, imprejmuiri, etc.**

Intrarea de pe Dn1 in Bucuresti este una care nu are treceri bruste de scara, ci traversarea de la marele peisaj catre peisajul periferiei este una graduala, nespectaculoasa, cu o imagine aglutinata de elemente rurale si urbane, cu un camp vizual mai degraba monotona (in zona de acces in oras) si

TIPURI DE SECVENTE DE PEISAJ PE TRASEELE PRINCIPALELOR PENETRATII RUTIERE IN BUCURESTI



cu multe elemente de agresivitate din sfera amenajarilor, arhitecturii, prezentei vegetale, ambiantei generale a locurilor. Este totusi o intrare legata de marele peisaj si aceasta relatie se citește in doua puncte: primul - zona Snagov - Peris, relatie cu zone de agrement si relaxare aferente cursurilor de apa, cu un peisaj rural cu puternice elemente de cadru natural si al doilea, zona Baneasa - relatie cu padurea/ zona de agrement/ gradina zoologica/ complexul comercial.

Personalitatea acestui acces in Capitala s-a schimbat in ultimii ani, dat fiind modernizarea partii carosabile a soselei, care, primind cele trei pasaje ( Otopeni, Centura si Jandarmeriei) a favorizat deschideri vizuale mai ample si perspective mai generoase.

Analizele asupra macropeisajului si a peisajului periferiilor urbane releva cateva aspecte care merita retinute:

- tipul de crestere urbana imprima asupra acestui peisaj o structura specifica de tip arhipelag, posibil de perceptat mai cuseama prin intermediul "golurilor" sale
- zona de urbanizare difuza dintre Bucuresti si Ploiesti, generatoare a unui peisaj distinct, anunta un dezechilibru in polarizarea spatiala existenta si totodata un potential de reconfigurare a intregului teritoriu
- directile de conexiune rutiera poarta cu sine un peisaj specific de tranzit, vulnerabil ca imagine si raport cu ecosistemele adiacente
- peisajul aferent cursurilor de apa si al padurilor este amenintat prin contactul cu zonele de crestere/avansare a urbanului/ruralului in teritoriu, de contactul cu peisajele de tranzit si cu fenomenul de sprawl.



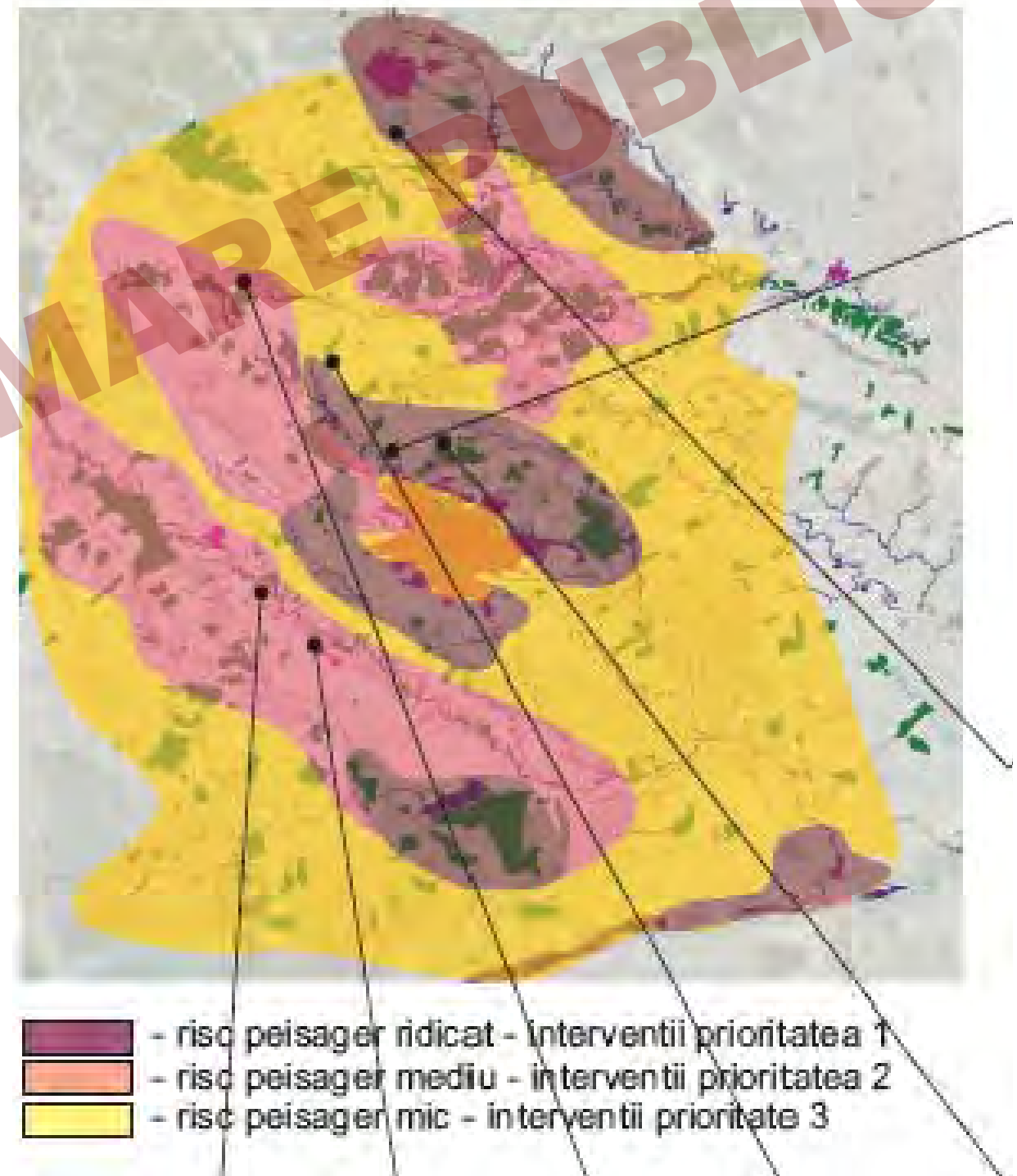
## PRIORITATI DE ACTIUNE

**Viziunea formulata asupra macropeisajului si peisajului periferiilor urbane ale Bucurestiului.**

Acest peisaj variat de campie si lunca va fi pus in valoare, speculandu-i-se calitatile scenice, orientarea, bogatia vegetatiei si a cursurilor si oglinzilor de apa, concomitent cu protejarea zonelor sale de patrimoniu natural sau construit .

Totodata, acest peisaj luat in ansamblu va fi intarit sub aspectul **minimizarii impactului activitatilor antropice asupra elementelor sale naturale** (ape, soluri, vegetatie). Structura majora a macropeisajului acestui teritoriu va fi respectata si preluata prin interventii punctuale sau dirijate asupra acelor elemente susceptibile de o dinamica accentuata.

**Peisajul periferiilor Bucurestiului**, ca interfata a orasului cu teritoriul in care se dezvolta, **va fi atent gestionat sub toate aspectele de mediu**, dar, dincolo de acest fapt, **va fi tratat ca element de articulare creativa a imaginii si scenografiei urbane**, in concordanta cu necesitatea crearii profilului metropolitan al Capitalei .



## Directii strategice de actiune - termen lung (peste 20 ani)

Directii strategice de interventie la nivelul macropeisajului si a peisajului periferiilor urbane:

- Constituirea, printr-un studiu adecvat, a "matricei verzi" la nivelul zonei metropolitane a Bucurestiului cu rol de inregistrare, definire, ierarhizare si evidentiere a potentialului ecologic si peisagistic a tuturor arealelor plantate din acest teritoriu

- Valorificarea potentialului peisagistic oferit de cursurile si oglinzile de apa prin amenajari locale si supralocale/metropolitane

- Protejarea padurilor si a lizierelor padurilor, definirea functiilor lor in arealul metropolitan, sporirea conexiunilor in cadrul "matricei verzi" metropolitane - Intarirea protectiei pentru zonele naturale protejate si rezervatiile naturale - Facilitarea inregistrarii unor noi areale incluse in reseaua Natura 2000

- Protejarea ecosistemelor din teritoriul analizat prin limitarea dezvoltarilor urbane difuze in zonele de interes peisagistic

- Introducerea problematicii peisajului ca subiect distinct si obligatoriu in continutul si metodologiile de realizare a planurilor de amenajarea teritoriului si de urbanism



- Dezvoltarea unui turism durabil in zonele rurale prin valorificarea atributelor locale, specifice si la scara locurilor respective

- Limitarea turismului de masa in arealele de interes peisagistic prin strategii de reorientare si crestere a ofertei alternative de petrecere a timpului liber

- Valorificarea potentialului agricol al teritoriului analizat, eficientizarea exploatarilor agricole si includerea fermelor intr-o retea de colectare si desfacere a produselor agricole proprie zonei metropolitane a Bucurestiului

- Valorificarea calitatilor scenice ale principalelor penetratii rutiere in Bucuresti, tratamentul peisagistic al acestor trasee

- Protejarea peisajelor culturale in mediul rural, limitarea hibridizarii urban-rural

- Limitarea extinderii intravilanului - atat al Bucurestiului cat si al comunelor din teritoriul de influenta urbanistica

- Definirea si reglementarea in consecinta, ca prioritate, a zonelor periferice defavorizate









- Depistarea arealelor fragile peisagistic si cu riscuri privind asigurarea calitatilor ecologice

- Reglementarea si amenajarea peisagistica corespunzatoare a intrarilor in Capitala, ca principali vectori purtatori ai imaginii acestuia



DIRECTII STRATEGICE si PRIORITATI DE INTERVENTIE



-  - VALORIFICAREA CALITATILOR PEISAGISTICE ALE CURSURILOR SI OGLINZILOR DE APA
-  - REDUCEREA FENOMENULUI DE DISPERSIE TERITORIALA SI AFECTARE A ECOSISTEMELOR NATURALE SI A HABITATELOR RURALE
-  - CONTRACARAREA PRIN INTERVENTII PEISAGISTICE A EFECTELOR DE RURBANIZARE PREZENTE IN PERIFERIA BUCURESTIULUI
-  - REVITALIZAREA ACTIVITATILOR AGRICOLE PRIN CREAREA UNUI SISTEM PROPRIU DE COLECTARE SI DESFACERE A PRODUSELOR
-  - INTARIREA PROTECTIEI ZONELOR NATURALE INSTITUITE CA REZERVATII NATURALE SAU CA SITURI N ATURA 2000
-  - VALORIFICARE SI INCLUDEREA INTR-UN CIRCUIT TURISTIC CORESPUNZATOR A UNOR NUCLEE RURALE CU PEISAJ CULTURAL VALOROS
-  - MINIMIZAREA RISCURILOR LA CONTACTUL DINTRE NOILE DEZ VOLTARI URBANE/ RURALE SI ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL
-  - REGLEMENTAREA SI AMENAJAREA PEISAGISTICA A PRINCIPALELOR INTRARI IN BUCURESTI



Concept Strategic București 2035



©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

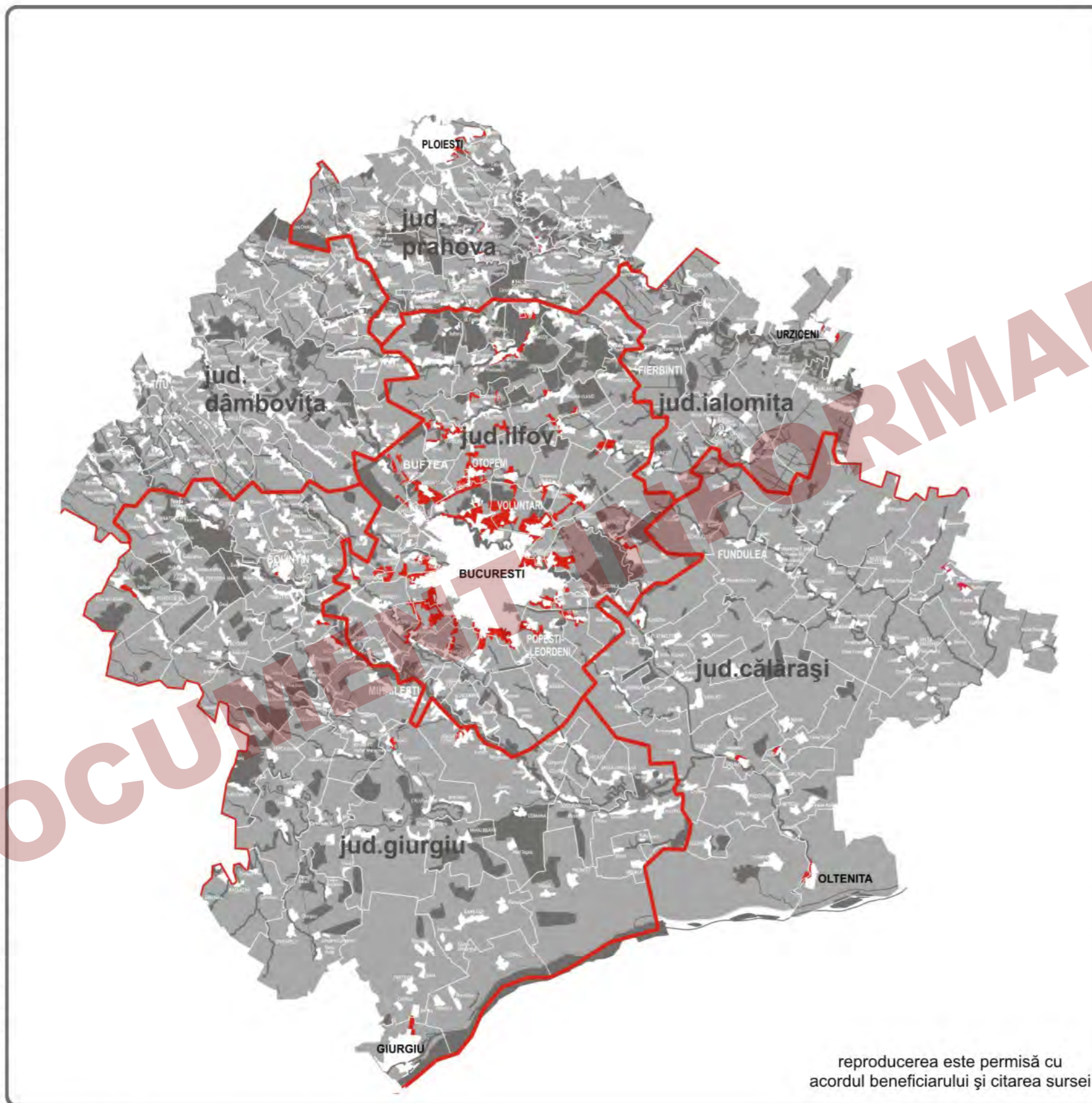
Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

Contract nr.291/2010: **Strategia de dezvoltare  
urbană integrată a municipiului București  
și a teritoriului său de susținere și influență**



**cartograme**



reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

- supr. administrativă comune/orașe
- limită administrativă județeană
- elemente naturale importante
- suprafață urbanizată în 2000
- suprafață urbanizată 2000-2010

## Contextul teritorial



## SUPRAFAȚA URBANIZATĂ

Zona de influență a Bucureștilui a fost una din principalele reprezentante ale dinamicii urbane a perioadei 2000-2010. Teritoriul adiacent s-a accentuat progresiv prin construirea inițial a cartierelor de locuințe individuale mai spre nord în zona Snagovului, Corbeanca, Pipera ...etc.

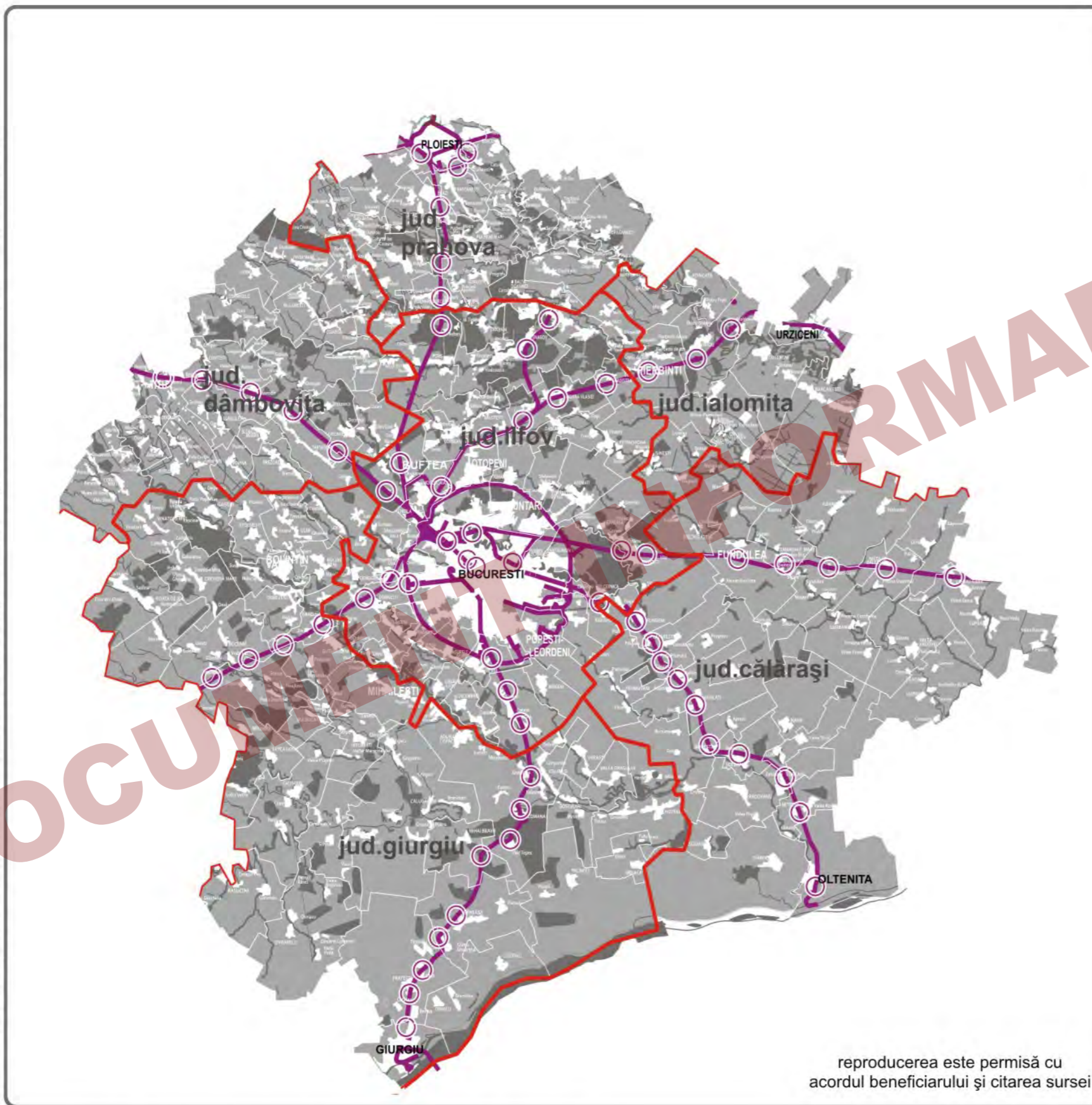
În continuare s-au construit și ansambluri de locuințe colective, toate preferând un cadru cât mai natural, construcția făcându-se mereu prin obturarea accesului public la elementul natural, fie că este lac sau pădure.

Procesul de urbanizare a fost bazat exclusiv pe dezvoltări în care automobilul a constituit unicul mijloc de acces, acest lucru determinând o viziune îngustă și puțin durabilă, dar mai ales consumatoare de teren.

În ansamblul zonei de influență se poate constata deci o polarizare dominantă în jurul Bucureștilui, în special către zona nordică, dar și sudică, și numai unele tendințe mici în zona orașelor Giurgiu, Ploiești, Oltenița...etc.

Acest lucru explică parțial și exodul rural observat pentru marea majoritate a comunelor din această zonă.





reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

- supr. administrativă comune/orașe
- limită administrativă județeană
- elemente naturale importante
- suprafață urbanizată în 2010
- linie de cale ferată
- gări sau halte cf

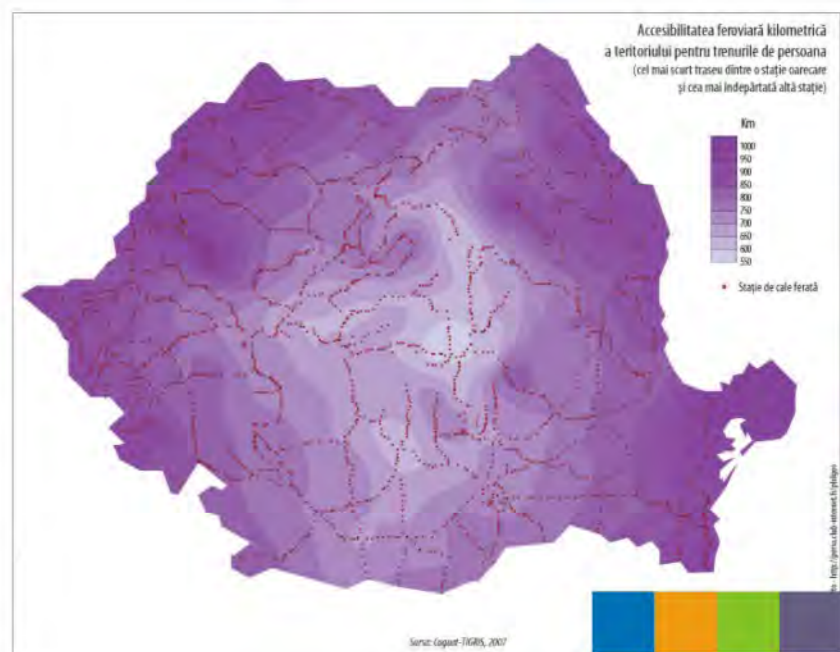
## Contextul teritorial



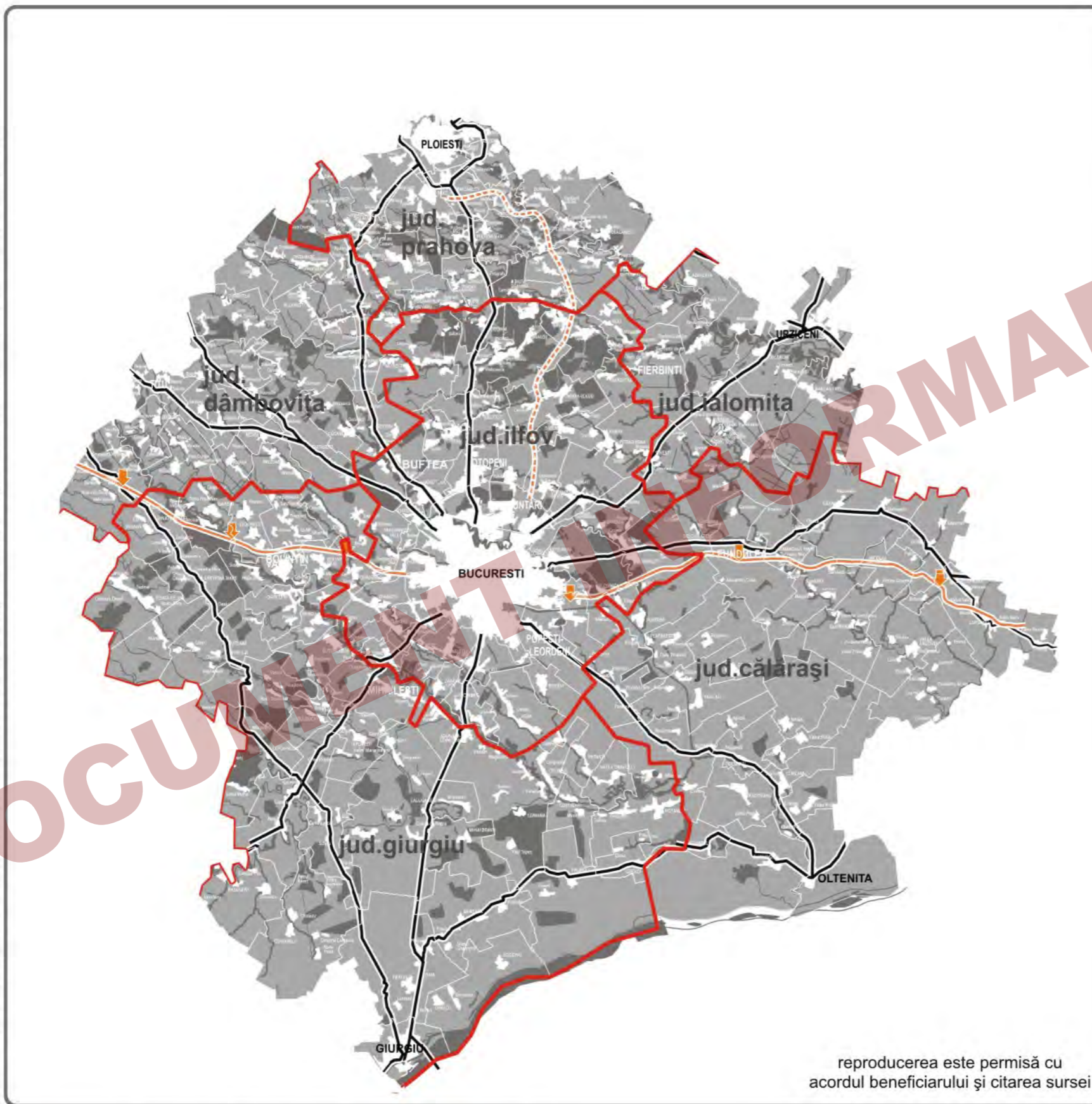
### REȚEAUA DE CALE FERATĂ

Rețeaua de cale ferată la nivelul Bucureștiului subîmparte atât teritoriul său cât și teritoriul înconjurător în sectoare relativ egale, toate liniile convergând spre București.

Repartiția gărilor în teritoriu este echilibrată în cele 7 direcții (Oltenița, Giurgiu, Alexandria, Pitești, Ploiești, Urziceni și Călărași) dar frecvența și lipsa de flexibilitate a trenurilor nu face rentabil acest tip de transport. În plus, la nivelul municipiului București el este slab articulat cu transportul în comun al orașului.







reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei



## Contextul teritorial

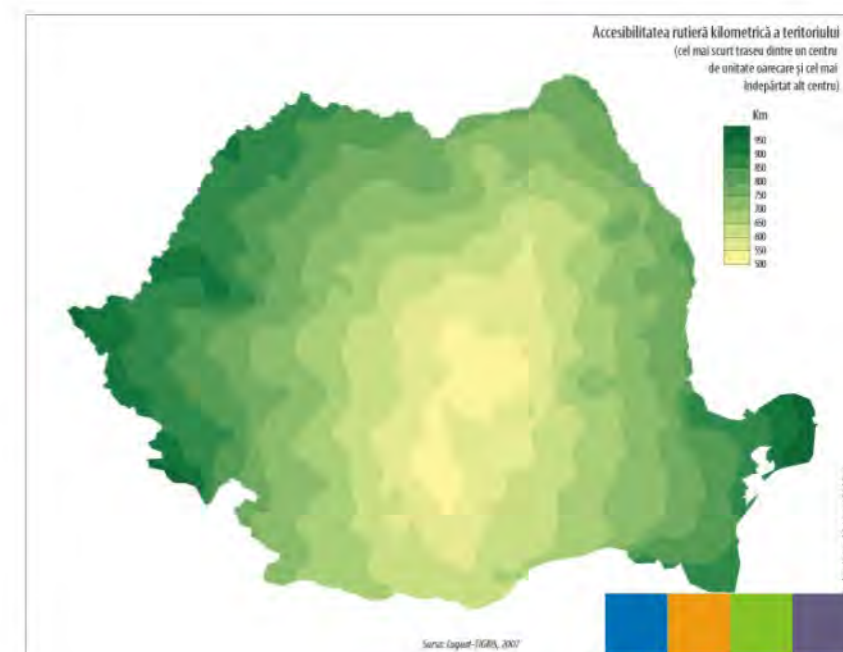


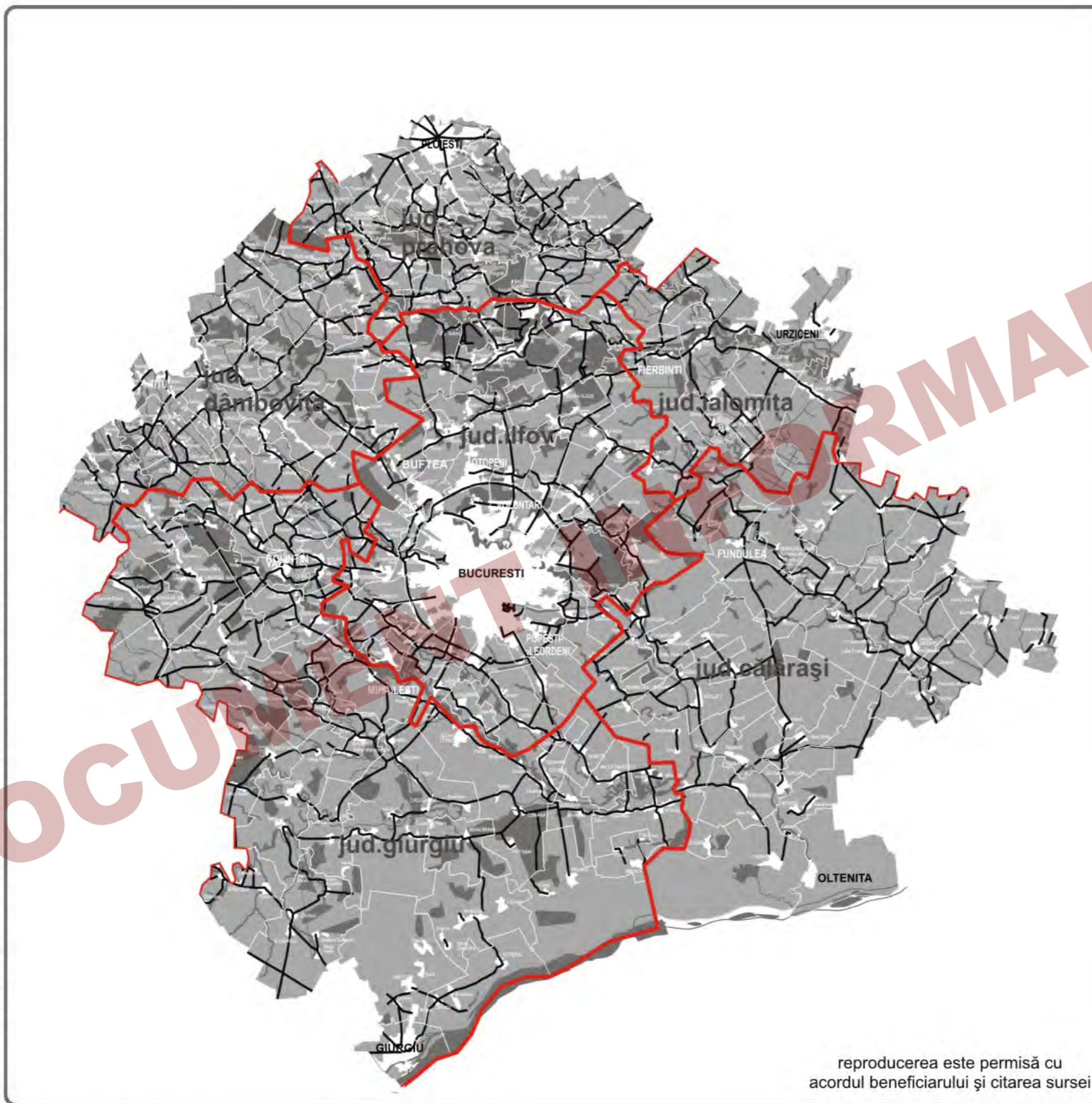
### REȚEA RUTIERĂ MAJORĂ

Rețeaua rutieră majoră, formată de drumuri naționale și de autostrăzi se supune aceluiași principiu de convergență ca și calea ferată.

Drumurile naționale principale sunt din București înspre Ploiești, Urziceni, Călărași, Oltenița, Giurgiu Pitești și Târgoviște și traversează în marea lor majoritate foarte multe localități, ceea ce le diminuează eficiența.

În prezent există autostrada București-Pitești și București-Constanța, fiind în construcție autostrada spre Brașov.





reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

- supr. administrativă comune/orașe
- limită administrativă județeană
- elemente naturale importante
- suprafață urbanizată în 2010
- rețea secundară de drumuri (dj;dc)
- autostrăzi

## Contextul teritorial

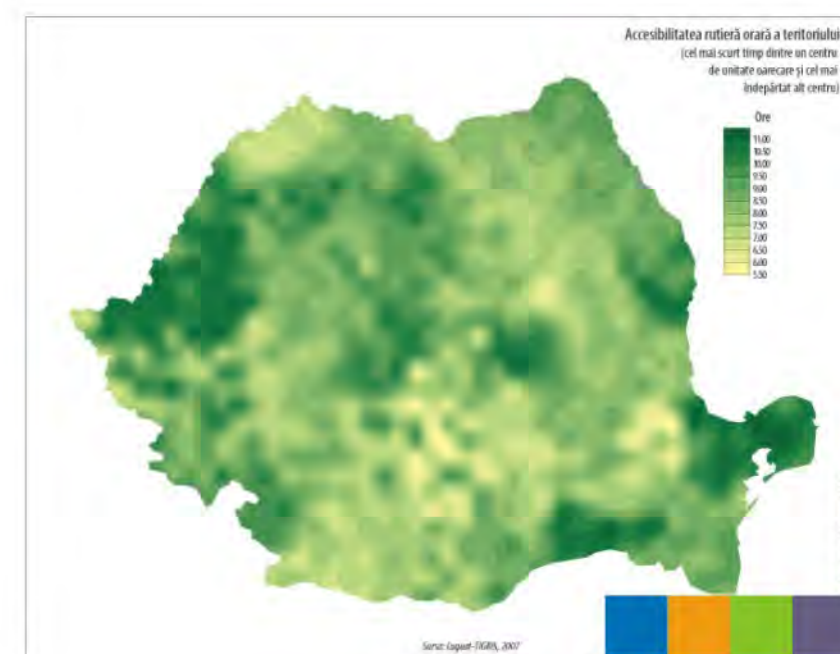


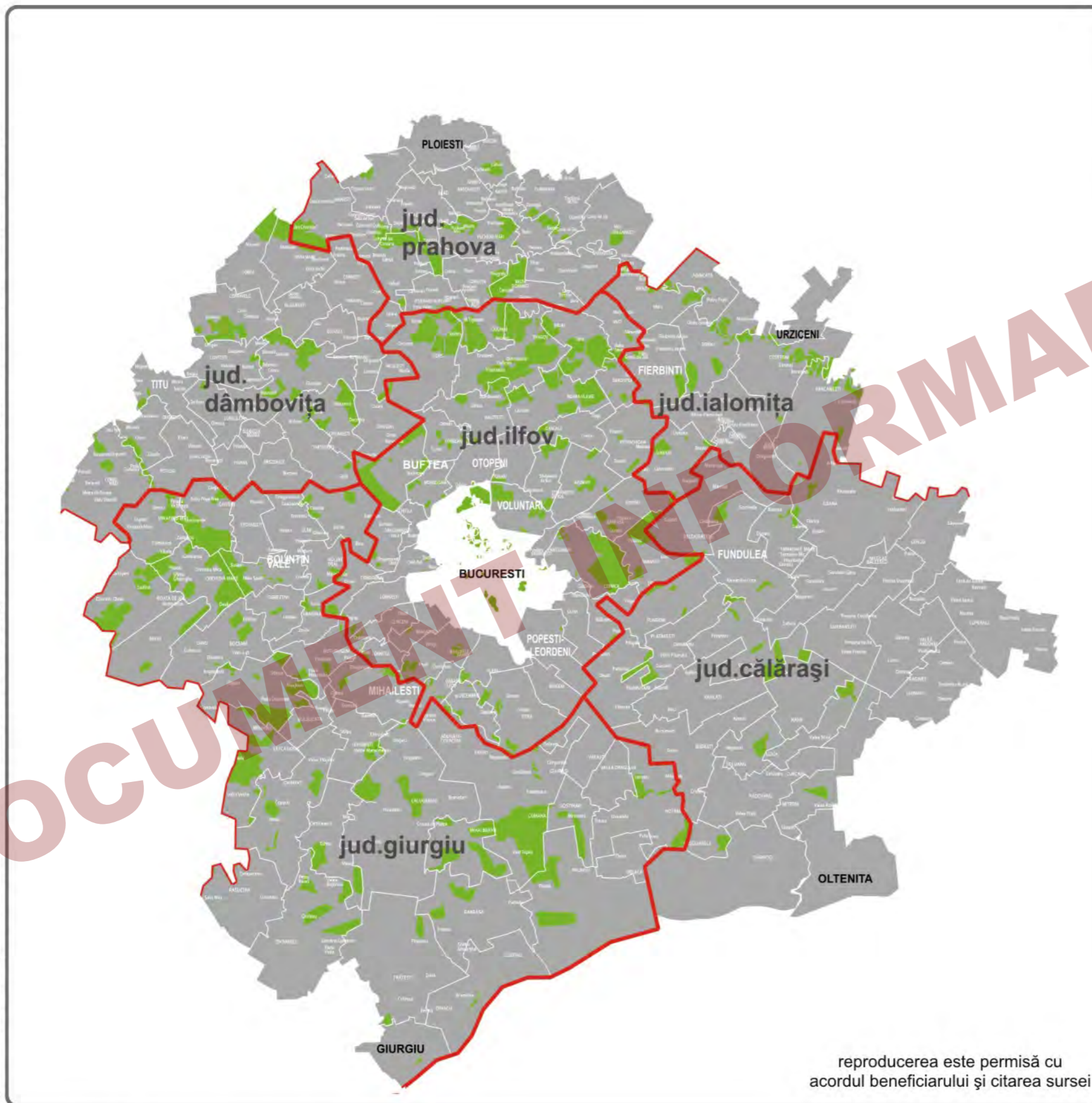
### REȚEA RUTIERĂ SECUNDARĂ

Rețeaua secundară de drumuri este formată din drumuri județene și drumuri comunale. Acestea au rol în deservirea localităților și de legătură intra-județeană.

Tesătura lor, mai deasă la nord și la vest de București, și mai rarefiată la sud și la est explică și distribuția în teritoriu a localităților.

În ambele cazuri ele induc un grad mare de fragmentare a teritoriului, fapt care afectează cadrul natural în sensul întreruperii continuității sale, a traseelor naturale ale faunei...etc.





reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

## Contextul teritorial



### ZONE ÎMPĂDURITE

Acoperirea actuală cu suprafețe împădurite relevă discrepanțe teritoriale mari, situând Ilfovul ca județul cu acoperirea cea mai bună din zona de studiu, în timp ce în județul Călărași pădurile sunt foarte puțin prezente. Este de asemenea pusă în evidență situarea Bucureștiului în raport cu principalele zone împădurite situație care arată vecinatatea sudică complet lipsită de păduri.

În plus, tendința ultimei jumătăți de secol este de a reduce progresiv procentul de arii împădurite, ceea ce coroborat cu schimbările climatice generale afecează negativ topo-climatul Bucureștilui.

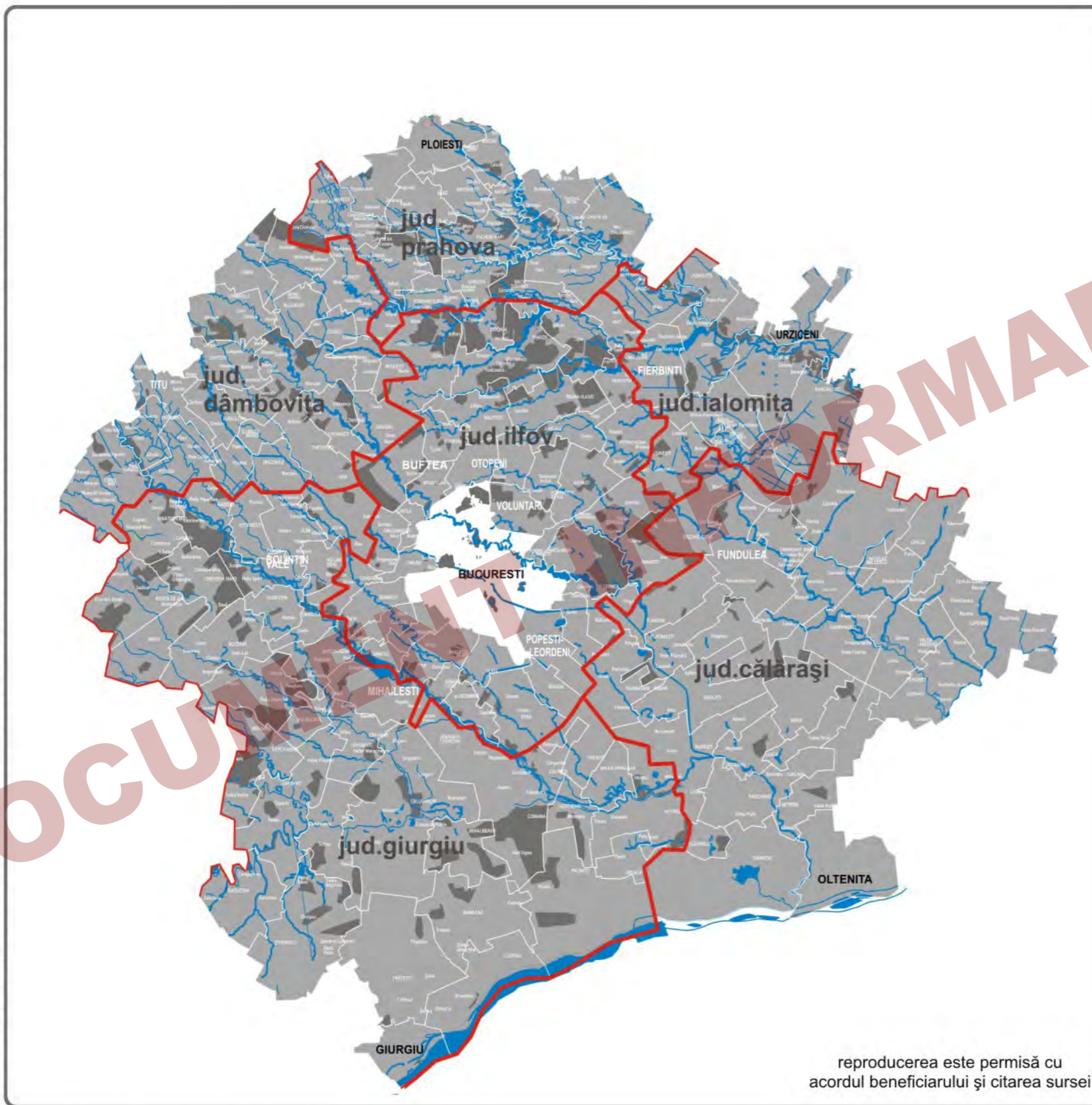


suprafețe împădurite 1930



suprafețe împădurite 1976





reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

- supr. administrativă comune/orașe
- limită administrativă județeană
- suprafețe împădurite
- suprafețe sau cursuri de apă

## Contextul teritorial

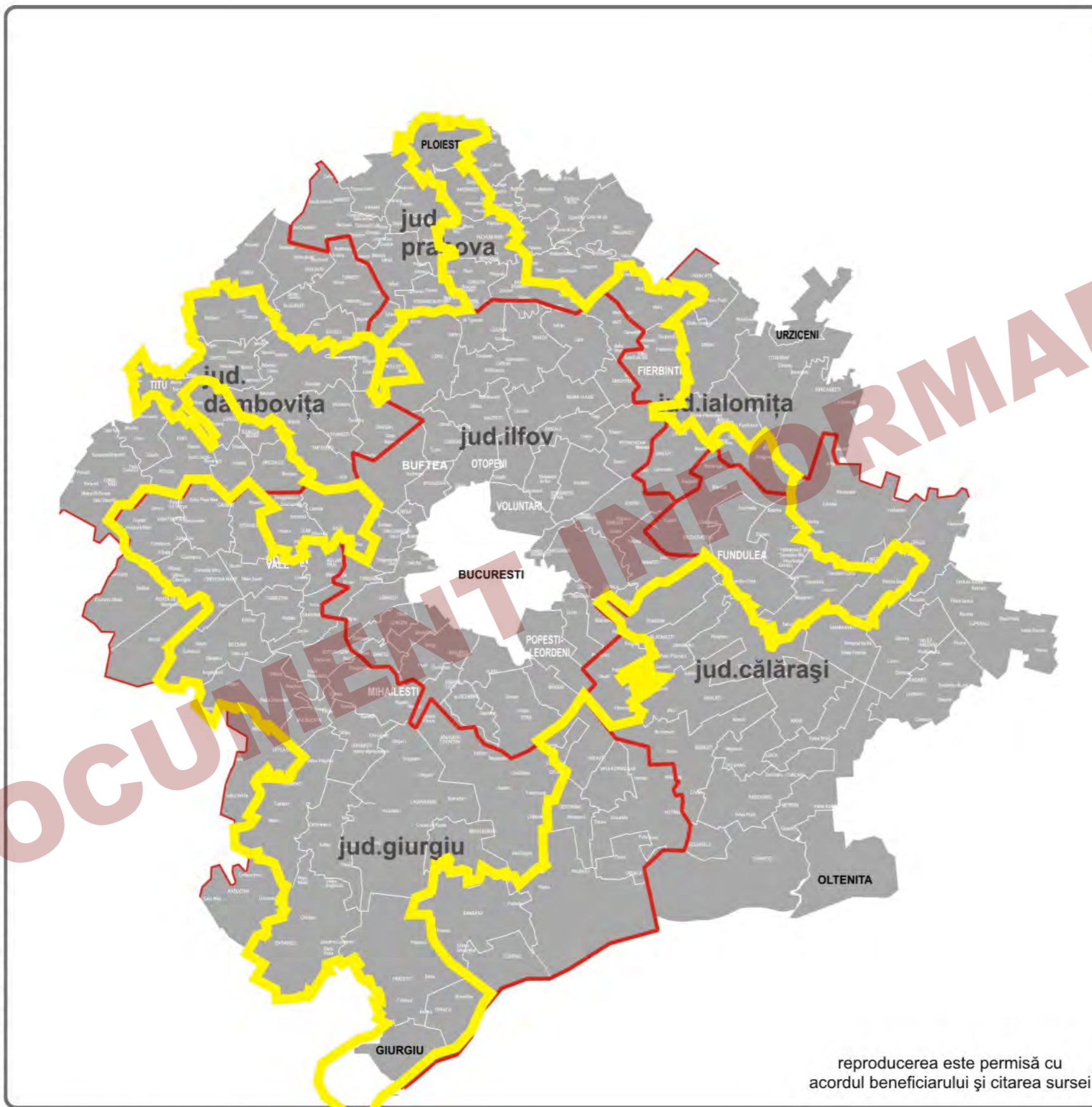


### APE

Rețeaua de ape a zonei de influență a Bucureștiului are o orientare principală nord-vest sud-est, curgând dinspre munte înspre Dunăre. În drumul lor cursurile de apă formează și unele lacuri, dintre care pentru București cele mai importante sunt salba de lacuri a Colentinei dar și Lacul Mihăilești situat mai spre sud.

După cum este vizibil și pe plan Bucureștiul se află pe acest parcurs NV-SE, și acest lucru este foarte important pentru că o problemă serioasă este poluarea apelor de suprafață prin deversări necontrolate, neexistând de fapt o echipare edilitară corectă a multor localități.





supr. administrativă comune/orașe  
 limită administrativă județeană

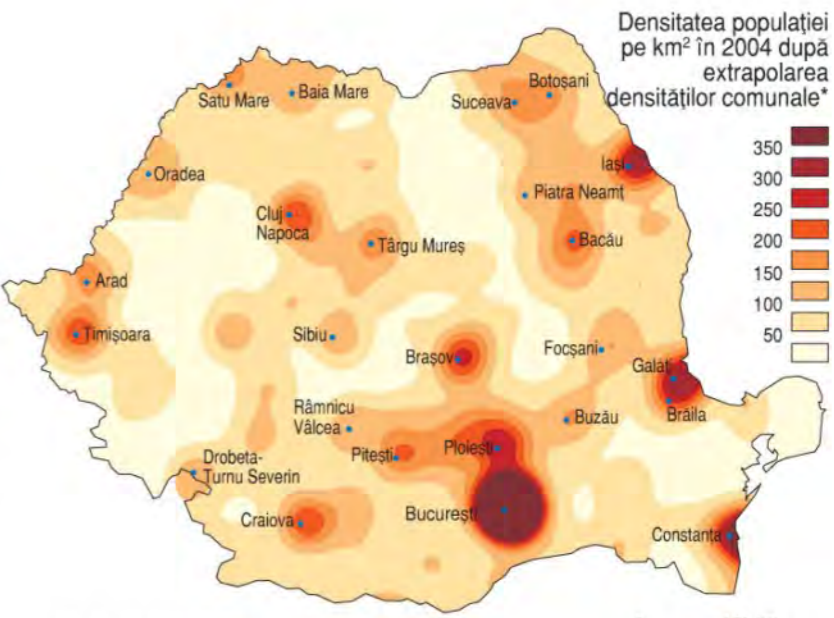
reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

## Contextul teritorial



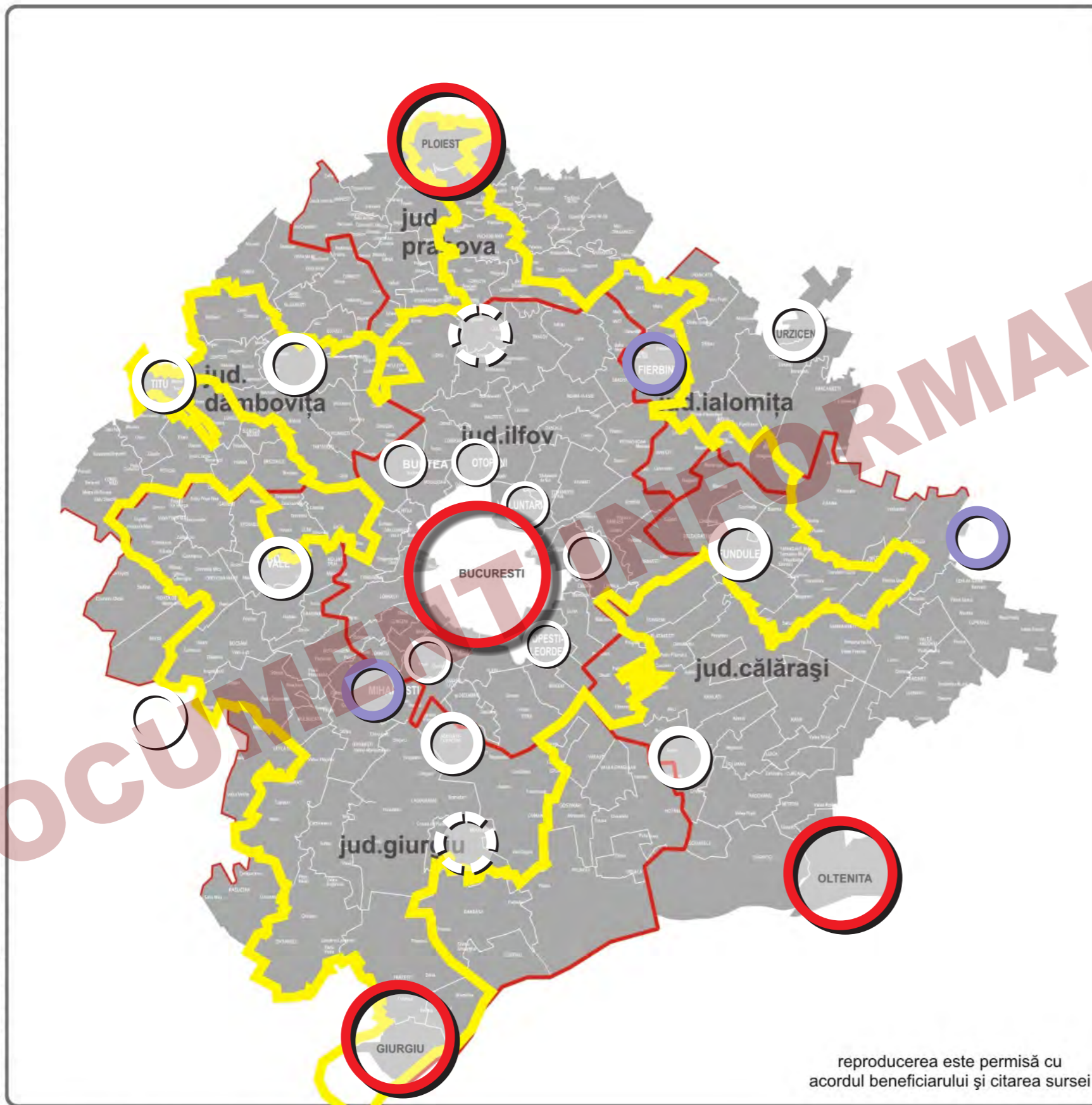
### LIMITE

Din punct de vedere administrativ, teritoriul luat în considerare pentru determinarea ariei de influență a Bucureștiului se subîmparte în București și șase județe: județul Ilfov, județul Giurgiu, județul Dâmbovița, județul Prahova, județul Ialomița și județul Călărași. Dintre acestea Bucureștiul și Ilfovul alcătuiesc împreună Regiunea 8 de dezvoltare, restul făcând parte din Regiunea Sud Muntenia.



\*densități calculate într-o vecinătate gaussiană de 20 km  
 Sursa: Institutul Național de Statistică, 2006  
 © MGM-Libergéo-Géophile 2000  
 © Cuguat-TIGRIS 2006  
 Sursa hărții: Atlasul României, Enciclopedia RAQ, București, 2006





reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

## Contextul teritorial



- Așezare urbană cu potențial favorabil pentru transformarea într-un pol local
- Așezare rurală ce presupune intervenții de echipare pentru promovarea la statutul de pol local
- Așezare urbana cu potențial mediu care însă dețin o serie de dotari necesare pentru funcționarea ca pol local
- Poli urbani adiacenți Bucureștiului
- Poli urbani principali, așezări urbane de importanță națională/regională

Alegerea polilor potențiali s-a făcut în primul rând în funcție de indicele de integrare apoi s-a ținut cont de criterii singulare precum: amplasarea pe axe majore de transport, funcțiuni specifice (ex. Magurele, Titu) dar și o dispunere echilibrată în teritoriu.

### Potențiali poli urbani:

- Poli din aglomerația urbană (AUB) - Măgurele, Adunații copăceni, Mihăilești, Popești Leordeni, Pantelimon, Otopeni, Buftea, Bolintin Vale.
- Poli teritoriali - Mihai Bravu, Budești, Fundulea, Lehliu Gara/Lehliu, Urziceni, Fierbinți Târg, Ciolpani, Racari, Titu, Videle
- Orașe de importanță ridicată / centre urbane: Ploiești, Giurgiu, Oltenița





conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**SWOT**

**Dimensiunea Teritoriala**

**Amplasarea Bucurestiului la intersectia axelor europene N-S si E-V, ce ii confera caracter de oras-poarta;**

**Dunarea (coridorul pan-european VII) prezinta un potential ridicat pentru cresterea accesibilitatii si vizibilitatii Capitalei si teritoriului sau de sustinere si influenta;**

**Potential de cooperare tranfrontaliera (Dunarea si portul Giurgiu la aprox. 60 km fata de Bucuresti, traversare directa spre Bulgaria);**

**Oportunitate pentru restructurarea teritoriului, regiunea Sud-Muntenia fiind nefunctionala, municipiul București asigurand în realitate unitatea acesteia;**

**Posibilitatea de accesare de fonduri europene pentru proiecte de dezvoltare urbana (si rurala);**

**Existenta asezarilor urbane cu potential pentru a forma o structura de poli locali care sa contribuie la eficientizarea functionarii teritoriului si a relatiei acestuia cu Bucurestiul;**

**Proiecte in derulare pentru constructia de autostrazi – potential de imbunatatire a accesibilitatii (nationala si internationala);**

**OPORTUNITĂȚI**

**Cadru juridic de cooperare intercomunală pentru UATurile din teritoriul de influenta si suport al Bucurestiului inexistent;**

**Puternică fragmentare politică și funcționarea separată a diferitelor niveluri ale administrației (cooperare verticala deficitara);**

**Necoordonare a proceselor de dezvoltare la nivelul orașului și al teritoriului sau de influenta si suport;**

**Comunicare si cooperare deficitara între UATurile componente ale teritoriului de influenta si sustinere al Capitalei, cu efecte asupra statutului zonelor funcționale;**

**Planificare spatiala neclara si impredictibila, ilustrand neintelegerea generala a nevoii de planificare spatiala integrata;**

**Existența unui paralelism de planuri și strategii, care nu reușesc să conveargă spre obiective comune;**

**Inexistenta unei viziuni unitare pentru transformarea Bucureștiului într-o metropolă europeană competitiva;**

**Performanță redusă a mecanismelor de planificare și coordonare si lipsa expertizei în materie de planificare și dezvoltare teritorială;**

**AMENINȚĂRI**





**Proiecte de modernizare a infrastructurii CF București- Constanta si București – Brasov (250km/h conform PATN) ;**

**Centre de cercetare si inovare de inalta specializare in curs de dezvoltare, cu potential de competitivitate la nivel european (Magurele, Titu) ;**

**Tendinta de crestere a potentialul demografic al aglomeratiei urbane a Bucurestiului si zonei din NV acesteia (scaderea procentului de populatie in varsta, cresterea populatiei cu studii superioare si a populatiei active) ;**

**Procent ridicat al agriculturii la nivelul teritoriului, cu potential in privinta aprovizionarii Bucurestiului si celorlalte asezari urbane, incurajand economia locala ;**

**Existenta de resurse naturale si de teren pentru crearea unui sistem turistic sau de recreere (paduri, lacuri, facilitati turistice existente, chiar daca subutilizate).**

**Inconsistența indicatorilor pentru definirea zonei metropolitane;**

**Dezvoltare haotică a teritoriului, accentuata de criza economică actuală;**

**Continuarea dezvoltarii haotice compromite importante resurse de teren si elemente de cadru natural;**

**Incapacitatea de absorbtie a fondurilor europene conduce la riscul reducerii si/ sau pierderii finantarii;**

**Hazarduri naturale – in uratorii ani este prognozat un cutremur cu magnitudine si potential distructiv ridicat;**

**Criza alimentara, prognozata la nivel international;**

**Schimbari climatice.**



**Conectivitate ridicata la nivel european prin amplasarea la intersectia a trei coridoare paneuropene de transport (IV, VII, XIX);**

**Bucuresti beneficiaza de cea mai buna accesibilitate la nivel national d.p.d.v. al infrastructurii si modurilor de transport;**

**Existenta unei structuri agricole de baza in teritoriu (in special in partea de sud);**

**Existenta unor resurse de cadru natural inca nedeteriorate de expansiunea urbana (paduri, salba de lacuri);**

**Existenta de resurse naturale (salba de lacuri) si infrastructura (chiar daca minimala) pentru turism si recreere in partea de nord a teritoriului (ex. Snagov).**

**Fracturi structurale și funcționale între București și teritoriul său de susținere și influență;**

**Nefuncționalitatea Regiunii București – Ilfov (dimensiuni, caracter de enclava în cadrul Regiunii Sud-Muntenia) ;**

**Decaderea d.p.d.v. demografic a teritoriului exterior Capitalei și aglomerației urbane din cauza tendinței de concentrare a populației în București și în zona periurbană;**

**Enclavizarea Bucureștiului și decăderea potențialului economic al teritoriului de influență și suport din cauza ofertei de muncă diversificată din Capitală și lipsei investițiilor din restul teritoriului;**

**Identitate teritorială neclară a zonei periurbane a municipiului București;**

**Sistem de poli încă neconturat, fără identitate și cu legături slabe;**

**Insertia neadecvata a unor functiuni de talie mare (comerciale, servicii, industriale) cu specific urban in zonele rurale inconjuratoare ale Bucurestiului;**



**Nivel redus de conectivitate in cadrul teritoriului de influenta si suport al Bucurestiului ;**

**Investitii reduse in infrastructura si in tehnologie ;**

**Legaturi deficitare intre Capitala si centrele urbane din teritoriul de sustinere si influenta, in special pe directia Bucuresti – Giurgiu;**

**Accesibilitate redusa pe directia Giurgiu - Budesti – Fundulea – Urziceni si Giurgiu – Videle;**

**Infrastructura neperformanta, incapabila să asigure fluența fluxurilor dintre Capitală și spațiul său de susținere;**

**Lipsa unui sistem de transport public gestionat la nivelul teritoriului de influenta si suport al Capitalei (sau cel puțin la nivelul AUB);**

**Functionalitatea redusa a liniei de centura existente si lipsa unei centuri exterioare a orasului;**

**Discrepanta majora intre zona sudica si zona nordica din punct de vedere al UAT-urilor ce detin potential demografic (mai ridicat in N si NE, scazut in S);**

**Dinamica puternic negativa a populatiei in ultimii ani pe teritoriul zonei metropolitane catre Oltenita;**

**Dezechilibru semnificativ la nivelul calitatii locuirii intre zona aglomeratiei urbane Bucuresti (si NE teritoriului) si restul teritoriului de influenta si suport;**

**Noi dezvoltari rezidentiale in zona periurbana fara dotari socio-culturale si echipamente tehnico-edilitare corespunzatoare;**

**Dependenta teritoriului de sustinere si influenta fata de Bucuresti din punct de vedere al serviciilor sociale si locurilor de munca ;**

**Sistem de invatamant suprasolicitat si personal didactic titular insuficient in mediul rural;**

**Gestiune ineficienta a deșeurilor, necoordonata la nivel teritorial;**

**Concentrarea rețelelor edilitare in asezarile urbane fara a se extinde suficient catre asezarile rurale;**

**Alterarea/compormiterea unor peisaje valoroase, dezvoltari urbane lineare de-a lungul drumurilor;**

**Degradarea zonelor impadurite si a unor terenuri cuprinse in centura verde-galbena.**





**conceptul strategic bucurești 2035**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Macropaisajul și paisajul  
urban al periferiilor

- ecosisteme inca posibil de interconectat
- pattern "verde" divers si situri Natura 2000 in curs de constituire
- valorificarea patrimoniului construit (forturile) prin includere in programe europene
- tendinta de diversificare functionala, dar care se manifesta inca punctual
- tendinta de conversie a zonelor industriale
- existenta fondurilor destinate dezvoltarii turistice
- tendinta de crestere a interesului autoritatilor locale/centrale pentru dezvoltari atractive in zone periurbane

- ineficienta actelor normative si legislatie deficitara.
- presiunea dezvoltarilor imobiliare abuzive si expansiunea intravilanelor fara suportul infrastructurii ; presiuni de ocupare excesiva a unor zone.
- lipsa educatiei privind protejarea cadrului natural concomitent cu importul unor modele de amenajare nepotrivite.
- lipsa interesului autoritatilor pentru interventii peisagistice si lipsa promovarii proiectelor peisagere.
- lipsa cooperarii inter-comunale/orasenesti precum si a cooperarii public-privat in dezvoltarile urbane noi.
- lipsa suportului pentru activitati economice private in agricultura.
- lipsa coerenței in implementarea unor programe destinate creșterii atractivității spațiului public



- Existenta potentialului natural- elemente naturale variate : paduri, salbe de lacuri, rauri, zone de lunca, vai, pasuni, flora si fauna, terenuri agricole
- proximitatea Dunarii ca element structurant pentru teritoriul de influenta al municipiului Bucuresti
- existenta unor elemente de potential - rezervatii naturale si situri Natura 2000
- existenta elementelor de patrimoniu construit, caracteristice peisajului din zona de influenta a municipiului Bucuresti- valori arh. si istorice (forturi, manastiri)
- existenta unei diversitati a peisajului periferic si din teritoriul de influenta din punct de vedere al efectelor vizuale: campuri vizuale ample, compuse; puncte de panoramare; secventialitati ne-monotone pe traseele rutiere principale; orientari clare ale structurilor construite (NV-SE)
- persistenta unor modele rurale in utilizarea terenului
- existenta unor nuclee turistice in relatie cu cadrul natural si obiective de patrimoniu

- existenta riscuri naturale - inundatii precum si existenta fondului construit in zone inundabile
- poluare din activitati antropice pe vaile si cursurile apelor
- activitati ilegale care efecteaza unitatile de peisaj: braconaj; defrisari ilegale
- slaba valorificare si conservare a patrimoniului construit
- interventii contemporane antropice care nu rezoneaza cu peisajul caracteristic
- fond rural in curs de alterare (rurbanizare)
- inexistentia unei planificari scenografice a peisajului periferic: obturari ale campurilor vizuale; lipsa coerentei pe trasee; puncte nevalorificate vizual; accente agresive; ambiante neplacute
- conflict sau melanj nefericit intre modul urban si cel rural de folosire a terenului
- dispersie urbana - densitate foarte scazuta
- agricultura neeficienta, de subzistenta si utilizari improprii ale padurilor, malurilor de apa
- lipsa unor trasee turistice bine concepute
- lipsa de punctelor de atractivitate publica in spatiu liber in zonele periferice
- dominanta spatiului public interior (de tip mall)





Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



## Diagnostic teritoriu de sprijin/zonă de influență a Bucureștiului (ZIMB)

RAPORT ASUPRA ÎNTÂLNIRII "BUCUREȘTI - TERITORIUL DE  
SPRIJIN ȘI INFLUENȚĂ", ORGANIZATĂ ÎN CADRUL  
PROIECTULUI „CONCEPTUL STRATEGIC BUCUREȘTI - 2035” -  
28.04.2011

Prof.univ.dr.geograf Ioan Ianoș

Întâlnirea a avut loc în Sala de Consiliu a Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, în data de 28 aprilie 2011. La întâlnire au participat circa 40 de persoane, reprezentând toate domeniile care au tangență cu urbanismul: geografi, sociologi, ingineri, economiști, precum și reprezentanți ai unor instituții locale sau centrale (reprezentanți ai Primăriei municipiului București, județului Ilfov, Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului).

Reuniunea s-a derulat în două părți: prima a însemnat audierea unor prezentări comandate, iar a doua consultarea tuturor participanților în legătură cu două întrebări vizând principala problemă la nivelul spațiului metropolitan, respectiv, sublinierea punctului de vedere având la origine domeniul de cercetare al fiecărui participant.

După prezentările generale legate de acest proiect, efectuate de către prof.univ.dr. Constantin Enache, responsabilul proiectului, și de către d-l lector univ.arh. Liviu Ianoși, s-a trecut la prezentarea punctelor de vedere din partea unor specialiști, invitați în mod special.





PARTEA A 1-A : puncte de vedere din partea unor specialiști:

A) prof.univ.dr. Doina Cristea

Prima prezentare a fost efectuată de către d-na prof.univ.dr. Doina Cristea, cunoscută ca un cercetător de marcă în domeniu. Domnia sa, în mod sugestiv și explicit, a demonstrat necesitatea continuării modului de gândire sistematică asupra Bucureștiului și spațiului său de susținere, pornind de la PUG-ul elaborat în anul 2000. Ținta indiscutabilă a proiecției dezvoltării viitoare rămâne **transformarea Bucureștiului într-o veritabilă metropolă europeană**. Pentru aceasta sunt câteva elemente de accentuat sau de corectat. Astfel, necesitatea regăsirii identității urbane este esențială pentru susținerea vitalității și creșterea atractivității Bucureștiului și aglomerației urbane.

În același timp, Bucureștiul trebuie să fie privit permanent ca o aglomerație urbană, înglobând o parte din așezările urbane și rurale din jur, împreună cu care formează un întreg funcțional. Pe baza unei analize riguroase sunt prezentați factorii favorabili și nefavorabili, care susțin, respectiv împiedică atingerea parametrilor de metropolă europeană. Depunerea Bucureștiului în ierarhiile urbane, datorită faptului că aglomerația urbană nu este atestată, datorită nivelului redus de conectivitate și de competitivitate, nu poate fi compensată de atingerea unor parametri europeni, precum numărul de studenți la 100.000 de locuitori.

Se consideră că pentru o mai mare vizibilitate internațională, trebuie mers pe ideea unei regiuni metropolitane și nu a zonei metropolitane, precum și pe reglementarea raportului dintre București și Regiunea Sud Muntenia. În configurația actuală, se apreciază că aceasta nu este operațională și că, în realitate, Bucureștiul este orașul care asigură unitatea acestui spațiu, prin forța de sa de structurare.

În același timp, se subliniază importanța pe care ar avea-o într-o inserție optimă teritorială, următoarele:

realizarea Platformei din sudul orașului, prin amenajările hidrotehnice legate de navigația pe râul Argeș și construirea portului, amenajarea aeroportului București Sud și construirea unor căi ferate rapide;

constituirea și încurajarea dezvoltării Parcurilor de activități, atât în oraș, cât și în aglomerația urbană;

susținerea polilor de distribuție, polilor de transfer, care trebuie să asigure funcționalitatea urbană și regională a spațiului analizat.



B) conf. univ. dr. arhitect Marinela Berza

A doua prezentare a fost efectuată de d-na conf. univ. dr. arhitect Marinela Berza, fostă directoare a Centrului de Proiectare Urbană care a funcționat în cadrul Primăriei. Ideea de fond a fost aceea de a promova zona euro-metropolitană a Bucureștilor, pe de o parte printr-un nou tip de cooperare la nivel regional, iar pe de altă parte prin includerea Bucureștiului în rețeaua marilor orașe europene, cu accent pe axa periferică estică, plecând de la Helsinki până la Atena. Principalul handicap al Bucureștiului este că în istoria sa relativ recentă s-a manifestat, îndeosebi, ca promotor al sărăciei teritoriale la nivel regional. Pentru depășirea acestei disfuncționalități, se apreciază că susținerea dezvoltării pe axa Giurgiu (Ruse) – București – Ploiești – Brașov, ar avea drept consecință reducerea decalajelor teritoriale regionale și constituirea unei adevărate regiuni metropolitane la nivel european.

La aceste elemente rezultate în urma unor analize detaliate s-au adăugat altele referitoare la:

- necesitatea unei gândiri pe etape, depășind analizele de stare și încercând să se facă predicții în legătură cu dezvoltarea viitoare;
- promovarea centurii verde-galbenă, definită de regretatul urbanist Șerban Nădejde;
- reluarea preocupărilor pentru impulsivarea parcurilor de activități metropolitane, deja individualizate în proiecte anterioare;
- stabilirea diferențiată a tipurilor de guvernare, în condițiile în care se definesc foarte clar coordonatele unui spațiu de susținere funcțional.

C) arhitect Mircea Enache

Prezentarea următoare a aparținut d-lui dr. arhitect Mircea Enache, cunoscut pentru lucrările d-sale în domeniul analizelor cantitative în urbanism. Se insistă asupra necesității ca asistarea deciziei să aibă la bază analize riguroase care să reliefeze raportul dintre București și spațiul de susținere. În acest sens, softul aplicat este unul flexibil, utilizând ca date de intrare pe cele oferite de recensăminte și de către statistică (BDL). Delimitarea teritoriului de susținere s-a făcut printr-o modelare spațială, demonstrându-se, în final, existența a numeroase discontinuități și inconsistența unor relații teritoriale. Limitele modelării sunt date de faptul că nu au fost utilizați indicatori care să reflecte relațiile directe dintre București și spațiul de susținere. Indirect, acest raport este exprimat, dar numai la nivelul efectelor teritoriale ale relațiilor reciproce.



Se subliniază 7 direcții prioritare de dezvoltare, în mare parte suprapunându-se pe cele subliniate în fundamentarea PUG-ului București. În același timp, se accentuează ideea că fără o implicare directă a Guvernului în construirea unei legislații care să permită realizarea unui spațiu continuu de cooperare între București și regiunea metropolitană, nu se pot marca progrese într-o dezvoltare integrată.

#### D) arhitect Vlad Cavarnali

A patra prezentare a fost susținută de d-l arhitect Cavarnali, arhitectul șef al județului Ilfov, care a subliniat necesitatea unei corelări a planurilor urbanistice generale de la nivelul comunelor și orașelor, cu planul de amenajare a teritoriului județean și cu PUG-ul Bucureștiului. O astfel de corelare pare imposibilă astăzi datorită faptului că există o puternică fragmentare politică și că zona periurbană are un grad maxim de dezorganizare. Expansiunea teritorială actuală arată clar că politica în materie de dezvoltare teritorială a fost total incoerentă (creșterea de câteva ori a suprafețelor intravilane, în cazul unor UAT-uri), iar criza economică actuală a accentuat procesul de dezvoltare haotică. Rezultatul a fost că suprafața intravilanului în cazul județului Ilfov depășește de circa 3 ori intravilanul Bucureștiului.

#### E) lector.dr. arhitect Gabriel Pascariu

Ultima prezentare a fost efectuată de d-l lector univ.dr. Gabriel Pascariu, care a subliniat îndeosebi consecințele forței de polarizare a Capitalei, capacității de structurare a spațiului și morfogeneza unor disfuncționalități. În acest sens, prin analize detaliate, se arată că efectele forței polarizatoare a Bucureștiului pot fi măsurate mai mult în disfuncționalități și disparități teritoriale, decât în elemente pozitive. Caracterul structurant al polarizării este diferențiat, iar efectele pot fi judecate ținând cont de relativitatea analizelor în raport cu scara.

Pentru a demonstra capacitatea de polarizare a Bucureștiului analiza întreprinsă asupra mobilității salariaților, este relevantă. Aceasta se bazează pe numărul de salariați din județele învecinate care lucrează într-un alt județ și care, în totalitate, sunt atrași de București. O astfel de polarizare este esențială pentru a găsi răspunsuri la întrebările care se pun pentru o dezvoltare integrată a orașului cu spațiul de susținere.

În final, se subliniază câteva dintre dilemele dezvoltării viitoare a celor două entități (București și zona sa metropolitană), remarcându-se o diversitate de opțiuni. Astfel, se va sprijini, în continuare, dezvoltarea în pată de ulei a Bucureștiului sau va fi susținut policentrismul? În ce mod și cum se va recurge la delocalizarea de funcțiuni? Se poate realiza un raport optim între procesele de concentrare/deconcentrare de funcțiuni?



## PARTEA A 2-A

**Partea a doua a fost un tur de masă în urma căruia au fost reținute mai multe puncte de vedere, pe care, sintetic, le prezentăm mai jos:**

- lipsa cadrului juridic de cooperare intercomunală la nivelul spațiului de susținere, de unde necesitatea implicării directe a Guvernului pentru construirea acestuia;
- inexistența unei infrastructuri performante care să asigure fluența fluxurilor dintre Capitală și spațiul său de susținere;
- impotența structurilor de planificare la nivelul Capitalei;
- lipsa unei coordonări a proceselor de dezvoltare la nivelul orașului și zonei sale metropolitane;
- existența unui paralelism de planuri și strategii, care nu reușesc să converge spre obiective comune;
- lipsa de performanță a mecanismelor de planificare și coordonare;
- necesitatea definirii zonei metropolitane, care nu este delimitată spațial;
- conștientizarea tuturor decidenților de la nivel local că teritoriul este un bun național;
- lipsa expertizei în materie de planificare și dezvoltare teritorială;
- inconsistența indicatorilor pentru definirea zonei metropolitane;
- necesitatea cooptării inginerilor în dezbaterile privind dezvoltarea teritorială
- lipsa unor acțiuni cooperante în gestionarea deșeurilor
- funcționarea separată a administrației
- dificultatea implementării conceptului strategic;
- slaba vizibilitate în analize a mobilității teritoriale;
- lipsa unei voințe profesionale;
- lipsa specialiștilor în urbanism;
- necesitatea unei viziuni unitare a Bucureștiului cu spațiul său de susținere;
- susținerea unor demersuri legislative pentru reglementarea periurbanului bucureștean
- decalaj privind standardele de locuire între București și noul rezidențial din zonă periurbană
- invazia populației necultivate, manifestată ca un consumator de spațiu și nu ca un aducător de plusvaloare;
- lipsa comunicării intercomunale, cu efecte asupra statutului zonelor funcționale;
- secretomania, care împiedică transferul de date și cunoștințe, implicit fundamentarea unor decizii;
- abateri de la etica profesională;



- necesitatea abordării interdisciplinare a dezvoltării teritoriale;
- dimensiunile fracturii structurale și funcționale între București și spațiul său de susținere;
- reconsiderarea spațiului rural periurban, în condițiile unei crize alimentare inevitabile;
- lipsa unei viziuni unitare pentru transformarea Bucureștiului într-o metropolă europeană;
- regăsirea identității teritoriale a zonei periurbane;
- necesitatea intervenției politice pentru stimularea cooperării transcomunale;
- regândirea decalajului dintre oraș și teritoriu de susținere;
- necesitatea intensificării comunicării;
- definirea limitelor Bucureștiului care nu mai „încapă” în granițele actuale;
- susținerea cercetărilor și dezbaterilor transdisciplinare;
- investiția în cultură la nivelul teritoriului de susținere;
- necesitatea externalizării problemelor de mediu;
- individualizarea instrumentelor pentru implementarea riguroasă a planurilor urbanistice generale la nivelul comunelor/orașelor și al Capitalei, precum și a planului de amenajare a teritoriului de la nivelul județelor din spațiul de susținere;
- lipsa analizelor privind vulnerabilizarea socială;
- necesitatea promovării zonei metropolitane a Bucureștiului și a spațiului său de susținere ca o interfață între occident și Orient
- necesitatea definirii Conceptului strategic, luând în considerare provocările estimate la nivelul anului 2035 (schimbările climatice, producerea unui cutremur de mare intensitate, criza alimentară potențială etc);

**CONCLUZIE:**

**Concluzia generală a acestei dezbateri a fost că un astfel de dialog este necesar, iar cercetarea interdisciplinară trebuie promovată pentru găsirea de soluții la problemele din ce în ce mai complicate, cu care se confruntă planificarea la toate nivelurile. Chiar dacă politicienii au responsabilitatea deciziilor pe care le iau, specialiștii au responsabilitatea morală de a contribui la fundamentarea riguroasă a propunerilor. În acest sens s-a hotărât continuarea dezbaterilor și pe alte aspecte ale planificării urbane și amenajării teritoriului.**



## Diagnostic teritoriu de sprijin/zonă de influență a Bucureștilui (ZIMB)

Zona de influență a Municipiului București (ZIMB) nu este definită, existând diferite delimitări teritoriale pentru studiu, care identifică areale de dimensiuni diferite, de la un teritoriu adiacent municipiului (prima coroană), la întregul județ Ilfov (corespunzător Regiunii de dezvoltare 8 București – Ilfov), până la unul extins și pe teritoriul altor 5 județe (Călărași, Dâmbovița, Giurgiu, Ialomița, Prahova), ajungând în unele variante la Dunăre. Studiile întocmite pe aceste teritorii variate ca dimensiune, au fost întocmite în diferite etape, începând cu 1994, au urmărit și au pus accentul pe aspecte diferite și nu au fost corelate între ele. Lipsa unei delimitări clare a unei zone de influență /zone de tip metropolitan, care să confere și o anumită recunoaștere și identitate teritorială este invocată ca una dintre slăbiciunile majore ale teritoriului de sprijin /susținere a capitalei României.

Din punct de vedere al poziției geografice ZIMB are avantajul de a se afla la intersecția a două coridoare europene (IV și IX) și în vecinătatea coridorului VII – Dunărea, singurul coridor pan-european navigabil. Din punct de vedere al cadrului natural, acesta este unul de câmpie, cu elemente variate de peisaj, cu riscuri naturale scăzute, cu excepția riscului seismic, care este unul ridicat.

Accesibilitatea este ridicată (la nivel național, regional), fiind asigurate conexiuni multi-modale către toate direcțiile. Este un important traseu de tranzit către sudul Europei și către Orient. ZIMB se află la cca. 1,5-2 ore de mers (pe căi rutiere sau CF – după reabilitarea liniei București-Constanța) de principalele zone turistice ale țării: zona montană a Văii Prahovei și zona



litorală. Conectivitatea la spațiul european este considerată a fi încă de nivel mediu (comparativ cu alte capitale europene). În interiorul ZIMB există zone cu accesibilitate redusă, iar legăturile pe direcțiile perpendiculare pe axele majore sunt nesatisfăcătoare. Lipsa unei centuri exterioare municipiului este apreciată ca o slăbiciune a teritoriului.

Resursa umană a ZIMB este una de calitate, dar cu caracteristici contradictorii. Populația ZIMB cunoaște un trend ascendent, este relativ tânără și calificată și are venituri relativ ridicate. Această resursă este una cheie pentru dezvoltarea unei economii regionale competitive și inteligente. Rata populației școlare cuprinse în procesul de învățământ este ridicată, rata mortalității infantile este relativ scăzută și ponderea populației în vârstă de muncă este în creștere. Caracteristicile pozitive ale resursei umane se găsesc însă mai ales în zona limitrofă a capitalei. Sunt identificate disparități importante între nucleul central al ZIMB și periferia acesteia. În zona extinsă și marginală a ZIMB, populația este în scădere, prezintă tendințe de îmbătrânire accelerată, iar populația în vârstă de muncă se diminuează. Ca probleme sociale cu caracter general la nivelul ZIMB (și al municipiului) sunt menționate rata mică a ocupării persoanelor cu handicap, inserția redusă a absolvenților de învățământ profesional, procesul foarte scăzut al formării continue, rata mică a participării copiilor la educația timpurie. O serie de aspecte sociale și socio-demografice nu beneficiază de studii și analize relevante, ceea ce conduce la formarea unei imagini contradictorii și incomplete în special cu privire la aspecte ce vizează coeziunea și vulnerabilitatea socială.

Din punct de vedere economic, ZIMB prezintă numeroase aspecte pozitive fiind percepută ca o arie competitivă în raport cu nivelul național, dar de nivel mediu în context european. Caracteristicile economice vizează în general regiunea ca atare și nu disociază capitala de județul Ilfov. În



ansamblul ei Regiunea de dezvoltare 8 are un PIB /locuitor (în ppc.) mult superior celorlalte regiuni și mediei din România și se situează chiar deasupra nivelului mediu al UE27. În ultimii 10 ani, regiunea a fost principalul pol de atracție pentru investitorii străini și pentru investiții în general. Regiunea este caracterizată de un șomaj scăzut, de o rată ridicată a ocupării (mai ales în nordul teritoriului), de o pondere ridicată a salariilor și de un indice ridicat de specializare cu ponderi ridicate ale populației ocupate în sectorul terțiar. Populația ocupată în industrii și servicii intensive în tehnologie și cunoaștere precum și în C&D este superioară mediilor naționale și chiar celor din UE. Nu același lucru se poate spune despre nivelul cheltuielilor în C&D care este încă net inferior mediilor europene. Procesul de dezindustrializare și trecere către o societate post-industrială este relativ accelerat în comparație cu restul țării, profilul dominant fiind marcat de ponderea ridicată a întreprinderilor active în domeniul informațiilor, telecomunicațiilor și tranzacțiilor imobiliare. Sectorul economic este deficitar sub aspectul productivității (sub nivelul altor regiuni din România și al mediilor europene) și nivelul tehnologic al întreprinderilor este apreciat ca scăzut în raport cu media UE27. În ansamblu Regiunea de dezvoltare București-Ilfov este clasificată la nivelul UE ca având o economie în etapa intermediară de trecere de la una de nivel mediu - la una înalt-dezvoltată.

Localizarea întreprinderilor este concentrată în capitală și inelar de-a lungul actualei șosele de centură, astfel încât nu a determinat formarea de „poli” economici cu caracter secundar sau terțiar. La scară macro se apreciază că Regiunea de dezvoltare 8 include cluster de industrie software, dar nici acestea nu conduc la formarea unor „poli” spațiali bine definiți în teritoriu.



Lipsa „polilor teritoriale” este de altfel o slăbiciune de ordin funcțional la nivelul ZIMB. Deși în teritoriu există o serie de centre urbane aflate la distanțe de 20-30 de km de capitală, nici unul nu s-a dezvoltat în ultimele decenii astfel încât să preia un rol teritorial important și funcții descentralizate ale orașului – capitală. În aceste condiții, este acuzată o **fractură structurală și spațială** între oraș și teritoriul său periurban /metropolitan, cu accentuarea decalajelor /disparităților generale între nucleu și periferie.

Fractura și decalajul centru – periferie, sunt confirmate de analize și de percepții care indică un nivel mai scăzut de echipare cu infrastructuri a ZIMB, în special la nivelul serviciilor de **sănătate și asistență socială**, sport, recreere și turism. Chiar dacă nivelurile de echipare sunt superioare altor regiuni periurbane din țară, în raport cu mediile și standardele europene, acestea sunt scăzute și nesatisfăcătoare. Această stare se reflectă și în domeniul locuirii, unde în ciuda unei atractivități în creștere a ZIMB (mai ales în nordul și nord-estul capitalei) și a unui confort sporit al locuințelor se mențin **carențe** legate de echiparea tehnico-edilitară, a echipamentelor sociale complementare locuirii, a **soluțiilor** urbanistice adoptate pentru noile ansambluri rezidențiale.

Dezvoltările rezidențiale noi și în general expansiunea zonelor construite au accentuat dispersia urbană și creșterea de tip tentacular. Ocuparea de noi terenuri de tip „greenfield”, dar și extinderea „în bandă” (panglică) de-a lungul căilor de comunicație sunt principalele modele de dezvoltare spațială a ZIMB din ultimele 2 decenii. Acest mod de dezvoltare generează probleme și disfuncționalități în domeniul mobilității, afectează peisajul și calitatea factorilor de mediu.

Nivelul scăzut al infrastructurilor este acuzat și în domeniul transporturilor. Infrastructura de transport existentă este **ineficientă** sub aspect calitativ și gabaritic. Lipsa unui transport public metropolitan,



coroborată cu o foarte slabă valorificare a multi-modalității afectează mobilitatea în interiorul ZIMB în condițiile în care deplasările care au ca origine și destinație teritoriul metropolitan depășesc 30% din totalul deplasărilor cu autoturismul și 75% al celor pentru transportul mărfurilor.

Transporturile, dezvoltarea urbană, antropizarea în general a spațiului sunt responsabile de problemele de mediu și degradarea peisajului în ZIMB. Peisajul este puternic antropizat în zona imediată de influență și pe penetrații. De asemenea peisajul cursurilor de apă și pădurilor este periclitat datorită expansiunii urbane difuze. Peisajul adiacent penetrațiilor rutiere în București afectat cu precădere în zona periferiei apropiate, unde lipsește aproape cu desăvârșire orice preocupare pentru compoziția tablourilor peisagere secvențiale, pentru tratamentul vegetației însoțitoare, pentru amenajarea spațiului public și semipublic. Calitatea elementelor de peisaj este slab valorificată: există un număr redus de arii naturale protejate (Snagov, Scroviștea), varietatea peisajului nu face obiectul unor amenajări sau intervenții favorizante, modelele rurale și peisajele de tip cultural interesante sunt puțin cunoscute și promovate. În general **peisajele** valoroase sunt alterate și în pericol, cu precădere cele legate de ariile împădurite.

Starea factorilor de mediu la nivelul ZIMB este grevată de extinderea continuă a ariilor de interes economic, a construcțiilor de locuințe în detrimentul zonelor naturale conducând la o continuă înrăutățire a situației habitatelor naturale. Cel mai puternic sunt afectate ecosistemele din nordul, nord-estul și sud-vestul zonei periferică limitrofe capitalei. Zonele marginale ale teritoriului sunt mai puțin afectate. Sudul teritoriului prezintă fenomene de aridizare și **secetă** (determinate de scăderea și degradarea spațiilor plantate), iar lunca Argeșului este afectată (atât peisagistic cât și ecologic) de **lucrările** neterminate de amenajare ale canalului Argeș – Dunăre. Calitatea apelor este afectată în general de lipsa stațiilor de epurare și





deversarea directă a apelor reziduale menajere și uneori industriale. Cel mai afectat curs de apă din ZIMB este Colentina, care pe tot traseul său, nu îndeplinește cerințele de calitate pentru îmbăiere, afectând amenajările cu caracter de recreere aflate pe traseu. Cel mai important poluator al cursurilor de apă este capitala, datorită nefinalizării lucrărilor la stația de epurare de la Glina. Zone critice d.p.v. al poluării apelor: Glina, Bragadiru, Cornetu, Otopeni, 1 Decembrie, Snagov. Calitatea solurilor și a apelor subterane este periclitată de managementul defectuos al deșeurilor. Surse de nitrați din activități agricole sunt semnalate în special în teritoriile aflate în sudul și vestul capitalei. O deficiență la nivelul ZIMB și al regiunii în general este considerată și conștientizarea redusă a problemelor de mediu.

Problemele de mediu se conjugă și cu cele legate de protecția și valorificarea patrimoniului construit și cultural. Valorile arhitecturale și istorice (forturi, mănăstiri) sunt slab protejate și promovate. Fondul construit rural este alterat și afectat de noile inserții de o slabă calitate arhitecturală. Inițiativele de valorificare prin turism a patrimoniului cultural sunt timide, iar investițiile în cultură sunt reduse.

Multe dintre disfuncționalitățile ZIMB sunt determinate de calitatea scăzută a guvernării locale, de slaba implicare a administrației centrale în rezolvarea problemelor unei zone de importanță națională, de lipsa sau ineficiența politicilor publice și de slaba capacitate de planificare. La nivelul ZIMB se constată lipsa de cooperare orizontală (între administrațiile publice locale (APL)), lipsa de politici economice de dezvoltare locală, lipsa unei strategii teritoriale și a unor documente de planificare spațială (Plan de Amenajare a Teritoriului



Zonal). Nu în ultimul rând la nivelul ZIMB este o lipsă de specialiști în dezvoltare spațială la nivelul APL.

În concluzie, ZIMB este un teritoriu nedefinit, cu elemente de potențial economic și uman ridicate, dar afectat de disparități și evoluții contradictorii, în care resursele disponibile sunt slab sau ineficient valorificate, în multe cazuri fiind risipite sau degradate datorită unui management teritorial și local deficitar. Raportul teritoriului cu marele oraș este unul dezechilibrat și care nu corespunde principiilor și recomandărilor europene recente de asigurare a coeziunii teritoriale și a unei relații echitabile între urban și rural, de dezvoltare policentrică și de gestiune atentă a patrimoniului natural, construit și cultural.

Formulare finală:

**lect.dr.arh. Gabriel Pascariu**





Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



5.2

Orașul productiv



©foto: Rădu Sandovic

## conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



Sinteza raportului de expertiză:

Aspecte economice  
și demografice



Direcțiile strategice de dezvoltare urbană integrată a Bucureștiului ca oraș productiv pornesc de la analiza teoretică și empirică a dimensiunilor competitivității urbane și regionale. Raportul este structurat în trei secțiuni astfel încât să răspundă la următoarele două întrebări cheie:

(1) Care este stadiul actual al competitivității urbane și regionale pentru zona București

(2) Care sunt prioritățile de acțiune pentru dezvoltarea competitivă la nivelul orașului/regiunii?

- Prima secțiune prezintă principalele abordări teoretice ale competitivității clusterelor și identifică modelul metodologic de abordare a competitivității urbane/regionale.

- Descrierea situației actuale urmează cadrul de analiză definit în manualul de formulare a strategiilor de dezvoltare locală sustenabilă reorganizat însă în acord cu perspectiva generală a competitivității în patru sub-capitole referitoare la populație, structura și performanța economică, factorii cheie ai competitivității economice și calitatea percepută a vieții. Pe baza modelului teoretic și a celor mai actualizate date în profil teritorial, concluziile analizei empirice arată, într-o manieră sintetică, care este stadiul actual al competitivității Bucureștiului.

- Cea de-a treia secțiune subliniază nevoile de acțiune pentru îmbunătățirea competitivității capitalei.



## SITUATIA EXISTENTA

Descrierea situației existente are în vedere municipiul București și, ca teritoriu de referință, județul Ilfov. Majoritatea datelor folosite provin din bazele de date ale Institutului Național de Statistică sau de la Eurostat, completate cu date din anchete sau studiile independente disponibile. Majoritatea datelor acoperă perioada 2007-2010.

În perspectiva dezvoltării unei economii inteligente (*Europa 2020*), populația regiunii îndeplinește cerințele de bază. Persoanele cu studii superioare reprezintă aproape o treime din populația ocupată a regiunii, o pondere mai mult de două ori mai mare decât media națională și mai mare decât media UE-27. Oricum, capitala este încă departe de top 10 regiuni europene din acest punct de vedere, care au o pondere a persoanelor cu studii superioare de 40-55% din populația ocupată totală.<sup>1</sup>

Populația ocupată în industrii și servicii intensive în tehnologie și cunoaștere este în București-Ilfov de peste trei ori mai mare decât la nivel național. De asemenea ponderea populației ocupate în activități de cercetare-dezvoltare este de peste patru ori mai mare decât la nivelul țării și mai mare decât media europeană.

Șomajul în București-Ilfov nu este o problemă. Ratele de șomaj ale regiunii sunt mult mai mici decât cele la nivelul țării. În concluzie, regiunea București-Ilfov are o populație ocupată concentrată în sectorul de servicii, relativ tânără și bine calificată, care reprezintă o resursă cheie pentru dezvoltarea unei economii regionale competitive și inteligente.

<sup>1</sup> Aceste regiuni includ Londra, Bruxelles, Brabant Wallon (Belgia), Pais Vasco, Vlaams-Brabant (Belgia), Madrid, Ile de France, Hovedstaden (Danemarca), Utrecht (Olanda) și Scotia de Est. (Eurostat, *Anuarul Regional 2010*)



Din punctul de vedere al performanței economice, în anul 2008 (conform unui raport Eurostat din februarie 2011) regiunea București-Ilfov, cu un produs intern brut de 28.300 euro (PPC)<sup>2</sup> pe locuitor a ajuns la 113% din media UE-27, egalând regiunea care include Atena și depășind alte capitale, spre exemplu, Lisabona. Spre deosebire, celelalte regiuni din România s-au situat la 51% (Vest) sau mai puțin din PIB-ul mediu european pe locuitor.

Din 1993 în 2007, municipiul București s-a transformat în principalul pol de dezvoltare și de atracție pentru investitori. Participarea regiunii București-Ilfov la crearea valorii adăugate (VAB) a crescut cu peste 9 puncte procentuale din 1993 până în 2007 (de la 13,8% la 22,9%).<sup>3</sup> Pe de altă parte, în cadrul regiunii, participarea sectoarelor la crearea VAB s-a modificat substanțial. În 2007 față de anul 1993, contribuția agriculturii s-a diminuat de la 3,1% la 0,3%. Industria și construcțiile și-au redus ponderea de la 44% la 30,5%, în timp ce serviciile au crescut de la 52,9% la 69,2%.

Din topul 100 al companiilor cu cele mai mari cheltuieli de C&D din România, 39 sunt localizate în București-Ilfov, iar cheltuielile lor de C&D acoperă 29% din cheltuielile totale de C&D ale firmelor din top. Totuși intensitatea C&D<sup>4</sup> este relativ redusă și mult mai mică decât a companiilor din Scoreboardul C&D european.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> PPC - Paritatea puterii de cumpărare care se determină pe baza valorii nominale a Produsului Intern Brut pe locuitor, ajustată cu raportul între prețurile naționale și media celor 27 de țări membre UE. De exemplu, în cazul București-Ilfov, PIB-ul nominal a fost de 15.800 euro pe locuitor, dar, deoarece prețurile practicate sunt de doar 55% din prețurile medii europene, veniturile locuitorilor corespund cu 28.300 euro cheltuiți la prețuri europene.

<sup>3</sup> Date din Raportul Comisiei Europene, Ciutacu C. și Chivu L. (2010) *Anticiparea și managementul restructurării. Raport Național*, iunie 2010.

<sup>4</sup> Ponderea cheltuielilor de C&D în cifra de afaceri.

<sup>5</sup> În Scoreboardul C&D european (topul primelor 1.000 de firme în funcție de investițiile de C&D) nu se află nici o companie din România.



## PRIORITATI DE ACTIUNE

Pe baza analizei celor mai recente date în profil teritorial, raportul identifică priorități de acțiune pe patru dimensiuni:

- (1) grupuri vulnerabile,
- (2) educație și formare profesională,
- (3) ocupare
- (4) competitivitate regională în sens larg

Aceste priorități de acțiune se referă mai ales la aria intervențiilor publice "corectoare" pentru anumite deficite de dezvoltare.

(1) Grupurile vulnerabile care necesită sprijin din partea comunității sunt reprezentate de persoanele care trăiesc în sărăcie absolută, persoanele adulte fără adăpost, copiii străzii, consumatorii de droguri dar și persoanele vârstnice. În special pentru acest ultim grup oferta serviciilor trebuie multiplicată și diversificată.

(2) Pentru sistemul de educație și formare profesională, studiul atrage atenția asupra problemelor referitoare la educația timpurie și formarea profesională a adulților. Pe indicatorul standard referitor la participarea copiilor de 4 ani la educația timpurie, deși situația s-a îmbunătățit continuu din 2000, regiunea București-Ilfov, rămâne mult sub media națională, sub media europeană și departe de ținta stabilită pentru 2020.

În ceea ce privește formarea continuă a adulților situația este proastă atât la nivelul țării, cât și la nivelul regiunii. În cursul anului 2009, în București-Ilfov, sub 200 mii de adulți au urmat cel puțin un curs de formare continuă.



(3) Ponderea tinerilor (15-24 ani), ca și ponderea vârstnicilor (65 ani și peste), în populația ocupată sunt ambele în scădere atât în regiune, cât și în țară sau în Europa. Ambele categorii de populație aflate în principalele etape de tranziții de viață (de la școală la muncă și de la activitate la inactivitate) sunt considerate vulnerabile mai ales în condițiile de criză globală. În acest sens, măsurile active și politicile de ocupare promovează integrarea tinerilor pe piața muncii și "îmbătrânirea activă".

(4) Analiza indicelui de competitivitate regională situează regiunea București-Ilfov pe poziția 177 din cele 268 de regiuni europene. Principalele puncte care amână dezvoltarea și care reprezintă priorități de acțiune pentru dezvoltarea competitivității locale, sunt pe de o parte la nivel național – guvernarea și politicile de sănătate publică, educație, cercetare și dezvoltare și pe de altă parte la nivelul companiilor – îmbunătățirea pregătirii tehnologice și creșterea mărimii pieței regionale. Ambele direcții indică un rol esențial al administrației publice – naționale și locale.

## RECOMANDARI:

Strategia de dezvoltare urbană integrată trebuie să ia în considerare oportunitățile de dezvoltare competitivă date de ponderea mare a persoanelor cu studii superioare în populația regiunii și rata mare de ocupare, apropiată de media și ținta europeană. Populația ocupată concentrată în sectorul de servicii, relativ tânără și bine calificată reprezintă o resursă cheie pentru dezvoltarea unei economii regionale competitive și inteligente.





©foto: Radu Sandovici

**conceptul strategic bucurești 2035**

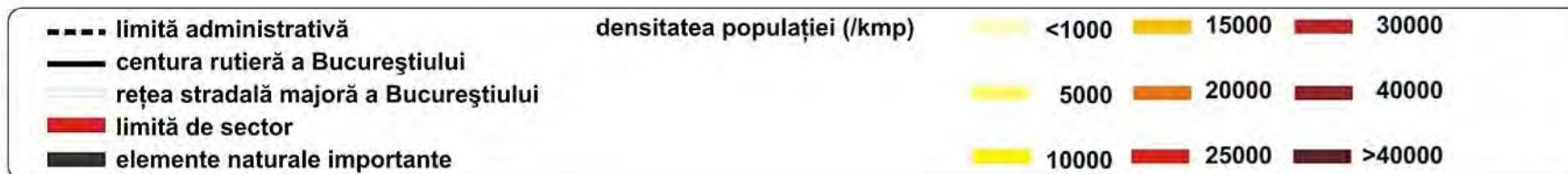
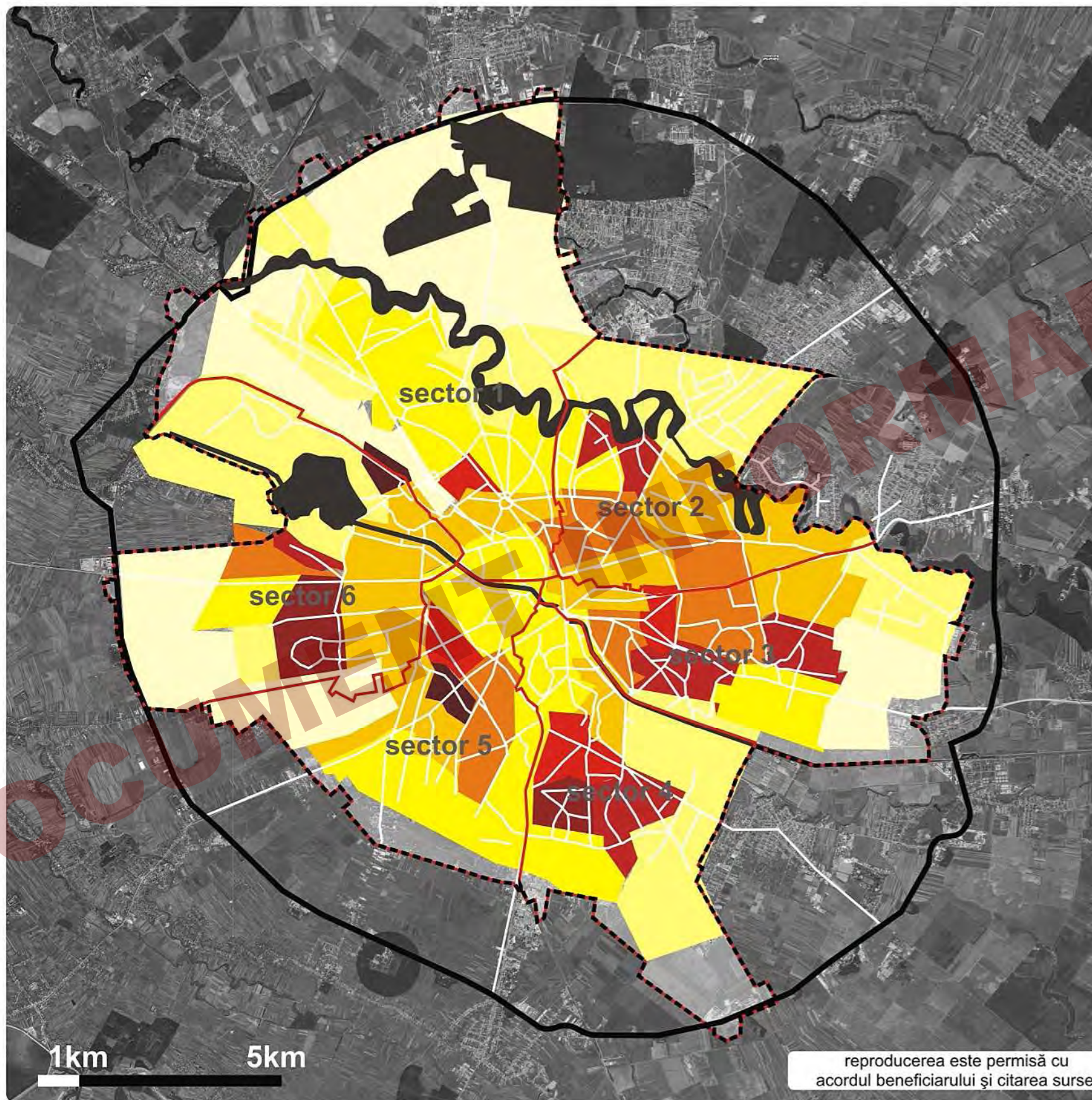
Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**cartograme**

surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



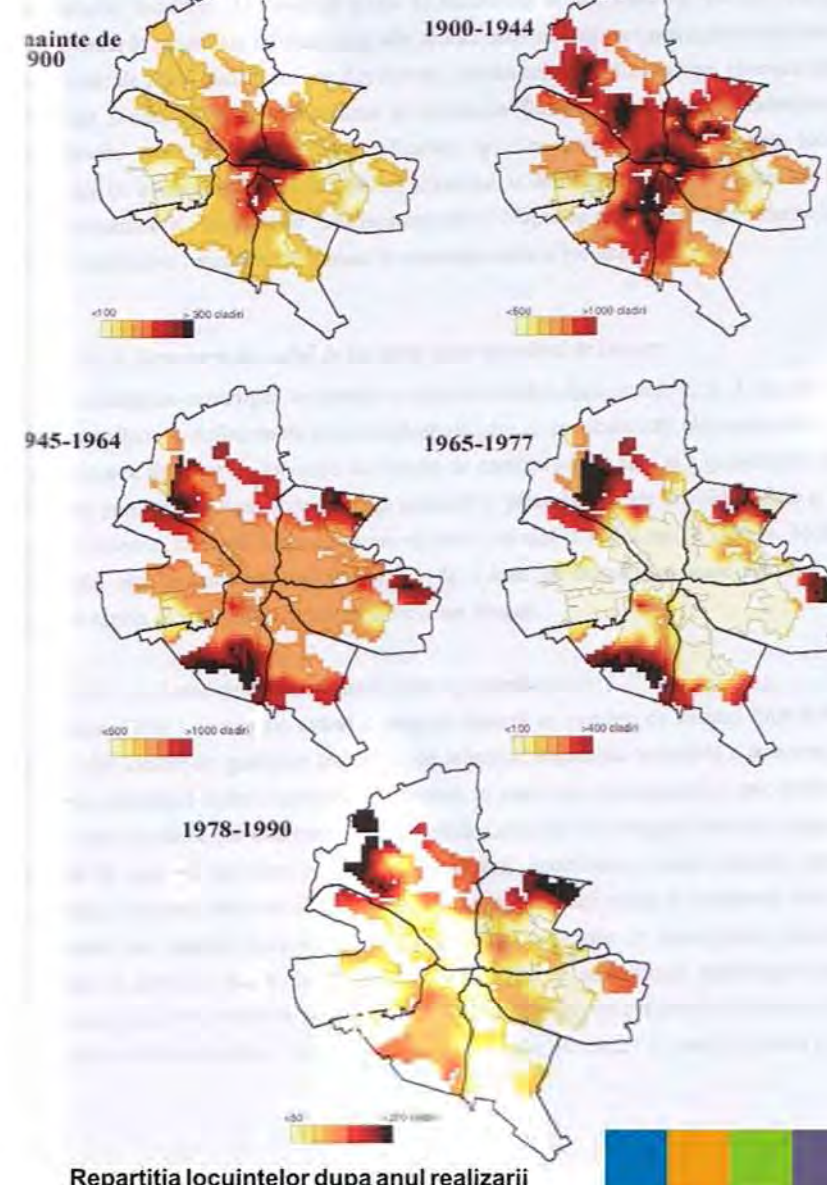
## Orașul funcțional



## DENSITATEA POPULAȚIEI

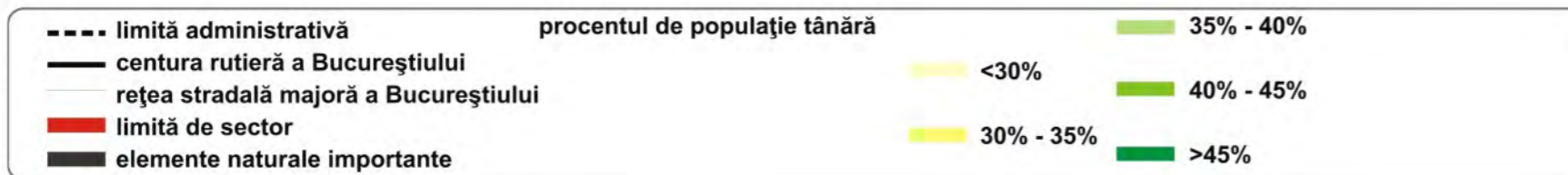
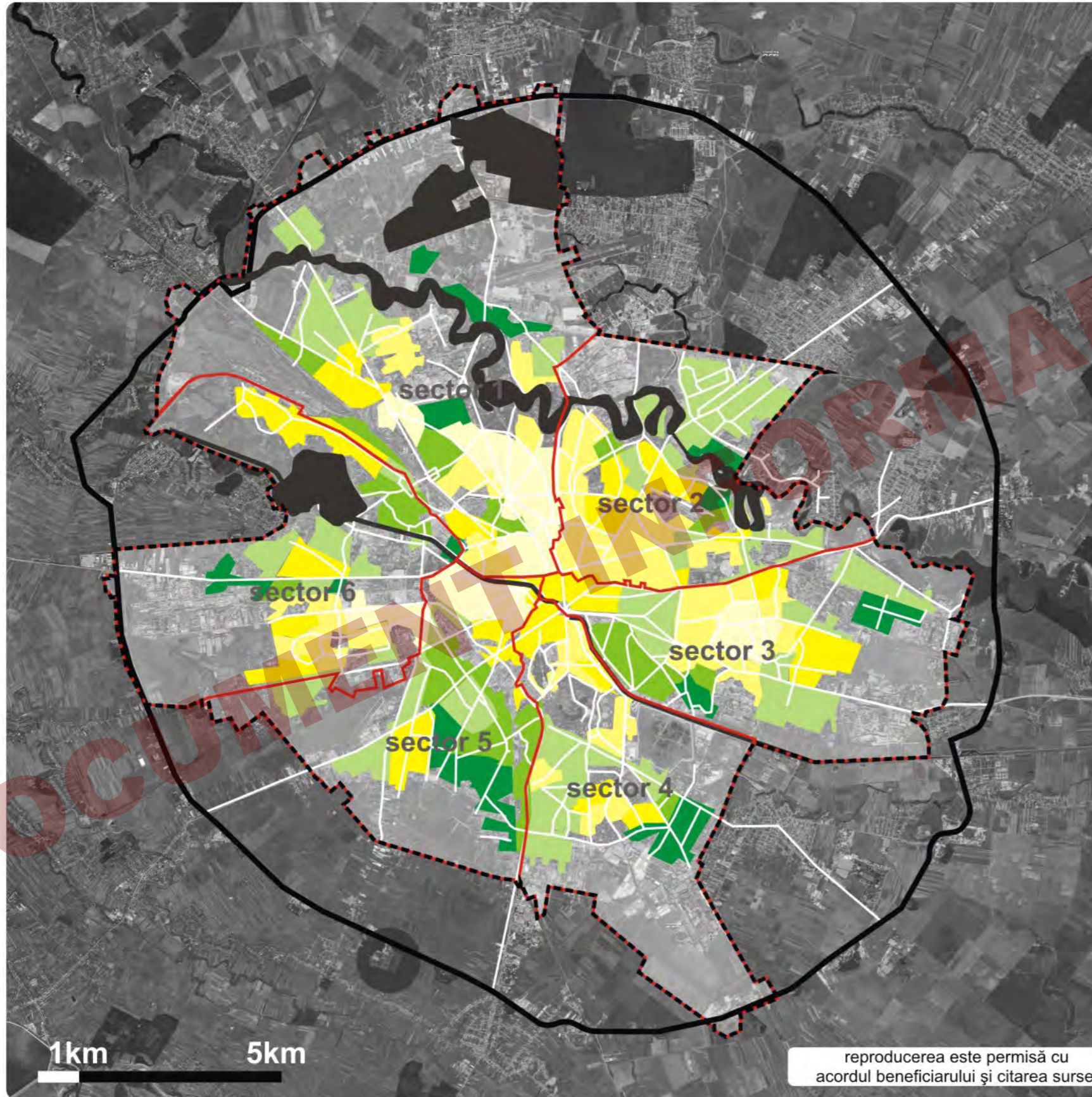
Densitatea actuală a populației din București este rezultatul unei politici de densificare prin cartiere de locuințe colective care a dus la așezarea unui număr mare de locuitori pe inelul care înconjoară centrul orașului, extinzându-se în principal pe axele Dr. Taberei, Berceni, Th. Pallady.

repartiția locuințelor după anul realizării --Suditu, Bogdan Alexandru, Mobilitatea rezidențială a populației Municipiului București, 2006





surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



## Orașul productiv

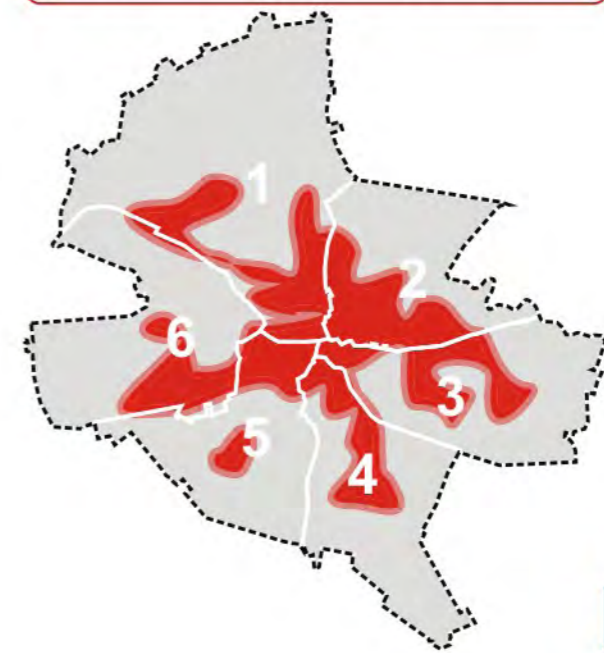


### POPULAȚIA TÂNĂRĂ

La nivelul municipiului se remarcă localizarea populației tinere în ansamblurile de locuințe colective și cu precădere în zonele periferice: Chitila, Rahova- Ferentari, Fundeni, Colentina, Titan- Balta Alba. Totodată un procent scăzut al populației tinere se remarcă în zona centrală și zona nordică, această localizare nefiind corelată cu localizarea unităților de învățământ, culturale, muzeale, etc

Este important de notat că zonele în care populația tânără este cea mai prezentă sunt zonele în care atât gradul de sărăcie cât și lipsa echipării publice sunt ridicate.

#### zone cu procent mic al populației tinere





- |   |   |
|---|---|
| --- limită administrativă               | ■ zone industriale                                    |
| — centura rutieră a Bucureștiului       | ▨ zone industriale în conversie                       |
| — rețea stradală majoră a Bucureștiului | ● principalele proiecte industriale din ultima decadă |
| — limită de sector                      |   |
| ■ elemente naturale importante          |   |

## Orașul productiv



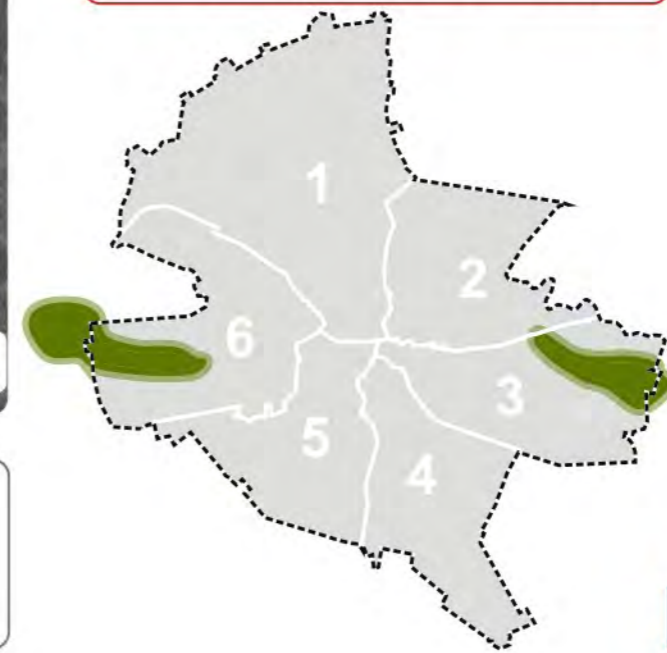
### ZONE INDUSTRIALE

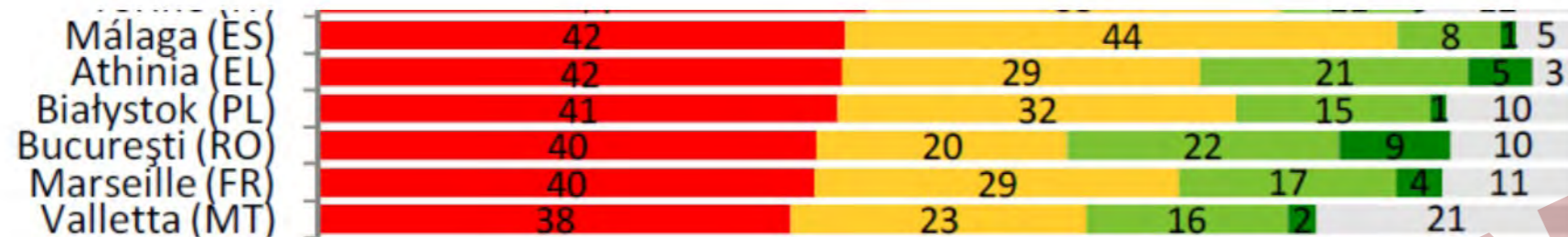
Se remarcă dezvoltarea periferică a acestor zone (urmare a politicii urbane până în anul 1989). Există o tendință de conversie (cu precădere spontană) a zonelor industriale (de mici dimensiuni) situate în zona centrală, pe primul inel de circulație și în zona nordică, datorită atractivității crescute a terenurilor din aceste zone pentru dezvoltarea funcțiilor de birouri sau comerciale și de agrement.

Prezența zonelor industriale este în general bine corelată cu traseele de trafic greu, și cu limitările accesului acestuia în zona centrală.

În multe situații, în care situația de declin economic și-a făcut efectul fără ca zona industrială să își găsească altă vocație, imaginea urbană este puternic alterată.

#### zone de creștere a sectorului industrial





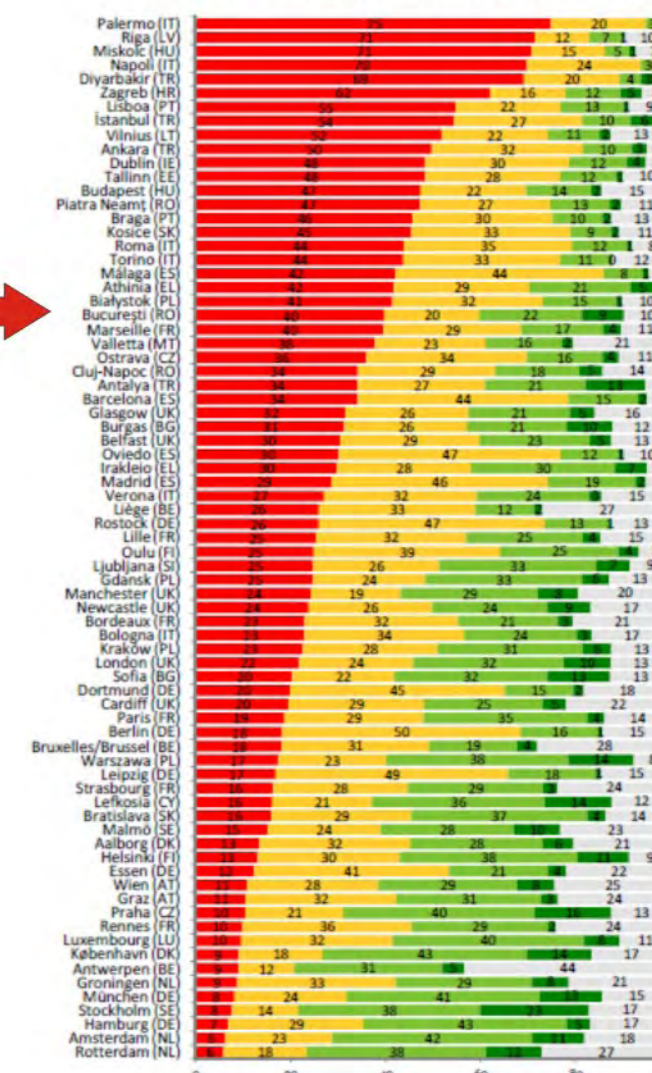
## ZONE INDUSTRIALE

- toate intervențiile care s-au făcut în oraș au fost de natură punctuală, fără să existe planuri pe termen lung, probabil din motive politice

- consider foarte importantă existența unei continuități în ceea ce privește programele de dezvoltare urbană, care ar trebui depolitizate.

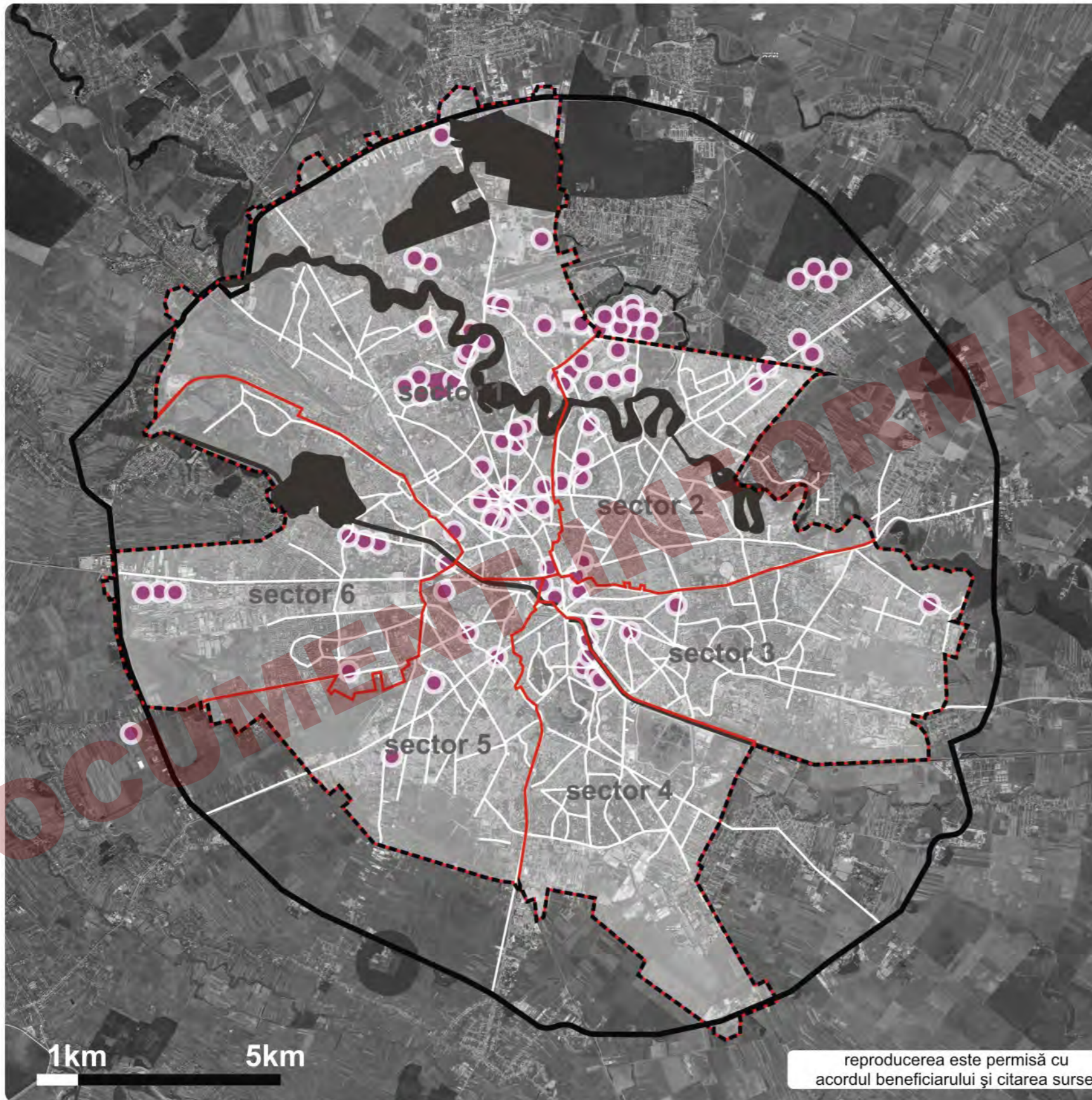
Părerăa unui artist

### topul privind ușurința găsirii unui loc de muncă în 75 de orașe



source: Survey on perception of quality of life in 75 european cities - Eurobarometer 2010





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- localizarea principalelor zone de birouri

## Orașul productiv

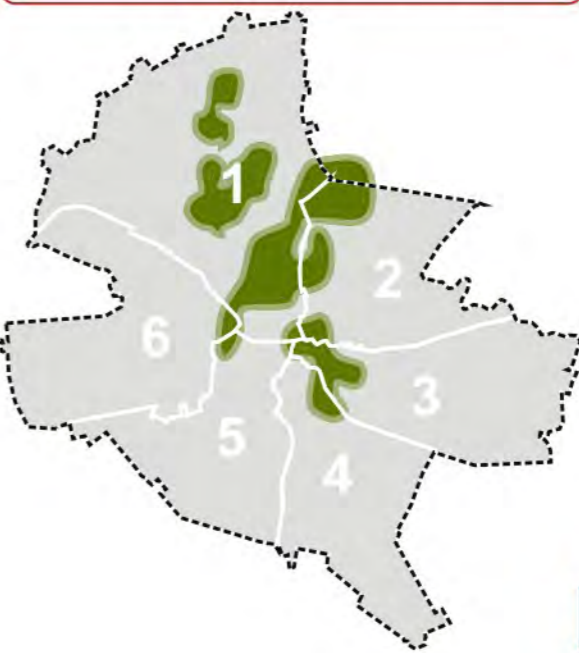


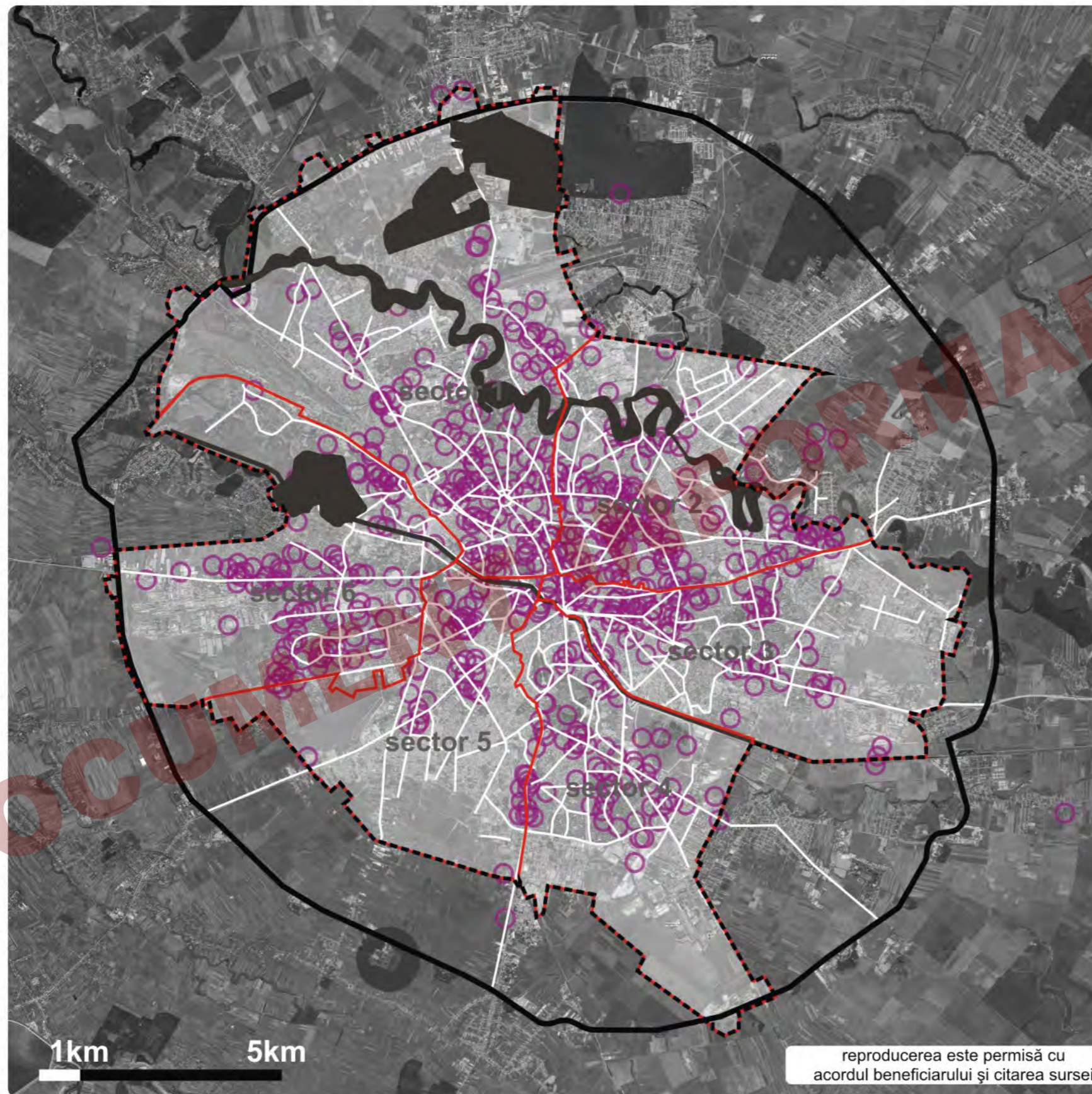
### PRINCIPALELE CONCENTRĂRI DE BIROURI

Se constata atractivitatea zonei centrale si zonei nordice pentru localizare de spatii de birouri, in relatie cu axa de transport nord-sud si aeroporturile Baneasa si Otopeni. Exista tendinte de dezvoltare punctuala a unor cladiri de birouri in zona de vest (relationat platformei industriale Militari si autostrazii) si in zona de sud. Dezvoltarea cladirilor de birouri nu este corelata cu sistemul de transport public (metrou) si cu punctele de accesibilitate din spatiul periurban (gari, autogari).

Rata de ocupare la nivelul municipiului este ridicata (circa 17% din spatii la nivelul anului 2011 sunt neocupate). Cele mai atractive locatii au fost piața Victoriei datorita gradului de reprezentativitate la nivel urban, urmată ulterior de zona de nord din cauza disponibilității funciare și accesibilității bune..

#### zone de dezvoltare a birourilor





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- bănci

## Orașul productiv



## SEDII ȘI SUCURSALE DE BĂNCI

Unitatile bancare sunt dezvoltate echilibrat la nivel urban, existand sucursale in toate zonele rezidentiale (colective, individuale) si chiar in cadrul dezvoltarilor periferice.

Această omniprezență ridică de multe ori probleme funcționale în special în centrul orașului, prin derentabilizarea altor funcțiuni și prin necatalizarea unei animații urbane cu precăderea seara sau noaptea.

În ultimul an numărul sediilor de bănci s-a redus lăsând de multe ori spații libere dificil de ocupat de alte funcțiuni din cauza efectului pe care l-au avut asupra prețului în zonă pe timpul existenței lor.

### zone de aglomerare a băncilor





©foto: Rădu Sandovic

**conceptul strategic bucurești 2035**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

în consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Aspecte economice și  
demografice



<b>OPORTUNITĂȚI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Populația regiunii îndeplinește cerințele de bază pentru dezvoltarea unei economii inteligente.</li> <li>→ Ponderea mare a populației ocupate în activități de cercetare-dezvoltare atât la nivelul țării, cât și la nivel european.</li> <li>→ Concentrarea în regiunea București-Ilfov a activităților economice cu caracter predominant terțiar</li> </ul>
<b>PUNCTE TARI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Standardul mediu de viață al gospodăriilor din București-Ilfov este mai mare, iar incidența sărăciei este considerabil mai mică comparativ cu celelalte regiuni al țării</li> <li>→ Ponderea populației cu studii superioare în București-Ilfov este mai mare decât media națională și europeană</li> <li>→ București-Ilfov este singura regiune din România care se apropie (în același ritm cu Europa) de atingerea țintei stabilite prin Strategia Lisabona (un nivel de ocupare de 70% până în 2010)</li> <li>→ Rata de dependență a vârstnicilor de 19,2% în regiunea București-Ilfov este una dintre cele mai mici din Europa</li> </ul>

<b>AMENINȚĂRI</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Calitatea slabă a guvernării care duce la un mediu instituțional și macro-economic disfuncțional și incert</li> <li>→ Politicile (în principal naționale) din domeniul sănătății publice, din educație (inclusiv formare continuă a adulților) și din cercetare și dezvoltare. și sociale.</li> <li>→ Pregătirea tehnologică slabă mai ales a întreprinderilor</li> <li>→ Mărimea pieței regionale</li> </ul>
<b>PUNCTE SLABE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Participarea copiilor de 4 ani la educația timpurie în regiunea București-Ilfov rămâne mult sub media națională și europeană</li> <li>→ Situația privind formarea continuă a adulților este proastă atât la nivelul țării, cât și la nivelul regiunii</li> <li>→ Decalajele de dezvoltare din interiorul orașului/ regiunii</li> <li>→ Starea de sănătate a populației este încă un factor care nu susține competitivitatea în nici una din regiunile României, deși regiunea București-Ilfov are o situație ceva mai bună decât celelalte regiuni din țară</li> <li>→ Grupurile vulnerabile sunt reprezentate de persoanele care trăiesc în sărăcie absolută, persoanele adulte fără adăpost, copiii străzii, consumatorii de droguri dar și persoanele vârstnice</li> </ul>





**conceptul strategic bucurești 2035**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest

DOCUMENT INFORMATIV



Sinteza raportului de expertiză:

Elemente privind  
competitivitatea





### **Contextul european al dezvoltării**

În contextul implementării strategiei Lisabona care are drept scop **sporirea competitivității europene** și transformarea Europei în cea mai importantă economie a lumii, **cercetarea și dezvoltarea, educația și modificările climatice** s-au aflat pe lista priorităților pe agenda politică a fiecărui stat european.

**Strategia 2020, un succes al Strategiei Lisabona orientează dezvoltarea către “creșterea inteligentă, inclusivă și sustenabilă”,** care va ajuta Europa să se refacă după criza economică și să atingă niveluri înalte ale productivității și ratei de ocupare, a coeziunii sociale și teritoriale, factorii cheie fiind **cunoașterea și inovația.**

Comisia Europeană pune accentul – în contextul Strategiei Europa 2020 – pe **5 obiective ale UE: rata de ocupare, cercetare și dezvoltare, modificările climatice, învățământul superior și incluziunea socială accentuând în mod explicit importanța învățământului superior și a economiei verzi.**

### **Cercetare, Dezvoltare și Inovare**

În ultima decadă intensitatea cercetării și dezvoltării în România a crescut de la 0.37 % în 2000 la 0.48 % în 2009, un trend crescător care însă nu modifică clasamentul general<sup>1</sup> care situează **România în zona celor mai scăzute scoruri din Europa.**

Creșterea bugetului pentru cercetare și dezvoltare, planificată și anunțată în *Strategia Națională pentru Cercetare, Dezvoltare și Inovare*, nu a avut loc din cauza crizei, însă o creștere substanțială a bugetului va fi esențială pentru

<sup>1</sup> Innovation Union, Competitiveness report Progress towards meeting the Europe 2020, 2011 edition, EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Research and Innovation, Directorate C — Research and Innovation, Unit C.6 — R&D intensity target



creșterea competitivității economice și asigurarea locurilor de muncă de calitate. Autoritățile își propun o țintă ambițioasă pentru 2020 când bugetul pentru cercetare – dezvoltare este previzionat la 2% din PIB.

**Principala provocare este fragmentarea sistemului de cercetare și inovare românesc reflectat de numărul mare de actori în domeniul cercetării combinate cu absența masei critice în ceea ce privește rezultatele cercetării.** România are performanțe modeste în privința publicațiilor cu înalt impact științific, această trăsătură fiind combinată cu condiții mai degrabă nefavorabile pentru întreprinderi - așa cum arată analizele privind cheltuielile întreprinderilor pentru cercetare și dezvoltare.

După cum era de așteptat, din această cauză **numărul locurilor de muncă în activități intensive bazate pe cunoaștere pare a fi unul din cele mai scăzute din UE.** Prin comparație cu alte țări cu o structură a activităților similară și performanțe asemănătoare, dar și față de UE, **România este slabă în special în dinamica cercetării și dezvoltării în sectorul privat și implicit în condițiile cadru stabilite de autoritățile naționale pentru cercetare și dezvoltare.**

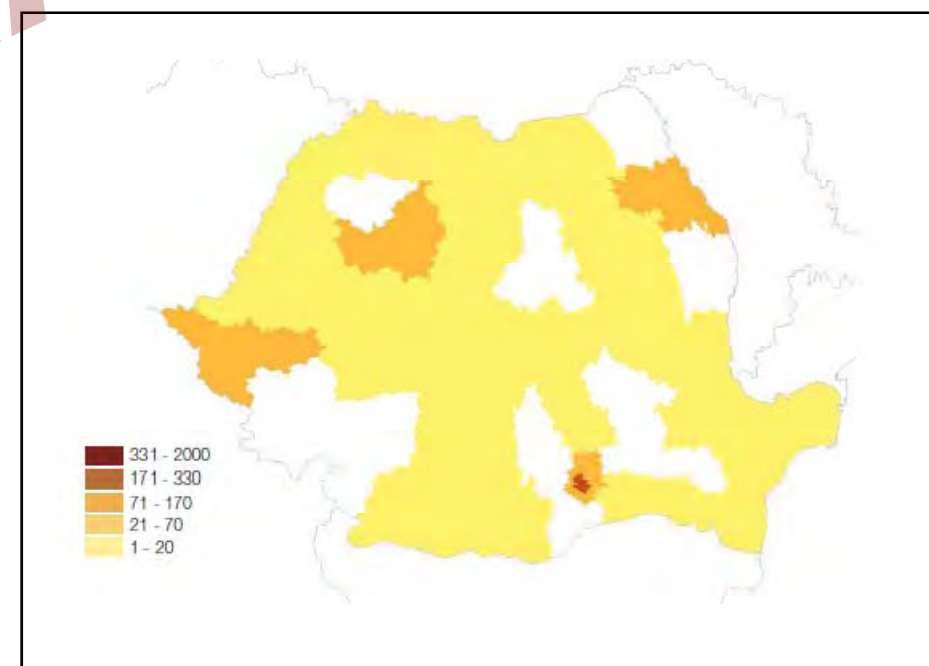
România se situează însă **peste media europeană în privința cheltuielilor pentru cercetare și dezvoltare și în numărul absolvenților de programe doctorale.** În același timp, numărul publicațiilor în domeniul cercetării realizate în parteneriat cu alte țări europene arată că România nu a valorificat suficient de bine oportunitățile oferite de arhitectura sistemului cercetării europene și de fluxurile internaționale de cunoștințe favorizate de aceasta.

**Bucureștiul este în acest context liderul clasamentului celor mai active regiuni din România** în participarea la programul de cercetare FP7 concentrând peste 45% din contribuția totală a CE acordată României, urmat de Cluj, Ilfov, Iași și Timiș.



**Tabel: Cele mai active regiuni NUTS 3 după contribuția CE la proiectele de cercetare FP7**

Regiunea	Număr de entități	% din total deținători de granturi români	Contribuția CE mil. euro	% din total contribuție CE către România
București	262	48,70	32,79	45,32
Cluj	51	9,48	6,80	9,4
Ilfov	39	7,25	5,24	7,25
Iași	36	6,69	6,96	9,62
Timiș	26	4,83	3,56	4,93



*Innovation Union, Competitiveness report Progress towards meeting the Europe 2020, 2011 edition, EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Research and Innovation, Directorate C — Research and Innovation, Unit C.6 — R&D intensity target*

**Clasamentul orașelor competitive<sup>2</sup> situează Bucureștiul pe locul 214 din 500 de orașe cu un index 0,444 (din maxim 1) în perioada 2009-2010, Sofia locul 264, Bratislava locul 235, Budapesta locul 132, Roma locul 96, Moscova locul 64, Madrid locul 41, Paris locul 4, Tokyo locul 3, Londra locul 2, New York locul 1.**

<sup>2</sup> Global competitiveness report 2009-2010



Analiza indicelui de competitivitate regională situează regiunea București-Ilfov pe **poziția 177 din cele 268 de regiuni europene**. Principalele puncte care amână dezvoltarea<sup>3</sup> și care reprezintă priorități de acțiune pentru dezvoltarea competitivității locale, sunt pe de o parte la nivel național – **guvernarea și politicile de sănătate publică, educație, cercetare și dezvoltare și pe de altă parte la nivelul companiilor – îmbunătățirea pregătirii tehnologice și creșterea mărimii pieței regionale**. Ambele direcții indică un rol esențial al administrației publice – naționale și locale.

#### Caracterizare funcțională<sup>4</sup>

Aspectele care caracterizează zona funcțională în care se afla Bucureștiul arată că **avantajul competitiv ar trebui să fie generat de funcțiile administrative și de decizie, funcțiile cunoașterii dar și de conectivitate** - poziția geografică – nod principal de transport. **Amplasarea și localizarea universităților, a centrelor de cercetare și a producției ce utilizează tehnologia înaltă, susținerea programelor și proiectelor care sporesc conectivitatea ar trebui să se afle printre prioritățile de dezvoltare ale municipiului.**

- **Funcțiile administrative** sunt traduse prin funcțiuni de importanță națională - specifice unei capitale - și internațională – sedii ale instituțiilor europene și internaționale **București este pe locul 9** -primele clasate sunt Roma, Bruxelles, Londra

<sup>3</sup> Sursa Raportul Orasul productiv

<sup>4</sup> ESPON 1.4.3 – Final Report – March 2007 Characterization of the FUAs. Scorul global – global score – este media tuturor scorurilor mai puțin industria. București este pe locul 15 -primele clasate sunt Londra, Paris, Madrid, Roma. Scorul funcțional – media scorurilor mai puțin industria și populația. București este pe locul 16 -primele clasate sunt Londra, Paris, Madrid, Roma. Scorul global inclusiv industria – media celor 7 scoruri. A fost calculată o valoare specifică pentru cele 5 scoruri funcționale prin împărțirea la scorul funcțional pentru a putea evidenția orasele care au o funcție specifică. Nu au putut fi colectate suficiente date privind activitățile industriale pentru toate localitățile studiate și au fost folosite în această situație datele furnizate de Espon 1.1.1.



- **Funcțiile de decizie** sunt exprimate de localizarea de sedii și filiale ale companiilor importante la nivel național și internațional **București este pe locul 7**, primele clasate sunt Madrid, Amsterdam, Viena
- **Funcțiile de transport** măsoară **conectivitatea** unui oraș cu alte orașe – conținând conectivitatea pe căi rutiere, feroviare, aeriene și maritime **București este pe locul 16** -primele clasate sunt Londra, Paris, Amsterdam, Bruxelles
- **Funcțiile cunoașterii** măsoară localizarea universităților, a centrelor de cercetare și a producției ce utilizează tehnologia înaltă **București este pe locul 23** -primele clasate sunt Londra, Paris, Amsterdam, Helsinki
- **Funcțiile de turism** măsoară activitățile turistice estimate prin numărul total de locuri de cazare, de numărul de innoptări în unități de turism, de aprecierea reflectată de ghidurile turistice (realizată numai cu Michelin). Acest criteriu poate fi completat cu alte criterii culturale – congrese găzduite, număr muzee, teatre, festivaluri, etc.. **București este pe locul 17** -primele clasate sunt Londra, Paris, Roma, Atena

#### Elemente de potențial

Pentru evoluția orașului credem că ar mai trebui reținute următoarele aspecte:

1. Evoluția descendentă viitoare a numărului populației va avea efecte care se vor simți probabil după 2011. Sectoarele 1, 2 și 6 au înregistrat reduceri mai importante, cea mai severă reducere fiind în sectorul 1, care are în 2007 o populație cu 31% mai mică față de 1990; sectorul 3 și-a menținut aproximativ același număr de locuitori, iar în sectoarele 4 și 5 populația a crescut ușor, acestea având rezerve mai importante de populație tânără - cel mai populat sector fiind în acest moment sectorul 3.
2. Fluctuațiile în structura pe vârste vor determina o cerere variabilă de servicii urbane -mai ales învățământ și sănătate - și reconsiderări – redimensionări – adaptări la oferta pieței de muncă. Pe termen lung se anunță o serioasă diminuare a forței de muncă locală și necesitatea generării unor fluxuri de imigranți care să suplinească lipsa locală.
3. Accentuarea procesului de îmbătrânire demografică va pune în dificultate rețeaua serviciilor medicale, în timp ce diminuările severe pentru unele grupe de vârstă vor genera efecte importante pentru vitalitatea și dinamismul colectivității. Are loc instalarea unui proces, relativ intens, de îmbătrânire demografică – potențat de evoluțiile ultimilor decenii.
4. Reducerea considerabilă a populației școlare pe termen scurt și mediu împreună cu schimbările în structura pe vârste vor afecta în continuare raportul de dependență economică și socială, generând presiuni asupra populației adulte care are de întreținut din ce în ce mai puțini copii și din ce în ce mai mulți vârstnici. Capacitatea proprie de regenerare demografică a populației Capitalei este scăzută în timp ce rata mortalității infantile este relativ ridicată în raport cu nivelul de





cultura al populației capitalei în 2007 - de aproape 2 ori mai mare decât rata mortalității infantile din țările Uniunii Europene.

- Concentrarea populației bine instruite în Capitala țării, în special a absolvenților de învățământ superior reprezintă un punct tare în timp ce ponderea salariaților în populația ocupată este substanțial mai mare decât la nivel național (67,2%), mai mare decât media UE-27 (83,4%). Specializarea forței de muncă avantajează evoluția capitalei - 71,1% din populație era ocupată în servicii în 2008, respectiv 71,7% în 2009, mediile naționale fiind de 41,9% în 2008 și 42,8% în 2009 – în timp ce populația ocupată în industrii și servicii intensive în tehnologie și cunoaștere este în București-Ilfov de peste trei ori mai mare decât la nivel național. Ponderea populației ocupate în activități de cercetare-dezvoltare este de peste patru ori mai mare decât la nivelul țării și mai mare decât media europeană.

**Cele mai active organizații în relație cu contribuția CE oferită în proiecte de cercetare FP7**

Cele mai active organizații în relație cu contribuția CE oferită în proiecte de cercetare FP7

Denumire	Număr de participări	% din total deținători de granturi români	Contribuția CE mil. euro	% din total contribuție CE către deținătorii români de granturi
Universitatea Politehnică din București	30	5,58	6,93	9,58
Institutul de Chimie macromoleculară Petru Poni - ICMPP	7	1,3	3,54	4,89
Universitatea tehnică Cluj-Napoca	16	2,97	2,77	3,82
Primăria Municipiului Iași	1	0,19	2,38	3,29
Institutul național de Cercetare Dezvoltare pentru Microtehnologie - IMT	6	1,12	1,98	2,73

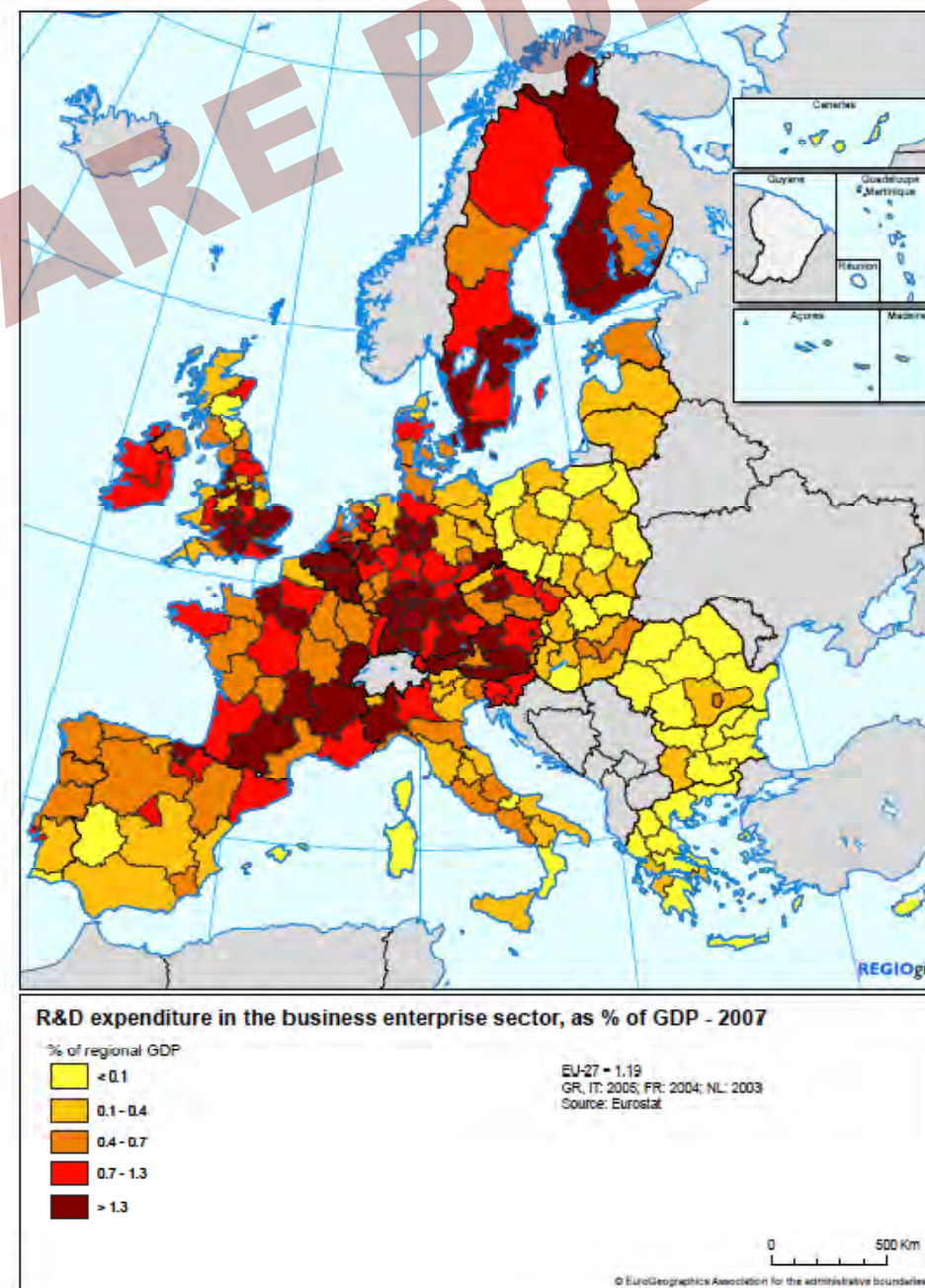
Prelucrare după *Innovation Union, Competitiveness report Progress towards meeting the Europe 2020, 2011 edition, EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Research and Innovation, Directorate C — Research and Innovation, Unit C.6 — R&D intensity target*

**Cele mai active domenii de cercetare finanțate în programul FP7**

Aria prioritară FP7	Număr de entități	% din total deținători de granturi români	Contribuția CE mil. euro	% din total contribuție CE către România
Tehnologia informațiilor și comunicațiilor	67	12,45	12,97	17,92
Transport	49	9,11	8,72	12,06
Potențial de cercetare	9	1,67	8,69	12,01
Nanotehnologii, materiale și noi tehnologii de producție	45	8,36	7,54	10,43
Mediu inclusiv modificări climatice	47	8,74	5,79	8,01
Cercetare în beneficiul IMM	45	8,36	5,13	7,09

*Innovation Union, Competitiveness report Progress towards meeting the Europe 2020, 2011 edition, EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Research and Innovation, Directorate C — Research and Innovation, Unit C.6 — R&D intensity target*

**FIGURE I.5.3 Business R&D expenditure as % of GDP by NUTS 2 regions, 2007**



*Innovation Union, Competitiveness report Progress towards meeting the Europe 2020, 2011 edition, EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Research and Innovation, Directorate C — Research and Innovation, Unit C.6 — R&D intensity target*





**conceptul strategic bucurești 2035**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Elemente privind  
competitivitatea

- Adoptarea de catre UE a Strategiei 2020, un succesor a Strategiei Lisabona care va ajuta Europa sa se refaca dupa criza economica si sa atinga niveluri inalte ale productivitatii si ratei de ocupare, a coeziunii sociale si teritoriale, factorii cheie fiind cunoasterea si inovatia.
- Politici europene care promoveaza dezvoltarea urbana bazata pe competitivitate, mobilitate durabila si coeziune teritoriala cu reducerea disparitatilor urban-rural si conservarea peisajului
- Masuratorile efectuate de studii europene (Espon) care prin punerea in evidenta a decalajelor pot stimula impunerea unor tinte de urmarit, in raport cu media europeana in diverse domenii de dezvoltare.
- Pozitia oarecum izolata a Bucurestiului ca oras de talie mare ceea ce ii asigura un avantaj strategic pentru sporirea puterii, posibila in special prin imbunatatirea conectivitatii spre Dunare si Marea Neagra.

- Lipsa unei politici integrate privind capitala
- O clasare pe locul 214 din 500 (Global competitiveness report 2009-2010 in perioada 2009-2010, inaintea Sofiei si a Bratislavei dar in urma Budapestei.
- pe termen lung, peste 10 ani se anunță o serioasă diminuare a forței de muncă locală si necesitatea generarii unor fluxuri de imigranți care să suplinească lipsa locală
- la nivel național -amanarea politicilor de sănătate publică, educație, cercetare și dezvoltare și pe de altă parte la nivelul companiilor - amanarea îmbunătățirii pregătirii tehnologice și creșterea mărimii pieței regionale.
- Pe baza tendințelor demografice din ultimii ani, proiecțiile Eurostat arată că populația regiunii București-Ilfov va rămâne relativ constantă până în 2020 și va pierde sub 5% (asemănător cu media UE-27) până în 2030.
- O situatie pe locul 16 (din 27 orase UE) din punct de vedere al functiilor de transport, fapt care releva o intarziere in raport cu dezvoltarea teritoriala europeana
- O situatie pe locul 23 (din 27 orase UE) in domeniul cunoasterii, consistand in reprezentarea universitatilor, a centrelor de cercetare si a productiei ce utilizeaza tehnologia inalta Bucuresti
- O situatie pe locul 17 (din 27 orase UE) in privinta functiilor turistice masurate prin activitatile turistice estimate prin numarul total de locuri de cazare, de numarul de innoptari in unitati de turim, de aprecierea reflectata de ghidurile turistice

- functiile administrative – traduse prin functiuni de importanta nationala - specifice unei capitale - si internationala
- functiile de decizie – localizarea de sedii si filiale ale companiilor importante la nivel national si international
- concentrarea populației bine instruite în Capitala țării, în special a absolvenților de învățământ superior
- ponderea salariaților în populația ocupată este substanțial mai mare decât la nivel național (67,2%), mai mare decât media UE-27 (83,4%)
- ponderea populației ocupate în activități de cercetare-dezvoltare este de peste patru ori mai mare decât la nivelul țării și mai mare decât media europeană.
- populația ocupată în industrii și servicii intensive în tehnologie și cunoaștere este în București-Ilfov de peste trei ori mai mare decât la nivel național.
- specializarea 71,1% din populație era ocupată în servicii în 2008, respectiv 71,7% în 2009, mediile naționale de 41,9% în 2008 și 42,8% în 2009
- sectorul 3 al Capitalei și-a menținut aproximativ același număr de locuitori, iar în sectoarele 4 și 5 populația a crescut ușor, acestea având rezerve mai importante de populație tânără; cel mai populat sector este acum sectorul 3;

- evoluția descendentă viitoare a numărului populației cu efecte care se vor simți probabil după 2011
- fluctuații în structura pe vârste care determina o cerere variabilă de servicii urbane -mai ales învățământ și sănătate- și reconsiderări – redimensionări – adaptări la oferta pieței de muncă
- instalarea unui proces, relativ intens, de îmbătrânire demografică – potențat de evoluțiile ultimilor decenii
- diminuări severe pentru unele grupe de vârstă importante pentru vitalitatea și dinamismul colectivității
- reducerea considerabilă a populației școlare pe termen scurt și mediu
- scaderea numărului mediu de persoane pe gospodărie, de la 2,62 în 1977 la 2,72 în 1992 scăzând la 2,6 în 2002.
- sectoarele 1, 2 și 6 au înregistrat reduceri mai importante, cea mai severă reducere fiind în sectorul 1, care are în 2007 o populație cu 31% mai mică față de 1990;
- accentuare procesului de îmbătrânire demografică care va pune în dificultate rețeaua serviciilor medicale.



- rata mortalității infantile relativ ridicată în raport cu nivelul de cultura al populației capitalei în 2007 - de aproape 2 ori mai mare decât rata mortalității infantile din țările Uniunii Europene

- schimbări în structura pe vârste care au afectat deja raportul de dependenta economică și socială față de populația adultă care are de întreținut din ce în ce mai puțini copii și din ce în ce mai mulți vârstnici.

- capacitatea proprie de regenerare demografică a populației Capitalei scăzută

PUNCTE SLABE







Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



Sinteza

## FIRME REPREZENTATIVE GRUPATE PE DOMENII



**MUNICIPIUL BUCUREȘTI : FIRME REPREZENTATIVE  
GRUPATE PE DOMENII DE ACTIVITATE**

**Listarea firmelor din municipiul Bucuresti- metodologie**

**Sursa datelor: Topul firmelor Bucuresti 2009, CCIB**

Listarea firmelor este realizata in conformitate cu Topul firmelor din municipiul Bucuresti, organizat de Camera de Comert si Industrie a municipiului Bucuresti in conformitate cu art.4/lit.m din Legea camerelor de comert si industrie din Romania nr. 335/2007, in colaborare cu membri asociati ai CCIR, asociatii patronale si profesionale si ministere.

**Din acesta, au fost listate primele 3- 5 companii din fiecare sector de activitate si functie de marimea intreprinderii pentru care s-au completat datele referitoare la numarul de angajati si cifra de afaceri neta la nivelul anului 2009 conform datelor de pe site-ul Ministerului de Finante, pentru cateva sectoare reprezentative.**

Domeniile pentru care s-a realizat aceasta clasificare sunt urmatoarele:

<b>Cercetare – Dezvoltare</b>
<b>Tehnologia Informației</b>
<b>Industria de echipamente electrice și optice</b>
<b>Telecomunicații</b>
Cultivarea plantelor
Creșterea animalelor
Fabricarea produselor pentru hrana animalelor și servicii conexe
Pescuit, piscicultură, vânătoare și servicii anexe

Lucrări de construcții



DOCUMENT INFORMARE PUBLICA

Lucrări de instalații

Industria extractivă, de prelucrare a țițeiului și cocsificare a cărbunelui
Industria produselor primare

Fabricarea articolelor din material plastic
---

In prima parte a capitolului sunt listate cateva sectoare reprezentative, continand primele 3-5 firme conform Topul firmelor Bucuresti 2009 (firma, date de contact, numar de angajati, cifra de afaceri neta), iar in a doua parte sunt listate primele 3-5 companii la nivelul municipiului Bucuresti pentru toate domeniile de activitate.

Domeniile de activitate pentru care au fost listate primele 3-5 companii sunt urmatoarele:

Cercetare – Dezvoltare
Tehnologia Informației
Industria de echipamente electrice și optice
Telecomunicații

Cultivarea plantelor
Creșterea animalelor
Fabricarea produselor pentru hrana animalelor și servicii conexe
Pescuit, piscicultură, vânătoare și servicii anexe

Lucrări de construcții
Lucrări de instalații

Industria extractivă, de prelucrare a țițeiului și cocsificare a cărbunelui
Industria produselor primare



Fabricarea articolelor din material plastic
Fabricarea cimentului, varului, ipsosului și a articolelor din beton
Fabricarea produselor și preparatelor farmaceutice
Producerea, transportul și distribuția energiei electrice
Producerea, transportul și distribuția energiei termice
Producerea, transportul și distribuția gazelor naturale
Captarea, tratamentul și distribuția apei
Industria metalurgică, a construcțiilor metalice și a produselor din metal (exclusiv mașini, utilaje și instalații)
Industria de mașini și echipamente
Industria mijloacelor de transport
Industria lemnului și a produselor din lemn, a celulozei, hârtiei și a produselor din hârtie, silvicultură și exploatare forestieră
Industria mobile
Industria produselor textile și de tricotate, a confecțiilor de îmbrăcăminte și a blănurilor
Industria pielăriei, încălțămintei, articolelor de voiaj și marochinarie
Fabricarea articolelor pentru sport, jocurilor, jucăriilor, instrumentelor muzicale și a altor produse
Fabricarea bijuteriilor, imitațiilor de bijuterii și articolelor similar
Industria alimentară
Industria băuturilor
Industria tutunului
Tipărirea, reproducerea înregistrărilor pe suport și activități conexe

Transporturi, depozitare și activități anexe transporturilor
Servicii profesionale
Servicii administrative și de suport
Servicii de consultanță
Servicii de publicitate



Activități cinematografice, de radio și televiziune și ale agențiilor de presă, alte activități de spectacole, editarea cărților, ziarelor și alte activități de editare
Servicii generale
Activități, culturale, sportive și recreative
Alte activități de servicii
Poșta, curierat
Servicii de colectat și reciclat deșeuri, salubritate
Învățământ
Sănătate
Servicii imobiliare
Jocuri de noroc și pariuri
Activități de intermediere în comerțul cu ridicata
Comerț cu ridicata al produselor agricole brute, animalelor vii, produselor alimentare, băuturilor și tutunului
Comerț cu ridicata al produselor nealimentare
Comerț cu autovehicule, piese și accesorii de schimb și carburanți pentru autovehicule
Comerț cu amănuntul în magazine specializate, nespecializate, precum și neefectuat prin magazine magazine
Agenții de turism /
Activitate hotelieră și alte servicii de cazare
Restaurante, baruri, cafenele

**Metodologia de selectie a firmelor in cadrul Topul firmelor Bucuresti 2009, CCIB (sursa: CCIB Bucuresti)**

Calculul nivelului de performanta si stabilirea clasamentelor pe domenii, grupe de activitate si clase de marime a firmelor, s-a realizat pentru anul financiar 2009, de catre CCIB, prin prelucrare electronica a datelor, in baza urmatoarei metodologii.

Surse de date utilizate:

- informații din situațiile financiare ale societăților comerciale pentru anul 2009, conforme cu Directivele Europene, puse la dispoziție de Oficiul Național al Registrului Comerțului și Ministerul Finanțelor Publice;
- informații despre firmele legal înregistrate în România, puse la dispoziție de Oficiul Național al Registrului Comerțului;

Condiții de admitere a firmelor în clasamente:

Sunt admise să participe la topurile firmelor din județe și municipiul București, entitățile care sunt comercianți, conform legii și îndeplinesc simultan următoarele condiții, bazate pe datele de bilanț depus pentru anul 2009:

- au avut profit din exploatare pozitiv;
- au avut cel puțin un angajat;
- au avut cifra de afaceri minimum 100.000 lei pentru microîntreprinderi și minimum 250.000 lei pentru celelalte firme;
- valorile indicatorilor calculați sunt pozitive.

Structurarea clasamentelor pe domenii, grupe de activitate și clase de mărime

Realizarea topurilor firmelor se face pe șase domenii de activitate:

- Cercetare-Dezvoltare și High-Tech;
- Industrie;
- Agricultură, Pescuit, Piscicultură
- Construcții;
- Servicii;
- Comerț, Turism.

Clasa de marime/Criterii de incadrare

- Microîntreprinderi - au până la 9 salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 2 milioane euro, echivalent în lei
- întreprinderi mici - au între 10 și 49 de salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă sau dețin active totale de până la 10 milioane euro, echivalent în lei
- întreprinderi mijlocii - au între 50 și 249 de salariați și realizează o cifră de afaceri anuală netă de până la 50 milioane euro, echivalent în lei, sau dețin active totale care nu depășesc echivalentul în lei a 43 milioane euro
- întreprinderi mari - au între 250 și 999 salariați
- întreprinderi foarte mari - au peste 1000 de salariați





Indicatori utilizați pentru clasificarea firmelor:

- I1: cifra de afaceri netă;
- I2: profitul din exploatare;
- I3: rata profitului din exploatare = (Profit din exploatare / Cifra afaceri);
- I4: eficiența utilizării resurselor umane = (Valoarea adăugată 1) / Număr mediu de salariați);
- I5: eficiența utilizării capitalului angajat= (Profitul curent + Cheltuieli privind dobânzile) / Total active 2).

Determinarea poziției fiecărei firme în Top se realizează în funcție de valoarea punctajului total reprezentând numărul de puncte calculat astfel:

- se calculează punctajele simple ale indicatorilor (P1, P2, P3, P4, P5) după formulele definite la 4.1 – 4.5; fiecare punctaj simplu se împarte la media națională a indicatorului respectiv;
- pentru fiecare indicator și domeniu de activitate, este stabilită o pondere de către Comisia de TOP (POND1, POND2, POND3, POND4, POND5);
- punctajul total (PT) se calculează ca suma produselor dintre punctajul simplu și ponderea aferentă fiecărui indicator ( $PT = P1 * POND1 + P2 * POND2 + P3 * POND3 + P4 * POND4 + P5 * POND5$ ).

În secțiunea Anexe sunt prezentate pe larg două liste de firme grupate după:

- primele 3-5 firme conform Topul firmelor București 2009
- primele 3-5 companii la nivelul municipiului București pentru toate domeniile de activitate





Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



5.3

Orașul funcțional



©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



bucurești 2035

**Sinteza raportului de expertiză:**

**Evoluție urbanistică  
1830-2000**



Acest capitol reprezintă sinteza Raportului de Expertiză privind evoluția istorică a municipiului București și teritoriului său de influență.

Studiul a fost structurat în trei perioade mari care, rezultând din evoluția generală istorică a orașului, prezintă caracteristici diferite foarte bine definite.

### Perioade istorice

**A. pînă în anul 1831;** limita a fost dictată de promulgarea, în acest an, a *Regulamentului Organic* care conține primul ansamblu coerent de măsuri urbanistice și edilitare, în „*Regulamentul pentru starea sănătății și paza buneii orînduiei în politia Bucureștilor*”, fiind considerat începutul perioadei moderne de dezvoltare a Bucureștiului. Analiza se referă la consecințele asupra orașului a întregii epoci medievale, prelungită cu domniile fanariote și post-fanariote pînă în 1931.

**B. 1831 - 1950. Este perioada modernă de dezvoltare a orașului.** Importante evenimente politice, cu urmări decisive pentru România modernă - revoluția de la 1848, Unirea Principatelor, războiul de independență, proclamarea Regatului, primul război mondial și Marea Unire - au avut în București principalul centru de decizie. Întreaga perioadă este caracterizată prin eforturile de edificare a unui stat burghez, modern, similar celor occidentale, prin lărgirea treptată a sistemului democratic de guvernare, proprietatea particulară asupra terenului (inclusiv asupra celui urban), formarea și dezvoltarea unei industrii naționale etc. Pentru evoluția urbanistică a capitalei, importante sunt consecințele acestui context general: existența unei administrații locale, eligibile, cu autoritate deplină asupra direcțiilor de dezvoltare a orașului (fundamentată, de la începutul secolului al XX-lea, pe planurile de sistematizare), bazarea acestuia pe mica proprietate urbană, pătrunderea și asimilarea modelelor urbanistice europene, ca și a tuturor curentelor arhitecturale occidentale (de la clasicism pînă la arhitectura modernă) etc. Ritmul dezvoltării, ponderea unuia sau altuia dintre principiile





## Concept Strategic București 2035

urbanistice aplicate și, nu în ultimul rând, importantele evenimente politice care au modificat rolul Bucureștiului în economia și administrarea țării, a determinat divizarea acestei perioade în trei sub-etape: 1831 - 1880; 1880 - 1920; 1920 - 1950.

**C. 1950 - 1989. Perioada contemporană a evoluției capitalei** s-a derulat în condiții politice, economice și sociale complet diferite. Regimul comunist, dictatorial, s-a bazat pe un sistem centralizat de dirijare economică și administrativă. Autoritățile locale și-au pierdut autonomia efectivă de planificare a dezvoltării, depinzând de planurile naționale și de sumele acordate, tot centralizat, investițiilor locale. Proprietatea individuală asupra terenului urban a devenit derizorie, atîta vreme cît exproprieri vaste erau realizate cu despăgubiri minime, iar construcția urbană s-a realizat, în proporție covârșitoare, din inițiativa statului. Acest fapt a permis realizarea unor ansambluri de locuit, executate exclusiv cu proiecte-tip, ansambluri și zone industriale etc. de dimensiuni foarte mari, la o scară complet diferită de tot ce se realizase pînă atunci. Un alt element esențial al perioadei, care a avut consecințe determinante asupra evoluției orașului a fost asimilarea principiilor urbanistice enunțate prin Charta de la Atena. Acest fapt, corelat cu ignorarea, practic, a micii proprietăți particulare și a modului tradițional de construcție, a generat un urbanism nou, care a marcat profund configurația actuală a Bucureștiului.

Cîteva elemente noi, care au marcat evoluția ulterioară a orașului, pentru perioade mai lungi sau mai scurte, au fost: proiectarea complexă a cartierelor de locuit (care vor deveni mai tîrziu unitățile de vecinătate, apoi unități urbanistice complexe), introducerea cvartalelor (cu suprafețe cuprinse între 5-10 ha), realizarea de noi zone industriale periferice, prevederea unei înalțimi medii a construcțiilor de 6 niveluri, precum și crearea unei "soluții arhitecturale de ansamblu a capitalei", cu un accent particular asupra arterelor magistrale de circulație.

## Evoluție urbanistică 1830-2000



La baza planificării urbane postbelice au stat mai multe principii care, într-un fel sau altul, au fost urmărite pînă în 1989, fără însă ca transpunerea lor în realitatea urbană să fie și efectivă în totalitate. Dintre aceste principii pot fi menționate: dezvoltarea orașului în strînsă legătură cu teritoriul învecinat; accentuarea rețelei radial-inelare a circulației principale; aplicarea riguroasă a principiului zonificării funcționale a teritoriului; densificarea suprafeței urbane; specializarea zonelor industriale; apropierea locuințelor de locurile de muncă; realizarea unor mari ansambluri de locuințe; realizarea unor centre secundare de interes public; restructurarea zonelor construite existente; distribuția echilibrată, pe întregul teritoriu urban, a zonelor de recreație și agrement etc. Perimetrul administrativ (intravilanul) a fost mărit succesiv de cîteva ori, atingînd, în anumite porțiuni, inelul de centură. Au fost incluse astfel în oraș, devenind cartiere ale acestuia, mai vechile comune suburbane Bucureștii Noi, Dămăroaia, Militari, Cățelu, Colentina, Băneasa etc.

O amploare deosebită au luat **zonele și platformele industriale**, care au căpătat, cel puțin parțial, un profil specializat. Noile suprafețe destinate acestei funcțiuni au fost situate, ca și în perioadele anterioare, spre limitele orașului: *Faur-Cățelu, Dudești, CET Vitan, Progresul-Jilava, IMGB, Pipera*. Zona industrială *Militari* este de un tip aparte, ea avansînd, ca o pană, pînă la limita perimetrului zonei centrale. Acestor noi zone industriale li s-au adăugat mai vechile grupări de industrii și depozite, care au fost extinse și modernizate, cum au fost *zonele Obor și Filaret*.



## Orașul actual: sinteza 1830 - 1989

Cel mai relevant aspect al acestei continuități ține de **caracterul concentric al extinderilor teritoriale succesive**, avînd ca nucleu central zona urbanizată existentă în perioada regulamentară. În jurul acestui nucleu au apărut, treptat, suprafețe de teren care și-au definit funcționalitatea și, implicit, caracteristicile morfologice, în raport cu necesitățile vieții urbane ale momentului respectiv. În ordinea cronologică a apariției lor, aceste **noi tipuri de teritorii** au fost cel cu **funcțiune de producție și depozitare, cel al spațiilor publice de agrement** (parcuri, grădini urbane, zone sportive etc.) și **teritoriile cu funcțiune de locuire**

Un alt aspect semnificativ este reprezentat de anumite **axe radiale ale dezvoltării**, care au generat urbanizări tentaculare; ele pot fi întâlnite în toate perioadele și etapele evoluției Bucureștiului. Acestea au fost, în cele mai multe dintre situații, vechi drumuri de legătură a orașului cu alte localități din teritoriu, existente în prima parte a secolului al XIX-lea. De-a lungul lor s-au dezvoltat, în general, zone și cartiere de locuit sau zone industriale: Șoseaua Colentina, Șoseaua Pantelimon, Calea Dudești, Calea Rahovei, bd. Iuliu Maniu. O particularitate prezintă, în acest sens, axul Șoselei Kiseleff, care concentrează, pe parcursul ei, spații verzi însemnate ale capitalei; ea este "axul verde" care pătrunde pînă la limita zonei centrale și este, din această cauză, cea mai plăcută intrare în oraș. Calea ferată a reprezentat, după 1870, a doua categorie de rețea de comunicație care a generat axe de dezvoltare teritorială a orașului. Calea ferată a stimulat, de cele mai multe ori, coagularea de-a lungul ei, a unor ansambluri sau zone industriale și a unor cartiere muncitorești de locuit. Cel mai puternic astfel de ax este cel dinspre nord-vest, de la Gara de Nord spre Chitila.



## Principalele concluzii ale acestui studiu sunt:

- 1. dezvoltarea orașului București are la baza structura sa radial-concentrică:** urbanizarea se face, în primul rînd, de-a lungul principalelor artere de comunicare în teritoriu - Podul Tîrgului de afară (Calea Moșilor), Podul de pămînt (Calea Plevnei), Calea Dudești, Podul Calicilor (Calea Rahovei), iar mai tîrziu, de la sfîrșitul secolului al XVII-lea, de-a lungul Podului Mogoșoaiei (Calea Victoriei)
- 2. Caracteristic dezvoltării Bucureștiului este țesutul urban (traseul neregulat și neuniform al tramei stradale și al parcelarului)** care s-a menținut, în mare măsură pînă în prezent, cu toate transformările modernizatoare aduse între timp
- 3. apariția primelor căi ferate a determinat prima segregare funcțională,** incipientă, a teritoriului urban, de-a lungul acestora începînd să se grupeze întreprinderi de producție. Construcția gării Filaret (1869), a gării Tîrgoviștei (Gara de Nord, 1872) și a legăturii CF dintre ele, la sfîrșitul anului 1872, a generat, totodată, urbanizarea unor zone situate la limita perimetrului administrativ și chiar exterioare acestuia.
- 4. apariția unor noi parcelari a fost relationată trasării de noi artere:** zona bisericii Sf. Gheorghe (prin reparcelarea zonei distrusă de incendiul din 1847), pe dealul Arsenalului (str. Lăzureanu, Minotaurului etc.) și la intersecția Căii Șerban Vodă cu str. 11 Iunie
5. Intervențiile de sistematizare complexă a teritoriului urban al Capitalei au fost marcate de **constituirea unui sistem de spații publice - străzi, bulevarde și puține piețe - coerente din punct de vedere urbanistic și arhitectural** (la sfîrșitul anilor 1860 începe realizarea



primului tronson al viitorului ax major de circulație al orașului pe direcția est-vest (între Universitate și Calea Victoriei) care, pînă la sfîrșitul perioadei, va fi executat pînă la bd. Schitu Măgureanu; în direcția opusă, a fost realizat un tronson al viitorului bulevard Ferdinand);

**6. Extinderile succesive ale perimetrului administrativ al Capitalei s-au facut din dorinta de a controla teritoriile in curs de urbanizare**

7. **o mențiune specială trebuie acordată zonelor verzi.** Cele mai importante au fost realizate în partea de nord a orașului, avînd ca ax șoseaua Kiseleff: *parcul Herăstrău, ștrandul și parcul Tineretului, precum și hipodromul Băneasa*, pe locul căruia a fost realizată, în anii '60, zona expozițională.

## Sinteză

Bucureștiul este, prin urmare, alcătuit din fragmente urbane cu funcționalități diferite, de mărimi diferite și avînd caracteristici morfologice variate.

Complexitatea configurației actuale a orașului (ca rezultat al stratificării istorice), este pusă în evidență prin suprapunerea intervențiilor postbelice structurii urbane definte pînă în 1950.

**Câteva dintre cele mai importante observații sunt:**

- **ponderea însemnată, ca suprafață, a noilor zone de locuit în imobile colective.**
- **reducerea suprafețelor zonelor de locuit rezultate prin parcelare**
- **reducerea cu aproximativ un sfert a zonei centrale**
- **reconstruirea sau construirea integrală a fronturilor stradale**



surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului

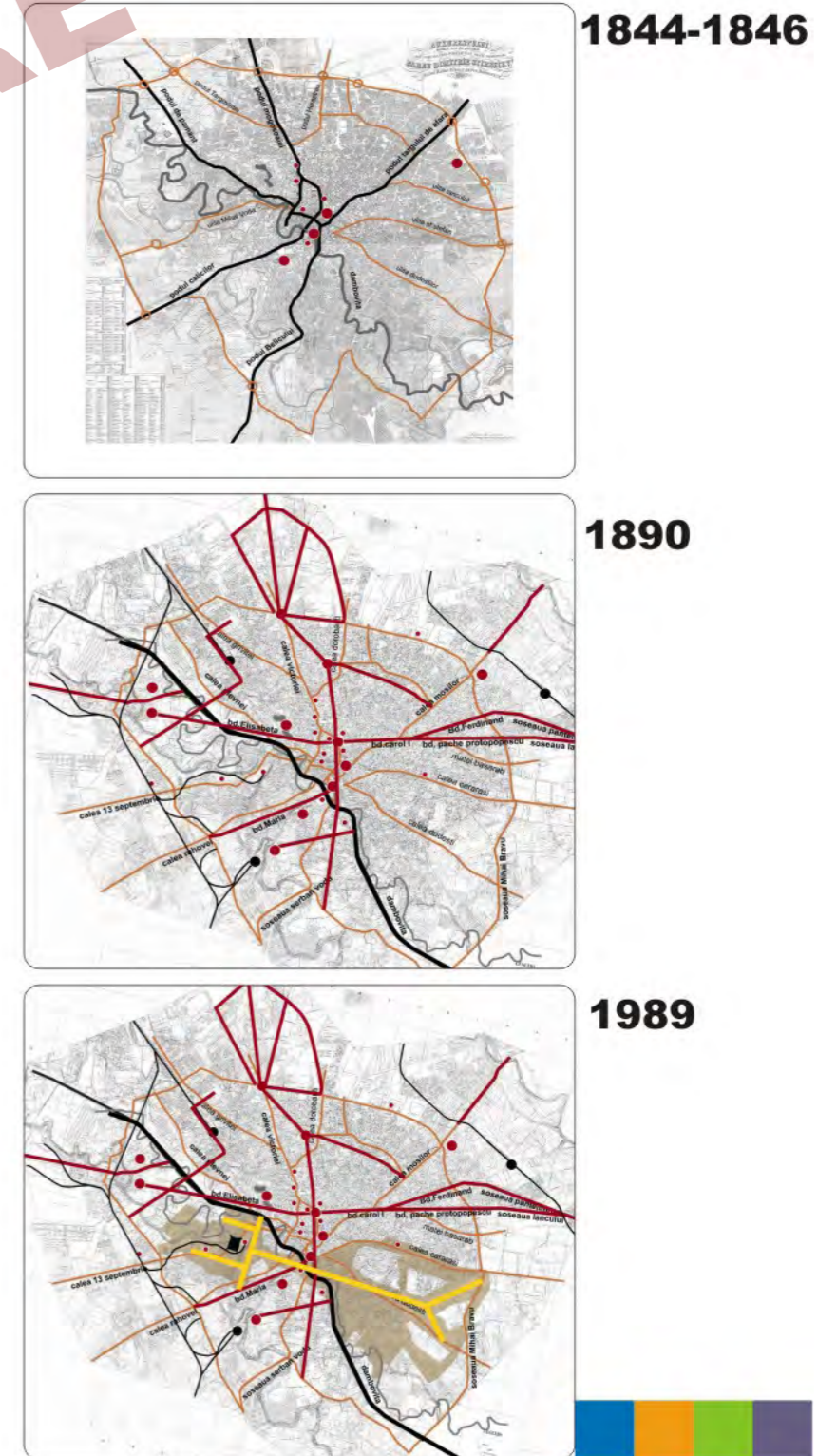


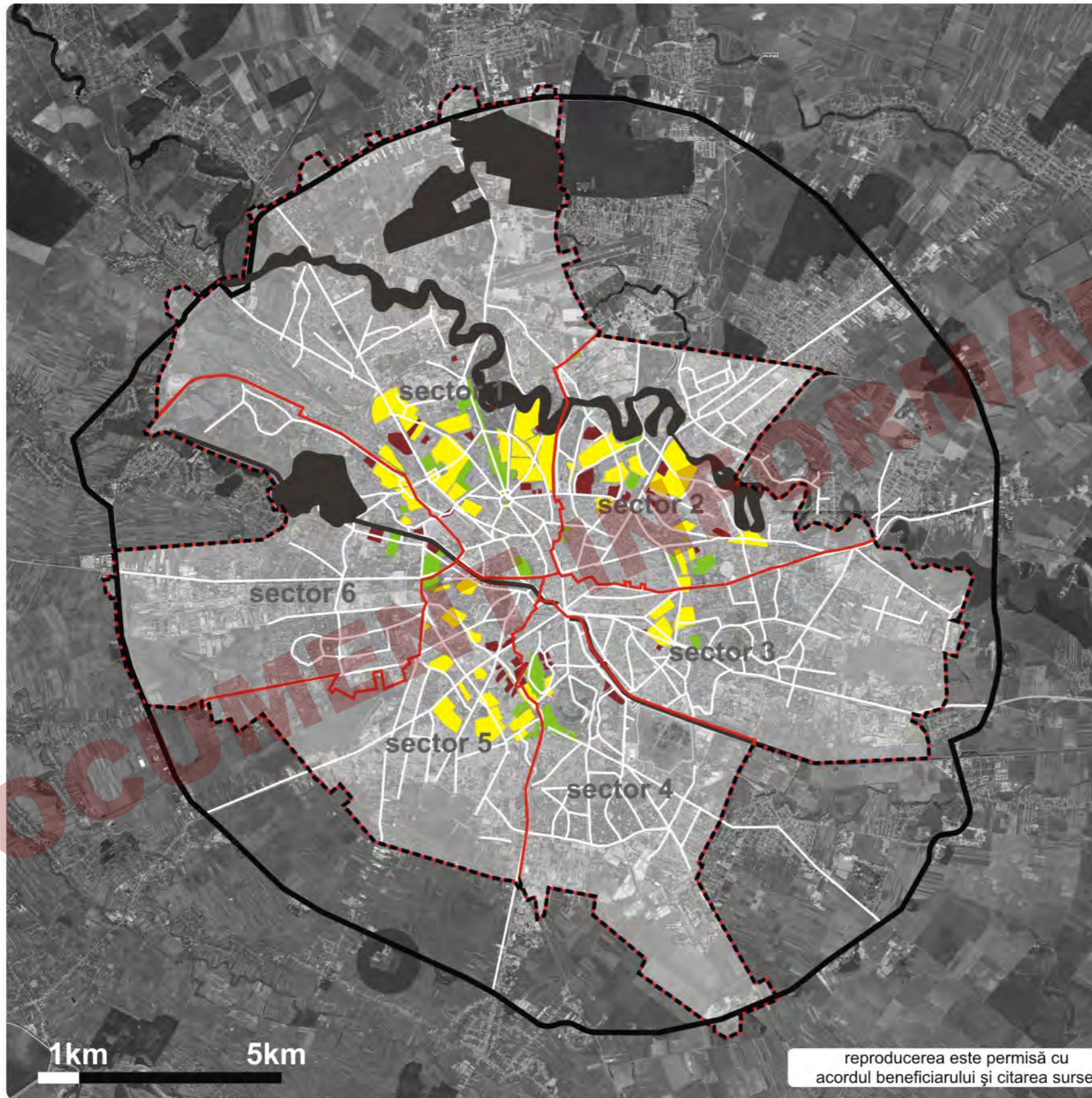
- |   |  |  |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>--- limită administrativă</li> <li>— centura rutieră a Bucureștiului</li> <li>— rețea stradală majoră a Bucureștiului</li> <li>— limită de sector</li> <li>— elemente naturale importante</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— evoluția limitelor orașului între 1459 - 1831</li> <li>— limita regulamentului organic 1831</li> <li>— limita 1700</li> <li>— limita 1600</li> <li>— limita 1459</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— terenuri viticole</li> <li>— grădini de zarzavat</li> <li>— grădini publice și de agrement</li> <li>— biserici sau mănăstiri</li> <li>— barierele orașului</li> </ul> |
|---|--|--|

Orașul funcțional



EVOLUȚIA ORAȘULUI





- |   |  |
|---|--|
| --- limită administrativă               | planul din 1936 - extinderea suprafeței construite a Bucureștiului prin parcelari în afara perimetrului constituit la sfârșitul sec. XIX |
| — centura rutieră a Bucureștiului       | — parcele pentru locuințe  |
| — rețea stradală majoră a Bucureștiului | — zone destinate funcțiunii industriale  |
| — limită de sector                      | — zone verzi (parcuri, cimitire)   |
| — elemente naturale importante          |  |

## Orașul funcțional



### PLANUL DIN 1936

Urbanizarea se face, în primul rând, de-a lungul principalelor artere de comunicație în teritoriu - Podul Tîrgului de afară (Calea Moșilor), Podul de pămînt (Calea Plevnei), Calea Dudești, Podul Calicilor (Calea Rahovei), iar mai tîrziu, de la sfîrșitul secolului al XVII-lea, de-a lungul Podului Mogoșoaiei (Calea Victoriei). Apariția primelor căi ferate a determinat prima segregare funcțională, incipientă, a teritoriului urban, de-a lungul acestora începînd să se grupeze întreprinderi de producție. Construcția gării Filaret (1869), a gării Tîrgoviștei (Gara de Nord, 1872) și a legăturii CF dintre ele, la sfîrșitul anului 1872, a generat, totodată, urbanizarea unor zone situate la limita perimetrului administrativ și chiar exterioare acestuia. Apariția unor noi parcelari a fost relacionată trasării de noi artere. Intervențiile de sistematizare complexă a teritoriului urban al Capitalei au fost marcate de constituirea unui sistem de spații publice - străzi, bulevarde și puține piețe - coerente din punct de vedere urbanistic și arhitectural. Extinderile succesive ale perimetrului administrativ al Capitalei s-au făcut din dorința de a controla teritoriile în curs de urbanizare. Cele mai importante zone verzi au fost realizate în partea de nord a orașului, avînd ca ax șoseaua Kiseleff: parcul Herăstrău, ștrandul și parcul Tineretului, precum și hipodromul Băneasa, pe locul căruia a fost realizată, în anii '60, zona expozițională.

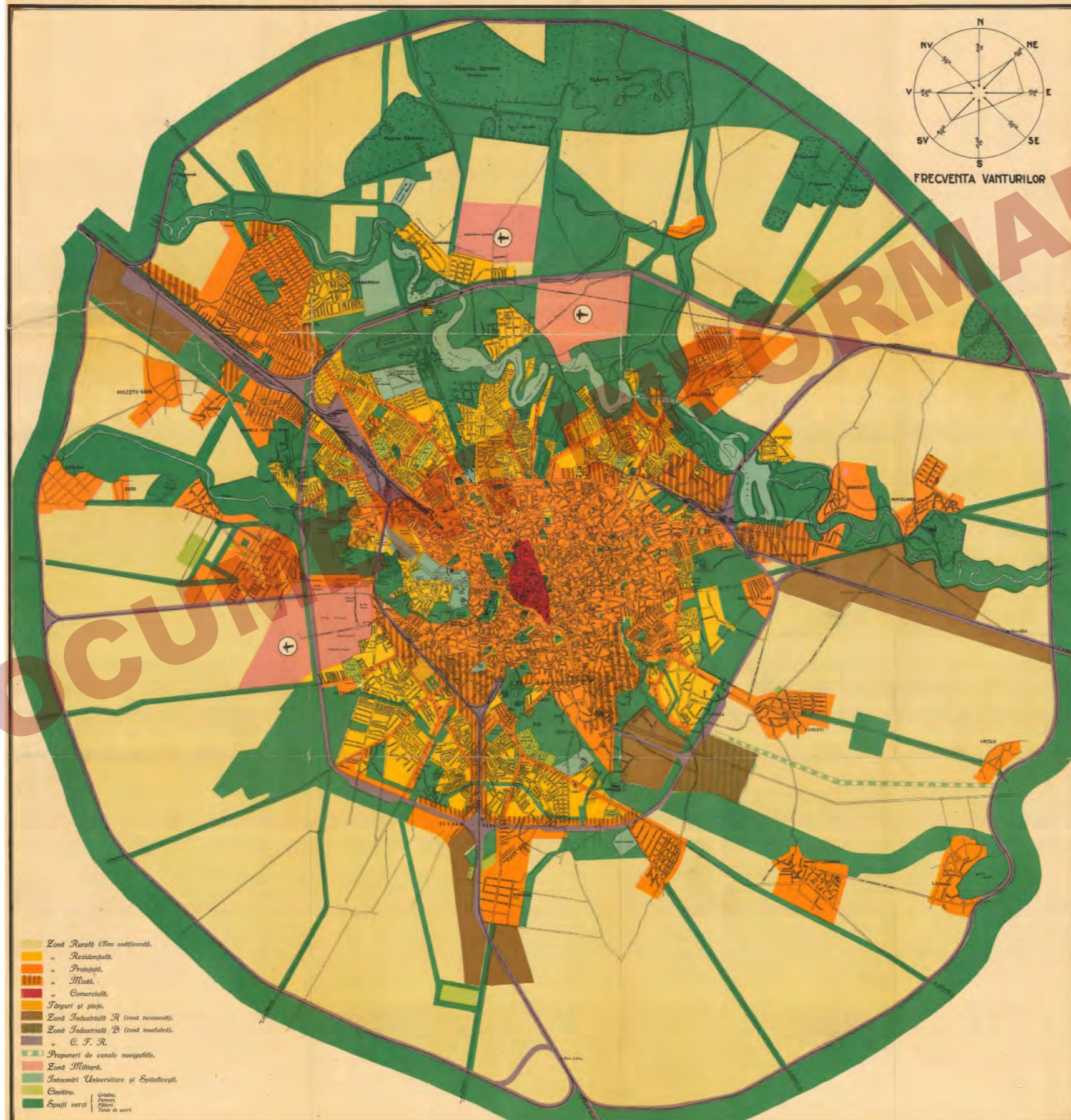
#### zonele de extindere a orașului în 1936



MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
**PLAN DIRECTOR  
 DE  
 SISTEMATIZARE**

ANEXA N° 11

**ZONIFICARE**



surse: Planul Director de sistematizare din 1935, Raport de expertiză privind evoluția urbanistică a Bucureștiului

**Orașul funcțional**



**PLANUL DE SISTEMATIZARE A  
 BUCUREȘTIULUI DIN 1935**

Planul Director de Sistematizare din 1935, care este, probabil, cel mai complet și mai articulat document urbanistic de acest fel a întregii perioade interbelice, precum și Regulamentul de construcții și alinieri care a decurs din acesta, aprobat în 1939, au stabilit, pe baza unor principii deseori diferite de cele anterioare, un mod precis, foarte clar și rațional de organizare a teritoriului urban ca și a modului de construire. Zonificarea funcțională, mult mai adaptată realităților bucureștene, împarte întregul teritoriu administrativ în: zonă rurală (non edificabilă), rezidențială, protejată, mixtă, comercială, industrială, specială, spații verzi. Noutatea absolută a Planului Director este introducerea claselor de construcție, suprafețe de teren rezultate din subdivizarea zonelor funcționale – pentru care sunt stabilite ansambluri de reglementări (parcelarea terenului, așezarea clădirii și limitele de dezvoltare a construcției în adâncimea parcelei, gabaritele volumului, inclusiv modul de realizare a retragerilor nivelurilor superioare, procentul de ocupare al terenului, etc.). Circulația orașului este strict ierarhizată în patru categorii (artere, principale, secundare și de acces). Pentru prima oară apar prevederi referitoare la estetica urbană.

Evoluția urbanistică dintre cele două războaie mondiale a fost marcată și de asimilarea rapidă a arhitecturii moderne, care a determinat configurația noilor spații urbane (bd. Brătianu, de exemplu), a unor întregi cartiere rezidențiale (Vatra Luminoasă), dar care a modificat, deseori radical, imaginea spațiului urban în toate zonele orașului.





## PLANUL URBANISTIC GENERAL DIN 1999

Municipiului București are potențialul de a se afirma ca o metropolă europeană având un rol specific regional, continental și intercontinental, în acest sens fiind stabilite de către Consiliul General al Municipiului București prin Hotărârea nr.148 din 24.06.1999 cinci obiective strategice din care au derivat obiectivele urbanistice prezentate în continuare.

### Obiectivele strategice ale PUG

1. Accentuarea identității Municipiului București în concordanță cu aspirația sa de a deveni o metropolă europeană.
2. Susținerea vitalității și atractivității Municipiului București potrivit rolului de Capitală a României.
3. Dezvoltarea Capitalei ca o Aglomerație Urbană având un rol activ și stimulativ la nivel regional și metropolitan.
4. Ridicarea calității vieții locuitorilor.
5. Valorificarea și protejarea potențialului natural și arhitectural - urbanistic.

Toate aceste obiective de dezvoltare până în anul 2025 a Municipiului București vor fi periodic reanalizate, odată cu reactualizarea Planului Urbanistic General, în raport cu noile condiții și necesități create de evoluția economică și socială a țării precum și de tendințele care se vor manifesta pe plan internațional.





©foto: Radu Sandovici



## conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Evoluție urbanistică  
1830-2000



→ Odată cu perioada regulamentară se poate vorbi de o politică urbană a administrației bucureștene.

→ În 1895 s-a promulgat o nouă lege privind perimetrul administrativ; suprafața orașului a crescut de la cca. 3000 ha la 5614 ha. Extinderea s-a făcut în special spre nord, est și vest. Această extindere nu s-a făcut din cauza unei densități excesive în vechiul teritoriu, ci din dorința de a controla urbanizarea noilor suprafețe de teren.

→ în 1910 s-a realizat linia CF dintre gara Obor și Oltenița. Această "centură mică" a condiționat, în continuare, limitele zonelor construite ale orașului și au potențat apariția și dezvoltarea unor noi zone industriale.

→ La baza planificării urbane postbelice au stat mai multe principii care, într-un fel sau altul, au fost urmărite până în 1989, fără însă ca transpunerea lor în realitatea urbană să fie și efectivă în totalitate. Dintre aceste principii pot fi menționate: dezvoltarea orașului în strânsă legătură cu teritoriul învecinat; accentuarea rețelei radial-inelare a circulației principale; aplicarea riguroasă a principiului zonificării funcționale a teritoriului; densificarea suprafeței urbane; specializarea zonelor industriale; apropierea locuințelor de locurile de muncă; realizarea unor mari ansambluri de locuințe; realizarea unor centre secundare de interes public; restructurarea zonelor construite existente; distribuția echilibrată, pe întregul teritoriu urban, a zonelor de recreație și agrement etc.

→ Interventii actuale teritoriale puțin relateate cu evoluția istorică a teritoriului metropolitan, care afectează astfel elementele identitare ale acestuia.

→ Slabă protecție și valorificare a elementelor de patrimoniu construit



→ Vatra originară a Bucureștiului este considerată a fi fost în jurul Curții Domnești, iar partea cea mai veche a orașului este zona cuprinsă în perimetrul actualelor străzi Șelari, Gabroveni, Șepcari și Halelor. Orașul s-a dezvoltat, în secolele următoare, cu preponderență în partea de nord a Dîmboviței, pe platforma superioară a albiei sale.

→ trasarea, la sfârșitul secolului al XVII-lea, a Pădului Măgăsoaiei (Calea Victoriei), și parcelarea terenului fostei Curții Domnești, un secol mai târziu (1798), cu această ocazie apărând străzile Covaci și Soarelui

→ Zona centrală, de mică întindere, înconjura pe trei laturi (vest, nord și est) Curtea Domnească. Era zona cea mai dens construită, concentrând mare parte din teritoriile cu destinație comercială a orașului, caracterizată printr-un parcelar relativ uniform și omogen. Caracterul comercial se prelungea, tentacular, de-a lungul Căii Moșilor și a Căii Victoriei pînă la limitele orașului și pe porțiuni mai mici de-a lungul Căii Rahovei și Șerban Vodă

→ Ansambluri coerente de străzi, sugerînd apariția unor parcelări ordonate, au fost realizate în zona bisericii Sf. Gheorghe (prin reparcelarea zonei distrusă de incendiul din 1847), pe dealul Arsenalului (str. Lăzureanu, Minotaurului etc.) și la intersecția Căii Șerban Vodă cu str. 11 Iunie

→ La sfârșitul anilor 1860 începe realizarea primului tronson al viitorului ax major de circulație al orașului pe direcția est-vest (între Universitate și Calea Victoriei) care, pînă la sfârșitul perioadei, va fi executat pînă la bd. Schitu Măgureanu; în direcția opusă, a fost realizat un tronson al viitorului bulevard Ferdinand.

→ Bucureștiul a avut o evoluție urbanistică semnificativă care s-a bazat, însă, într-o mare măsură, pe liniile de dezvoltare trasate pînă la primul război mondial, ca și pe noile documente urbanistice elaborate de primărie.

→ au fost emise legi speciale privind organizarea administrativă a Capitalei, în 1926, 1929, 1939 și 1943; acestea fac distincția dintre suprafața metropolitană - care se întinde pînă la linia de centură CF, în care sunt incluse și comunele suburbane - și aria urbană propriu-zisă. În acest fel sunt incluse, treptat, în suprafața urbană, localități rurale sau cîteva dintre comunele suburban limitrofe orașului: Herăstrău, Giulești, Crîngași, Șerban Vodă, Apărătorii Patriei, Progresul etc. Limita orașului aprobată prin legea administrativă din 1943 a menținut traseul din partea de nord a orașului dar a prevăzut o extindere considerabilă spre sud. Prima dintre acestea a consacrat dimensiunea teritorială a orașului, prin extinderea teritoriului administrativ al capitalei pîna la "linia forturilor".

→ Extinderile succesive ale perimetrului administrativ nu au adus modificări majore structurii urbane, în ceea ce privește distribuția mare a funcțiunilor, a sistemului principal de circulație și a apariției unor noi tipologii morfologice.

→ Realizarea celor mai importante spații verzi bucurestene avînd ca ax șoseaua Kiselef: parcul Herăstrău, ștrandul și parcul Tineretului, precum și hipodromul Băneasa, pe locul căruia a fost realizată, în anii '60, zona expozițională.



→ creșterea foarte mare a suprafeței orașului în secolul al XVIII-lea și la începutul celui următor; rețeaua stradală este densificată în mică măsură în zone urbanizată anterior

→ apariția primelor căi ferate a determinat prima segregare funcțională, de-a lungul acestora începând să se grupeze întreprinderi de producție. Construcția gării Filaret (1869), a gării Tîrgoviștei (Gara de Nord, 1872) și a legăturii CF dintre ele, la sfîrșitul anului 1872, a generat, totodată, urbanizarea unor zone situate la limita perimetrului administrativ și chiar exterioare acestuia

→ Industriile principale care își fac apariția sunt situate, în totalitate, în zonele neurbanizate ale orașului (Uzina de gaz, Abatorul, fabrica de bere Oppler, Arsenalul Armatei, uzinele Lemaitre etc.) sau la limita exterioară a perimetrului administrativ (moara Assan, moara Olmazu, cărămidării, Manutanța primăriei etc.). Parte dintre ele sunt legate de existența căii ferate.

→ Câteva elemente noi, care au marcat evoluția ulterioară a orașului, pentru perioade mai lungi sau mai scurte, au fost: proiectarea complexă a cartierelor de locuit (care vor deveni mai târziu unitățile de vecinătate, apoi unități urbanistice complexe), introducerea cvartalelor (cu suprafețe cuprinse între 5-10 ha), realizarea de noi zone industriale periferice, prevederea unei înalțimi medii a construcțiilor de 6 niveluri, precum și crearea unei "soluții arhitecturale de ansamblu a capitalei", cu un accent particular asupra arterelor magistrale de circulație.

→ O amploare deosebită au luat zonele și platformele industriale, care au căpătat, cel puțin parțial, un profil specializat. Noile suprafețe destinate acestei funcțiuni au fost situate, ca și în perioadele anterioare, spre limitele orașului: Faur-Cățelu, Dudești, CET Vitan, Progresul-Jilava, IMGB, Pipera. Acestor noi zone industriale li s-au adăugat mai vechile grupări de industrii și depozite, care au fost extinse și modernizate, cum au fost zonele Obor și Filaret.



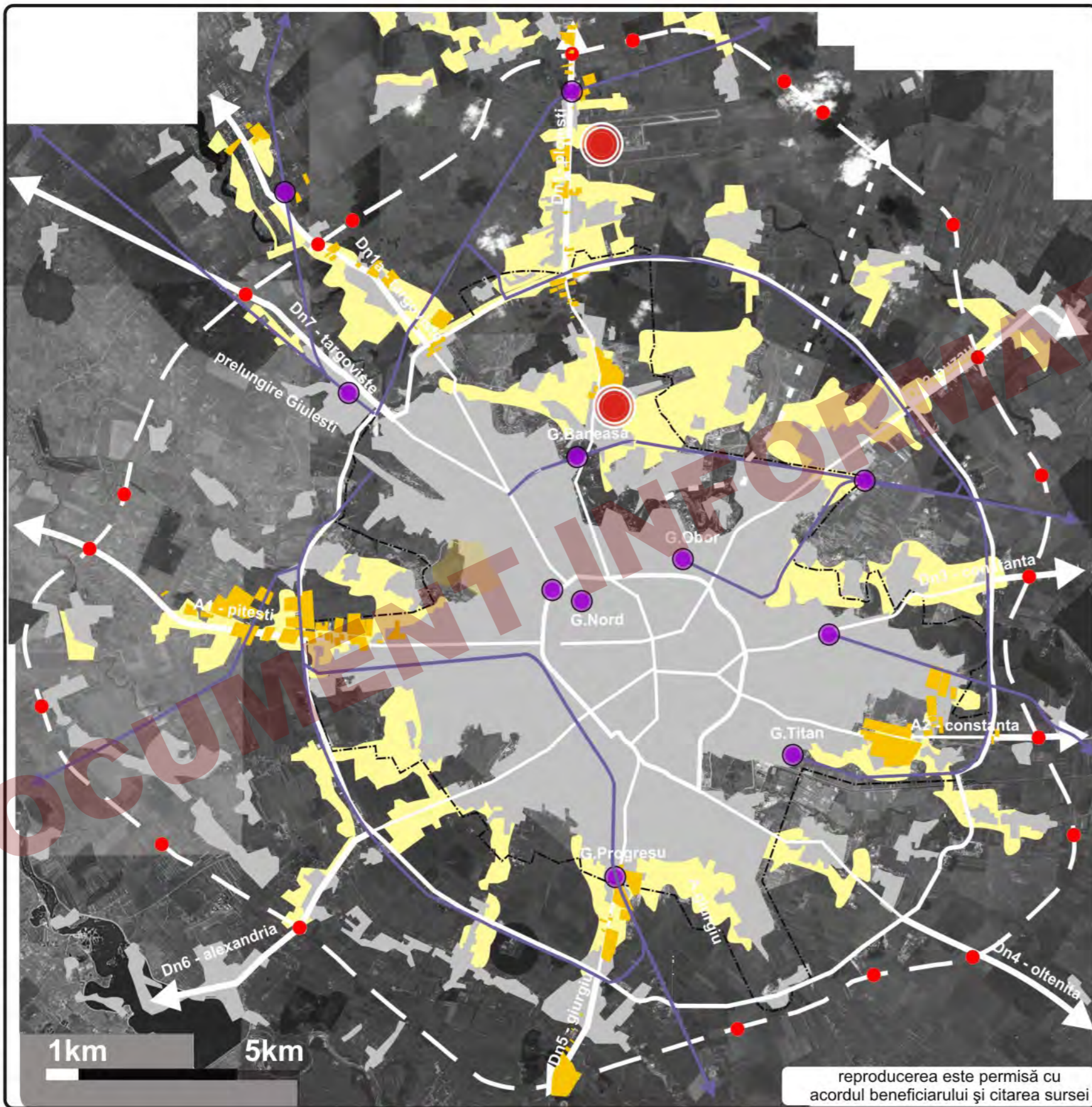


Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**cartograme**



- |     |                                 |   |   |
|-----|---------------------------------|---|---|
| —■— | limită administrativă București | ● | noduri de legătură propuse                          |
| —■— | rețea cf existent               | ● | aeroporturi   |
| ●   | gări existente                  | ■ | arie urbanizată în 2000                             |
| —■— | circulații principale existent  | ■ | arie urbanizată între 2000-2010                     |
| —■— | circulații principale propuse   | ■ | activități economice în lungul drumurilor naționale |

## Orașul funcțional

bucurești 2035

### PROCESUL DE URBANIZARE CREȘTEREA TENTACULARĂ A ORAȘULUI

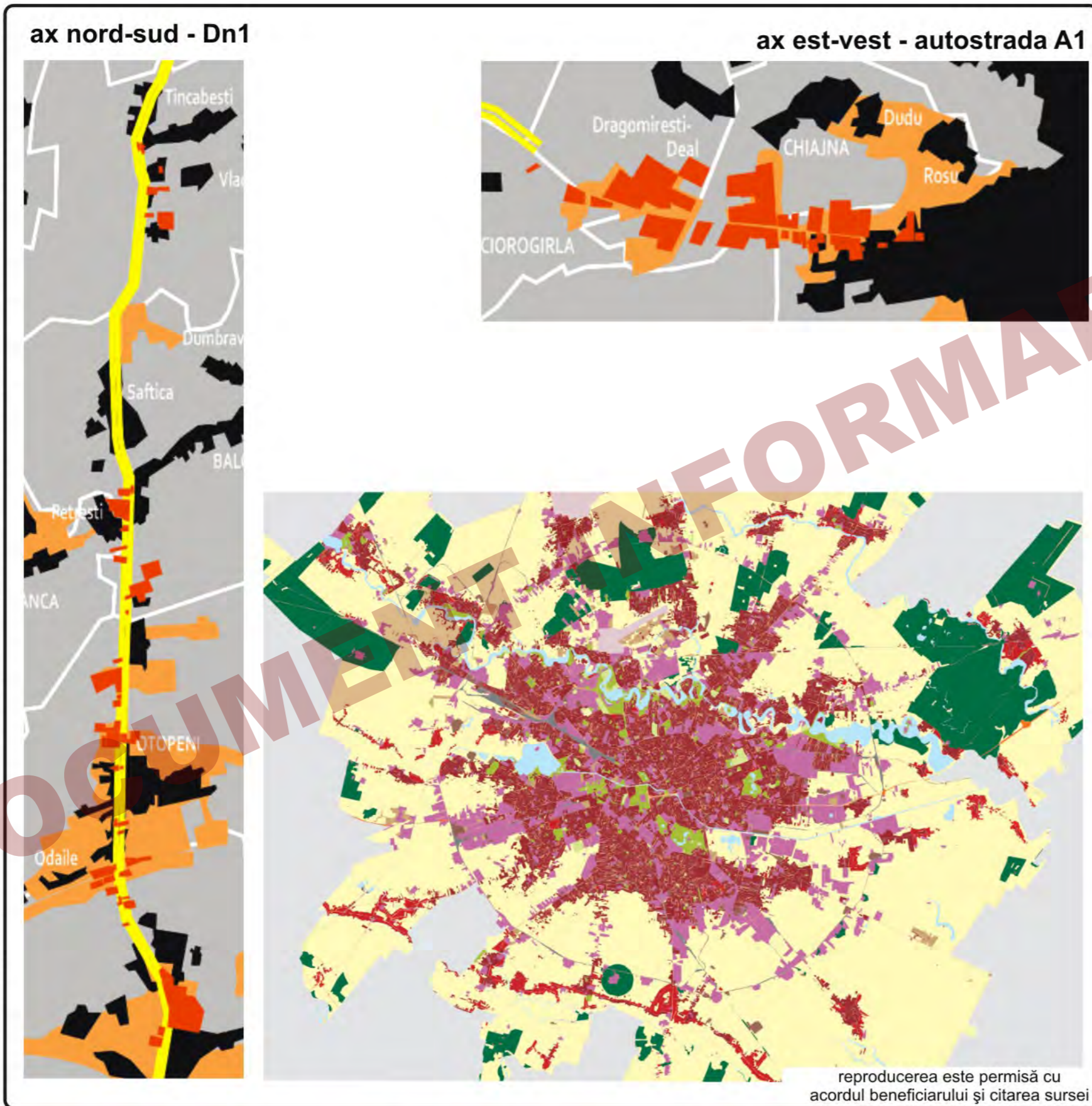
Procesul de urbanizare al ultimilor 10 ani a lăsat urme vizibile nu numai în plan vizual dar și în planul consumului de teren și al extinderii necontrolate a capitalei. Modul în care teritoriile crescute în lungul drumurilor principale ca niște tentacule ale orașului, care subîmpart teritoriul în fragmente lăsate la voia întâmplării în care terenurile agricole nu mai pot fi exploatate.












Suprafața urbanizată, prin ponderea ei substanțială conduce la o impermeabilizare a solului, la creșterea gradului de mobilitate în ansamblul aglomerației urbane, la o degradare constantă a mediului înconjurător prin presiune antropică și poluare.

Este de asemenea vizibilă răspândirea activităților economice în extensia Bucureștiului până la distanțe mari de centrul acestuia, în teritoriul comunelor vecine. Aceste investiții antrenează, prin fluxurile pe care le atrag, o nouă dezechilibrare a teritoriului, în special în raport cu centrul orașului. Întârzierea realizării centurii de autostrăzi constituie în acest sens o amenințare majoră, pentru că doar ea poate degreva Bucureștiul de un trafic suplimentar generat de aceste funcțiuni de mare capacitate.



surse: 2011 Navteq Teleatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



- |   |                          |   |                                    |   |                        |
|---|--------------------------|---|------------------------------------|---|------------------------|
|  | zonă urbanizată          |  | țesut urban continuu               |  | industrie, comerț, tds |
|  | urbanizare recentă       |  | țesut urban discontinuu dens       |  | spații verzi urbane    |
|  | activități economice     |  | țesut urban discontinuu mediu-dens |  | sport - agrement       |
|  | axă de circulație majoră |  | țesut urban discontinuu puțin-dens |   |                        |

## Orașul funcțional



## DEZVOLTAREA TENTACULARĂ A BUCUREȘTIULUI

În lipsa unei planificări spațiale integrate în teritoriul din jurul capitalei, activitățile economice și noile ansambluri de locuințe se acumulează continuu și dezordonat de-a lungul principalelor drumuri de legătură a Bucureștiului cu țara, fiind interesate covârșitor de accesibilitate.

Acest proces necontrolat are printre rezultate o fragmentare a teritoriului, o agravare a problemelor de trafic, scăderea șanselor de dezvoltare a unor localități din apropierea capitalei, concentrarea poluării și dificila protejare a biodiversității, consumuri energetice sporite, deteriorarea peisajului, iar astfel se compromit echilibrul teritoriale pe termen lung și competitivitatea regională.





©foto: Radu Sandovici

**conceptul strategic bucurești 2035**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**Sinteza raportului de expertiză:**

**Locuirea în București**

Acest capitol reprezintă sinteza Raportului de Expertiza privind locuirea, care a avut ca scop prezentarea unei evaluări a locuirii în București. Raportul prezintă succint elemente succinte demografice ale Bucureștiului corelate cu o evaluare a tendințelor de evoluție și impactelor asupra locuirii.

**Principalele probleme și concluzii evidențiate în cadrul acestui studiu constau în:**

1. Presiunea de concentrare a activităților la nivelul municipiului București a condus pe de o parte la expansiunea incoerentă a urbanului în teritoriul adiacent municipiului, cât și la o restructurare urbană haotică, cu consecințe negative în ceea ce privește consistența zonelor tradiționale de locuit și pierderea identității orașelor.

2. Noile realități sociale și economice de după 1990 au generat, pe de o parte **cumpararea imensei majorități a apartamentelor de către ocupanți,**



iar pe de altă parte, **tendința tot mai accentuată, în special după anul 2000 de mobilitate a populației către locuințele individuale, fie în zonele adiacente orașului, fie în zone libere din interiorul centurii Bucureștiului, fie prin înlocuirea fondului mediocru de locuințe de la periferia intravilanului.** Schimbarea raportului privat/public a basculat responsabilitatea întreținerii imensei majorități a imobilelor asupra micilor proprietari, cu consecințe majore asupra posibilității de întreținere a parcului de locuințe

3. **Diversitatea formelor de locuire s-a accentuat după 1990, atât în ceea ce privește modul de locuire (colectiv sau în locuințe individuale, în zone urbane tradiționale sau bine constituite sau în areale destructurate sau în afara ariei administrative a Bucureștiului). Această realitate, coroborată cu perioada de expansiune a construcțiilor de locuințe (în special în intervalul 2000-2009), generează dificultăți majore privind gestiunea integrată pe scară largă a problematicii locuirii în București.**

4. **s-au realizat ansambluri imobiliare pe amplasamente prevăzute prin PUG 2000 pentru nuclee urbane de activități, ceea ce a condus la densificarea (aglomerarea) activităților de servicii în zona centrală**

5. **tendințele de îmbătrânire și scădere a populației înregistrate atât la nivel național cât și la nivelul municipiului București sugerează o scădere a presiunii pe termen foarte lung asupra cererii de locuințe orientând probabil problematica locuirii către creșterea calității vieții și a actului locuirii urbane în București, și spre păstrarea elementelor simbolice și identitare ale orașului.**

6. Bucureștiul pare pentru moment să aibă asigurată fondul de locuințe (evident pentru cea mai mare parte a populației la standardele locuințelor colective ale anilor '80);

7. Bucureștiul își extinde viguros zonele de locuințe în județul Ilfov, mai ales prin locuințe individuale;





## CONTEXT GENERAL

Problematika locuirii și în mod particular a locuinței se pune cu precădere în plan european în raport cu presiunile de concentrare a activităților în zonele metropolitane, care conduc atât la expansiuni greu de controlat în teritoriul aglomerațiilor urbane, cât și la riscul unor ample fenomene de restructurare urbană haotică. Un alt fenomen asociat tendințelor enunțate succint mai sus îl reprezintă segregarea socială, cu fenomene imprevizibile pe termen mediu și lung.

Contextul național se caracterizează prin impactul pe care industrializarea masivă și rapidă din anii '70 și mai ales '80 a avut-o asupra modului de locuire în mediul urban, impact caracterizat prin dezvoltarea marilor ansambluri de locuințe colective, nu de puține ori în detrimentul zonelor tradiționale de locuire. Bucureștiul nu numai că nu a făcut excepție de la acest fenomen, dar reprezintă, prin amploare și impactul asupra unor întinse teritorii urbane, exemplul tipic și paroxistic al acestei dinamici.

Din punctul de vedere al dinamicii suprafețelor locuibile la nivel național, Bucureștiul și județul Ilfov (aflat într-un evident proces de urbanizare a aglomerației urbane București), se disting printr-o creștere importantă a acestui indicator (perioada 19910-2002), față de alte teritorii.

Din punctul de vedere al analizei evoluției formelor de proprietate a locuințelor, după '90 **schimbarea raportului privat/public a basculat responsabilitatea întreținerii imensei majorități a imobilelor asupra micilor proprietari**, cu consecințe majore asupra posibilității de întreținere a parcului de locuințe. Bucureștiul se situează puțin sub media națională a procentului privind proprietatea particulară a locuințelor.

**Diversitatea formelor de locuire s-a accentuat după 1990**, atât în ceea ce privește modul de locuire (colectiv sau în locuințe individuale, în zone urbane tradiționale sau bine constituite sau în areale destructurate sau în afara ariei



administrative a Bucureștiului). **Această realitate, coroborată cu perioada de expansiune a construcțiilor de locuințe** (în special în intervalul 2000-2009), **generează dificultăți majore privind gestiunea integrată pe scară largă a problematicii locuirii în București.**

Bucureștiul se prezenta la începutul perioadei postbelice ca un oraș puțin afectat de război, care, pe lângă zona centrală compact construită cu locuințe urbane de calitate, avea în patrimoniu și o serie de lotizări de locuințe, urmare a unor dezvoltări coordonate. În jurul acestora, se întindeau cartiere cu locuințe individuale de o calitate mai slabă sub raportul tipologiei și al materialelor de construcție, expresie a atracției pe care dezvoltarea industrială interbelică a orașului a exercitat-o asupra populației rurale. Au rezultat de multe ori arii semirurale din punctul de vedere al organizării gospodăriilor individuale, care au ocupat treptat zonele interstițiale din oraș și cele agricole din jurul acestuia.

Realizarea marilor ansambluri, timid începută în anii '50 (cartierul de blocuri Ferentari și unele locuințe colective în partea Nord) s-a accelerat în următorii ani, prin realizarea marilor ansambluri bucureștene de locuințe (Balta Albă-Titan, Berceni, Drumul Taberei fiind cele mai reprezentative), atingând apogeul după cutremurul din 1977 și în anii '80, fie prin amplele operațiuni de Restructurare urbană generate de realizarea Casei Poporului (actualul Palat al Parlamentului) și esplanada acestuia, dar și prin lucrări de "placare" a marilor bulevarde cu blocuri cu spații comerciale și servicii la parter, înlocuitoarele (ca modalitate de realizare), a noilor centre de cartier realizate în deceniul anterior. La acestea se adaugă operațiuni de îndesire a blocurilor, situație generată de necesități economice dar cu impacte discutabile asupra calității ansamblurilor rezultate în urma unor astfel de operațiuni.

Noile realități sociale și economice de după 1990 au generat, pe de o parte **cumpararea imensei majorități a apartamentelor de către ocupanți**,



## Concept Strategic București 2035

iar pe de altă parte, **tendința tot mai accentuată, în special după anul 2000 de mobilitate a populației către locuințele individuale, fie în zonele adiacente orașului, fie în zone libere din interiorul centurii Bucureștiului, fie prin înlocuirea fondului mediocru de locuințe de la periferia intravilanului.**

La aceste tendințe s-au adăugat și **presiunile de pe piața imobiliară** exercitate de către marii investitori, care au construit fie pe terenuri libere în zone semiperiferice, fie au căutat și obținut amplasamente semicentrale, toate orientate către blocuri cu apartamente și fiind stimulate de sistemele de creditare cu garantare asupra imobilului (aspecte integrate boom-ului imobiliar al economiilor țărilor vestice). Mai mult, **s-au realizat ansambluri imobiliare pe amplasamente prevazute prin PUG 2000 pentru nuclee urbane de activități, ceea ce a condus la densificarea (aglomerarea) activităților de servicii în zona centrală.**

## DESCRIEREA SITUAȚIEI PREZENTE ÎN BUCUREȘTI / TERITORIUL SAU DE REFRINȚĂ

În anul 2007, Bucureștiul avea o pondere a populației adulte în 2007 de 74,1 % (cea mai mare) urmând să aibă în 2050 o pondere de 52,7 %, una dintre cele mai mici la nivelul unităților teritorial-administrative ale țării. Aceste date definesc **o tendință de îmbătrânire a populației ceea ce poate sugera și o altă abordare pe termen lung a problemelor de amplasare spațială a zonelor mari de locuit în raport cu zonele economice**, precum și elemente suplimentare de abordare a proiectării spațiilor publice și a zonelor de locuințe, în sensul **asigurării unor exigențe specifice de confort** (creșterea ponderii

## Locuirea în București



spațiilor verzi la nivelul ansamblurilor de locuințe, scăderea nivelului de poluare, o oarecare scădere a mobilității fizice la nivelul orașului).

Informațiile de mai sus trebuie corelate și cu ponderea pe care populația Bucureștiului o va avea față de populația totală a României. În 2050 situația va fi: populația României 16083300 locuitori din care 1301000 locuitori pentru Capitală (cca 8,1%, **o scădere a ponderii de 10%**). **Această estimare sugerează o scădere a presiunii pe termen foarte lung asupra cererii de locuințe orientând probabil problematica locuirii către creșterea calității vieții și a actului locuirii urbane în București, și spre păstrarea elementelor simbolice și identitare ale orașului.**

Tendințelor « naturale » de dezvoltare a intravilanului de-a lungul axelor majore de penetrare în oraș, li s-a contrapus până în anul 1990, sistemul centralizat de control strict al dezvoltării spațiale. După acest an, emigrarea în spațiul periurban al Capitalei a condus pe de o parte la creșterea intravilanelor unităților administrativ-teritoriale respective, dar și dezvoltări tentaculare, iar pe de altă parte a generat **fenomene de aglutinare a intravilanului Bucureștiului cu localitățile imediat învecinate: comune adiacente apropiate** (Roșu, Popești-Leordeni, Voluntari, Chiajna, Chitila, Mogoșoaia) - absorb locuințe individuale și colective, la fel ca și orașele Otopeni și Bragadiru, Voluntari (ultimul pe cale de a deveni și parte administrativă a orașului).

Statistica arată că locuințele terminate în București reprezintă cam 5% din totalul locuințelor terminate la acea dată în întreaga țară (a se compara cu populația Bucureștiului care reprezenta aproape 10,2 %). De asemenea relevant este faptul că ponderea locuințelor terminate în județul Ilfov este mai mare decât cel din București, ceea ce ilustrează fenomenul « fugii » de Capitală (populația Județului Ilfov reprezintă aproximativ 14% din cea a Bucureștiului). Pe de altă parte, suprafața locuibilă realizată la sfârșitul aceluiași an de referință pentru București reprezintă ca, 8,8% din totalul suprafeței locuibile pe țară.



## Concept Strategic București 2035

Aceste date confirmă ipoteza asigurării cantitative a necesarului de locuințe din București în raport cu marimea populației, comparativ cu restul teritoriului național.

La sfârșitul anului 2006 locuințele terminate în București reprezintă tot aproximativ 5% din totalul locuințelor terminate la acea dată în întreaga țară, iar procentul locuințelor realizate în București față de totalul București-Ilfov a scăzut de la 49% în 2002 la 37% în 2006, așadar tendința de expansiune a locuințelor în periurban era accentuată. Suprafața locuibilă realizată în București reprezintă de data aceasta numai 5,5% din totalul pe țară.

Aceste elemente ne permit să formulăm următoarea ipoteză privind dinamica locuințelor în București (cel puțin până spre sfârșitul anului 2009, când încep să se simtă efectele crizei economice) :

- Bucureștiul pare pentru moment să aibă asigurată cantitativ necesarul de locuințe (evident pentru cea mai mare parte a populației la standardele locuințelor colective ale anilor '80);
- Bucureștiul își extinde viguros zonele de locuințe în județul Ilfov, mai ales prin locuințe individuale ;

Marile ansambluri bucureștene de locuințe colective se află spre/sau au trecut de jumătatea intervalului de durată de serviciu, începând să se apropie de termenul de RK (reparații capitale la 40 de ani de la darea în exploatare).

Repartiția inegală a locuitorilor Bucureștiului în raport cu numărul de locuințe ridică atât problema existenței unei sub-folosiri a spațiului locativ total (putem presupune că o mare parte dintre locuințele nou realizate sunt neocupate, la fel ca și apartamente care nu își primesc locatari tineri, aceștia preferând fie locuințe individuale, fie emigrația din teritoriul Bucureștiului.

## Locuirea în București



Aceste elemente orientează fondul diagnosticului locuirii în București către următoarele concluzii :

- problema o reprezintă necesitatea de reabilitare (inclusiv cea termică și în unele cazuri consolidarea), a clădirilor de locuit colective;
- scăderea dramatică a calității spațiilor comune (publice) din cadrul ansamblurilor de blocuri ;
- plombarea fără discernământ cu clădiri de locuit multietajate, dar și cu construcții de birouri în zone cu o marcată personalitate urbană, funcțională și arhitecturală ;
- neglijarea totală a unei programări a realizării unor dotări suplimentare pentru învățământul preșcolar dar și a unor centre comerciale cu profil complex, situație care se perpetuează și în ansamblurile (cartierele) nou construite de locuințe individuale, Bucureștiul repetând experiențele criticabile ale suburbiilor vest europene și americane în ceea ce privește lipsa dotărilor în zonele de locuit ;
- reducerea drastică a spațiilor verzi, inclusiv a celor din incinta ansamblurilor de blocuri ;
- aglomerarea locuințelor în fostul inel periferic antebelic, pe terenurile industriale supuse reconversiei ;
- reconfigurarea fluxurilor zilnice ale locuitorilor spre și dinspre locurile de muncă, prin schimbarea importantă a structurii activităților economice și reorientarea economiei orașului către sectorul terțiar și cuaternar, ale căror amplasamente vizează cu precădere zonele centrale ale orașului (mai ales ca urmare a nerespectării prevederilor PUG-ului aprobat în anul 2000 care propunea dispersia poliilor urbane);
- creșterea indicelui de motorizare constituie una dintre presiunile majore asupra tramei stradale moștenite, structurată pentru altă încărcare și distribuție a punctelor origine – destinație ale fluxurilor de circulație;
- lipsa mobilității de locuire, manifestată prin fixarea domiciliului pe o singură locuință pe tot parcursul ciclului de viață al locuitorilor;



## Concept Strategic București 2035

- realizarea noilor ansambluri de locuințe colective care diferă de cele de dinainte de cele ale anilor '80 numai prin mărirea suprafețelor locuibile pe tip (ca și număr de camere) de apartament și de multe ori prin calitatea discutabilă a durabilității finisajelor și neasigurarea unor spații exterioare de calitate adiacente blocurilor.

**Principalele interdependențe (de stare a raportului între locuire și alte domenii relationate) vizează:** raportul cu **zonele periurbane, aflate într-o dinamică a schimbării evident superioară teritoriului Bucureștiului** și având o structură care include, pe lângă zonele de locuit, un mozaic de zone cu activități economice dintre cele mai diverse; **accesibilitatea fizică a zonelor de locuit; reconfigurarea integrată a rețelelor publice de transport urban și extraurban imediat** (inclusiv dezvoltarea metroului și a nodurilor intermodale de transport de persoane); **dezvoltarea integrată a rețelelor de servicii și a dotărilor aferente** (educație, sănătate, loisir, comerț), incluzând și sistemele de management al deșeurilor menajere; dezvoltarea integrată a rețelelor edilitare; rețeaua de spații verzi publice și oglinzile de apă; **dezvoltarea unei rețele de spații publice urbane; problematica excluziunii economice, etnice și sociale prin segregare spațială a zonelor, corelată cu obiectivele generate de mixitatea funcțională și socială.**

Principala intercondiționare pe care o considerăm a fi de maximă urgență pentru stabilirea unor linii directoare a dezvoltării spațiale a Bucureștiului (nu numai în domeniul locuirii), o **constituie integrarea politicilor de dezvoltare a Bucureștiului cu zona sa periurbană, într-o viziune care presupune coagularea unui teritoriu metroplitan;**

O altă intercondiționare majoră o reprezintă **realizarea unor noi poli urbani**, de natură să redistribuie zonele de interes și fluxurile de circulație, capabili să tempereze mobilitatea zilnică. Acest obiectiv odată atins poate asigura totodată reducerea poluării și economii semnificative de carburanți.

## Locuirea în București



O altă intercondiționare vizează **realizarea căilor de comunicație intravilane de viteză sporită. Urgențele de intervenție trebuie să se concentreze pe ansamblurile de mare densitate construită și de locuire.**

## PRIORITĂȚI DE ACȚIUNE

### Acțiuni necesare pentru încetarea degradării situației

- management spațial orientat către evitarea modificărilor ulterioare imediate începerii proceselor de implementare a politicilor privind locuirea;
  - studii privind formularea și aplicarea politicilor sectoriale și a celor complementare privind locuirea;
  - obligativitatea aplicării pe termen lung a politicilor multianuale care depășesc durata ciclului electoral;
  - acțiuni pe scară largă vizând continuarea creșterii eficienței energetice a clădirilor de locuințe colective, a consolidărilor structurilor de rezistență, a izolării împotriva apelor pluviale;
  - asigurarea accesibilității la nivel urban (drumuri practicabile), precum și cu rețele edilitare a locuințelor situate în zonele periferice intravilane (zone din Sectorul 5, sectorul 6 s.a.).

### Direcții strategice de acțiune – termen lung [peste 20 de ani]

- acțiuni specifice fiecărei sub-zone de locuit** (tipologii de acțiune în concordanță cu nevoile caracteristice fiecărui teritoriu);
  - asumarea de către București al unui altfel de rol vis-a-vis de **imensul potențial reprezentat de teritoriul agricol înconjurător**, mai ales în condițiile crizei alimentare globale, prin **integrarea zonei periurbane considerată ca un parc de activități cu profil agricol, industrial și de platformă logistică, dar cuprinzând și zone de locuit** capabile să asigure unele funcțiuni urbane specifice marelui oraș;



## Concept Strategic București 2035

- reconfigurarea sistemului de zone verzi al orașului, care să includă și spațiile libere din interiorul ansamblurilor de locuințe (colective și individuale), integrate sistemului de spații libere, plantate și agricole din teritoriul periurban al orașului;
- **reconfigurarea polilor urbani și ai zonelor de concentrare a activităților economice**, inclusiv în teritoriul periurban, ca o premisă a ordonării/scăderii intensității pendulării zilnice a forței de muncă;
- crearea/reconfigurarea arterelor urbane de mare viteză, a unor transversale (autostrăzi urbane) și a zonelor de penetrație ale autostrăzilor și drumurilor expres care leagă orașul cu teritoriul, corelate cu amplasamentele marilor zone de locuit;
- asigurarea accesibilității (dotarea), tuturor zonelor de locuințe la serviciile urbane de folosință cotidiană sau periodică (educație, sănătate, cultură, loisir);
- **declanșarea și continuarea coordonată care să permită integrarea la un alt nivel a Bucureștiului în rețeaua europeană a zonelor metropolitane de creștere**

### **Procese de intervenții – termen mediu [cu durata între 10 – 20 ani]**

- atingerea obiectivelor care vizează restructurarea căilor de comunicație între zonele de locuințe și polii urbani;
- **reconfigurarea administrativ-teritorială a sectoarelor Bucureștiului, împreună cu teritoriul înconjurător;**

### **Acțiuni pe termen scurt [în următorii 10 ani] care să permită/pregătească/asigure desfășurarea direcțiilor majore de acțiune**

- stoparea fenomenelor de aglutinare a Bucureștiului cu intravilanele unităților administrativ-teritoriale din vecinătate;

## Locuirea în București



- declanșarea unor operațiuni urbane de anvergură, de natură să reconfigureze structura atractorilor urbani și a magistrelor de circulație;
- orientarea investițiilor și către realizarea parcajelor în zonele aglomerate și în zonele de locuințe, inclusiv prin construcții cu durată limitată în timp;
- studii de specialitate care să formuleze politicile de locuire de urmărit în cadrul unei strategii unitare și serios fundamentate de dezvoltare a Bucureștiului;
- **prioritate către reabilitarea tehnică a fondului de locuințe, programarea resurselor în funcție de perioadele diferențiate de serviciu;**

### **Scenariu “if not” [evoluția situației în domeniu și consecințe în planuri mai generale, dacă nu se intervine strategic]**

Consecințele unui lipsei de acțiune pot conduce pe termen scurt la accentuarea unor fenomene negative cu impact important la scara orașului:

- destructurarea zonelor identitare ale orașului;
- distrugerea patrimoniului valoros al fondului vechi de locuințe, fie prin dispariția acestora, fie prin juxtapunerea agresivă a unor tipuri de construcții neadecvate (funcțional și arhitectural) zonelor respective;
- accentuarea degradării fizice a fondului de locuințe colective
- accesibilități reduse din și spre marile ansambluri de locuințe colective (impacte majore asupra timpilor de deplasare a populației, poluare sonoră și cu noxe);
- lipsa dotărilor de loisir de zonă (cartier), cu relevanță asupra problemei generale reprezentate de inexistența spațiilor publice identitare și funcționale, mall-urile amplasate în zone periferice inelului central neputând acoperi necesarul și în plus concentrând traficul auto în zonele respective;
- degradarea socială și chiar a stării de sănătate a populației.



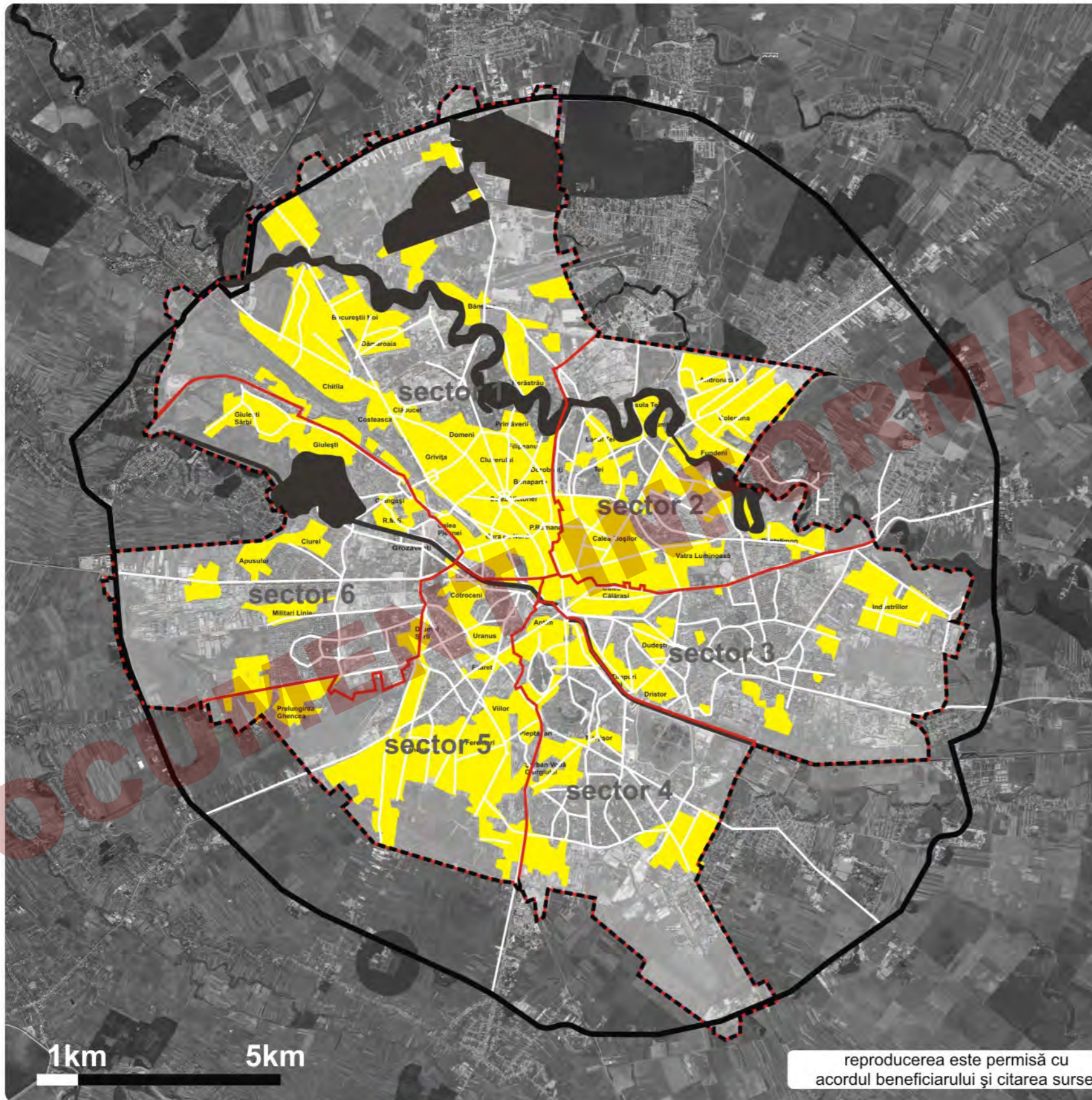
## Concept Strategic București 2035

O piedică importantă în dezvoltarea coordonată spațial a Bucureștiului o constituie clivajul administrativ cu zonele înconjurătoare. Interpretarea abuzivă a prevederilor Legii 215 a administrației locale a condus la blocarea unor investiții publice (de regulă privind accesibilitatea fizică), cu impact majore asupra unor zone de locuințe (de exemplu urbanizarea zonei Poapești-Leordenu sau a zonei Lacul-Morii). Desființarea Sectorului Agricol Ilfov și ridicarea administrației respective la categoria de județ constituie un alt exemplu de impact major negativ asupra strategiilor și politicilor coordonate, și nu numai din domeniul locuirii.

**Actualul decupaj teritorial-administrativ al Bucureștiului constituie un exemplu de perpetuare a unei solutii anacronice din punctul de vedere al decupajului teritorial:** șase sectoare, cuprinzând fiecare zone din centrul vechi, zone din interiorul inelului central, zone semicentrale și zone periferice, fiecare dintre aceste macrozone reprezentând teritorii cu țesuturi urbane, fond construit, profil funcțional uneori extrem de diferite și necesitând intervenții și priorități de acțiune diferențiate, imposibil de coordonat intra și inter administrații ale sectoarelor actuale.

## Locuirea în București





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- locuire în regim individual pe lot

## Orașul funcțional

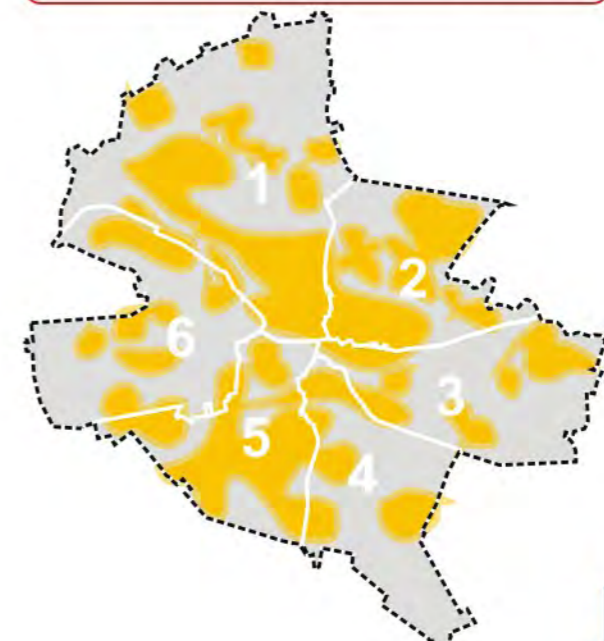


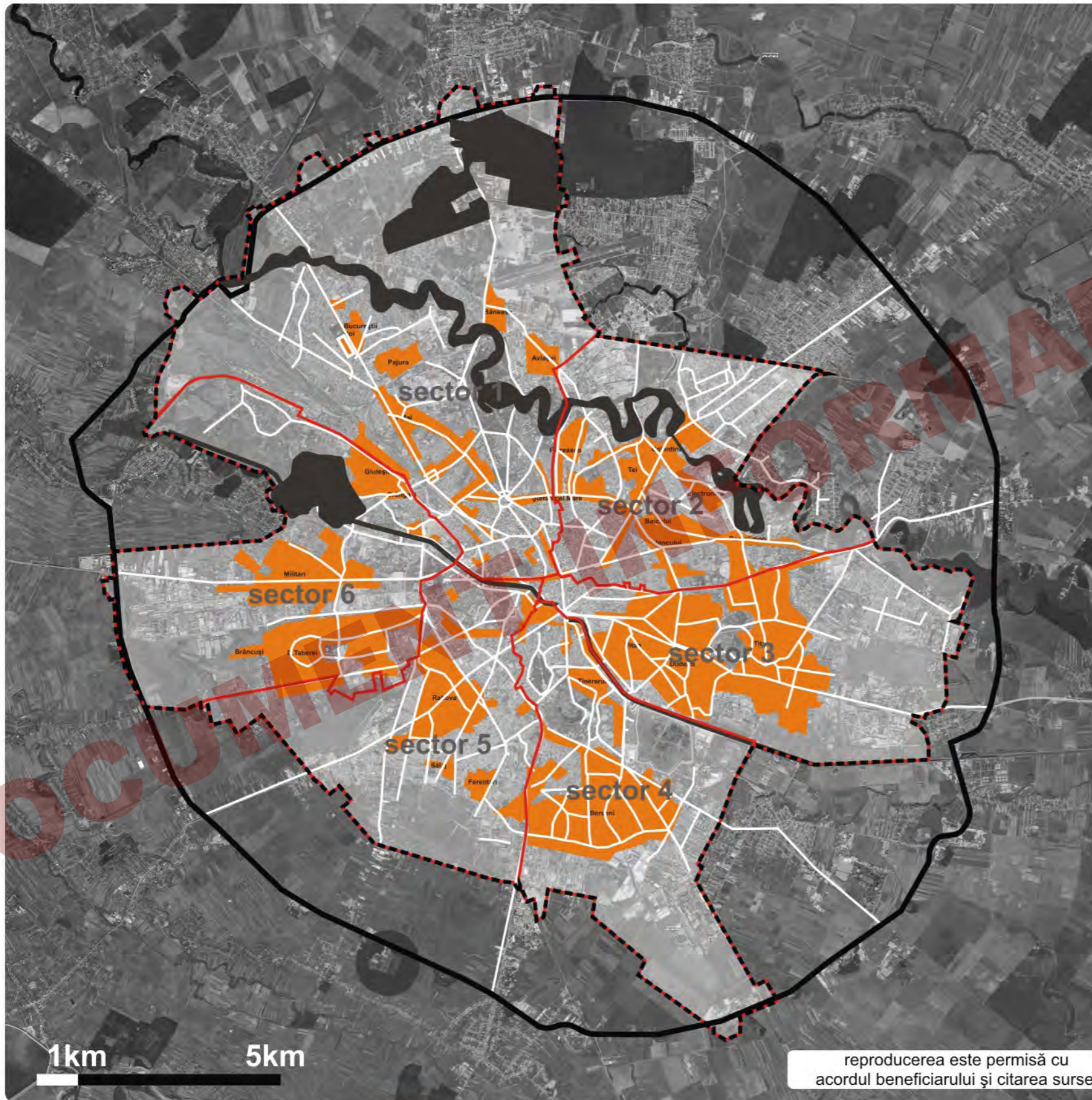
### LOCUINȚE INDIVIDUALE

Din punct de vedere al zonelor de locuinte individuale pot fi semnalate zonele cu densități ridicate: Giulești, Chitila-Straulești, Fundeni, Rahova- Ferentari, desi procentul de ocupare al terenului nu este semnificativ. De asemenea, o mare parte din locuintele individuale este concentrata in cadrul inelului central, fapt ce genereaza intensitati diferite de utilizare a terenului in raport cu zonele de impozitare si gradul de atractivitate al acestor zone.

Zonele recente de extindere a locuirii de tip individual se află în afara Bucureștiului, au dotări insuficiente (canalizare în principal), s-au realizat într-un sistem dispersat fără a ține cont de consumul de teren și de antrenarea unui anumit grad de segregare socială.

#### concentrarea locuințelor individuale





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- locuire în regim colectiv (blocuri)

## Orașul funcțional

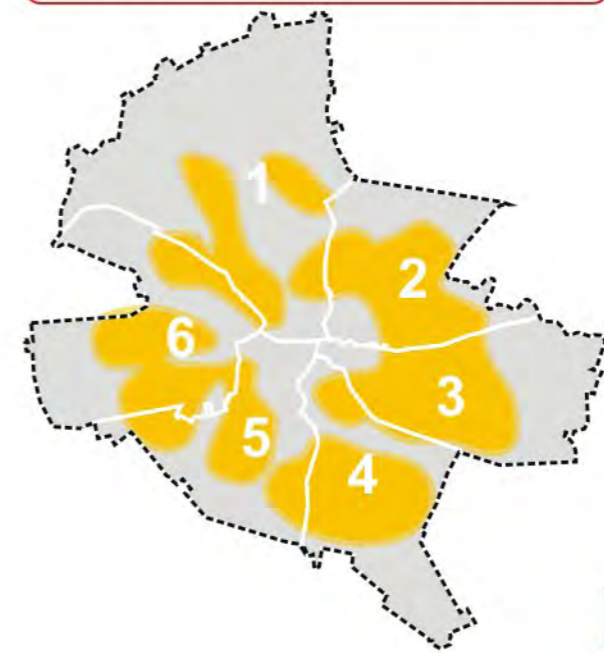


### LOCUINȚE COLECTIVE

La nivel urban se observa o fragmentare a tesutului urban și a zonelor de locuințe colective- inelul central, dezvoltat cu precădere înainte de 1945, marile dezvoltări de ansambluri rezidențiale din perioada 1945-1989 intercalate cu zonele de locuințe individuale provenite din parcelări anterioare 1945 și un al treilea inel de dezvoltare, care și în prezent are caracteristicile unui teritoriu semi-urbanizat, diseminat- aflat în zona de contact a teritoriului consacrat urban (administrativ al municipiului) și zona periurbană adiacentă.

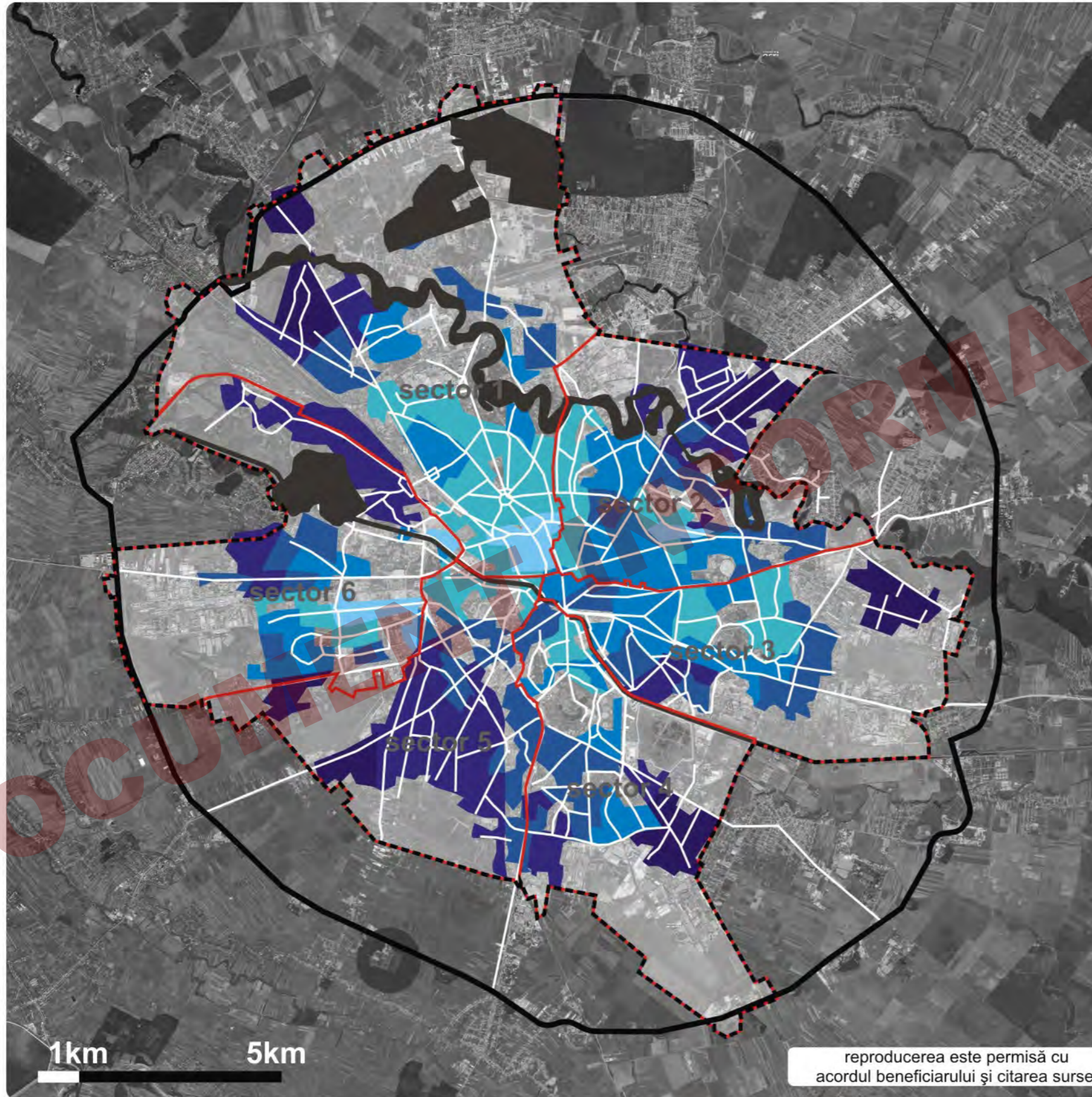
Extinderile rezidențiale din ultima perioadă s-au făcut în general cu ansambluri de locuințe colective mai reduse, dar care prezintă o tendință izolată.

#### concentrarea locuințelor colective





surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



--- limită administrativă	densitatea locuirii	1,71-2,16	2,63-2,87
— centura rutieră a Bucureștiului	persoane / locuințe ocupate	2,16-2,41	2,87-3,26
— rețea stradală majoră a Bucureștiului		2,41-2,63	3,26-3,89
— limită de sector			
— elemente naturale importante			

## Orașul funcțional



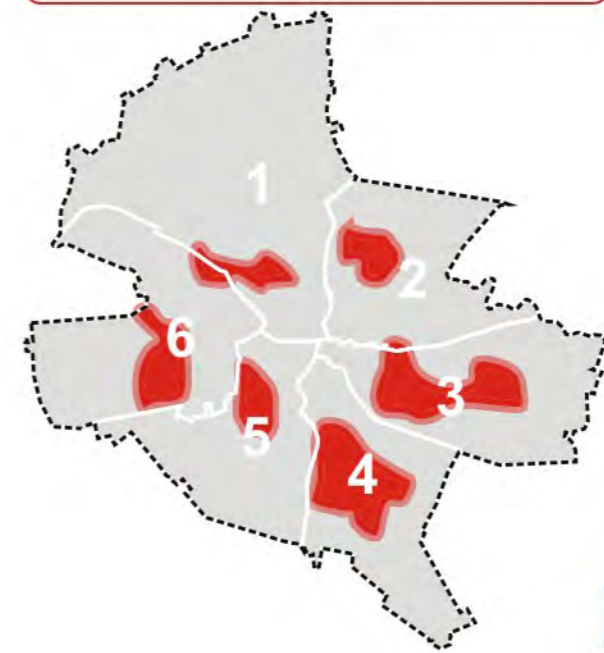
### DENSITATEA LOCUIRII

La nivelul municipiului Bucuresti se remarca existenta unor zone cu densitate ridicata a locuirii: Drumul Taberei- Militari, Rahova- Ferentari, Titan- Balta Alba, Crangasi- Giulesti, Conetina, Pantelimon, ansambluri rpedominant periferice, dezvoltate cu precadere in perioada 1945-1989.

De asemenea, prin suprapunerea acestor densitati cu sistemul de transport in comun si sistemul de spatii plantate se observa o slaba deservire a acestora cu aceste echipamente publice.

Totodată, zona centrală prezintă o densitate moderată a locuitorilor, datorată pe de-o parte tipologiei fondului construit și de pa altă parte prezenței altor funcțiuni fie cu caracter reprezentativ fie de importanță redusă dar în număr mare (cafenele, restaurante...etc).

#### zone cu densitate mare a populației





©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Locuirea în București

- Scăderea presiunii pe termen lung asupra cererii de locuințe, ceea ce orientează problematica locuirii către creșterea calității locuirii urbane în București, cu consecințe în ceea ce privește păstrarea elementelor simbolice și identitare ale orașului;
- Tendința tot mai accentuată, în special după anul 2000 de mobilitate a populației către locuințele individuale:
  - fie în zonele adiacente orașului;
  - fie în zone libere din interiorul centurii Bucureștiului;
  - fie prin înlocuirea fondului mediocru de locuințe de la periferia intravilanului.
- Existența terenurilor pentru construcție din teritoriul periurban, posibile pentru extinderea zonelor de locuințe individuale și a dotărilor aferente acestora, în condițiile dezvoltării calitativ/cantitative a rețelei de căi de comunicație și a sistemelor publice de transport;
- Posibilitatea de restructurare a unor zone ale Bucureștiului, prin scăderea densității de utilizare pentru locuințe a teritoriului intravilan, în beneficiul dezvoltării sistemului de spații verzi și a dotărilor necesare procesului locuirii;
- Realizarea de operațiuni urbane de anvergură, care pot prezenta oportunitatea realizării unor zone de locuințe cu standarde de calitate îmbunătățite;
- Dirijarea investițiilor publice cu precădere către aspectele legate de calitatea spațiilor publice, rețele edilitare și servicii, în detrimentul construcțiilor de noi locuințe.

- Imposibilitatea în acest moment de a gestiona integrat dezvoltarea urbană (locuire, dotări, spații publice, circulații și rețele de transport public);
- Riscul enclavizării și segregării sociale și economice a zonelor de locuințe (în cartiere periferice și în ansambluri de locuințe colective, dar și în zona centrală);
- Aglomerarea teritoriului orașului prin reducerea accesibilității față de zona periurbană, ca urmare a fenomenelor de aglutinare cu intravilanele localităților adiacente;
- Perpetuarea actualului decupaj spațial-administrativ al Bucureștiului și al zonei înconjurătoare a acestuia;
- Eventuale noi presiuni ale pieței imobiliare, cu consecințe de regulă negative asupra unor dezvoltări coerente și de calitate.



- Existența capacității locative la nivelul numărului de locuitori (Bucureștiul are în prezent asigurat fondul de locuințe) ;
- Varietatea tipurilor de locuințe ;
- Imensa majoritate a locuințelor are asigurate condițiile elementare de acces la rețelele publice edilitare ;
- Gruparea în zone relativ omogene a tipurilor de locuințe (potențial pentru intervenții coerente pe teritorii semnificative ale orașului);
- Existența unei coagulări identitare a populației la nivelul cartierelor.

- Marile ansambluri bucureștene de locuințe colective se află spre/sau au trecut de jumătatea intervalului de durată de serviciu
- Starea tehnică depășită din punct de vedere al siguranței la cutremur pentru o parte importantă a imobilelor ante, inter și postbelice, precum și ineficiența termoeenergetică a clădirilor de locuit colective;
- Deținerea în proprietate privată a locuințelor, de către marea majoritate a locuitorilor care nu pot susține costurile întreținerii clădirilor de locuit;
- Distribuția inegală a densităților de ocupare a locuințelor, care conduce la sub-folosiri ale spațiului locativ total (o mare parte dintre locuințele nou realizate sunt neocupate);
- Dezechilibre majore în ceea ce privește amplasarea zonelor de locuințe în raport cu ariile de mare concentrare a locurilor de muncă, cu consecințe asupra congestionării traficului (accentuată de lipsa unor căi de comunicație intravilane de viteză sporită ;
- Scăderea calității (degradarea) spațiilor comune (publice) din cadrul ansamblurilor de locuit (inclusiv reducerea suprafețelor spațiilor verzi prin transformarea acestora în parcaje, în incintele ansamblurilor de blocuri) ;
- Lipsa dotărilor pentru servicii complementare locuințelor (în special învățământ preșcolar și comerț zilnic în spații adecvate) ;
- Realizarea de clădiri de locuit multietajate, fie în zone prevăzute prin PUG-ul București din anul 2000 cu alte destinații (poli urbani), fie în zone cu o marcată personalitate urbană, funcțională și arhitecturală ;
- Lipsa mobilității de locuire, manifestată prin fixarea de către locuitori a domiciliului pe o singură locuință pe tot parcursul ciclului de viață și blocarea redistribuirii unor capacități locative.





©foto: Radu Sandovici



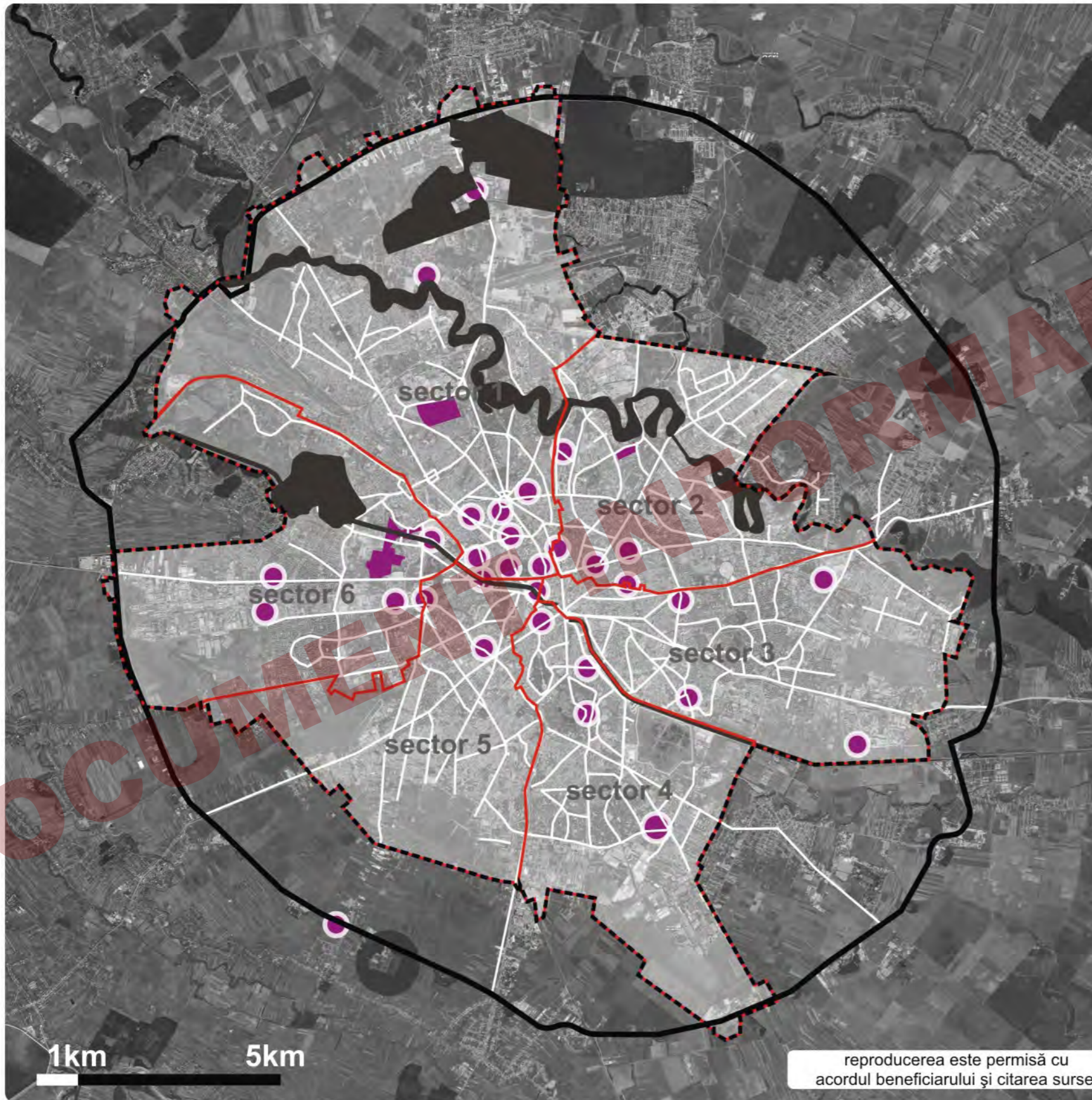
conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**cartograme**



- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- instituții pentru învățământ superior
- instituții pentru învățământ superior cu campus aferent

## Orașul funcțional



### INVĂȚĂMÂNT SUPERIOR

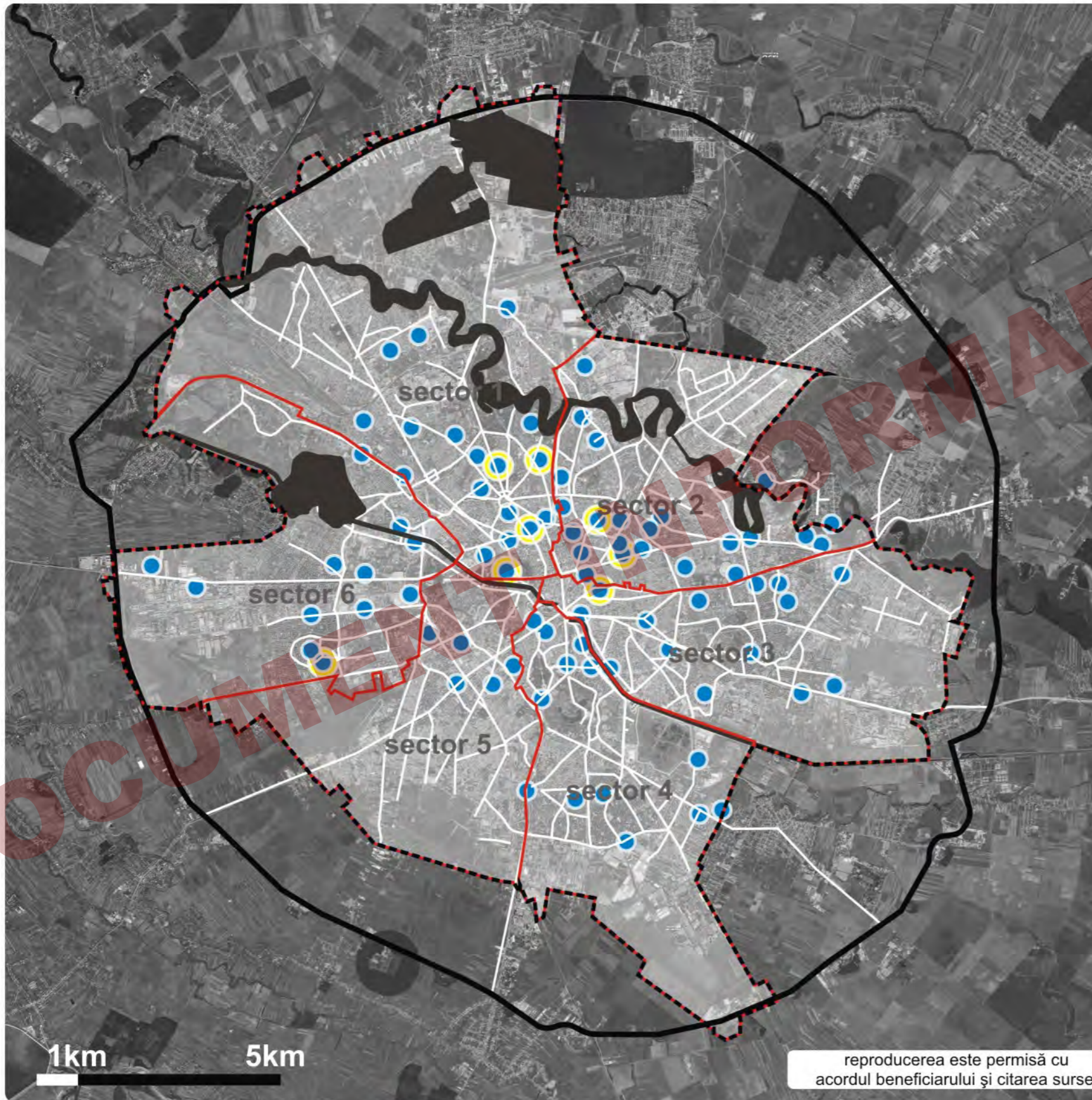
Pondere ridicată a instituțiilor de învățământ superior în perimetrul central. Slabă reprezentare a campusurilor universitare- suprafața redusă, și slabă relaționare a acestora cu instituțiile de învățământ superior. În noile zone de urbanizare nu sunt prevăzute terenuri pentru instituții de învățământ superior sau campusuri universitare.

În cazul universităților care au totuși campusuri, inserarea acestora în oraș, și nu izolat în periferie cum o demonstrează experiența franceză a anilor 70-80, este o șansă pentru vitalitatea orașului, la fel ca și prezența în centru a mai multor universități.

#### zonă de concentrare a facultăților



surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- instituții de învățământ liceal
- colegii naționale

reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

## Orașul funcțional



### LICEE

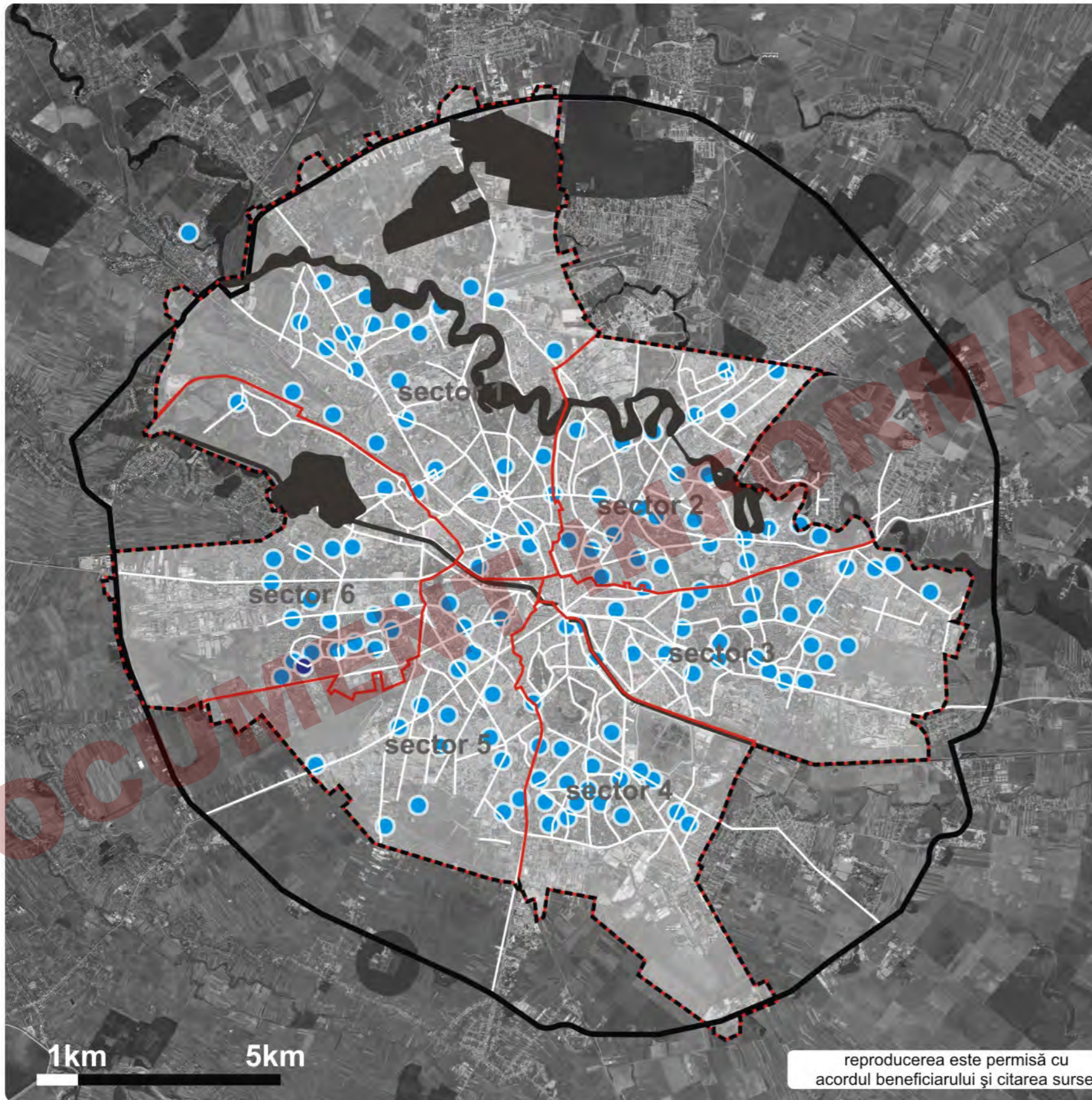
Se poate observa concentrarea unitatilor liceale in perimetrul central si zona imediat adiacenta acestuia, precum si existenta unor unitati punctuale in cadrul ansamblurilor de locuinte colective si a zonelor industriale (licee tehnice si de profil)

Zona centrală și prelungirea ei beneficiază și de o serie de colegii naționale ce susțin prestigiul zonelor respective.

Există o totală necorelare a noilor dezvoltări de cartiere de locuințe cu dezvoltarea infrastructurii educaționale, cu precădere pentru ansambluri noi de locuințe colective.

### zone cu reprezentare bună a liceelor





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- școli și after school

## Orașul funcțional



### ȘCOLI ȘI AFTER-SCHOOL

Distributia teritoriala a scolilor este echilibrata, aceasta insa nu este corelata cu arealul si segmentul de populatiei deservit.

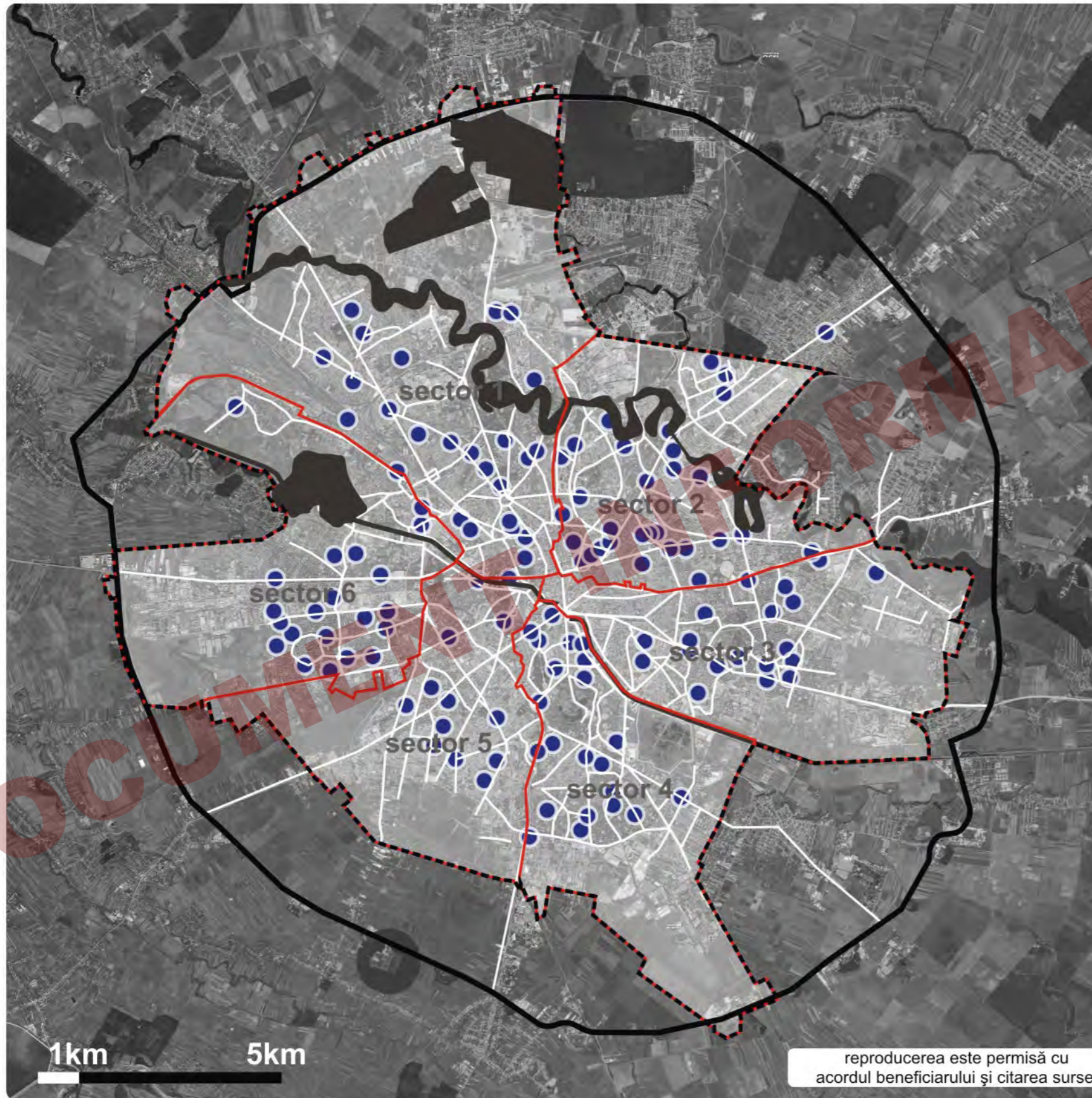
Se remarcă ponderea scăzută a școlilor în special în cartierele unde gradul de sărăcie și ne-educație sunt crescute.

De asemenea, repartiția geografică a lor face să apară un oraș aproape lipsit de diferențe de densitate, ceea ce explică proasta deservire a unor zone mai dense din oraș.

aria de răspândire a școlilor







- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- grădinițe

## Orașul funcțional



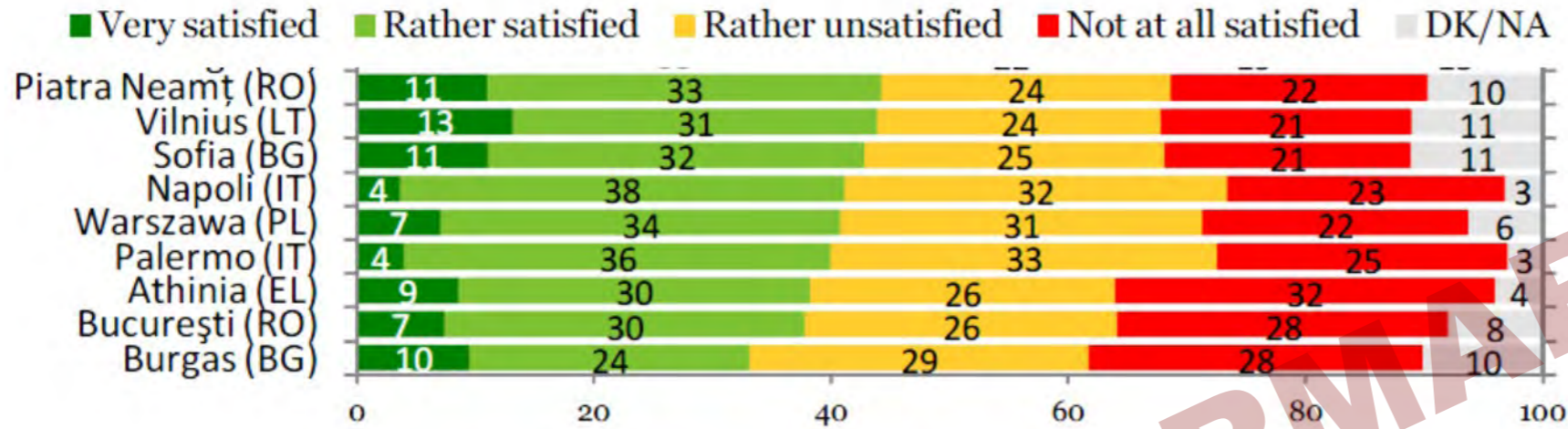
## GRĂDINIȚE

Deservirea municipiului cu grădinițe este echilibrată. Se poate remarca slaba deservire a zonelor periferice precum și o pondere mai scăzută a grădinițelor în unele zone cu densități ridicate: Crangasi- Giulesti, Chitila, Rahova-Ferentari, Fundeni (zone de locuințe individuale dar cu densități ridicate), fiind astfel diferențiate dezvoltările rezidențiale ante 1989 (și echipate cu un minim de dotări) și cele ulterioare, dezvoltate punctual și în cadrul cărora nu sunt asigurate echipamentele publice minimale.

### zone de grupare a grădinițelor



Satisfaction with health care services (offered by doctors and hospitals)

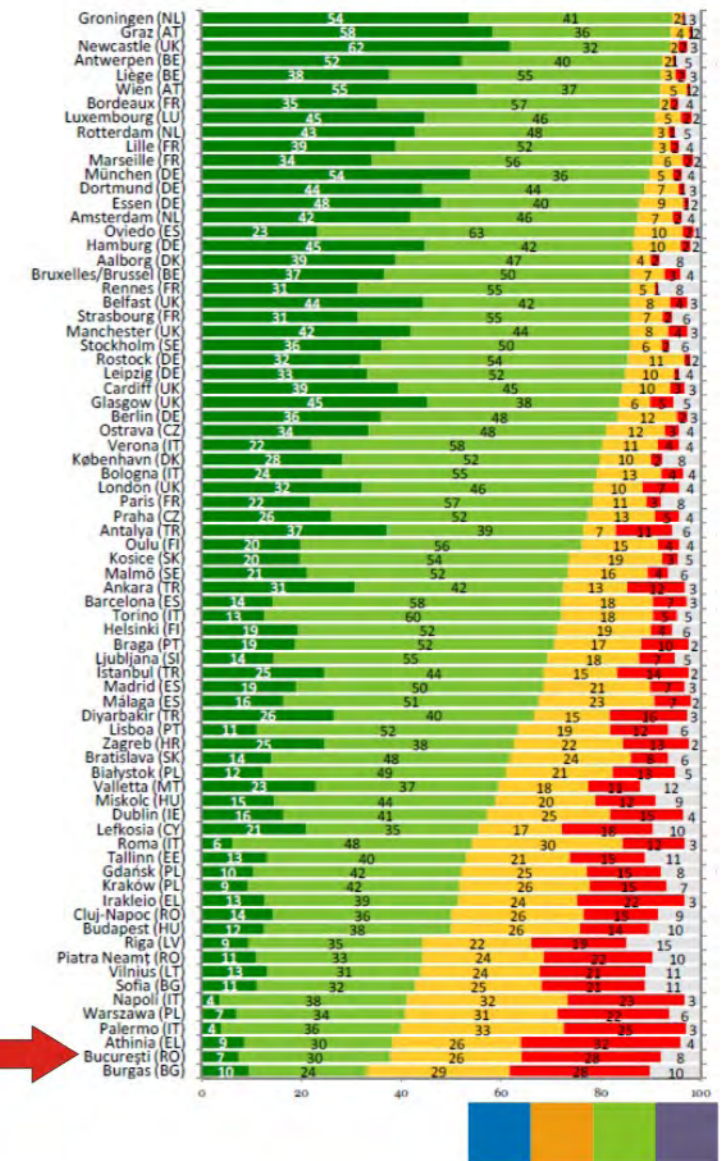


DOTĂRI MEDICALE

- Pur și simplu nu merită să te duci la spital...mai bine plătești mai mult și te duci la particular, e mai scump dar nu ți se face scârbă

părerăa unei gospodine din București

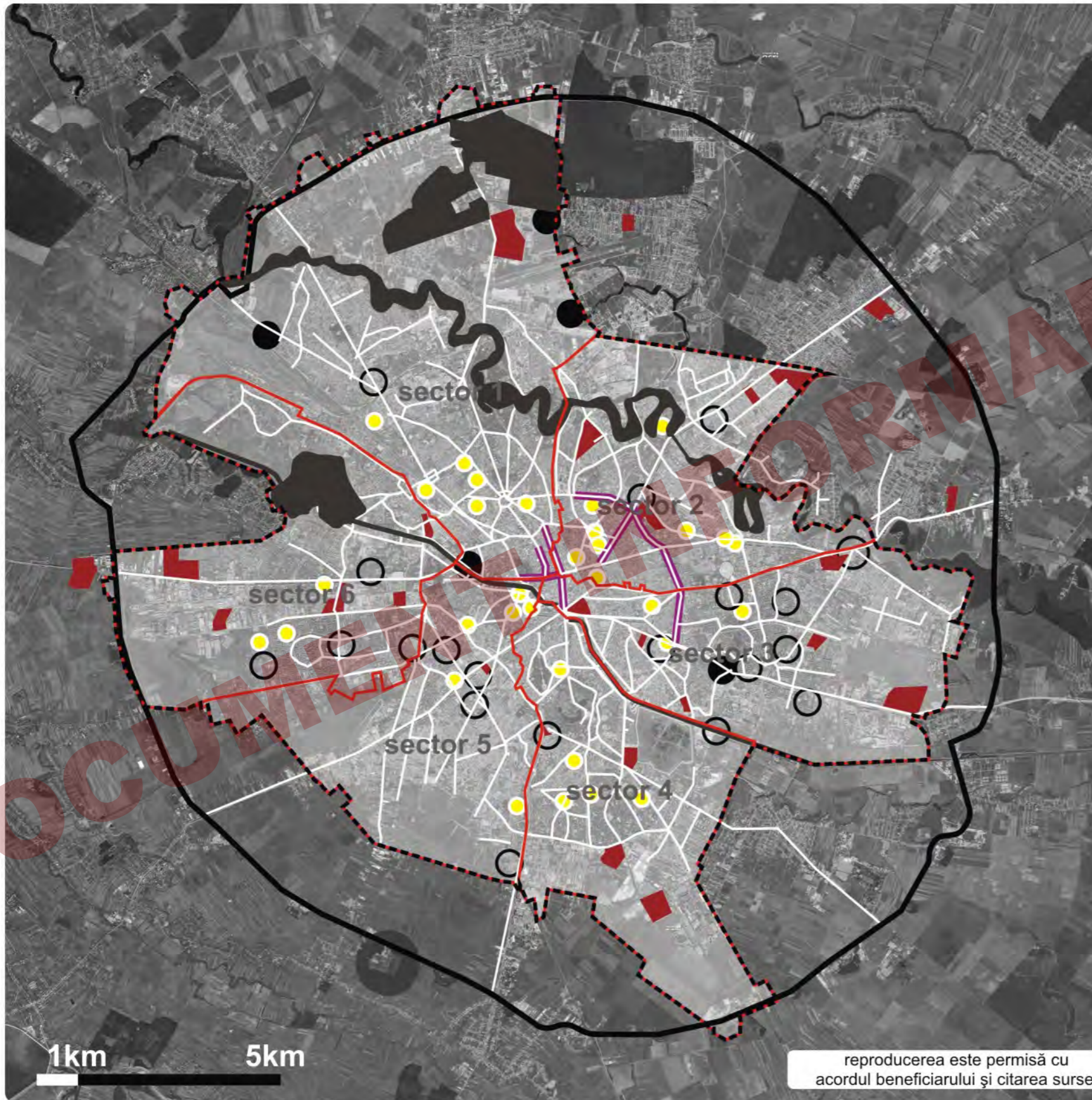
topul satisfacției populației privind serviciile de sănătate în 75 de orașe



source: Survey on perception of quality of life in 75 european cities - Eurobarometer 2010



surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



- |   |                                |                                |
|---|--------------------------------|--------------------------------|
| --- limită administrativă               | — suprafețe comerciale mari    | — artere comerciale importante |
| — centura rutieră a Bucureștiului       | ○ funcțiuni comerciale izolate | ● proiecte previzionate        |
| — rețea stradală majoră a Bucureștiului | ● comerț de dimensiuni mici    |                                |
| — limită de sector                      |                                |                                |
| — elemente naturale importante          |                                |                                |

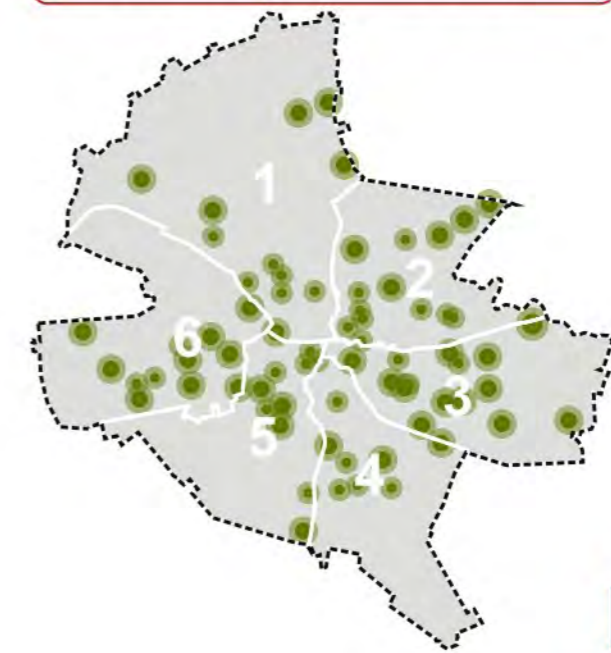
## Orașul funcțional

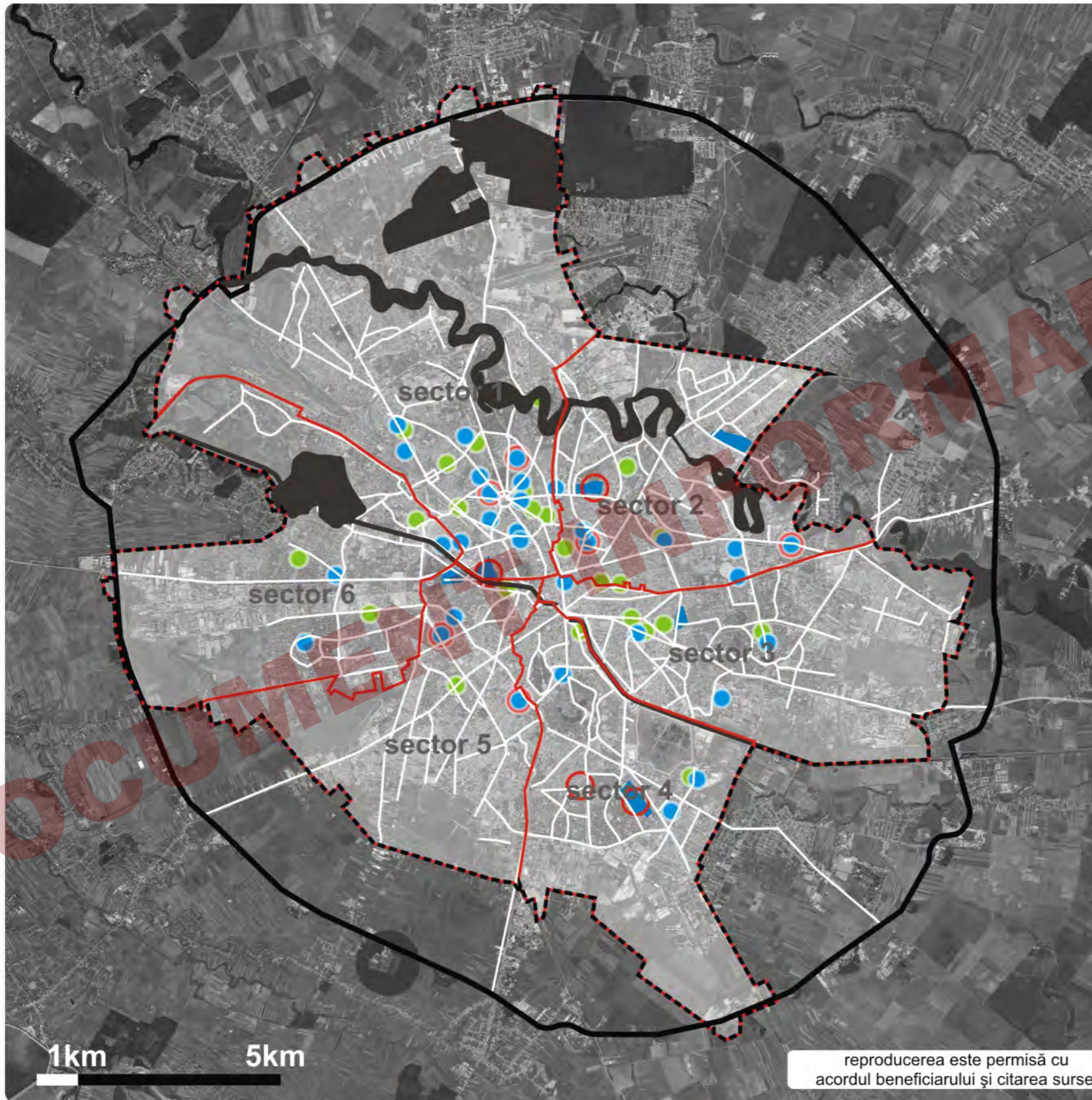


### ACTIVITĂȚI COMERCIALE MEDII ȘI MARI

Din punct de vedere al gradului de dezvoltare și deservire cu unitati comerciale de mari dimensiuni (comert de utilizare saptamanala sau ocazionala) se observa localizarea acestora periferic (exista insa si cate unitati in inelul central, relateate campusurilor universitare sau universitatilor). O dinamica importantă o are partea sud-vestică a centrului unde apariția a mai multe mall-uri și centre comerciale schimbă radical polarizarea. Cele mai ample suprafețe comerciale sunt localizate în Băneasa și capătul Militariului atrăgând trafic important care traversează centrul orașului. Ponderea arterelor comerciale este scazuta, acestea fiind localizate cu precadere in zona central- nordica a capitalei. De asemenea, cea mai mare parte din unitatile comerciale de mari dimensiuni, nu este relationata sistemului de transport in comun sau sistemul de tranSPORT urban- periurban (gari, autogari).

#### zone de concentrare a comerțului





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- spitale
- spitale care aparțin Min.Sănătății
- centre medicale
- spitale de mari dimensiuni

reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

## Orașul funcțional



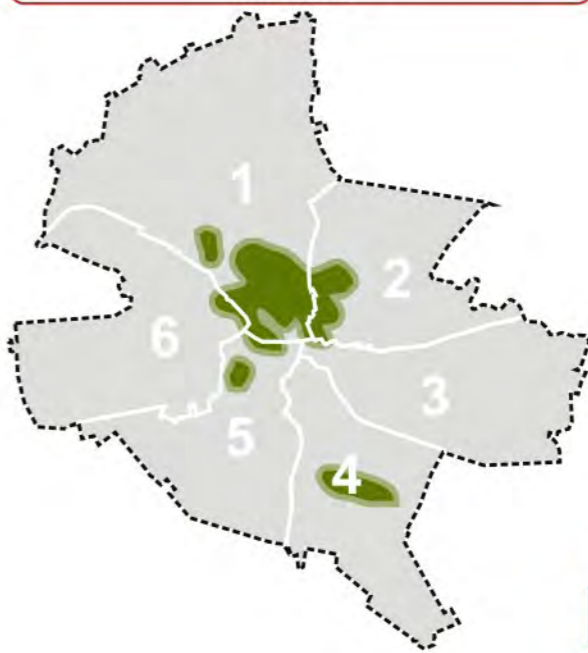
### DOTĂRI MEDICALE

Dotarile medicale sunt localizate majoritar in zona centrala. Se remarca aparitia centrelor medicale in cadrul ansamblurilor de locuinte colective, precum si slaba deservire a zonelor periferice cu unitati medicale.

Exceptand Spitalul Universitar si Facultatea de medicina, celelalte unitati, in special cele de mari dimensiuni nu sunt corelate cu rețeaua de universitati si camine studentesti.

Ultima decadă este marcată de înmulțirea centrelor medicale particulare care completează oferta medicală atât din punctul de vedere al specializării funcționale cât și al localizării în oraș.

zone cu reprezentare bună a dotarilor medicale



surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- hoteluri
- hoteluri de 5 stele
- hoteluri de 4 stele

## Orașul funcțional



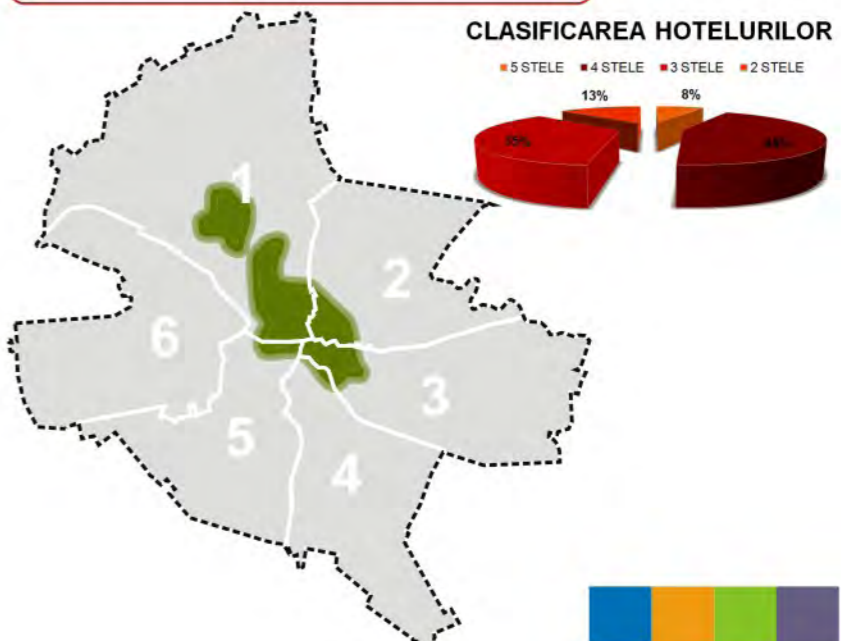
### ACTIVITĂȚI COMERCIALE ȘI TURISM - HOTELURI

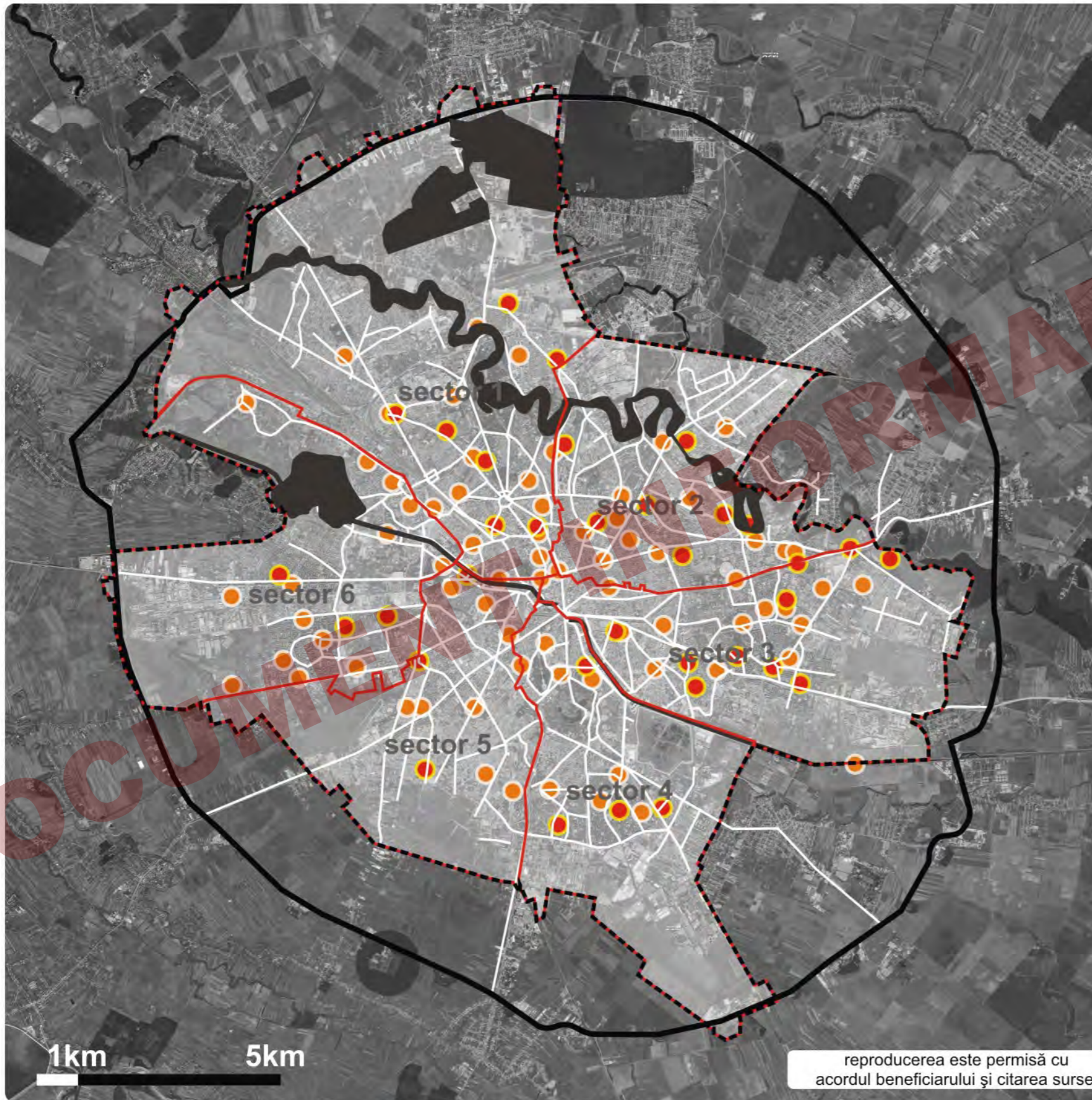
Majoritatea unitatilor hoteliere sunt localizate in zona centrala a capitalei, în relație cu principalele zone de birouri si pe axa nord-sud in relatie cu Aeroportul Baneasa si Otopeni (localizare preferentiala pentru hotelurile de 4 si 5 stele, acestea avand si cea mai mare pondere procentuala). Se observa tendinta de dezvoltare a unitatilor hoteliere in raport cu principalele penetratii rutiere (autostrazi).

Absența hotelurilor în alte zone pune în evidență și lipsa funcțiunilor tipice unei metropole - zone de notorietate cu polarizare mare - zone de loisir, zone de afaceri...etc.

Numărul mic de hoteluri de două stele sau de o stea reprezintă un gol important în oferta hotelieră și aproape că exclude segmente importante de vizitatori.

#### zone cu reprezentare bună a hotelurilor





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- poștă
- piețe agro-alimentare

## Orașul funcțional

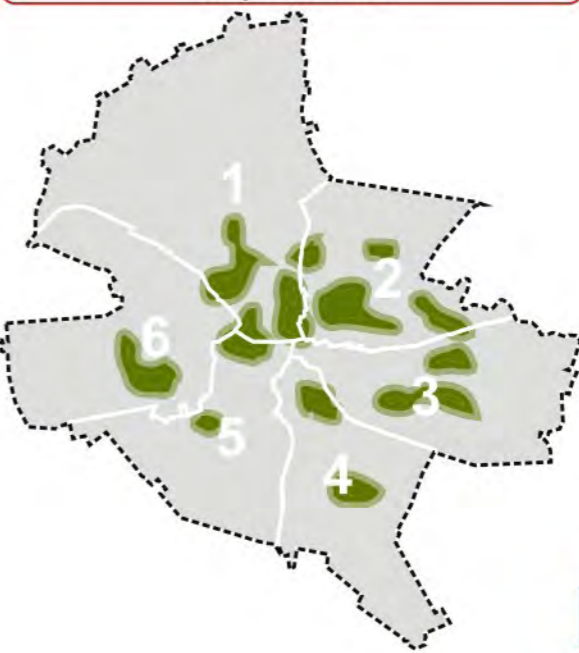


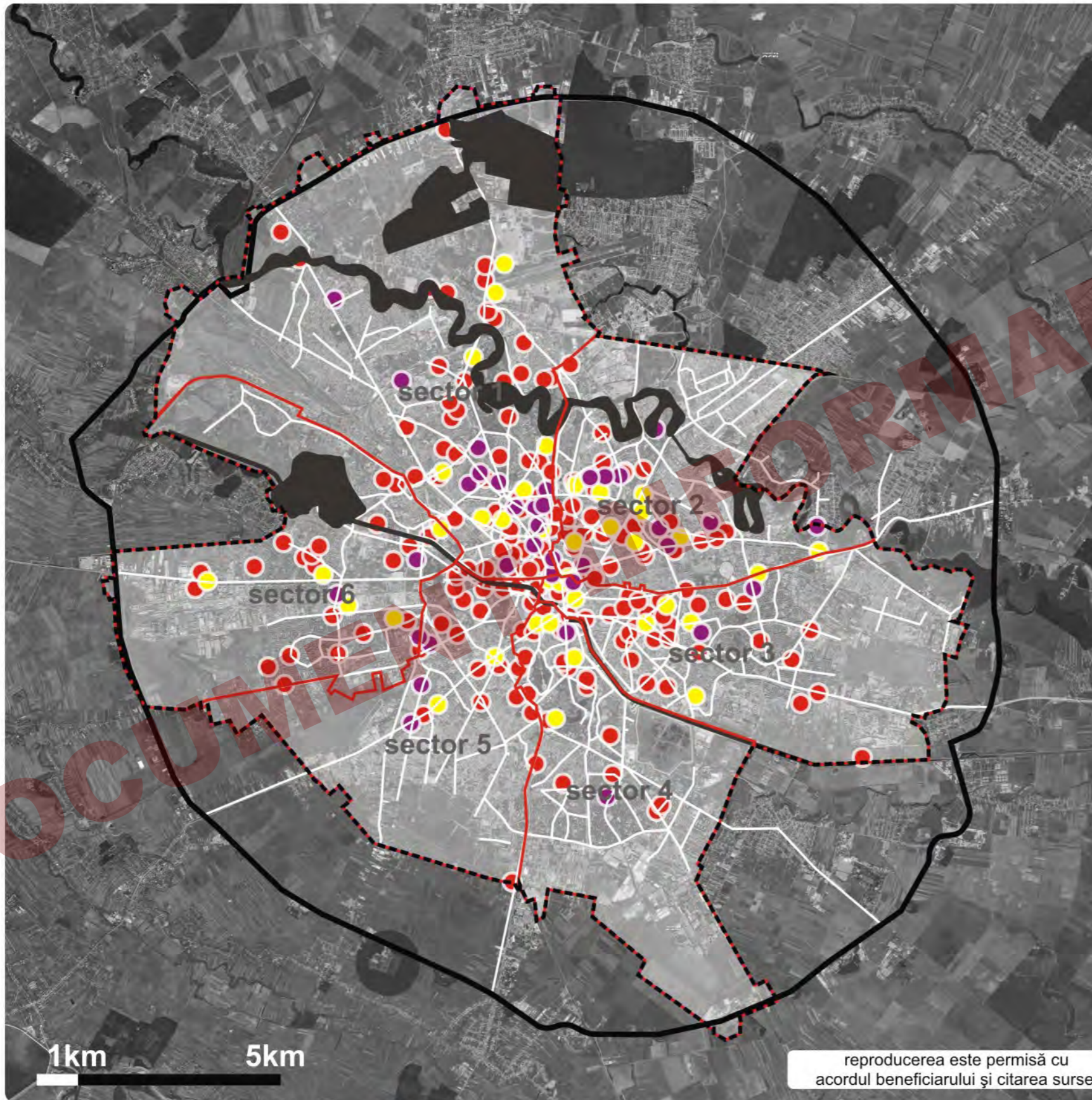
### PIEȚE AGRO-ALIMENTARE ȘI OFICII POȘTALE

Echipamentele de utilizare frecventa sunt dispuse echilibrat, aferent zonelor rezidentiale. Sectorul 5 este cel mai slab deservit cu pietre agro-alimentare.

Alături de librării, biserici, grădinițe, școli și mici magazine, acestea completează oferta de dotări de proximitate necesare cartierelor de locuit. În prezent, problematica lor este comună: o distribuție relativ egală geografic dar o inadaptare la realitatea din teren; disparitatea de densitate și de venit a locuitorilor pe diverse zone din oraș.

zone cu reprezentare bună funcțiilor de proximitate





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- restaurante și pizzerie
- cofetării - patiserii
- fast-food

reproducerea este permisă cu acordul beneficiarului și citarea sursei

## Orașul funcțional



### ACTIVITĂȚI COMERCIALE ALIMENTAȚIE PUBLICĂ

Unitatile de alimentatie publica sunt localizate preponderent in zona centrala si in zonele de locuinte colective, zonele periferice sunt mai slab deservite de aceste dotari.

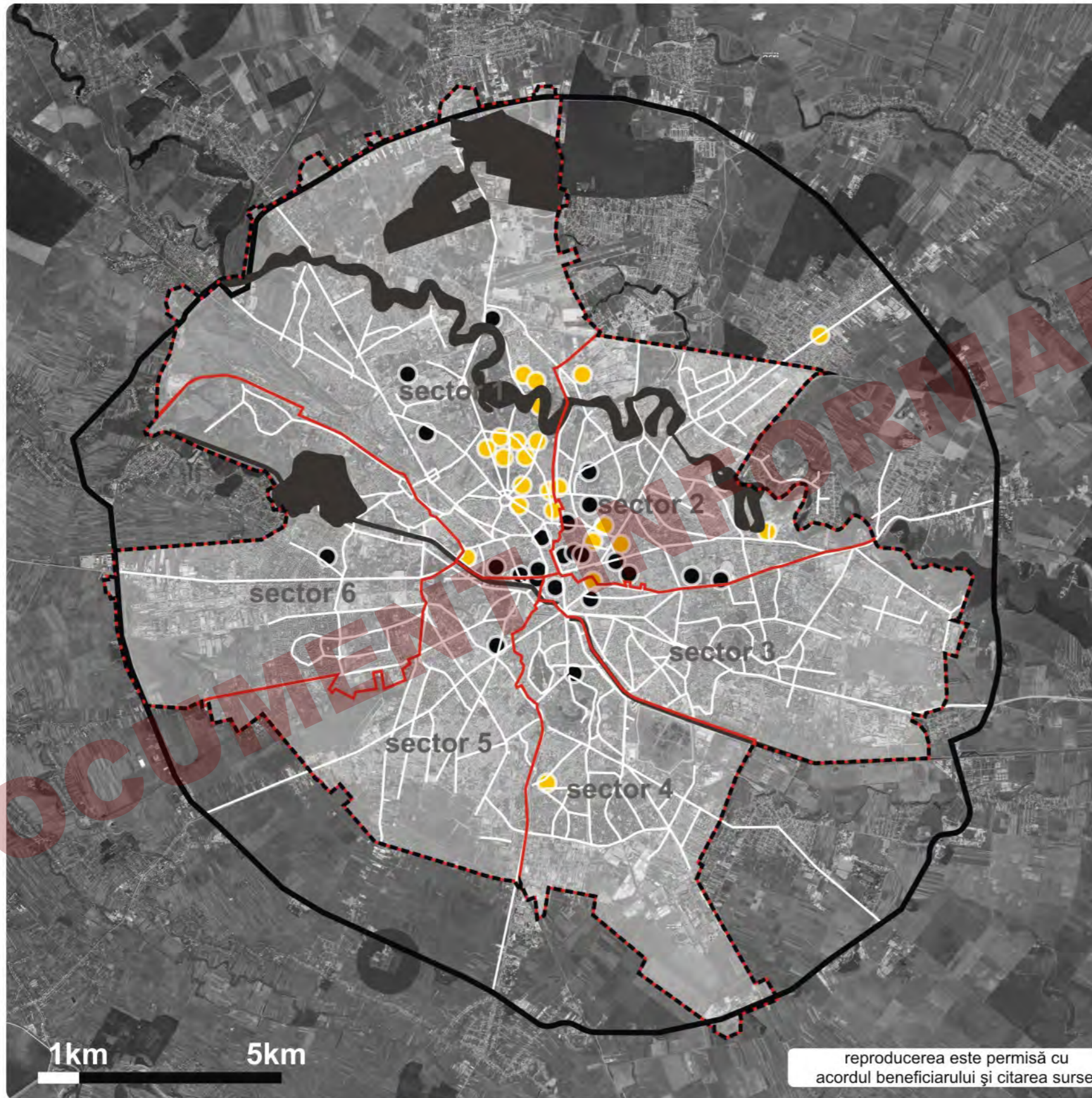
Exista nuclee de aglutinare a acestor functiuni in relatie cu universitatile si zonele de campus-uri universitare, precum si cu zonele de agrement.

Se observa o pondere scazuta a acestora in zona Giulesti, Rahova- Ferentari, Chitila si Fundeni.

Acest sector prezintă totuși o dinamică accentuată în ultimii ani, o parte din aceste funcțiuni migrând înspre zona centrală dar și peri-centrală.

zone de aglomerare a funcțiilor de alimentație publică





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- consulat
- instituții culturale

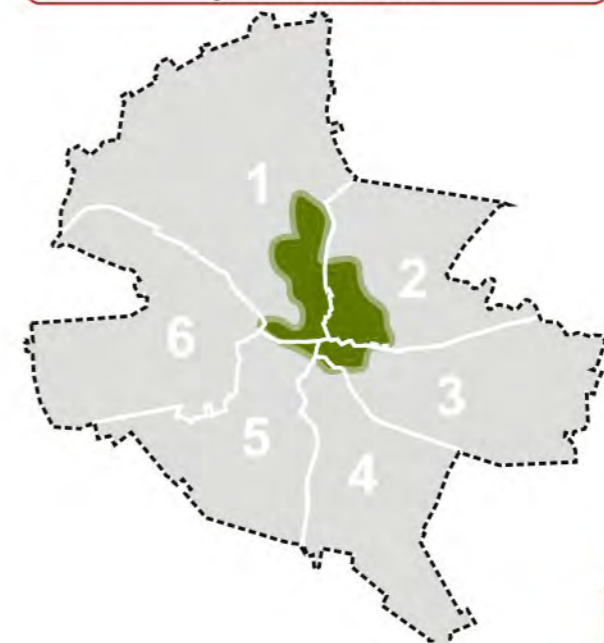
## Orașul funcțional



### CONSULATE ȘI INSTITUȚII CULTURALE

Consulatele și instituțiile culturale sunt localizate în perimetrul central și pe axa nord-sud, fapt datorat cu precădere tipologiei spațiale și funcționalității și reprezentativității acestor zone.

zone de grupare a instituțiilor culturale și a consulatelor



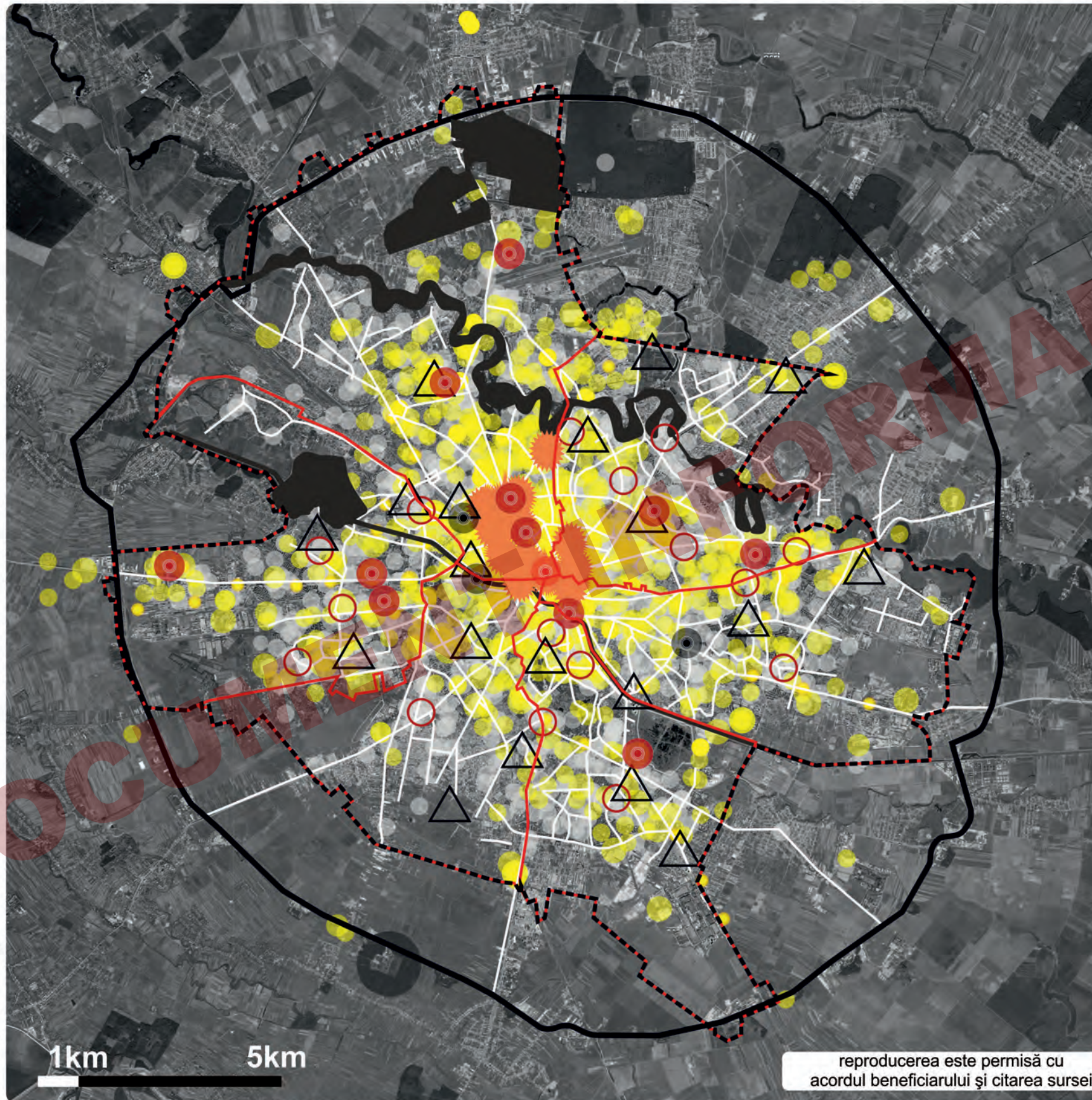


## ARI DE CENTRALITATE

Prin suprapunerea celor două tipuri majore de funcțiuni - de proximitate și funcțiuni municipale - și prin atribuirea unui grad de importanță caracteristic fiecărei funcțiuni s-au putut determina principalele arii de centralitate ale orașului. Desigur că procesul dinamic al ultimilor ani a influențat apariția unora în detrimentul altora, deși o cauzalitate directă în acest sens nu se poate determina. Ca principiu general se poate afirma că mutarea multor funcțiuni în ansambluri comerciale sau de tip mall a atras după sine într-o fază incipientă o pierdere de polarizare a centrului orașului. Aceste grupări s-au produs în zone periferice sau uneori au valorificat zone critice din oraș. În momentul de față există o tendință de echilibrare a centrului dar care se face printr-o specializare prea mare care nu poate asigura o durabilitate în timp.

În privința polilor propuși de PUG-ul din 1999 se poate observa un stadiu important de neîmplinire al acestora, explicată parțial prin fenomenul descris mai sus dar și de o dezvoltare fără ținte clare a Bucureștiului din ultimii ani.

Această cartare pune de asemenea în evidență o deservire foarte slabă a zonelor periferice, a zonelor cu probleme de sărăcie și o lipsă de adaptare la realitatea de ocupare a terenului în oraș (zonele cu densitate mare, sau zonele cu populație tânără dominantă nu au o deservire specializată)



- |   |                                   |                                     |
|---|-----------------------------------|-------------------------------------|
| --- limită administrativă               | intensitatea microcentralității   | ● centralitate latentă              |
| — centura rutieră a Bucureștiului       | ● intensitatea macrocentralității | ○ microcentralitate pronunțată      |
| — rețea stradală majoră a Bucureștiului | ● zona cu centralitate pronunțată | △ poli urbani propuși prin PUG 1999 |
| — limită de sector                      | ● nod cu centralitate pronunțată  |                                     |
| — elemente naturale importante          |                                   |                                     |





conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**Sinteza raportului de expertiză:**  
**Spațiul public,**  
**calitatea vieții urbane și**  
**peisajul ca resursă fragilă**



Secțiunea de față reprezintă sinteza raportului de expertiză cu privire la **Spațiul public și calitatea vieții urbane**, radiografiind **Peisajul ca resursă fragilă**, în toate componentele sale, atât la nivel mezo-teritorial, cât și de detaliu, ca necesitate pentru protecția, conservarea, renaturarea, reamenajarea și managementul Peisajului Municipiului București, în contextul competiției urbane actuale, considerate a fi un element cardinal pentru dezvoltarea economică durabilă, în sensul de creștere a calitatii vieții și de susținere a unui echilibru social și de mediu.

Raportul se focalizează pe particularitățile Peisajului, componentă extrem de necesară astăzi, în concordanță cu Convenția Europeană a Peisajului de la Florența, urmând să se încadreze în Strategia de dezvoltare a Municipiului București, prin accentuarea identității acestuia. În acest sens se creează necesitatea formulării și aplicării unor măsuri menite să conducă către dezvoltarea unui sistem public urban și a unui sistem verde la nivel municipal, prin dezvoltarea de noi tipologii de spații verzi diversificate din punct de vedere funcțional, precum și prin ameliorarea calității spațiilor urbane existente și sporirea «prestigiului urban» ca importantă sursă de atragere a investițiilor și, implicit, de creștere economică a orașului.

Obiectivul prezentului raport este acela de a oferi, într-o manieră structurată, baza de informații necesară pentru luarea unor decizii privind Strategia Bucureștiului pentru orizontul temporal 2035, PEISAJUL și SPATIUL PUBLIC URBAN, având influența atât asupra strategiei unui **Oraș Funcțional și Oraș Durabil**, cât și strategiei unui **Oraș Teritorial și Oraș Productiv**, printr-un **Management al Orașului** eficient.

Raportul va servi beneficiarului în fundamentarea și promovarea proiectelor specifice (de natură spațială strategică, instituțională, de comunicare, etc.) către actorii implicați și grupurile țintă, în problematica complexă a spațiului public urban și al peisajului.



**Principalele niveluri pe care raportul le-a parcurs:**

- **aspectele teoretice** referitoare la spatiul public urban, peisaj si calitatea vietii care sunt determinante pentru Municipiul Bucureștiului
- **liniile directe și tendințele rezultate** în urma consultării documentelor europene și naționale, precum și a unor **cazuri-model** în domeniul peisajului, care este necesar a fi preluate și implementate si în cazul Bucureștiului
- **analiza critica integrată de tip multi-criterial** pentru evaluarea spatiului public si al peisajului sustenabil în Bucuresti si în zona sa de influență, precum si analiza și prognoza, în vederea implementării strategiei de dezvoltare si a proiectelor propuse în cadrul acesteia;
- **stabilirea unui diagnostic si a unor obiectivele si prioritatile specifice**, necesar a fi aplicate în utilizarea terenurilor, în organizarea
- peisagistică a unui sistem verde urban coerent și în conformarea activitatilor turistice, de loisir, sport-agrement si distractie din oras
- **sintetizarea și concluzionarea analizei și identificarea unor ținte de atins**



Prin parcurgerea acestui traseu, raportul a putut identifica problemele cele mai importante ale transportului și ale mobilității, cu referire la următoarele paliere :

**Analiza situatiei existente si necesarul/deficitul de spatii verzi**

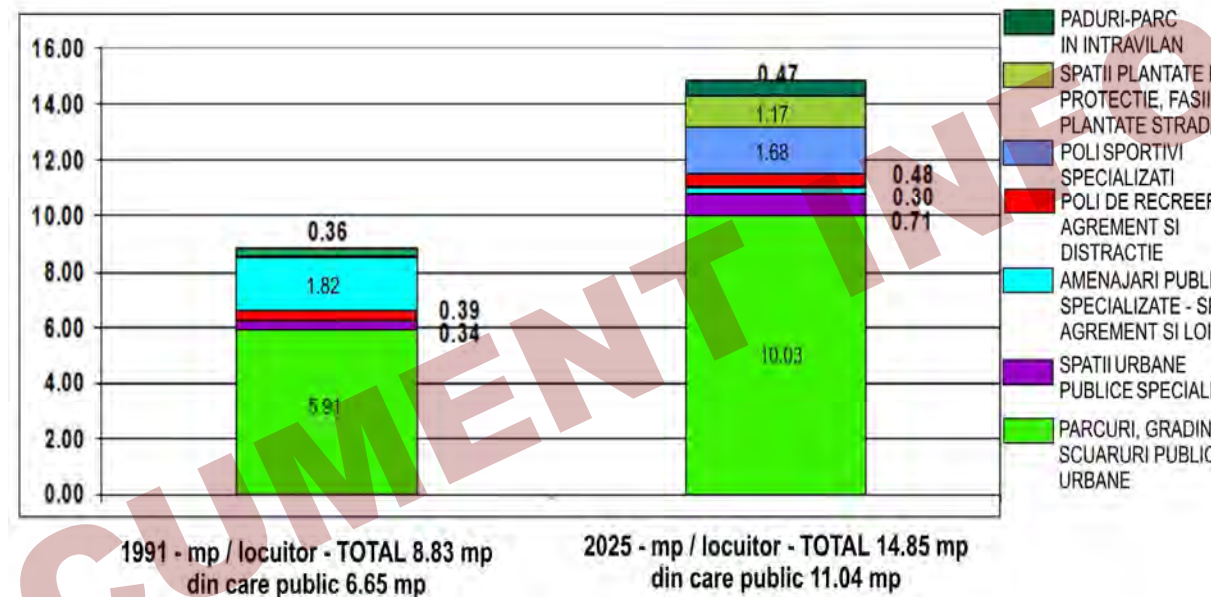
Tipologiile de spatiu verde sunt definite ca avand suprafete, raze de deservire si norme pe cap locuitor, precum si procente ale populatiei care le frecventeaza simultan, astfel:

**NORME PENTRU SPATII PLANTATE URBANE**

SUPRAFATA / mp (min)	RAZA DE DESERVIRE	Timp de parcurgere a distantei pe jos	NORMA Mp/locuitor	Procent de populatie care frecventeaza simultan Spatiul verde	Numar locuitori care frecventeaza simultan Spatiul verde
<b>PARC</b> minim 20 ha	Min 1-1.5 km.	Mai mult de 20 min	20-50 mp/	Frecventat de 15-20% din populatia ce locuieste in teritoriul deservit	20.000-67.000 locuitori
<b>GRADINA</b> 3 - 20 ha	Max 1-1.5 km.	Max 15-20 minute	40 mp/ Locuitor	Frecventat de 15-20% din populatia ce locuieste in	4.000-30.000 locuitori
<b>SCUAR</b> 0.3 - 3.0 ha	Max 400 m.	Max 6-8 minute	20-30 mp/ Locuitor	Frecventat de 20% populatie	600-6.000 locuitori



In Bucuresti, In ceea ce priveste bilantul procentelor de spatiu verde pe cap de locuitor, existente in anul 1991, precum si necesarul/deficitul pentru anul 2025 este prezentat mai jos, neexistand la data elaborarii prezentului raport, date de recensamant si date referitoare la evolutia populatiei pana in anul 2035, pentru a se realiza o prognoza de evolutie si de necesar/deficit al spatiilor verzi in Municipiul Bucuresti.



Situatia actuala a componentei referitoare la spatiu verzi este descrisa prin bilantul territorial de mai jos, cu referire la suprafata existenta si cea deficitara/necesara de spatiu verde amenajat:



BILANT – EXISTENT SI NECESAR SPATII VERZI IN INTRAVILAN				
Tipologia / categoria de spatiu verde plantat in intravilan	Suprafata minima Mp/locuitor	Suprafata maxima Mp/locuitor	Spatii verzi existente	Necesar / Deficit de spatii verzi
Parcuri publice urbane	6 mp/loc	8 mp/loc	1,77 mp/loc	4,23-6,23 mp/loc
Gradini publice urbane	4 mp/loc	6 mp/loc	1,23 mp/loc	2,77-4,77 mp/loc
Scuaruri	1,5 mp/loc	4 mp/loc	0,71 mp/loc	0,79-3,29 mp/loc
Fasii plantate stradale / Aliniamente	mp/loc	3 mp/loc	0,05 mp/loc	1,55-2,95 mp/loc
<b>TOTAL spatii verzi in intravilan:</b>	<b>12,5 mp/loc</b>	<b>21,0 mp/loc</b>	<b>3,76 mp/loc</b>	<b>9,37-17,24 mp/loc</b>

BILANT – EXISTENT SI NECESAR SPATII VERZI IN EXTRAVILAN			
Tipologia / categoria de spatiu verde plantat in EXtravilan	Suprafata Ha/1000locuitori	Distanta km	Necesar / Deficit de spatii verzi
Zone de agrement	12 ha / 1.000 locuitori	Max 35 km	23.777,7 ha
Padure-Parc	12 ha / 1.000 locuitori	Max 50 km	16.969,7 ha
<b>ZONE CU CARACTER UTILITAR:</b>	<b>Distanta maxima</b>	<b>Distanta minima</b>	<b>Necesar / Deficit de spatii verzi</b>
Pepiniere, Sere si rasadnite, Terenuri de cultura	8 mp/ ha	10 mp/ha, din care pepiniere 3% din spatiul verde plantat	357 hectare – in anul 2000 662 hectare – in anul 2025



Tipologia / categoria de spatiu verde plantat in intravilan	Suprafata existenta Mp/locuitor in 1991	Suprafata necesara / deficit – Mp/locuitor in 2025
Parcuri, gradini si scuaruri publice urbane	5,91 mp/loc	10,03 mp/loc
Spatii urbane publice specializate	0,34 mp/loc	0,71 mp/loc
Amenajari publice specializate (sport, agrement si loisir)	1,82	0,30 mp/loc
Poli de recreere, agrement si distractie	0,39 mp/loc	0,48 mp/loc
Poli sportivi specializati	-	1,68 mp/loc
Spatii plantate de protectie, Fasii plantate stradale / Aliniamente	0,36 mp/loc	1,17 mp/loc
Padure-Parc in intravilan	-	0,47
Pepiniere, Sere si rasadnite, Terenuri de cultura - <i>in extravilan</i>	8 mp/ ha	10 mp/ha, din care pepiniere 3% din spatiul verde plantat



## Diagnostic de stare al peisajului:

Scopul **diagnosticului de stare** al Peisajului Municipiului Bucuresti, este de a reliefa informatiile importante ce rezulta din analiza, conturand o imagine cat mai fidela a realitatii, rezultat al unei analize de ansamblu si nu foarte fragmentata in paliere de studiu, organizat pe cele trei componente importante: Peisaj natural, Peisaj Antropic (construit) si Peisaj Cultural.

Municipiului Bucuresti beneficiaza de prezenta unui PEISAJ specific cu fragilitate crescuta, expus riscului de supra/subutilizare, precum si de pierdere si degradare. **Peisajul Natural** bazat pe prezenta celor doua "diagonale" - elemente naturale de peisaj: zona de nord a Lacurilor Raului Colentina, precum si traiectul insotit de cornisa Raului Dambovita, reprezinta un «schelet» al dezvoltarii spatiilor verzi publice urbane, atat istoric-evolutiv, cat si ulterioare.

Spatiile verzi existente (diminuate cu cca 50%, de la 3471 ha in 1990, la 1708 ha in 2008), nu asigura procentul minim/locuitor de spatiu verde necesar pentru ridicarea calitatii vietii in conformitate cu normele europene (9 mp/loc – OMS; 24-26 mp/locuitor-UE), neavand o diversitate functionala si de activitati specifice unor tipologii variate de spatiu verde public amenajat.

**Peisajul Antropic** (construit) urban si architectural al capitalei este variat, divers si neomogen, fara a beneficia de spatii publice urbane reprezentative peisagistice, insuficient pus in valoare si supus presiunilor de suprautilizare si mineralizare intensiva, neechilibrat in teritoriul zonei centrale (suprafata de spatii verzi este de cca 60 mp), fata de zonele periferice (suprafata de spatii verzi este de cca 300-400 mp).

In prezent, **Peisaje antropice** precum peisajul specific cailor de comunicatie / peisajul de intrare si acces in oras, peisajul aferent retelelor tehnico-edilitare, peisajul industrial, etc., nu sunt integrate intr-o strategie comuna in cadrul tipologiilor de peisaj recunoscute ca valoare urban-arhitecturala si peisagistica.



**Peisajul cultural** al Municipiului București, beneficiază de un potențial neutilizat, distribuit neuniform, marcate însă de existența unor elemente importante, particularizate și variate de peisaj cultural material, oral și imaterial, cu posibilitatea de integrare în patrimoniul cultural urban, arhitectural și peisagistic a noi tipologii specifice de peisaj. Existența unor tesuturi morfo-tipologice și structurale, “germeni” de peisaj cultural s-au păstrat ca amprentă generatoare de dezvoltare urbană în intravilan.

### Diagnostic de utilizare al peisajului:

În ceea ce privește utilizarea Peisajului la nivelul Municipiului București, acesta nu beneficiază de reprezentativitate, de activități diversificate și mixitate funcțională ca suport al acesteia, nefiind utilizat optim în sensul durabilității și conservării resurselor de peisaj natural, antropoc și cultural existent. Activitățile din spațiile verzi, cât și din spațiile publice urbane, sunt restrânse ca profil de utilizare, atât la nivel local, cât și la nivel de mezo-peisaj, nesatisfăcând cererea și nevoia de activități, diversitate și atractivitate pentru locuitori, turiști și investitori.

Pierderea tradițiilor vechi ca pericol asociat Peisajului Cultural, este rezultat al slabei promovări al valorilor locale, în detrimentul culturilor urbane străine de tradiția locului. Dinamica urbană și evoluția culturii urbane, precum și a loisirului/petrecerii timpului liber, determină diversificarea continuă a activităților și implicit conduce către o dinamică urbană a Peisajului în toate componentele sale, existând pericolul utilizării peisajului ca obiect de consum.

Ritmurile diferite de utilizare ale Peisajului – permanent/ocazional, sezonier/de week-end, pentru locuitori/vizitatori/turiști, de diferite vârste, determină “consumul” diferit de spațiu în Peisaj și trebuie luate în considerare în formularea strategiei de intervenție. Zonele cu vocație particulară pentru activități și utilizare specifică, se focalizează pe tipuri diferite de recreere, prin



“germeni” ce pot cataliza interesul investitional, cu menționarea riscului de potentare a utilizării dezechilibrate, sporind riscul de gentrificare a peisajului.

### Diagnostic de gestiune al peisajului:

Lipsa unui sistem de gestiune eficient, lipsa parteneriatului, a dialogului și a eforturilor conjugate a tuturor actorilor urbani, sunt principalele probleme ce se manifestă în cazul fiecăreia dintre componentele de Peisaj, mai ales datorită lipsei unei viziuni unitare și coerente, susținute de un demers legislativ și o serie de acțiuni focalizate în implementarea unei Strategii focalizate pe Peisaj, ca “resursă” și ca “motor de dezvoltare” a Municipiului București.

Este necesară elaborarea unei strategii de intervenție unitare și coerente la nivelul PEISAJULUI Municipiului București, în toate componentele sale, atât în teritoriul intravilan, cât și în relație cu mezo- și macro-peisajul zonei metropolitane, a Județului Ilfov și a localităților din coroana de așezări, aflate în imediată vecinătate, fiind necesar un cadru instituțional și administrativ de gestionare proprie, precum și o legislație care să susțină ridicarea calității vieții și ameliorarea pericolului de pierdere și distrugere a peisajului fragil existent.

### Definirea viziunii strategice:

Viziunea dezvoltării unui spațiu public urban și al unui peisaj coerent, reprezintă o formă împărtășită de comunitate a identității și valorilor comune, formă ce răspunde la întrebarea *Cum ar trebui să fie sau să devină Municipiul București?* Pe baza acesteia, misiunea trasează rolul administrației locale și căile majore prin care viziunea va fi atinsă în orizontul de timp prognozat. Formularea viziunii, a valorilor de bază, identității și misiunii este rezultatul unui proces participativ, care implică factorii de decizie și alți actori urbani.



REALIZAREA UNEI VIZIUNI UNITARE DE CONSERVARE, protecție și dezvoltare a peisajului la nivel municipal, în concordanță cu nivelurile superioare ale mezo și macro-peisajului, PRECUM ȘI AMENAJAREA ȘI PROTEJAREA SPATILOR VERZI ȘI A CADRULUI NATURAL EXISTENT, VOR CONDUCE LA CRESTEREA ATRACTIVITĂȚII, PRECUM ȘI LA dezvoltarea de noi arele verzi și spații publice urbane, pentru toate categoriile de utilizatori, ÎN TOATE ANOTIMPURILE ȘI MOMENTELE ZILEI, CONDITII CARE VOR CREA UN ELEMENT – REPER LA NIVELUL ORASULUI, DAR ȘI UN «MODEL» DE gestiune la nivel national.

### Definirea Misiunii Strategice:

SUSTINEREA ROLULUI SPATIILOR PUBLICE URBANE și a PEISAJULUI (natural, antropice și culturale), ca “produs”, “motor”, “germene morfostructural” și “catalizator” al vieții urbane, ce poate genera dezvoltarea Municipiului București în mod natural și cu respect pentru locuitori și pentru valorile sale naturale, urban-arhitecturale și culturale. TRANSFORMAREA Peisajului într-un ‘vector’ economic de interes, va genera dezvoltare teritorială, suport economic, calitate ridicată a vieții și sănătate, atât a organismului urban, cât și a celui uman implicat în proces.



### Priorități de acțiune :

- Crearea cadrului juridic, administrativ, legislativ și instituțional pentru susținerea dezvoltării și protecției Peisajului, în toate componentele sale, precum și a subsistemelor de susținere a acestora (regim hidrologic, sistem pedologic, etc.)
- Elaborarea unei viziuni unitare, precum și a unei strategii de protecție și dezvoltare a relației și raportului trinomial Peisajul Natural / Peisaj Antropic / Peisaj Cultural
  - Promovarea *Proiectul de Peisaj* ca și concept de sine statator, atât pentru *Intervenții în Peisaj*, cât și pentru documentații sectoriale
  - Eliminarea disfuncționalităților în Peisaj, generate de sub/suprasolicitare, mineralizare extensivă, poluare și distrugere
  - Stabilirea categoriilor de intervenție necesare atât generale, cât și pe componente și paliere specifice
  - Stabilirea conceptului de dezvoltare a Peisajului în teritoriu, la scări teritoriale diferite (macro/mezzo-teritorial) prin colaborare și parteneriat la nivelul sectoarelor administrative ale Municipiului București, precum și la nivel inter-comunal și inter-orășenesc
  - Definirea unor politici coerente cu privire la creșterea calității spațiilor verzi existente, precum și dezvoltarea de noi spații verzi amenajate, a spațiilor urbane publice, precum și a activităților, echipamentelor și serviciilor integrate în Peisaj;
  - Realizarea unui sistem verde unitar și coerent, care să funcționeze și să asigure conectarea între macro, mezo și peisaje locale valoroase
  - Identificare și protecția peisajelor valoroase (naturale, antropice și culturale) și eliminarea riscului acut de pierdere a ultimelor rezerve existente, prin suprasolicitare a terenului, în favoarea dezvoltării intensive al altor funcțiuni





(poluante sau pentru care cerinta spatiilor verzi publice este marita / zone rezidentiale)

- Identificarea urgenta si promovarea “germenilor” de peisaj, ce pot cataliza interesul investitional, pentru eliminarea riscului de potentare a utilizarii dezechilibrate, care sporeste riscul de gentrificare a peisajului.
- Masuri pentru sustinerea utilizării terenului in mod adecvat, prin conservarea si protectia ecosistemelor naturale, fara amplificarea substituirii acestora cu ecosisteme artificiale (datorită urbanizării, defrișării, abandonului culturilor agricole, etc.)
- Identificarea si pastrarea zonelor de tip pattern morfo-structural care pot genera un model de Peisaj
- Promovarea de noi activitati in spatiile urbane (sport, agrement, distractie, loisir, agricultura biodinamica, cercetare)
- Renaturarea zonelor fragile si a celor expuse la riscuri

### Directii Strategice:

#### A. PEISAJUL promotor al Spatiului Public ca “MESAJ” si “ATITUDINE” IN TERITORIU, prin:

- Identificarea “germenilor morfostructurall” din intravilan si promovarea lor ca unitati de peisaj referentiale
- Reabilitarea si protejarea valorilor de peisaj si patrimoniu natural, antropoc si cultural (istoric, peisagistic, urban-arhitectural, industrial, specific infrastructurii, etc.);
- Preluarea unor “locuri cu memorie” / mesaj cultural (material, imaterial, istoric, oral, etnografic, antropologic, etc.) pentru propunerile de dezvoltare a diferitelor tipologii de peisaj



- Innobilare peisagistica estetica is functionala de calitate si promovarea unui demers functional-ambiental cu respect pentru mediu in sensul dezvoltarii durabile
- Crearea unor poli magnetici principali in peisaj, de interes, atractivi, cu mixitate functionala si de utilizare, cu rol de polarizare a unui numar mai mare de utilizatori (locuitori, vizitatori, turisti), precum si poli secundari de interes local (loisir, odihna, relaxare, contemplare si promenade);
- Propunerea unor elemente cu rol ambiental-decorativ, de imagine si protectie
- Utilizarea de zone mixte, cu ambiate diferite, *active* (dinamica polarizatoare pentru vizitatori ) / *pasive* ( dinamica calma, puternic plantata, destinata in principal odihnei si promenadei individuale )

#### B. PEISAJUL si Spatiul Public ca “PRODUS” si “MOTOR” de dezvoltare urbana, prin:

- Promovarea Peisajului ca un “catalizator” al vietii urbane , focalizat pe activitati, functiuni si utilizari diverse
- Transformarea Peisajului intr-un ‘vector’ economic de interes, generator de dezvoltare teritoriala si spatiala
- Catalogarea Peisajelor valoroase pe tipologii morfo-structurale si realizarea Registrului spatiilor verzi
- Promovarea peisajului ca suport economic, pentru ridicarea calitatii vietii si a sanatatii organismului urban si a celui uman implicat in proces.
- Dezvoltarea unor axe de interes spatial si local in peisaj si conectarea acestora cu spatii publice si zone urbane (centrale, rezidentiale, industriale)
- Sustinerea peisajelor fragile prin informare, legislatie, norme, documentatii, etc.. specifice peisajului
- Accentuarea rolului Peisajului ca MOTOR ( ca dotare urbana, de recreere, odihna, relaxare si destindere cu valoare deosebita pentru capitala ), prin punerea in valoare a elementelor naturale (diagonale verzi ale capitalei,



oglinzi de apa, maluri, cornisa); antropice (fronturi la raul dambovita, peisaje urbane) si culturale traditii, obiceiuri, cutume locale, "istorii" ale locului)

- Cresterea gradului de reprezentativitate (conservare, reabilitare, revitalizare, reamenajare stilistica, etc);

### Procese de interventie pe paliere-tinta – pe termen mediu (10-20 ani):

#### PEISAJE NATURALE si SPATII VERZI

- Concretizarea unui sistem verde consistent la nivel municipal, care sa conduca la cresterea procentului de spatiu verde/loc si implicit la ridicarea calitatii vietii
- Integrarea sistemului verde intr-un sistem la nivel metropolitan si teritorial care sa integreze o abordare durabila (centura verde-galbena-albastra), inclusiv prin promovarea unei agriculturi moderne in zona adiacenta capitalei
- Plantarea de perdele de protectie, trasee si concretizarea unor centuri verzi de protectie de tip "fingers" sau "unda", perdele de protectie, drumuri de umbră, plantatii de aliniament, etc.
- Amenajarea, taluzarea și plantarea falezelor si a zonelor destructurale si expuse riscurilor în scopul pregătirii condițiilor pentru mobilarea cu amenajari
- Intretinerea zonelor verzi existente si plantarea de noi nuclee verzi, cu specii locale decorative si rezistente;
- Conservarea zonelor valoroase, inlocuirea speciilor distruse si completarea plantatiilor valoroase;
- Diversificarea amenajarilor peisagistice cu noi tipologii de spatiu verde specializat (parcuri urbane de cartier, parc expozitional, parc sportiv pe diferite categorii de sporturi si activitati, de distractie, parc botanic si zoologic, gradina arheologica, etc.)



- Integrarea de noi tipologii de spatii verzi cu rol terapeutic si de cercetare (parcuri de tratament si contact social pentru categorii defavorizate si persoane cu dizabilitati, parcuri terapeutice si de recuperare aferente spitalelor, parc de cercetare eco si bio-tehnologica in pedologie, horticultura, silvicultura, etc.)
- Inserarea in teritoriul metropolitan si in vecinatatea acestuia de areale puternic plantate cu valenta de petrecere a timpului liber la sfarsit de saptamana sau ocazional pentru toate categoriile de varsta (padure-parc, parc de cercetasi, parc de sporturi extreme, parc acvatic, parc de distractii, parcuri ecologice de tip "heem-parc", parcuri agricole amenajate)
- Pastrarea si conservarea zonelor umede existente si amenajarea (cu pastrarea zonelor preponderant vegetale in detrimentul celor minerale) malurilor, oglinzilor si fronturilor cu deschidere la apa
- Finalizarea zonelor de protectie verzi pentru infrastructura – retele tehnico-edilitare si cai de comunicatie (accese/intrari in oras, centura, drumuri-expoies, autostrazi)
- Educatia copiilor si a tinerilor pentru intelegerea problematii complexe a peisajului si necesitatea protectiei acestuia

#### SPATII PUBLICE

- Amenajarea spațiilor publice existente, precum si crearea de altele noi amenajate corespunzator integrate (amenajari specifice pietonale, peisagistice, cu rol decorativ, dalaje, mobilier urban specific, opere de arta plastica, iluminat special, etc.)
- Crearea unui sistem coerent al spatiilor publice si a unor trasee intre obiectivele de utilitate publica existente si/sau propuse
- Dotarea corespunzatoare a spatiilor publice (decorativ si estetic, la nivel functional, al activitatilor, etc.)
- Transformarea unor areale în zone exclusiv pietonale cu legături funcționale atat perimetral zonei, cat si cu zonele învecinate;



### PEISAJUL NATURAL IN RELATIE CU PEISAJUL ANTROPIC

- Evidențierea și accentuarea caracterului natural al peisajului, precum și realizarea unui studio altimetric al siluetei-reper specifice peisajului, fara a agresa imaginea urbana existenta/prognozata;
- Conservarea imaginii urbane la nivel altimetric si de reper;
- Conservarea ambianței specifice si a perspectivelor dinamice (libere/deschise, inchise, ascendant/descendente, secventiale, in miscare, etc);
- Ridicarea calitatii vietii si a standing-ului locuirii în oras, prin restaurare, renovare, revitalizare și integrarea de noi dezvoltari de spatii publice urbane si de spatii verzi amenajate si dotate, precum, inclusiv prin mixarea cu alte funcțiuni necesare, prin refuncționalizare.

### PEISAJ ANTROPIC - SERVICII SI ECHIPAMENTE

- Crearea în oras a unei rețele de echipamente și servicii legate de activitățile de cultura, sport, distractie, agrement, loisir si separarea zonelor pasive (de liniste) de cele active (potential zgomotoase);
- Amenajarea unor alte tipologii de spații publice urbane, pentru evenimente (temporare, sezoniere, permanente)
- Distributia echilibrata a serviciilor si echipamenteleor in spatiile verzi si in spatiile urbane (fara suprautilizarea terenului prin POT si CUT)

### PEISAJ ANTROPIC - SITURI PROTEJATE

- Protectia si amenajarea zonelor de parcuri urbane existente cu valoare de patrimoniu, precum si integrarea lui într-un circuit cultural-pietonal si turistic.
- Catalogarea de noi zone protejate de peisaj, fara a ingradi investitiile, dar cu o etica de interventie si respect asupra spatiului promovat
- Realizarea de scuaruri, gradini si parcuri arheologice, expozitionale, culturale, mixate cu activitati de cercetare si productie, etc.

### PEISAJ ANTROPIC – INFRASTRUCTURA (CAI de COMUNICATII si RETELE)

- Rezolvarea problemelor legate de trafic, parcaje si carosabile de deservire a dotarilor interioare supra-municipale.
- Realizarea unor Proiecte de Peisaj, care sa insoteasca documentatiile de circulatie si retele tehnico-edilitare
- Plantarea de zone de protectie in benzi consistente (2-3 randuri de arbori si arbusti)

### PEISAJ ANTROPIC URBAN

- Refacerea insulelor vcaloroase din punct de vedere morfo-structural si posibilitatea accesului catre/in interiorul lor;
- Refacerea coerentei spatiilor libere din punct de vedere spatial si functional aflate in interiorul tipologiilor diferite
- Accentuarea sistemului de perspective dirijate, axe vizuale, capete de perspectiva, belvederi, promotorii, etc
- Stabilirea unui regim de construire strict prin regulament, cu referire la peisaj

### PEISAJ CULTURAL

- Radiografia si stabilirea “locurilor cu memorie” in oras (istorice, bazate pe traditii orale si imateriale, etc) si promovarea prin proiecte specifice culturale si turistice
- Redescoperirea valorilor culturale materiale si imateriale si integrarea acestora intr-un sistem de vizitare municipal (cu posibilitatea de extindere in teritoriul metropolitan si in vecinatate)
- Educatia populatiei pentru intelegerea si pastrarea aspectelor importante de peisaj cultural (traditii, obiceiuri, cutume locale, practici, expresii, cunostinte, abilitati, accesorii, artefacte, obiecte si spatii culturale asociate acestora)



## Concept Strategic București 2035

- Valorificarea turistică a peisajului cultural prin evenimente organizate în spațiu public, prin promovarea în mass-media, etc.

### Domenii conexe PEISAJULUI (ECONOMICE și SOCIO – DEMOGRAFIC)

- Redescoperirea valorilor economice ale peisajului ca “produs” și convertirea acestora într-o forță generatoare de vitalitate și de investiții
- Atragerea investițiilor și stimularea cu discernământ a activităților generatoare de profit în cadrul unor programe specifice în peisaj
- Susținerea activității științifice și a cercetării horticole, pedologice și silvice
- Crearea unui cadru educațional și de informare cu privire la peisaj
- Sprijinirea organizațiilor culturale, științifice în cadrul zonelor verzi
- Susținerea tinerilor cu studii de specialitate în urbanism și peisagistică și integrarea lor în studiile de peisaj, precum și în administrația și gestionarea acestora

### Actiuni pe termen scurt:

- Stabilirea tipologiilor de peisaj valoroase fragile și a celor aflate în pericol de pierdere și distrugere, pe categorii ale peisajului (natural, antropice, cultural)
- Realizarea urgentă a unui Registru de evidență al spațiilor verzi plantate (care să cuprindă la nivel de relevu suprafețele spațiilor verzi, speciile și esențele vegetale, copacii monument ai naturii, etc.)
- Stabilirea zonelor de protecție verzi adiacente zonelor construite
- Demararea acțiunilor de plantare în zone expuse riscurilor și pe terenuri degradate
- Curățarea și întreținerea zonelor verzi existente (nu numai a parcurilor mari, în prezent suprasolicitate) și a spațiilor publice urbane

## Spațiul public, calitatea vieții și peisajul



- Amenajarea/reamenajarea tuturor rezervelor de teren libere/eliberabile prin implementări de noi spații verzi (în zona centrală și în cartiere)
- Completarea de plantații de aliniament și plantarea de noi “drumuri de umbră”
- Protecția și conservarea patrimoniului cultural prin conștientizare și educație
- Catalogarea zonelor libere/eliberabile cu valențe în dezvoltarea de spații publice urbane și spații verzi amenajate
- Stabilirea modului de organizare al peisajului antropice arhitectural-urbanistic și peisagistic al zonelor funcționale din teritoriul intravilan;
- Precizarea soluțiilor de infrastructură (cai de comunicație și echipare tehnico-edilitară) printr-un Studiu de Integrare în Peisaj
- Detalierea formelor de proprietate asupra terenurilor și a condițiilor de asigurare a terenurilor necesare obiectivelor de utilitate publică, cu valența de spațiu verde
- Demararea aspectelor legislative și instituționale care să susțină problematica peisajului
- Stabilirea profilului funcțional și al activităților specifice pentru asigurarea unei diversități de activități (loisir, joc, sport specializat, agrement, distracție, odihnă-relaxare și contemplare, etc.)
- Stabilirea suprafețelor maxime destinate construirii (POT separat pe clădiri și alei/platforme) cu păstrarea caracterului predominant de zonă verde (cel puțin 30%)

### Limitele raportului:

Domeniul Peisagistic, dincolo de componenta urban-arhitecturală, se află în contact cu multe alte domenii conexe, precum geografia, antropologia, etnografia și etnologia, arta, sociologia și economia urbană, științele tehnice



(horticole, botanice, pedologice, silvice, iluminat, alimentare cu apa, drenaje si irigatii, etc.)

In acest sens, prezentul raport nu isi doreste si nici nu poate fi exhaustiv, problematica peisajului in toata complexitatea sa, neputand a fi epuizata si integrata intr-un raport, fara detalieria aspectelor tehnice, estetice si functionale specifice, in sens transdisciplinar si in context local.

Raportul de fata se bazeaza pe datele si informatiile furnizate de autoritatile publice in domeniu, precum si pe o incursiune teoretica si documentara cu caracter general.

Fara studii si documentatii specifice de Peisaj, nu se pot stabili in detaliu care sunt tipologiile valoroase de peisaj natural, antropic si cultural existente, ce urmeaza a fi protejate/amenajate/revitalizate si nici cum se poate realiza o extindere a suprafetei de zone verzi si a spatiilor publice aferente. Nu se poate da un raspuns imediat la cum se poate gestiona eficient problematica peisajului si a spatiilor publice la nivel municipal si nici la problematica parghiile de atragere a locuitorilor, vizitatorilor, turistilor si investitorilor, pentru utilizarea si protectia peisajului, dar si pentru educare si constientizare.

In urma unor studii complexe ale Peisajului in toate componentele sale, printr-o metodologie transdisciplinara, se va putea radiografia posibilitatile de elaborare a legislatiei in domeniu. Acestea vor putea sta la baza promovarii unei metodologii de elaborare a Studiilor specifice de Peisaj (integrate la diferite scari), menite sa devina nu mijloace coercitive, ci vectori de promovare a Bucurestiului care aspira sa devina o capitala europeana.

### Scenarii de tip ‘a face’ sau ‘a nu face nimic’/ Pericolele neinterventiei:

Scenariile de tip “if” sau “if not” se refera la evolutia situatiei in domeniul peisajului natural, antropic si cultural, precum si a spatiului public urban si consecintele ne-actiunii in planuri mai generale, daca nu se intervine strategic in moemntul actual

Scenariul “a nu face nimic” (“do nothing”), adica a nu se interveni urgent in situatia actuala, va conduce la degradarea si pierderea peisajului cu fragilitate ridicata, dar si la scaderea calitatii vietii locuitorilor, precum si a sanatatii organismului urban si uman.

Aceste disfunctii se vor accentua exponential, si vor contribui la scaderea prestigiului Bucurestiului care se doreste a fi o capitala europeana si la o stagnare si regres economic, care va conduce la cresterea decalajului comparativ cu celelalte state europene.

Neinterventia si nerezolvarea disfunctionalitatilor acute ale problematicii peisajului, facuta coerent si printr-o interventie strategica concertata, va avea repercursiuni nu numai asupra mediului si a sanatatii urbane si umane, ci si asupra domeniului economic si social, cu impact posibil si in suportarea de sanctiuni financiare si economice pentru nerespectarea cerintelor europene.

De asemenea, se va accentua pericolul suprasolicitarii spatiilor verzi existente (cu mult sub normele europene) incurajand concesionarii sa adopte comportamentul proprietarilor, revendicand cat mai multe avantaje uitand, in schimb, de posibilele indatoriri. Astfel, peisajul va fi perceput ca o “scena a luptei de interese” in concesionarea de terenuri si constructii, amplasament favorabil pentru activitati diverse, multe dintre ele ilegale si loc propice pentru constructii lipsite de autorizatie.



### Prioritati:

- Elaborarea și implementarea unei Strategii urbane coerente care să asigure o viziune de ansamblu și care să fie urmărită apolitic, necesitând timp îndelungat de implementare
- Stabilirea unei Politici Sectoriale de Peisaj unitară în teritoriul administrativ și metropolitan al Bucureștiului în relație cu o Strategie de Peisaj la nivel supra-teritorial pentru a putea funcționa în sistem (zonal/intercomunal/regional/national)
- Obligativitatea de elaborare a Studiului de inserție în Peisaj și a Proiectului de Peisaj, realizat de specialiști în domeniu, în cadrul tuturor documentațiilor de urbanism și la toate scarile teritoriale (Zona Metropolitană, PUZ, PUG, Studiu de circulație, Studiu de implementare a rețelelor eoliene, Studii istorice și culturale, etc.)
- Promovarea legislației în domeniul spațiilor verzi și a peisajului, pentru protecție, conservare, administrare și gestiune
- Realizarea unui Registru Local /National de Peisaj, cu specificarea peisajelor valoroase naturale, antropice și culturale, precum și a detaliilor tehnice (arbori protejați, specii și esențe horticoale, pedologice, silvice, botanice și faunistice, biologice, etc.)
- Creșterea suprafeței de spațiu verde/locuitor pentru a atinge normele actuale (9 mp/cap de locuitor – norma Organizației Mondiale a Sănătății, 24-26 mp/cap de locuitor – UE, 50 mp/cap de locuitor – normele Organizației Națiunilor Unite)

### Concluzii:

Pericolele și constrângerile existente astăzi, conduc către mărirea fragilității peisajului cu referire la lipsa metodologiilor și a legislației în domeniu, precum și la lipsa unei baze de date actualizate, a unor relevanțe exacte cu privire la



vegetație și materialul vegetal valoros, dar și la celelalte categorii de peisaje: peisajul antropic/construit (urban și arhitectural) și peisajul cultural (oral, material, imaterial, etc.)

Posibilitatea acordată prin lege de a obține și finanțări extrabugetare ar trebui să înceteze interesul pentru explorarea de noi perspective de finanțare, depășind astfel atât de familiara închiriere de «bucăți» de peisaj.

Modul cum peisajul «se comunică» publicului, referindu-se astfel la imaginea pe care peisajul o promovează în oraș (posibil, inclusiv prin diversele manifestări gazduite), este astăzi perceput ca o scenă a luptei de interese în concesionarea de terenuri și construcții, amplasament favorabil pentru activități diverse, multe dintre ele ilegale și loc propice pentru construcții lipsite de autorizație.

Putem considera Bucureștiul, ca un **recipient**, dar și **generator de peisaje**, de la cele *antropice/construite*, care domina imaginea orașului, până la *peisajele naturale*, care din păcate încep să decadă și să descrească din punct de vedere cantitativ și calitativ, sau până la *peisajele culturale*, care își găsesc cu greu locul, recunoașterea valorii și individualitatea.

În contextul unui **oraș secvențial**, cu **imagini fracționate**, uneori **destructurate** și de cele mai multe ori **destructurante**, Bucureștiul însă, este un **recipient** cu un farmec regăsit, tocmai în diversitate și fractură, ce poate fi recompus și restructurat prin alăturare secvențială de peisaje diferite în cadrul unei politici îndreptate către protecția peisajului.

Peisajul trebuie să devină o *caracteristică importantă a calității vieții*, în areale urbane sau rurale, degradate sau în cele conservate, în spații recunoscute ca fiind pitorești, precum și în peisaje considerate obișnuite în spațiul cultural românesc dar speciale în alt context cultural, el putând deveni o **resursă** unică, favorabilă și cu o importanță vitală în metabolismul urban, generând nevoia de protecție, management și amenajare corespunzătoare.

Evoluția tehnicilor de producție (agricolă, silvică, industrială, minieră, etc.), precum și politicile în materie de peisaj, amenajare a teritoriului, urbanism, transport, infrastructură, turism și agrement, dar și schimbările economice



mondiale, conduc la **accelerarea și transformarea peisajelor** și implicit a **bunăstării sociale și individuale**, fiind necesară acut legiferarea, protecția și conservarea acestuia

Bucureștiul suferă de lipsa protecției la nivelul **spatiilor publice urbane, a spatiilor verzi amenajate divers, a elementelor de mediu și sănătate a populației**, necesitând urgent **operațiuni de protecție și conservare a macropeisajelor** situate atât în intravilan, cât și la limita acestuia, în zona metropolitană, sau, la nivel intermediar al **mezzo-peisajului**, al insulei urbane, al frontului construit sau la limita permeabilă verde sau a altor elemente naturale valoroase (diagonala verde a lacurilor Colentinei, axul structurant al Raului Dambovită).

Intervenția trebuie realizată și la nivel de **micropeisaj**, cu referire la peisajul cultural, imobil (monument, ansamblu, sit, areal) și oral, interior-uman sau imaterial (practici, credințe, cutume, obiceiuri, expresii, cunostințe, abilități, accesorii, artefacte, obiecte și spații culturale asociate acestora).

Decupate în tablouri care pot și trebuie să devină repere sale, peisajele Bucureștiului trebuie să recompună un **oras în timp real**, pe care ni-l dorim și care poate să devină un element esențial al bunăstării sociale și individuale, protecția, managementul și amenajarea acestuia implicând drepturi și responsabilități pentru fiecare actor urban, de la administrație publică, la institute de cercetare și învățământ superior, până la ONG-uri și opinia publică. Imaginea peisagistică a orașului, naturală și antropică trebuie să răspundă voinței publice de a se bucura de o **calitate crescută a peisajelor** și să joace un **rol activ în transformarea lor**, peisajul relevându-se într-un **element esențial al vieții și proceselor urbane**.

Este necesar să se țină seama de sursele legale existente la nivel internațional în domeniul protecției și managementului patrimoniului natural și cultural, de amenajarea teritoriului, de autonomia locală și cooperarea transfrontieră, Convenția Europeană a Peisajului recunoscând că: *diversitatea și calitatea peisajelor europene constituie o resursă comună pentru protecția,*



*managementul și amenajarea cărora este necesară cooperarea*, fiind necesar să se instituie un instrument nou, consacrat în mod exclusiv protecției, managementului și amenajării tuturor peisajelor europene.

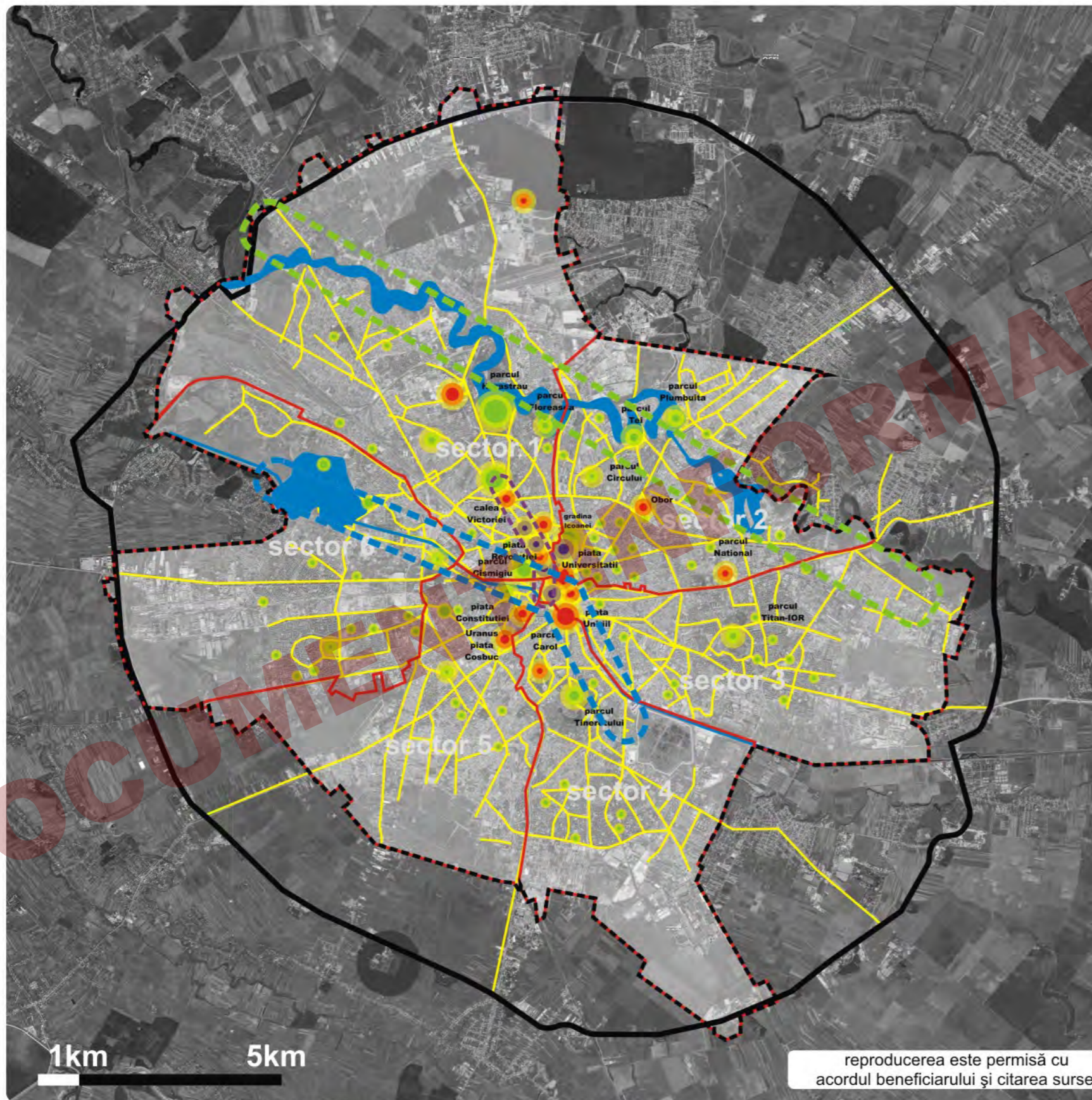
Este nevoie de asumarea unei **politici a peisajului**, ca o expresie prin care autoritățile publice competente desemnează principii generale, strategii și linii directoare care permit adoptarea de măsuri specifice care au ca scop protecția, managementul și amenajarea peisajului; de definirea unui **obiectiv de calitate peisajeră**, care desemnează formularea de către autoritățile publice competente, pentru un anumit peisaj, a aspirațiilor populațiilor cu privire la caracteristicile peisajere ale cadrului lor de viață.

**Protecția peisajului** cuprinde acțiunile de conservare și menținere a aspectelor semnificative sau caracteristice ale unui peisaj, justificate prin valoarea sa patrimonială derivată din configurația naturală și/sau de intervenția umană, în timp ce **managementul peisajelor** cuprinde acțiunile vizând, într-o perspectivă de dezvoltare durabilă, întreținerea spațiului urban și a peisajului în scopul direcționării și armonizării transformărilor induse de evoluțiile sociale, economice și de mediu, ajungându-se în final **amenajarea peisajului**, prin propuneri de acțiuni cu caracter de perspectivă ce au ca scop dezvoltarea, restaurarea sau chiar crearea de noi peisaje.

Impunerea unui program în domeniul cercetării peisajului capitalei, articulat și interrelționat cu celelalte studii din domeniul urbanistic, ecologic, cultural, antropologic și etnografic, poate conduce către rezultate care sunt definitorii și obligatorii în contextul sănătății organismului urban, dar și al organismului uman.

Fără sprijinul administrativ și legislativ, precum și al institutelor de cercetare și învățământ superior sau a celorlalți actori urbani implicați în proces, peisajul Bucureștiului, suferă de fragilitate extremă, de transformări și metamorfoze în secvențe utopice, uneori cu repercursiuni fatale asupra mediului natural și antropic, și, implicit asupra omului, factorul timp presând, metamorfozând și transformând peisaje, degradându-le cu o viteză de neegalat.





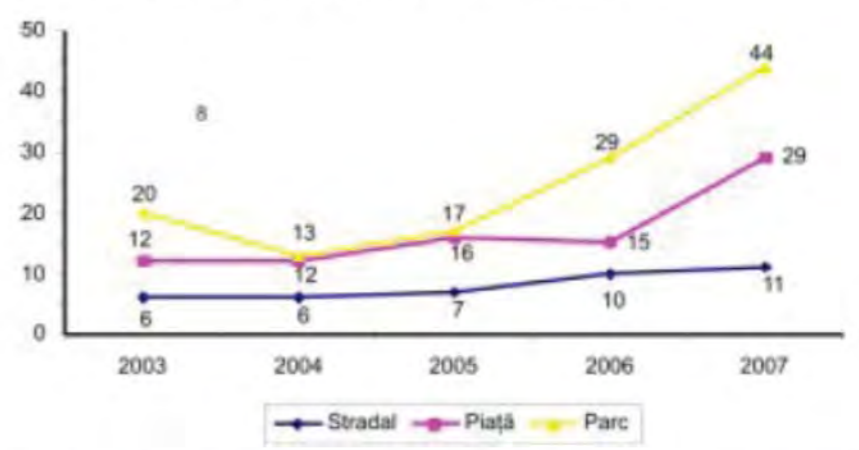
- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră
- limită de sector
- spații publice de tip parc
- spații publice de tip strada
- spații publice de tip piață
- /intensitatea utilizării
- zonă cu potențial de generare de rețea de spații publice cu vocație de agrement
- element natural cu potențial de legare a spațiilor publice
- areal cu potențial de generare de spațiu public reprezentativ, cu vocație culturală

## Orașul funcțional



### TIPOLOGIA SPAȚIULUI PUBLIC

Pe lângă faptul că spațiul public este spațiul deschis/liber regăsit în traseele cotidiene ale locuitorilor, spațiul public are semnificație politică (spațiul democratic, reprezentativ, memorial, etc) și ocupă o poziție centrală în disputa dintre actorii participanți la viața orașului dar reprezintă și principalul spațiu de consum cultural.



Tipuri de spații preferate pentru desfășurarea de evenimente artistice în spațiul public (2003-2007)



Evenimente desfășurate pe trasee publice (2003-2007)

cf. studiu: Cultura în spațiul public. Analiza evenimentelor artistice desfășurate în București; CSCIDC



## STREET DELIVERY - STR. ARTHUR VERONA

<http://streetdelivery.ro/>



## MÂNTULEASA - STUDIU DE GEOGRAFIE MITICĂ BUCUREȘTEANĂ

<http://www.bucurestivechisinoi.ro/proiect-mantuleasa/>



Orașul funcțional

bucurești 2035



## UTILIZAREA SPAȚIULUI PUBLIC

cf. studiu: Cultura în spațiul public. Analiza evenimentelor artistice desfășurate în București; CSCIDC

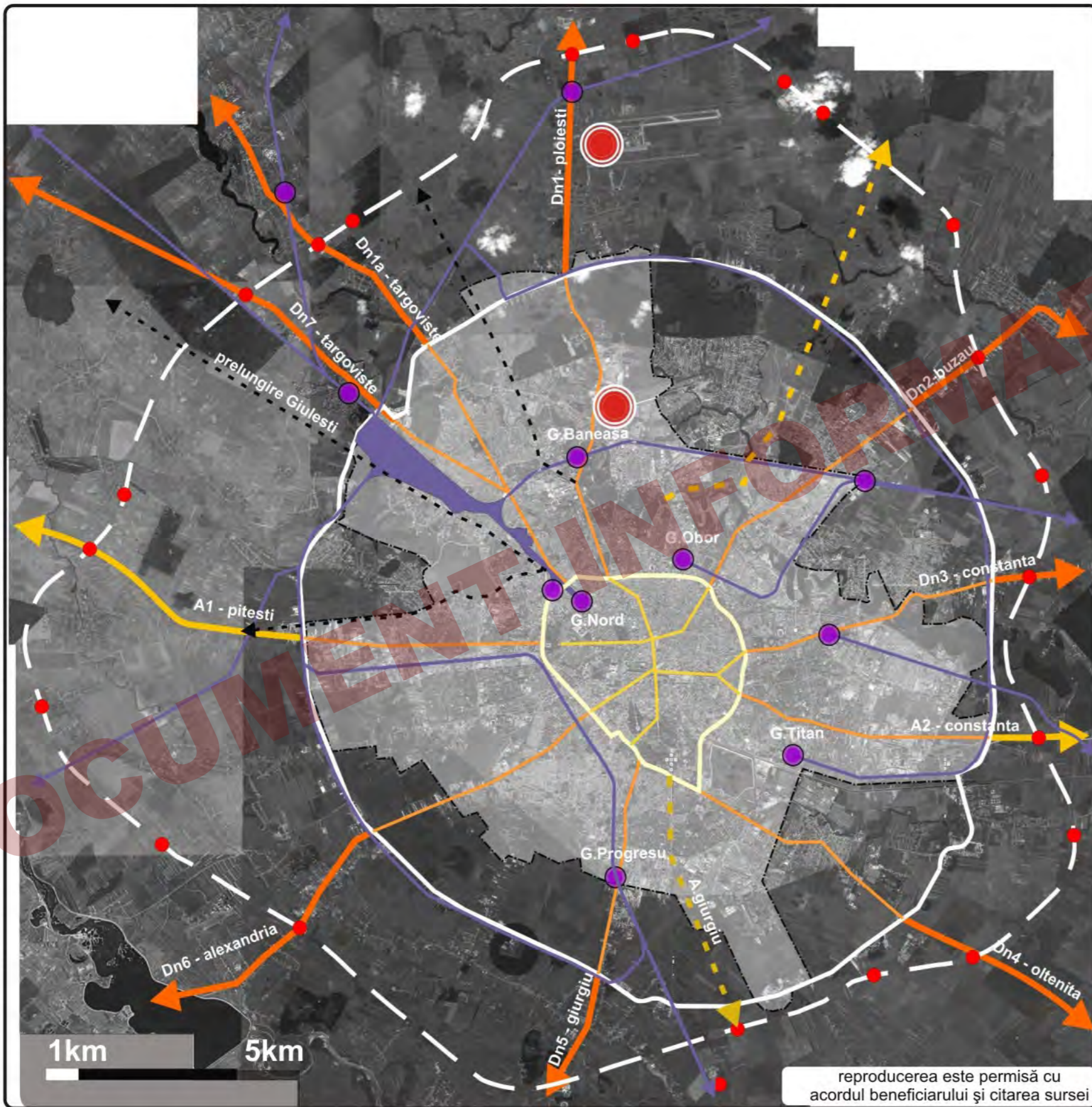
“Se constată o tendință de creștere a prezenței culturii în spațiul public mai ales în zona centrală. Această tendință poate fi explicată prin creșterea susținută, în ultimii 10 ani, a numărului de evenimente artistice organizate de actori publici și organizații neguvernamentale.

Se remarcă astfel și o tendință de structurare a spațiului public prin prezența manifestărilor artistice în parcuri, piețe publice și pe străzi, în două zone: zona centrală (organizatori privați) și zona cartierelor (actori publici și ONG). Din păcate această structurare nu are în vedere semnalizarea unor zone în scopul revitalizării lor. Organizatorii privați preferă să mizeze pe spații cu un istoric al utilizării în scopuri artistice și cu potențial mare de vizibilitate și de asociere cu valoarea patrimonială, perpetuând astfel centralizarea acestuia.”

Interesul manifestat de actorii privați pentru centru poate fi exploatat de actorii publici în sensul realizării unor parteneriate ce au ca scop relationarea și amenajarea spațiului public și în scopul de a valorifica patrimoniul construit.

Pe de altă parte, interesul autorităților locale pentru organizarea de evenimente în spațiul public din zona cartierelor, poate impulsiona crearea și folosirea spațiului public din aceste zone.





■ limită administrativă București	□ centura rutieră a Bucureștiului	— autostrăzi existente
— zona aferentă căilor ferate	□ centura de autostrăzi propusă	● noduri de legătură propuse
— rețea cf existent	— drumuri naționale existente	— noi legături teritoriale propuse
● gări existente	— artere importante cu rol în preluare dn	— autostrăzi propuse
— inelul principal de circulație	— artere importante în interiorul inel principal	● aeroporturi

## Orașul funcțional



## INFRASTRUCTURA MAJORĂ

Municipiul Bucuresti are o populatie de circa 2 milioane persoane, reprezentand aproximativ 10% din populatia Romaniei (in cadrul teritoriului administrativ). Acesta este dezvoltat radial- concentric, de-a lungul axelor de circulatii, in perimetrul teritoriului sau administrativ, centura de cale ferata constituint din acest punct de vedere una din limitele dezvoltarii teritoriale. In ultimele decenii se remarca tendinta de expansiune a teritoriului urban, in exteriorul centurii de cale ferata (respectiv a teritoriului administrativ) prin inglobarea unor teritorii rurale in special vectorial, de-a lungul cailor de comunicatie (cu precadere spre nord, vest si est). Centura de autostrazi propusa va potentia dezvoltarea (expansiunea) teritoriala a municipiului, facilitand totodata relationarea acestuia cu teritoriul rural invecinat prin nodurile intermodale propuse.

Desi dispuse echilibrat in cadrul perimetrului urban, doar o parte din gari sunt functionale in prezent.

Urbanizarea accentuata a teritoriilor nordice a generat inglobarea celor doua aeroporturi care deservesc municipiul in cadrul zonei urbanizate, generand astfel probleme atat de functionare cat si de asigurare a resurselor necesare functionarii viitoare a celor 2 aeroporturi (rezerve de terenuri si dezvoltare poli functionali relationati acestui tip de transport).





©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**Sinteza raportului de expertiză:**

**Infrastructura de  
transport și mobilitatea**



Secțiunea de față reprezintă sinteza raportului de expertiză privitor la Infrastructura de transport și mobilitatea în municipiul București și în aria sa de influență și susținere.

**Principalele niveluri pe care raportul le-a parcurs:**

- aspectele teoretice referitoare la mobilitate care sunt determinante pentru studiul Bucureștiului
- liniile directoare și tendințele rezultate în urma consultării documentelor europene și naționale în domeniul transportului și mobilității, care trebuie preluate și în cazul Bucureștiului
  - analiza critică a transportului și mobilității la nivelul orașului București
  - sintetizarea și concluzionarea analizei și identificarea unor ținte de atins

Prin parcurgerea acestui traseu, raportul a putut identifica problemele cele mai importante ale transportului și ale mobilității, cu referire la următoarele paliere :

## La nivel teritorial

Întârzierea conectării la culoarele paneuropene IV și IX și a realizării platformei multimodale din sudul aglomerației urbane, fapt care reprezintă o frână în dezvoltarea economică a întregului teritoriu studiat.

### La nivelul aglomerației urbane

Absența unui sistem integrat, unitar, de planificare și gestionare a transporturilor, la nivelul întregului teritoriu al orașului București și al zonei sale de influență și susținere ridică probleme de (slabă) coeziune teritorială,



## Concept Strategic București 2035

accesibilitate, de stimulare a automobilității și, prin aceasta, de scădere a calității mediului și cadrului urban, a calității vieții locuitorilor și a atractivității aglomerației urbane pentru actorii economici importanți și pentru turism. Odată cu ieșirea din criza economică este probabilă o accelerare a dezvoltării urbane și o creștere a navetismului iar acestea, în absența unei abordări prospective și a unor măsuri eficiente, luate din timp, vor acutiza fenomenele negative actuale și vor genera probleme noi, posibil mai grave.

## La nivelul Municipiului București

Există inițiative și operațiuni urbanistice importante pentru ameliorarea mobilității în orașul București<sup>1</sup>, în curs de realizare sau prevăzute a fi implementate în viitor, dar acestea sunt, încă, rezultatul unor abordări sectoriale (“Master Planul de Transport 2008” și “Strategia de parcare pentru Municipiul București”) necorelate clar cu obiective și strategii de dezvoltare spațială. Acest aspect este evidențiat cu preponderență la nivelul zonei centrale, în care complexitatea disfuncționalităților de mobilitate impune, cu atât mai mult, o strategie integrată de reabilitare funcțională și spațială corelată cu o strategie inteligentă de mobilitate.

Un aspect evident este acela că *intermodalitatea, deși esențială pentru remodelarea sustenabilă a mobilității, în vederea prioritizării transportului public și a reducerii automobilității*, mai ales în zonele sensibile la trafic motorizat, este prea puțin studiată. Tocmai în Strategia de parcare și mai ales pentru zona centrală, unde transferul către TP va fi primordial, *abordarea parcărilor de transfer lipsește*. În acest sens, o prioritate ar fi studierea acestui aspect (ca și a altora) pentru axul Berzei-Buzești - Uranus, care este în curs de realizare.

<sup>1</sup> Închiderea inelului rutier principal, realizarea unor linii de tramvai în sit propriu, a unor pasaje denivelate, a unor parcări subterane etc.

## Infrastructura de transport și mobilitatea



Mai trebuie spus ca, pentru implementarea oricăror strategii și politici specifice *este necesar un cadru legislativ și instituțional adecvat*, iar în domeniul mobilității (în sine unul “strategic”) acesta este incomplet și ineficient.

## Premise teoretice și documentare:

Pentru a-și asigura o dezvoltare urbană coerentă, Bucureștiul are nevoie de o conectare cât mai rapidă la principalele culoare europene de transport, enunțată atât prin documentele europene cât și prin cele naționale și regionale.

Este însă la fel de important ca această racordare să se facă având în vedere două principii esențiale: **echilibrarea exigențelor de accesibilitate cu exigențele de calitate a mediului de viață urbană și o limitare a satisfacerii mobilității la pragul la care ea este încă durabilă.**

Se impune deci :

**Reducerea nevoii și volumului de trafic motorizat individual**

**Dezvoltarea transportului public și organizarea intermodalității**

**O nouă geografie modală care să armonizeze relația infrastructură și mod de transport**

**O nouă geografie modală**

**Dintre practicile de remodelare a mobilității în orașele europene, utile pentru situația Bucureștiului, putem reține:**

- ⊕ Crearea unor artere / centuri ocolitoare localităților
- ⊕ Închiderea inelelor rutiere principale
- ⊕ Crearea / dezvoltarea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști.
- ⊕ Dezvoltarea unor rețele de trasee și zone / piețe pietonale
- ⊕ Transformarea unor artere majore de circulație în bulevarde urbane



- ⊕ Operațiuni de îngropare / acoperire a unor mari infrastructuri rutiere sau ferate, supraterrane.
- ⊕ Organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare
- ⊕ Dezvoltarea rețelelor de transport public structurante și nepoluante în marile orașe și aglomerații urbane (tramvai și metrou)
- ⊕ Organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal
- ⊕ Organizarea și dezvoltarea rețelelor de transport public (prin cooperări intercomunale) pe teritoriul aglomerațiilor urbane și a zonelor metropolitane
- ⊕ Organizarea unor zone '30
- ⊕ Organizarea unor zone car-free
- ⊕ Reabilitarea zonelor centrale istorice
- ⊕ Reabilitarea zonelor gărilor
- ⊕ Reabilitarea spațiului public prin operațiuni de pietonizare și reducere a ponderii traficului motorizat
- ⊕ Organizarea unor centre secundare și a unor poli urbani specializați

## Infrastructura în București:

Bucureștiul este considerat un nod de comunicație important al țării cu rol în preluarea de fluxuri externe majore. Trama stradală interioară este dezvoltată pe o structură radio-concentrică, cu o configurație extrem de complexă din punct de vedere al diversității tipurilor de țesuturi, structurată totuși de o serie de noduri importante: Piata Unirii, Piata Eroii Revoluției, Piata Presei Libere, Arcul de Triumf, Piata Charles de Gaulle, Piata Victoria Piata Romana, Piata Alba Iulia.

Cu excepția tramei radial concentrice majore, cu rol în preluarea principalelor drumuri naționale ce converg spre București, se pot sintetiza totuși următoarele zone:



- ⊕ **zona centrală** în care ca număr sunt concentrate cele mai multe străzi iar majoritatea sunt înguste și au traseu sinuos.
- ⊕ **zona mediană** care cuprinde străzi care s-au creat în perioada modernă de expansiune imobiliară și dezvoltare industrială
- ⊕ **zona periferică** în care străzile nu sunt clar definite ca profil transversal, iar echiparea edilitară lipsește pe majoritatea străzilor.

Raportul pune în evidență implicațiile pe care structura orașului le are asupra funcționării circulației:

- **segregarea funcțională generată de crearea marilor ansambluri rezidențiale monofuncționale în proximitatea unor platforme industriale a căror activitate a fost redusă sau încheiată, generează astăzi fluxuri pe distanțe mari**

- **Structura urbană monocentrică, fără sub-centre de echilibrare care să creeze bazine de viață mai mici, accentuează polarizarea de fluxuri către zona centrală**

- **Traversarea zonei centrale de către cele două axe majore N-S, E-V, fără alternativă ocolitoare (la nivelul primului inel rutier, dar și pe un perimetru mai restrâns, corespunzător chiar zonei centrale) din care o mare parte este constituită de trafic de tranzit, grevează asupra centrului.**

Aceste probleme sunt accentuate de creșterea dramatică a numărului de autovehicule din ultimii ani, dar și de dificultatea de intervenție din cauza configurației străzilor.



Calea Ferată reprezintă un mijloc de transport calatori de mare capacitate care împreună cu celelalte sisteme se poate pune la punct cu un sistem de transport eficient, fluent și atractiv pentru calatori.

Rețeaua de transport în comun, deși diversificată, are o acoperire slabă a orașului în special în zonele periferice, o lipsă de integrare între diferitele mijloace de transport-schimb dificil, lipsa deservirii pe timp de noapte și o nepriorizare a transportului în comun în trafic, dar cea mai gravă problemă este lipsa unei autorități de management integrat a traficului.

Analiza tipurilor și motivelor deplasărilor a pus în evidență faptul că 44% din deplasări se fac între domiciliu și locul de muncă, cca 44% se fac cu transportul în comun și 23% cu autovehiculul personal și 30% din fluxurile din București sunt generate de deplasări externe.

### Disfuncționalități și efecte negative ale mobilității, în profil teritorial

Disfuncționalitățile și consecințele negative ale mobilității prezente, ale raportului/ interacțiunii sale cu țesutul și peisajul urban traversate, au o distribuție inegală în teritoriu, manifestându-se predilect, sau polarizat, în anumite zone.

**Probleme de staționare** (atât la domiciliu cât și la destinații) sunt pe întregul teritoriu al orașului însă există concentrare, în formă acută, în zonele cu densitate ridicată, : zona centrală, arterele rutiere majore placate cu clădiri înalte, ansamblurile de locuințe colective.

**Ocuparea spațiului stradal** de către autovehicule, în contextul unei oferte de staționare la sol limitată, a unei resurse de teren restrânse și al inexistenței unor parcări supraetajate subterane sau supraterrane.



**Ofertă redusă de transport de suprafață** pe axul urbanistic principal N-S generează intense fluxuri de tranzit motorizat care traversează zona centrală, care afectează artere importante din perspectiva patrimoniului istoric pentru oraș. (Bd. Lascăr Catargiu - Bd. Magheru – Bd. Nicolae Bălcescu și Calea Victoriei)

**Lipsa intermodalității** (incluzând parcări de transfer), mai ales la intersecția penetrantelor cu inele rutiere (și în special cel principal) dar și la limita orașului dublată de **absența unui sistem integrat de transport**, gestionat la nivelul întregului teritoriu al Bucureștiului și al zonei sale de influență. Apar ca implicație probleme de transfer modal între transportul periurban și cel urban, ceea ce face ca în deplasările între localitățile zonei automobilabilitatea să aibă o pondere prea mare (frânată încă doar de situația economică a locuitorilor, dar previzibil în creștere, pe viitor).

**Conectivitatea limitată** a sistemului rutier major, în special la nivelul inelelor rutiere, are același efect de canalizare a traficului de tranzit E-V și mai ales N-S, prin zona centrală.

**Poluarea fonică și chimică** se manifestă cu intensitate maximă, în relațiile cu fluxurile motorizate majore și congestionările de trafic, în lungul marilor artere de circulație, la intersecțiile acestora și în zona centrală.

### Zona centrală

Din punctul de vedere al rețelei de transport în comun, zona centrală prezintă probleme de deservire în special pe axul N-S, și în privința absenței transportului ferat ușor de suprafață preferat în general pentru zonele centrale ale orașelor, dar mai ales de absența unei integrări a transportului în comun și a infrastructurii rutiere. Aceasta situație este dublată de lipsa unui sistem informatizat ce face transportul în comun ineficient.



## Concept Strategic București 2035

Din punctul de vedere al circulațiilor, cea mai importantă problemă o reprezintă inexistența unei ocolitoare a centrului care ar putea reduce traficul de transit din zona centrală, urmată de faptul că infrastructura rutieră este amenajată aproape exclusiv pentru îndeplinirea funcției de “culoar de circulație”. Această dublă problemă nu lasă posibilitatea realizării unor bulevarde urbane în adevăratul sens al cuvântului sau a unor zone pietonale

Inexistența unor facilități intermodale coroborată cu o lipsă a reglementărilor și controlului în domeniu face ca parcare să fie una din problemele cu efectele cele mai nocive în zona centrală.

### Proasta gestionare a traficului are repercusiuni :

- asupra mediului prin poluare și implicit scăderea calității vieții
- în plan fizico-spațial prin *consum excesiv de spațiu urban valoros și prin degradarea calității funcționale și ambientale a spațiului public*
- în plan social prin starea de nesiguranță în spațiul public, comportament neadecvat în spațiul public, dar mai ales ca efect al percepției negative pe care locuitorii o au asupra acestuia
- în plan economic prin neatractivitatea orașului, și în special a zonei centrale cu probleme serioase de accesibilitate.

## Infrastructura de transport și mobilitatea



## Recomandări:



**Accelerarea conectării la culoarele paneuropene IV și IX și a realizării platformei multimodale din sudul aglomerației urbane.**



**Implementarea unui sistem integrat, unitar, de planificare și gestionare a transporturilor, la nivelul întregului teritoriu al orașului București și al zonei sale de influență.**



**Corelarea celor două documentații referitoare la transport, întocmite la distanță de 10 ani, cu politicile europene în domeniu și gândirea în paralel cu dezvoltarea urbană pentru minimizarea impactului negativ asupra mediului, calității vieții și excluziunii sociale.**



**Pentru implementarea oricăror strategii și politici specifice este necesar un cadru legislativ și instituțional adecvat, iar în domeniul mobilității (în sine unul “strategic”) acesta este incomplet și ineficient.**





surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- rețea radială stradală majoră
- inelul principal de circulație

## Orașul funcțional



### CIRCULAȚII

Principalele probleme evidentiate la nivelul infrastructurii de transport la nivelul municipiului București și a teritoriului de influență sunt:

- O ofertă redusă de transport de suprafață pe axul urbanistic principal N-S generează intense fluxuri de tranzit motorizat care traversează zona centrală. Artere principale, dar și artere de categorie inferioară, importante din perspectiva patrimoniului istoric și arhitectural, precum Bd.Lascăr Catargiu - Bd. Magheru – Bd. Nicolae Bălcescu și Calea Victoriei, sunt direct și profund afectate din acest punct de vedere.
- Absența unor sisteme intermodale (incluzând parcări de transfer), mai ales la intersecția penetrelor cu inele rutiere (și în special cel principal) este un impediment major pentru remodelarea mobilității urbane, cu prioritate în perimetrul central.
- Absența unor sisteme intermodale la limita orașului ca și absența unui sistem integrat de transport, gestionat la nivelul întregului teritoriu al Bucureștiului și al zonei sale de influență, determină probleme de transfer modal între transportul periurban și cel urban, ceea ce face ca în deplasările între localitățile zonei automobilabilitatea să aibă o pondere prea mare (frânată încă doar de situația economică a locuitorilor, dar previzibil în creștere, pe viitor). Conectivitatea limitată a sistemului rutier major, în special la nivelul inelelor rutiere, are același efect de canalizare a traficului de tranzit E-V și mai ales N-S, prin zona centrală.

fragmentarea teritoriului de către circulații



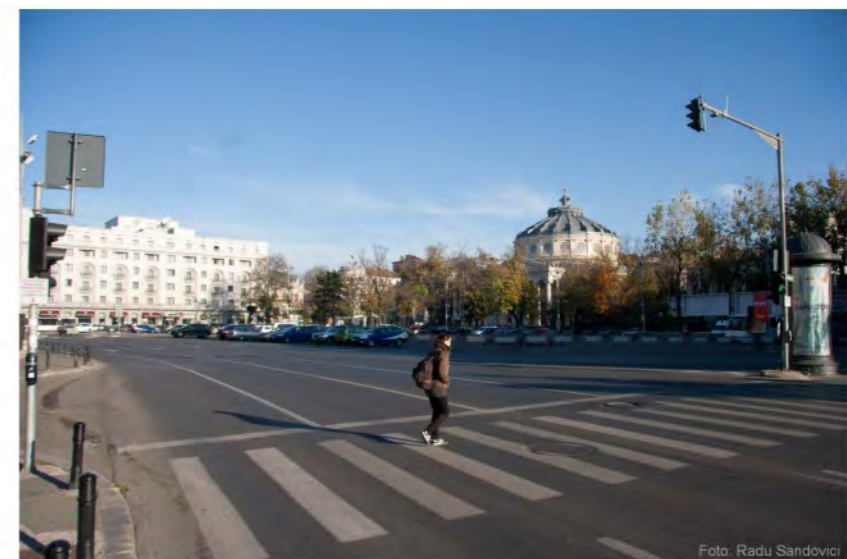
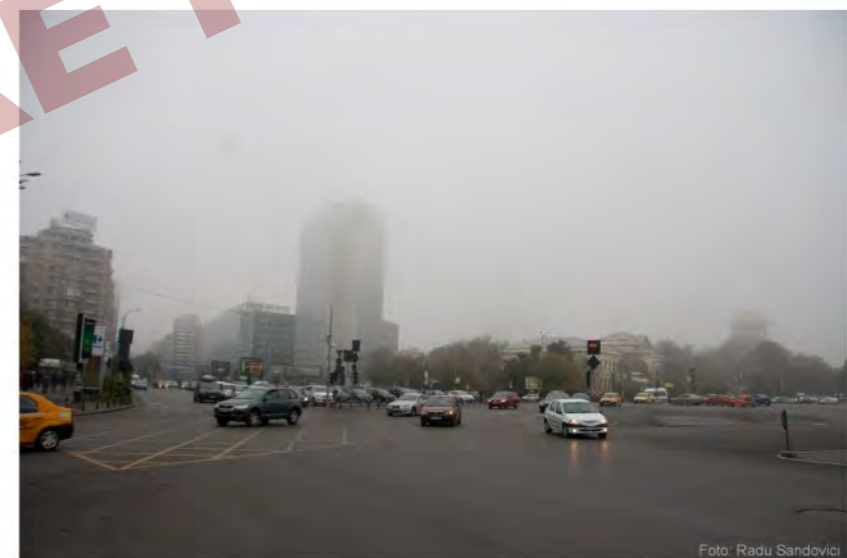
surse: 2011 Navteq Teatlas, Planul Bucureștiului 2008 AgcBusman, Date puse la dispoziție de PMB, Bucharest Transport Masterplan 2008, rapoarte Colliers 2000-2010, rapoarte CB Richard Ellis 2009-2010, Rapoarte de expertiza CSB2035, Lista firmelor Registrul comerțului



## Orașul funcțional

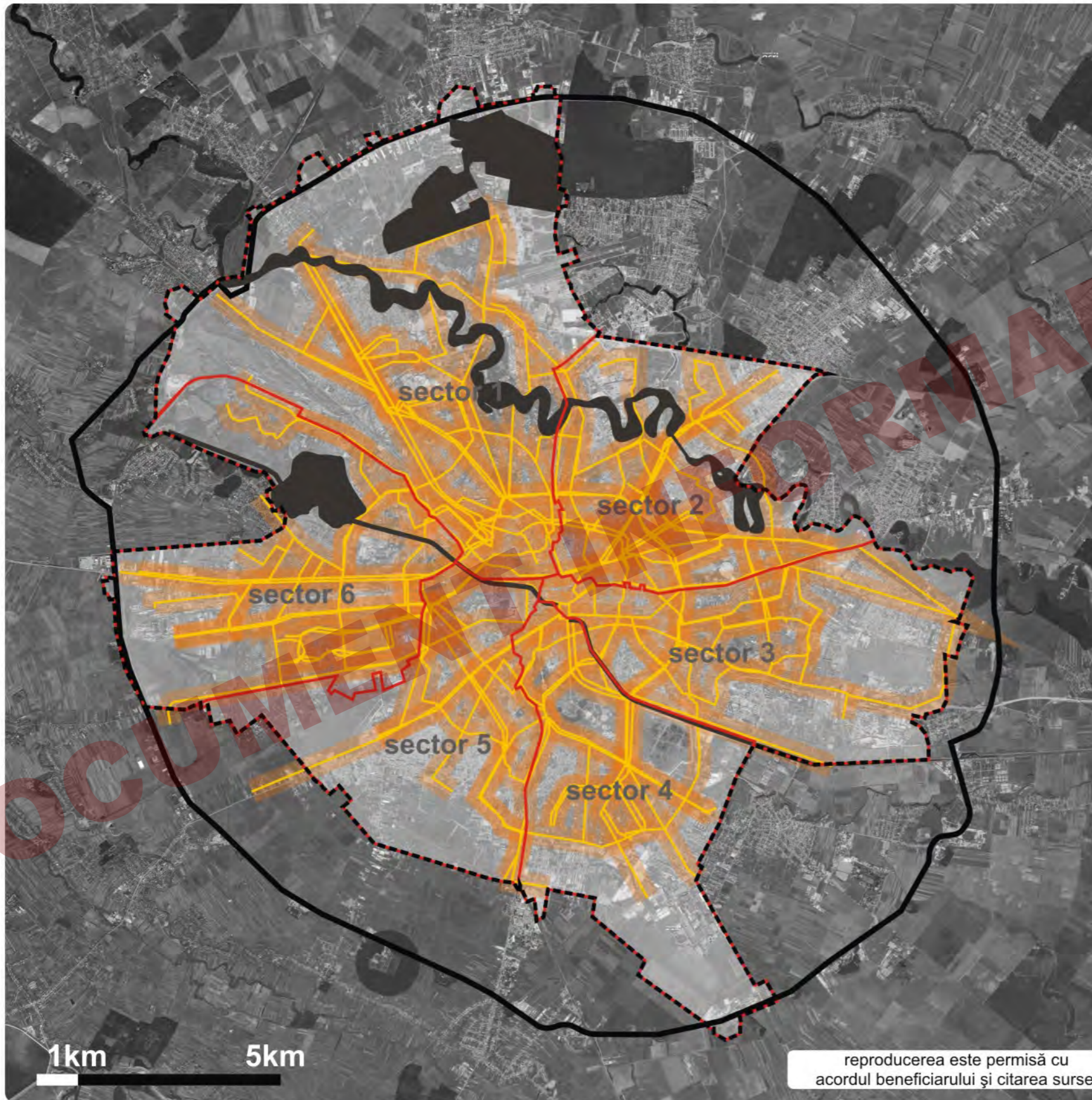


### CIRCULAȚII



-Eu aş sparge nucleul central du cei 4 poli coliniari – Piața Unirii, Universității, Romană și Victoriei, excesiv de aglomerați, în două sau trei asemenea centre care să preia parte din aglomerarea de care suferă centrul - părerea unui student la arhitectură din anul 5





- limită administrativă
- centura rutieră a Bucureștiului
- rețea stradală majoră a Bucureștiului
- limită de sector
- elemente naturale importante
- linii de transport în comun de suprafață
- aria teoretică de deservire

## Orașul funcțional



### TRANSPORTUL ÎN COMUN DE SUPRAFAȚĂ

În general transportul în comun de suprafață, gestionat de RATB prezintă probleme de integrare cu rețeaua de metrou, suprapuneri de rețele și o slabă intermodalitate.

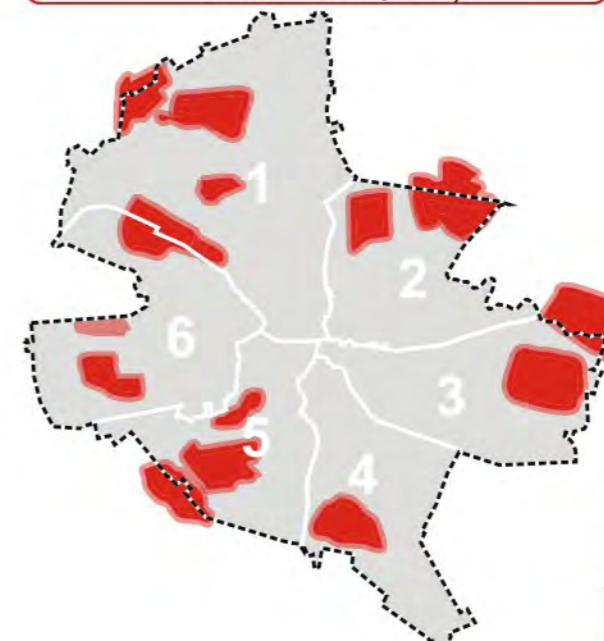
Zona cu densitate ridicată a locuitorilor sunt bine deservite, problemele apărând fie în zonele recent dezvoltate, fie în zonele periferice în care există o ocupare mare a locuințelor dar nu și o densitate suficientă care să facă rentabil transportul public.

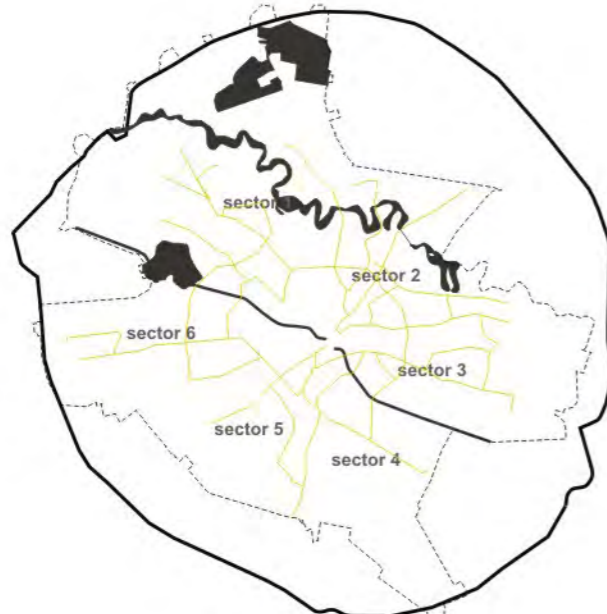
Zona centrală este bine deservită, cu excepția tramvaiului ale cărui trasee se opresc în general la limita centrului.

Lipsa unor facilități park&ride care să poată influența un report modal în favoarea transportului în comun, și absența culoarelor dedicate care face ca acesta să împartă aceeași suprafață cu mașinile, duc la o ineficiență generalizată în special la orele de vârf.

Reînnoirea recentă a parcului de automobile și participarea în programe europene constituie o șansă pentru promovarea transportului în comun de suprafață ca mod durabil de deplasare cu șanse de ameliorare.

#### zone cu deservire slabă a transportului în comun de suprafață

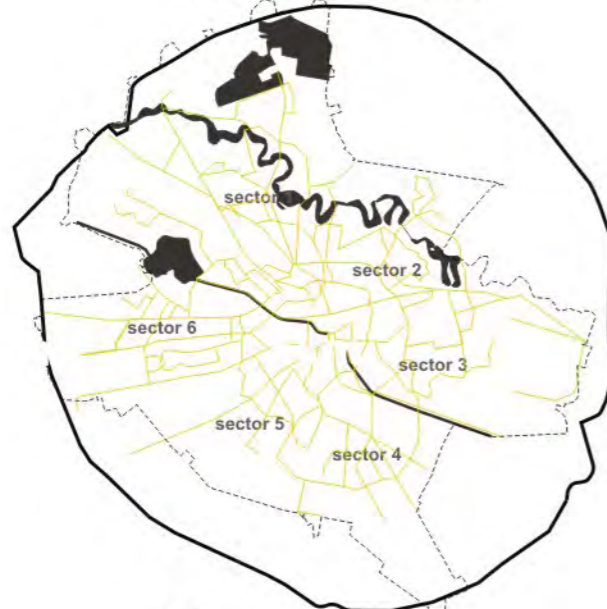




rețeaua de tramvaie



rețeaua de troleibuze



rețeaua de autobuze



*E o idee buna sa promovati folosirea transportului in comun. Dar atunci RATB ar trebui adus macar la standardul metroului. Fara ceretori, homeless (care dorm pe scaune si in jurul lor e singurul loc mai liber din cauza mirosului), un sistem absolut nefericit de vanzare a biletelor (nu pot cumpara bilet la 21 si din orice statie iar "portofelul electronic" nu pot sa stiu daca mai are bani pt o calatorie decat dupa ce am urcat in tramvai si evident risc amenda). Iar metroul, care functioneaza civilizatat (paznici, cartele cumparabile oriunde te urci in metrou si fara de care nu poti intra, deci nu risti o amenda pentru ca ai uitat ca a expirat cartela/abonamentul) are statii rare si acopera oricum doar foarte putin din oras. Sugestie: in Istanbul (care oricum nu e New York) au pt tramvai un sistem de plata foarte asemanator metroului la noi.*

părerii [www.csb2035.ro](http://www.csb2035.ro)



## Orașul funcțional

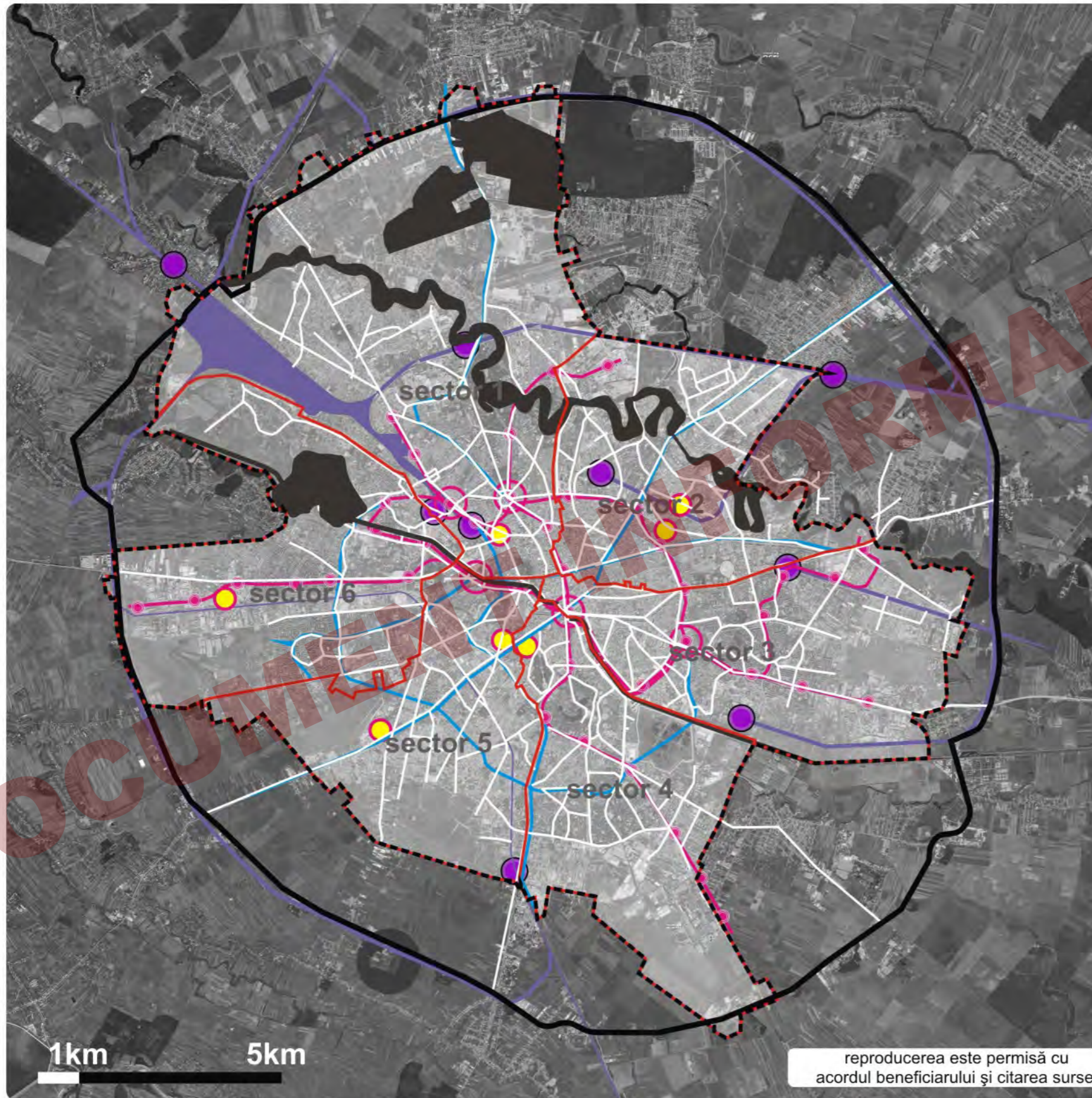
bucurești 2035



## TRANSPORTUL ÎN COMUN DE SUPRAFAȚĂ

Acolo unde alternativele la traficul congestionat s-ar putea rezolva soluțiile lasă de dorit. Alternativele durabile de transport reprezintă încă un domeniu tratat cu lipsă de seriozitate, în ciuda creșterii numărului de adepți.





## Orașul funcțional



## REȚEAUA FERATĂ DE TRANSPORT ÎN COMUN

La nivelul aglomerației urbane se remarcă următoarele probleme: inexistența unui sistem regional, integrat, de organizare a transporturilor publice, slaba deservire cu transport public a teritoriului periurban. La nivel urban se remarcă distribuția echilibrată în teroriu a principalelor zone de accesibilitate (relația zona periurbană- municipiul București), exceptând sectorul 1. De asemenea, concentrarea acestor puncte de accesibilitate cu precădere adiacent inelului central poate genera probleme de distribuție a fluxurilor la nivelul teritoriului urban, precum și necorelarea acestei rețele (gari și autogări) cu rețeaua de transport în comun (metrou și metrou ușor). La nivel urban, principalele disfuncționalități ale sistemului de transport în comun sunt:

- Slaba deservire cu transport public a unor zone urbane periferice, a unei părți din axul N-S
- Ponderea scăzută a transportului public electrificat, nepoluant și a transportului public în sit propriu/ rezervat

### zone cheie pentru accesibilitate





©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

În consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Infrastructura de  
transport și mobilitatea

→ Tendința politicilor europene (Charta verde europeană de transport urban - către o nouă cultură a mobilității urbane – green paper, Comisia Comunității Europene, Bruxelles, 25 septembrie 2007 “Planul de acțiune privind mobilitatea urbană 2009-2012” al C.E. (septembrie 2009), Comunicare a Comisiei Europene -Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat, Bruxelles, 2009, Politicile LUT (Land Use & Transport)-Repere/ Studii de caz / exemple , Recomandările Uniunii Internaționale a Transporturilor Publice (UITP)care vizează ideea de mobilitate durabilă și finanțează proiecte de dezvoltare.

→ Localizarea geografică a Bucureștiului la confluența coridoarelor paneuropene de transport IV și IX , în proximitatea coridorului fluvial VII Dunărea.

→ Realizarea axului Buzești – Berzei –Uranus (ca alternativă de circulație pe direcția N-S a orașului dar și ca posibilă ocolitoare a zonei centrale)

→ Existența unei strategii de parcare pentru Municipiul București (în care, însă, problemei intermodalității și a parcarilor de transfer nu i se acorda interesul necesar, tocmai pentru zona centrală, la care aceasta strategie se referă).

→ Proiecte naționale care susțin dezvoltarea infrastructurii (Strategia PND2007-2013 – infrastructuri și transporturi, PATN -Secțiunea I- Rețele de transport, „Master Planul național de Transport, 2009, Strategia de dezvoltare durabilă a serviciului de transport public local de călători - România 2025, Uniunea Română de Transport Public, 2003 , Master Planul General pentru Transport Urban, 2008, Studiu complex pentru transportul urban în București și zona sa metropolitană, JICA (Japan International Cooperation Agency 1998-dec.1999 , Planul de dezvoltare durabilă a Municipiului București,2009-2012.

→ Întârzieri în realizarea marilor infrastructuri (culoarele IV și IX în special, dar și a platformei intermodale prevăzute a se realiza în partea de sud a orașului) care asigură conectarea Bucureștiului și a zonei sale de susținere și influență la marile fluxuri fizice dar și economice, în cadrul pieței unice europene și chiar la nivel mondial; întârzieri care pot determina ratarea unor oportunități pe care le vor valorifica țări mai bine stuate din punct de vedere al conectării la aceste fluxuri și frânarea dezvoltării economice.

→ Promovarea unor soluții supraterrane suspendate pentru infrastructura de circulație, care introduc elemente brutale care fragmentează și destructurează peisajul urban, și construirea de parcuri în centrul orașului, care încurajează de fapt pe termen lung folosirea automobilului.

→ Continuarea dezvoltării orașului și aglomerației sale urbane fără o politică de mobilitate clară care să armonizeze obiectivul accesibilității cu acela al ameliorării calității vieții locuitorilor (absența acestei viziuni clare riscă să compromită șansele ulterioare de ameliorare a mobilității, prin irosirea unor localizări strategice în procesul de dezvoltare urbană: de ex. construirea pe terenuri care ar trebui rezervate pentru parcuri de reședință sau a destinație și a unor parcuri de transfer – în acest sens, trebuie semnalată importanța neirosirii oportunităților funciare create de lărgirea și străpungerea axului Buzești -Berzei - Uranus și care, în compensație față de sacrificiile sub aspectul patrimoniului construit valros trebuie utilizate în folosul zonei centrale istorice).

→ Instrumente legislative și instituționale inadecvate și chiar legislație europeană transpusă în mod inadecvat și/sau cu întârzieri.



- Sistemul existent de transport public cu rețea diversificată, costuri relative mici, cu parc relativ nou și cu o serie de noduri structurante pentru oraș (Obor, Gara de Nord, Răzoare...etc).
- Densitatea orașului constituie o premisă favorabilă de dezvoltare pentru transportul în comun dar și pentru o formă durabilă a mobilității.
- Investiții recente care vizează optimizarea circulației: închiderea inelului rutier principal, odată cu finalizarea legăturii de la Podul Basarab și a diametrului nord-sud Buzești Berzei.
- O repartiție a călătoriilor favorabilă încă transportului în comun și mersului pe jos.
- Sistem de semaforizare modernizat și sistem de monitorizare video recent implementat.

#### TRANSPORT PUBLIC

la nivelul aglomerației

- Inexistența unui sistem regional, integrat, de organizare a transporturilor publice, prin care acestea să fie planificate și gestionate coerent la nivelul întregii aglomerații urbane a Bucureștiului.

la nivelul orasului

- Transport public insuficient integrat (metrou și transport de suprafață), neprioritizat și nepromovat, cu acoperire slabă atât a Bucureștiului (în zonele periferice și axa N-S) cât și a zonei sale periurbane, cu ofertă comercială neatractivă, concurent cu sine-însuși cu informatizare și informare slabă a călătorilor (real-time).

- Necorelarea între transportul urban și cel pe cale ferată pentru întărirea cooperării teritoriale a Bucureștiului.

- Lipsa intermodalității la toate nivelurile: autovehicul-TC, TC-TC, biciclete-TC, atât la nivelul orașului cât și la limita sa (poli de transfer, park&ride)...etc.

#### CIRCULAȚII

- Tramă stradală complexă cu ramificații multiple, cu capacitatea depășită din cauza creșterii gradului de motorizare, cu structură și gabarite care fac dificile intervențiile soft, ea fiind în marea ei majoritate amenajată drept culoar de circulație.





→ Gradul de motorizare în continuă creștere care atrage după sine incapacitarea rețelei stradale, extinderea intervalelor de congestie în trafic, multiplicarea timpului de deplasare, problemele de staționare (oferă subdimensionată de parcuri de reședință, la destinație și de transfer (park&ride) cu efectul cel mai important asupra centrului orașului.

→ Absența unui sistem coerent și agreabil de circulații și zone pietonale, și de rețele ciclabile, mai ales în zona centrală a orașului.

→ Realizarea unor lucrări de infrastructură rutieră și de transport cu un grad de prioritate scăzut, în detrimentul altora de mai mare importanță.

→ Traficul contribuie la poluarea globală, consum excesiv de spațiu urban valoros, degradarea calității funcționale și ambientale a spațiului public prin poluarea fonică și chimică generată de trafic, prin alterarea fațadelor clădirilor expuse efectelor traficului de pe artere importante. Probleme de sănătate – ca efect al poluării fizice și chimice generate de traficul motorizat, nesiguranță în spațiul public.

→ Comportament de mobilitate orientat nejustificat de mult către automobilitate (supravalorizată ca semn social de reușită).

→ Absența unei politici integrate de mobilitate și abordarea încă sectorială a problemelor legate de sistemul de mișcare, la nivelul orașului și, cu atât mai puțin, la nivelul aglomerației urbane (nici în “Master Planul de Transport”, nici în “Strategia de parcare a Municipiului București” nu este argumentată o corelare clară cu obiective ale planificării spațiale).

→ Slaba informare a populației în legătură cu o astfel de viziune, integrată, asupra mobilității (care ar spori acceptabilitatea socială a unor operațiuni urbane care, inerent, au și efecte neplăcute pentru unii locuitori).

→ Un sistem încă defectuos de implementare a unor proiecte urbanistice care au ca obiectiv realizarea unor infrastructuri de circulație și transport.

→ Polarizarea unor disfuncționalități de mobilitate și a efectelor negative ale acestora în zona centrală a orașului și absența unei politici de mobilitate integrată care să poată remedia, etapizat dar coerent, această situație.





**conceptul strategic bucurești 2035**

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

în consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



**Sinteza raportului de expertiză:**

**Infrastructura  
tehnic-edilitară**



Acest capitol reprezintă sinteza raportului de expertiză privind situația echipării edilitare în municipiul București.

**Principalele probleme și priorități implicite subliniate în cadrul acestui raport sunt:**

1. Orasul este deservit de sistem de canalizare în sistem unitar, conceput neecologic. De asemenea, datorită faptului că stația de epurare nu este funcțională, apele neepurate se deversează în râul Dambovită.
2. Apele de suprafață și acviferul din București și Jud. Ilfov prezintă un grad ridicat de poluare, datorită problemelor de epurare a apei uzate precum și poluării din activități agricole și productive.
3. Probleme ale sistemului de canalizare datorate vechimii și stării de uzură a elementelor rețelei.
4. Principala problemă a SDGN București este **scaderea presiunii gazelor la consumatori în perioada de ger și durata de viață a conductelor existente**, cca 60% cam 1420 km, care depășește 50 de ani.
5. Din punctul de vedere al amplasării surselor de căldură aferente SACC, pe teritoriul MB, se constată un **dezechilibru sub aspectul raportului între capacitatea termică instalată în surse și densitatea de consum a arealelor arondate acestora**. Dezechilibrul respectiv se manifestă în mod deosebit în zona de Nord a MB, ceea ce a obligat extinderea cu mult a arealelor aferente mai ales CET București Sud, dar și pentru CET București Vest. De asemenea, sistemul de termoficare este uzat fizic și moral, fapt ce duce la pierderi mari în rețea și implicit la costul ridicat al giga-caloriei.
6. Rețele electrice de distribuție de pe teritoriul orașului București sunt în proporție de peste 95% cu vechime mai mare de 15 ani
7. **zonele defavorizate din punct de vedere al internetului și televiziunii pe cablu sunt zonele centrale de case individuale:** B-dul Ion C Brătianu – B-dul Unirii – B-dul Decebal – Sos Mihai Bravu – Calea Mosilor – B-



dul Carol I. Alte zone cu disfuncționalități ar fi zona Giulești ( de la B-dul Constructorilor spre centura), zona Colentina – Andronache, zona sos. Giugului ( de la str. Luica spre centura), zona sos Alexandriei - Calea Rahovei – Ferentari – Prelungirea Ferentari, zona Prelungirea Ghencea – sos Alexandriei.

## PREZENTAREA SISTEMULUI DE ALIMENTARE CU APA A MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Sistemul centralizat de alimentare cu apă permite racordarea a 1.683.265 locuitori din populația de 2.064.774 de la nivelul anului 2006. În consecință, procentul de populație care beneficiază de serviciile S.C. “APA NOVA BUCUREȘTI” S.A. este de 81% volumul total de apă distribuită în anul 2007 este de 156.348.294mc.

### SURSE DE APA

Captare subterană de la Bragadiru a fost pusă în funcțiune în anul 1901 cu extindere în anul 1927, având 276 puturi, cu adâncime medie de 13,4m și producție de 39.000mc/zi. Frontul subteran Ulmi pus în funcțiune în anul 1908, cu extindere în anul 1990 are 266 puturi, cu adâncime medie 21m având o producție de 54.000mc/zi. Frontul subteran Arcuda a fost pus în funcțiune în anul 1970, cu 114 puturi extins ulterior la 128, cu adâncime medie de 33,9m și Dn 200-250mm cu pompe submersibile individuale cu o producție de 1.000mc/zi. Puturile de mare adâncime din București furnizează 29.000mc/zi, iar minicaptările-27.000mc/zi.

### TRANSPORTUL APEI BRUTE

Transportul apei brute de la priza Brezoaiele de pe Dambovită se face până la Stația de Tratare Arcuda, iar cea de la Crivina de pe Argeș se face



până la Stația de Tratare Rosu. Din fronturile de captare subterane Ulmi apă este transportată spre Stația Arcuda, iar cea de la Bragadiru spre Stația de Tratare Rosu.

### TRATAREA APEI BRUTE

Uzina Arcuda are în prezent o capacitate de producție de 650.000mc/zi. Stația este alimentată din râul Dambovită și parțial din râul Argeș.

Uzina Rosu este alimentată din râul Argeș având o producție a apei potabile de 520.000mc/zi.

La debitele asigurate de cele două stații trebuie adăugat și debitul provenit din sursele subterane-fronturile, puturile din oraș și minicaptările care însumează un debit de cca. 100.000mc/zi.

Apă din fronturile de captare este refulată direct în apeducte, iar cea din puturi, în rețeaua orașului.

Din studiile făcute de fosta regiune la nivelul anilor 1995-1996 a rezultat insuficiența debitelor furnizate în condițiile prezentate, propunându-se realizarea unei noi uzine la Crivina, pe râul Argeș, a intrat în sistem cu o capacitate de 260.000mc/zi.

### TRANSPORTUL APEI POTABILE

Apeductele au fost proiectate să funcționeze cu un anumit grad de umplere. Creșterea debitelor a condus ca acestea să lucreze ca sisteme gravitaționale sub presiune.

O altă observație legată de transportul apei potabile constă în faptul că debitele ce converg spre oraș nu sunt măsurate în totalitate, astfel încât evaluarea și controlarea debitelor este anevoioasă, nefiind posibilă nici dirijarea apei funcție de necesitățile de la un moment dat.

### INMAGAZINAREA APEI POTABILE

În vederea consumurilor în orele de vârf la stațiile de pompare orășenești sunt realizate 20 de rezervoare cu o capacitate de cca. 350mc.



Avand in vedere ca volumul apei inmagazinate pentru asigurarea capacitatii de compensare zilnica este necesar a fi cel putin 50% din debitul zilnic, studiate posibilitati de realizare a noii rezervoare.

Exploatarea intensiva a rezervoarelor cu coborarea la limita a nivelelor conduce la antrenarea depunerilor din rezervoare in retea, cu consumuri energetice mari datorate randamentelor mici.

### **POMPAREA APEI**

Datorita capacitatii rezervoarelor descrisa mai sus regimul de exploatare actual se poate spune ca este unul de avarie, datorat necesitatii reducerii pomparii, in vederea acumularii apei in rezervoare, fapt ce conduce la randamente scazute ale unitatilor de pompare cu consum mare de energie.

### **DISTRIBUTIA APEI**

Pe teritoriul municipiului distributia se face prin artere (conducte cu diametre

Dn 250-1000mm), conducte de serviciu (cu diametre Dn 100-250mm), conducte de bransament (Dn 20-150mm). Lungimea arterelor de aspiratie a apei potabile este de cca. 560m fiind realizate din fonta (cca 36%), otel (36%) si beton (28%).

Vechimea retelelor de distributie din Bucuresti raportata la nivelul altor tari, lipsa de piese si repere necesare vechilor conducte ce necesita interventii au condus la elaborarea unor proiecte pentru inlocuirea conductelor ce prezinta probleme in exploatare necesitand interventii pentru asigurarea normalitatii functionarii.

Programele de inlocuire a conductelor depreciate au inceput din anii 1990 fiind finantate din fonduri proprii si din imprumuturi bancare.

Adoptarea masurilor de inlocuire a conductelor de distributie vechi pe de o parte si extinderea contorizarii apei la consumator pe de alta parte coroborat cu o politica corecta de preturi au condus in ultimii 15 ani la diminuarea unei mari cantitati de pierderi de apa din sistemul de distributie si de la consumatori.



### **APA INDUSTRIALA**

Fosta zona industrială din partea de est, sud-est și sud a Municipiului București astăzi parțial în reconversie este alimentată printr-o rețea independentă. Apa necesară industriei este preluată din lacurile Pantelimon II și Cernica de unde este pompată și transportată spre consumatori printr-o rețea de lungime de 70km.

### **ELEMENTE DEFICITARE SI MASURI CE SE IMPUN**

Considerăm că micșorarea substanțială a debitelor consumate prin înlocuirea tronșoanelor de conducte ce prezentau probleme în exploatare, precum și reglementarea consumurilor prin extinderea contorizării până la nivelul apartamentelor din locuințele colective au condus la date corecte care au putut determina un consum real al apei potabile la nivelul municipiului.

Tot în această categorie de probleme trebuie analizată diminuarea masivă a consumurilor de apă potabilă provenită din restrângerea zonelor industriale de pe teritoriul municipiului.

O altă latură asupra căreia S.C. "APA NOVA BUCUREȘTI" S.A. trebuie să își mențină atenția este cea rezultată din alimentarea cu apă din puturile de mare adâncime ale orașului, multe din ele fiind astăzi abandonate datorită înnisipării sau exploatarii lor necorespunzătoare în timp.

Și puturile de mare adâncime din incinta fostelor întreprinderi industriale azi abandonate, pot face obiectul unor analize în vederea repunerii lor în funcțiune.

## **SISTEMUL DE CANALIZARE**

Apele uzate (menajere, industriale, agrozootehnice și de altă natură), apele meteorice din incinte, apele de suprafață și subterane ce trebuie evacuate sunt preluate de canalizare prin intermediul racordurilor. Racordurile sunt executate din tuburi de beton cu Dn 20cm, având în vedere că dimensiunile minime ale canalelor de serviciu este de Dn 30cm. În București, în



prezent exista cca. 95.000 de racorduri ce deservesc imobilele cu o lungime de 665km.

Apele meteorice de pe domeniul public (strazi, spatii verzi, alei, etc) sunt captate prin intermediul gurilor de scurgere. Numarul gurilor de scurgere din Bucuresti este de cca. 45.000 cu o lungime totala de peste 225km.

### COLECTAREA APELOR DE CANALIZARE

In acest sens canalele de serviciu au dimensiuni cu diametru cuprins intre 30 si 80cm sau ovoide de 60/90cm, iar colectoarele secundare au dimensiuni cu diametru de pana la 150cm, respective 100/150cm. Canelele de serviciu sunt nevizitabile, iar colectoarele secundare sunt semivizitabile (greu vizitabile). In Bucuresti, lungimea canalelor de serviciu si a colectoarelor secundare este de peste 1.700km.

### EMISAR

In anul 2008 a fost realizata o inspectie punctuala a casetei de catre S.C. "APA NOVA BUCURESTI" S.A. in vederea depistarii unor eventuale inadvertente in realizarea casetei, colmatari si obstructii ale sectiunii acesteia.

Din aceasta activitate au fost depistate urmatoarele aspecte:

- structuri partial deteriorate, lucrari neterminate, sau defectuos executate, conditii de acces dificil;
- blocaje concentratoare sistematice de sedimente ce micsoreaza substantial capacitatea sectiunilor proiectate;
- multiple legaturi parazitare, frecvente descarcari tehnologice;

Toate aceste observatii au condus la un program de masuri privind remedierea acestor disfuncțiuni.

### EPURAREA APELOR UZATE

In Municipiul Bucuresti nu se asigura in prezent epurarea apelor uzate, fapt ce conduce la urmasi deosebit de grave, in special in zona aval de Bucuresti a raului Dambovita.

Statia de epurarea a apelor uzate din Bucuresti este in curs de executie, cu lucrari destul de avansate la linia I trapta mecanica.



### ELEMENTE DEFICITARE SI MASURI CARE SE IMPUN

Principala deficianta a sistemului constituie nefinalizarea si implicit neintrarea in

functiune a statiei de epurare.

Pe tronsonul colectarii apelor menajere si pluviale apar neajunsuri provocate in

speciale de vechimea retelelor de serviciu, a colectoarelor secundare si a celor principale.

O atentie deosebita trebuie sa fie acordata si bazinelor de retentie si statiilor de

pompate, pentru ca starera bazinelor influenteaza substantial functionarea agregatelor de pompare.

Deasemeni, trebuie accentuata urmarirea calitatii apelor evacuate in retea de obiectivele industriale.

Cresterea procentului de locuitori al Bucurestiului ce sunt deserviti de reseaua de canalizare este o alta problema la care coroboreaza S.C. "APA NOVA BUCURESTI" S.A. si Administratiile sectoarelor si Capitalei.

## SISTEMUL DE DISTRIBUTIE GAZE NATURALE

Principala problema a SDGN Bucuresti este scaderea presiunii gazelor la consumatori in perioada de ger si durata de viata a conductelor existente , cca 60% cam 1420 km , care depasesete 50 de ani .

De aceea este necesar:

- inlocuirea retelelor cu durata de viata depasita
- readucerea amplasamentelor afectate de lucrari la parametrii initiali
- modernizarea permanenta si diminuarea emisiilor prin inlocuirea tehnologiilor de constructie a retelelor.
- gestionarea deseurilor



- utilizarea conform reglementarilor in vigoare a substantelor cu potential de risc
  - modernizarea sistemelor și a echipamentelor de măsurare gaze aparținând SN TRANSGAZ SA;
  - modernizarea stațiilor de reglare măsurare și a nodurilor tehnologice;
  - modernizarea și automatizarea stațiilor de protecție catodică;
  - modernizarea sistemelor de odorizare și de înlocuire a odorantului utilizat;
  - modernizare noduri tehnologice, a SRM, în sensul dotării cu elemente pentru automatizare și control de la distanță conform cerințelor unui sistem SCADA modern;
  - realizarea de stații de amestec gaze în vederea menținerii puterii calorifice impuse.
  - reabilitarea si dezvoltarea rețelelor de distribuție a gazelor.
- In perioada 2006-2009 s-a avut in vedere realizarea urmatoarelor actiuni:
- inlocuirea conductelor si a bransamentelor cu durata de viata expirata – cca. 500 km/an;
  - dezvoltarea/extinderea rețelelor de distribuție;
  - infiintarea de distributii locale noi;
  - modernizare instalațiilor si echipamentelor din dotare.

### CONCLUZII

In cadrul programului de eficientizare a distributiei gazelor naturale, Distrigaz Sud preconizeaza ca in urmatoarea decada sa treaca de la regimul de presiune redusa la regimul de medie presiune. In acest scop este in curs de realizare un studio de prefizabilitate, finantat si de Comunitatea Europeana pentru inlocuirea treptata a conductelor de otel cu o vehime mare si cu stadiu de coroziune avansata, cu conducte din materiale rezistente atat la coroziune, cat si la noul nivel de presiune.

# SISTEMUL DE TERMIFICARE SI DISTRIBUTIEI A ENERGIEI TERMICE

Concluziile finale ale auditului tehnico-economic al STD conform strategiei energetice remarca urmatoarele:

**1. Modul de realizare a sistemului de RTP** și concentrarea alimentării cu căldură pe cele 4 mari CET ale ELCEN (București Sud, Progresu, București Vest și Grozăvești), conduce implicit la distanțe mari de transport, de la acestea până la consumatorii de capăt (curent de ordinul kilometrilor). În aceste condiții, cresc pierderile de căldură și de agent termic, precum și consumul de energie de pompare la sursele de căldură, ceea ce în final măresc atât costul unitar al căldurii livrată în RTP, cât și al celei livrată la consumatori. Aceste dezavantaje se amplifică în regimul de vară, când arealul asigurat de sursele de căldură rămase în funcțiune crește mult, comparativ cu cel de iarnă.

**2. Din punctul de vedere al amplasării surselor de căldură aferente SACC, pe teritoriul MB,** se constată un dezechilibru sub aspectul raportului între capacitatea termică instalată în surse și densitatea de consum a arealelor arondate acestora. Dezechilibrul respectiv se manifestă în mod deosebit în zona de Nord a MB, ceea ce a obligat extinderea cu mult a arealelor aferente mai ales CET București Sud, dar și pentru CET București Vest.

**3. SACC al MB,** prin STD existent, **asigură alimentarea centralizată cu căldură a cca 68% din cererea totală de caldură a MB.**

**4. În intervalul 2000-2007, numărul apartamentelor bransate la actualul SACC s-a redus numai cu 5,2% (31441 apartamente fizice). Ritmul debransărilor a scăzut sensibil după 2003, ajungând în 2007 la 1370 apartamente. În același timp, a crescut numărul rebransărilor, care tot în 2007 a ajuns la 573 apartamente.**

**5. Din lungimea totală a rețelei termice primare de 1104 km conducte (522km de traseu), s-au retehnologizat, prin înlocuire – majoritar – cu**



**conducte moderne, preizolate, cca 12%.** RTP neretehnologizate au o vechime de peste 30 de ani, fiind într-o stare avansată de uzură (fizică a izolației termice).

**6. Consumul specific mediu anual de apă de adaos** s-a situat la 1,03 ... 1,25 m<sup>3</sup>/Gcal, față de 0,5 m<sup>3</sup>/Gcal, cât se recomandă în literatura de specialitate. Aceasta a mărit costul unitar al transportului și distribuției cu 0,04 ... 0,09 €/Gcal.

Valorile mari ale consumului specific mediu anual de apă de adaos au avut, în general, următoarele cauze particulare:

- pierderile de agent termic din RTS s-au completat cu apă din RTP;
- în anii 2006 și 2007 s-a efectuat cea mai mare parte a reetnologizării

RTS.

Aceasta a necesitat golirea porțiunii respective de rețea fără a putea recupera agentul termic respectiv;

- trecerea de la contorizarea la nivel de circuit secundar al punctelor termice sau

la intrarea în bloc, la contorizarea la nivel de scări de bloc a condus la creșterea pierderilor de agent termic ce revin RTS, pentru că în noile condiții, acestora le revin și pierderile aferente conductelor colectoare de distribuție din subsolurile blocurilor;

- toate lucrările de modernizare la nivelul punctelor termice, înlocuire conducte și

chiar contorizare au impus golirea instalațiilor respective cu pierderile de agent termic corespunzător.

**7. Pierderile relative anuale de căldură ale RTP s-au situat la 15 ... 25%** din cantitatea de căldură cumpărată de RADET de la sursele de căldură ale SACC. Împreună cu **pierderile relative de căldură ale distribuției (PT+RTS), care au fost, în medie, de 10%** din căldura intrată în sistemul de distribuție, a făcut ca **pierderile relative anuale totale ale SACC, raportate la căldura intrată în acesta**, de la sursele de căldură, să fie **de 22 ... 32%**, față de cca 16% cât rezultă din literatura de specialitate. Aceste pierderi de căldură ale



STD, au condus la o creștere a costului unitar al transportului și distribuției căldurii de cca 7,6 ... 13,9€/Gcal. **O reducere a lor la 16% ar însemna o diminuare a acestei creșteri de cost unitar d, în medie, cu cca 4€/Gcal.**

**8. Ansamblul STD al SACC din MB, alimentează cu căldură un total de cca 1000 puncte termice, stații termice și module termice aflate în exploatarea RADET, din care 929 cu caracter urban. Din acestea 145 au fost deja reetnologizate, (adică 15,6%),** prin introducerea schimbătoarelor de căldură cu plăci, a pompelor de circulație pentru încălzire, cu turație variabilă și a instalațiilor aferente de AMC, inclusiv de contorizare la nivel de PT, STC ori MT. Restul PT-urilor se află în prezent în curs de reetnologizare.

**9. Rețeaua termică secundară (RTS) a STD al SACC din MB, totalizează o lungime de conducte de cca 3300 km, pentru încălzire tur/retur, a.c.c. și recircularea acesteia, ceea ce înseamnă cca 834 km de traseu. Din acestea s-au reetnologizat – cu conducte preizolate, cca 322 km de conductă, ceea ce reprezintă 9,7% din total.**

**10. Pierderile de căldură ale RTS** au fost în medie constante, la valoarea **de 10% din căldura primită la nivelul PT-ilor.** În timp, ele s-au redus puțin (în 2007 au fost 95% față de cele din 2004).

**11. Consumul specific mediu anual de apă de adaos, raportat la cantitatea de căldură livrată consumatorilor: a fost de 0,13 – 0,19 m<sup>3</sup>/Gcal, reprezentând o valoare redusă. Explicația fiind: adaosul este preluat din RTP și nu este contorizat separat, iar RTS au o stare de etanșitate relativ bună.**

**12. Consumul specific pentru pomparea agentului termic secundar (aferent practic încălzirii) a crescut continuu în perioada 2004-2007, de la 10,65 kWh<sub>e</sub>/Gcal, în 2004, la 13,22 kWh<sub>e</sub>/Gcal, în 2007, ceea ce reprezintă o creștere de 25%. Explicația este: rezistențele hidraulice suplimentare introduse de organele de reglaj instalate, mai ales a robinetelor termostatate de la nivelul aparatelor de încălzire ale consumatorilor, care nu sunt compensate de reducerile de consum de energie de pompare datorate introducerii pompelor de circulație cu turație variabilă.**





## Concept Strategic București 2035

13. Toate elementele specifice funcționării RTP și RTS, cum ar fi lungimile conductelor, pierderile de căldură și valorile apei de adaos, au fost în continuă modificare în timp, din cauza următoarelor cauze obiective: în perioada analizată au avut loc modificări de trasee, datorită trecerii de la PT și STC la MT, ceea ce a mărit lungimea rețelei primare locale și a redus lungimea rețelei secundare; au avut loc comasări de consumatori – datorită reducerii consumurilor de căldură ale acestora – ceea ce a diminuat/mărit, de la caz la caz, lungimea RTS aferente acestora.

14. **Toate valorile relative** (pierderile de căldură) **și consumurile specifice** (de apă de adaos și de energie de pompare) **sunt influențate decisiv, atât de valorile absolute ale mărimilor respective, dar mai ales de valorile cantităților anuale de căldură livrate consumatorilor racordați la STD al SACC. Ori acestea din urmă au scăzut în perioada 2004-2007, de la 4716 GWh/an, în 2003, la 4339, în 2007, ceea ce înseamnă o reducere cu cca 8%.** Ca urmare, pentru a evita interpretări greșite relativ la starea STD și managementul acestuia, este recomandabil ca pe lângă valorile relative sau specifice ale diverselor mărimi să caracterizează starea STD, să se aibe în vedere și evoluțiile în perioada analizată a valorilor lor absolute.

### **Strategia de dezvoltare a sistemului pentru aducerea lui la nivelul anului 2020**

Strategia de dezvoltare a sistemului de alimentare cu caldura si apa calda de consum pentru consumatorii existenti si viitori va trebui sa fie in concordanta cu legislatia nationala, cu strategia nationala precum si cu Directivele si politicile UE din domeniu.

O tinta principala va fi furnizarea energiei termice neutre din punct de vedere al emisiilor de CO<sub>2</sub>. Acest deziderat se va putea realiza prin conservarea energiei si construirea de surse de productie neutre si deci conectarea lor obligatorie la sistemul de termoficare cu conditia implementarii unui sistem modern de termoficare.

## Infrastructura tehnico-edilitară



Se va avea în vedere apelarea la resurse alternative ca: sisteme de incalzire, pompe de caldura, etc.

O alta tinta va trebui sa o constituie reducerea cererii de energie termica ceea ce inseamna implementarea sistemelor privind reabilitarea termica a cladirilor (conservarea energiei la interiorul si exteriorul cladirilor).

Se estimeaza ca reducerea cererii de energie termica va fi de cca 45%.

Se va avea în vedere reproiectarea si reconstructia sistemului de distributie a energiei termice prin inlocuirea conceptului actual de distributie cu 4 conducte care prezinta pierderi de caldura mari si costuri de exploatare ridicate.

Conceptul viitor de furnizare se va baza pe un sistem de 2 conducte cu asigurarea incalzirii si a apei calde de consum direct la abonat.

Prin reducerea necesarului de energie termica se va putea trece la redimensionarea sistemului de transport astfel incat diametrele conductelor se vor reduce de la 600-700mm in medie in prezent la 350-400mm cu un maxim de 600mm.

## RETELELE ELECTRICE

1. **Retelele Transelectrica** se afla in in zonele de intrare in Bucuresti (Zona CET SUD) ,zona CET VEST) zona Prelungirea Ghencea –Domnesti si zona Fundeni –Dobroiesti. **Toate retelele electrice sunt aeriene pe stalpi de metal si se afla in proportie de 99% in afara drumurilor publice.** Terenurile pe care sunt amplasate sunt

conform Legii Energiei -Legea 13/2007 terenuri de utilitate publica..

Aceste retele impun din punct de vedere al sistematizarii culoare de protectie si de siguranta in care sunt interzise constructiile(conform Deciziei ANRE 4/2007)

2.**Retele Enel** sunt amplasate pe tot teritoriu orasului Bucuresti ,sunt retele de distributie publica si ajung pana la fiecare consumator(industrial ,rezidential).Acestea sunt amplasate pe drumuri publice , prin trotuare sau



spatii verzi) si prin traversari de carosabil si pe proprietati private (reglementate prin contracte de uz/superficie/comodat)

### 3. Din punct de vedere a duratei de viata

#### Retele electrice de distributie de pe teritoriul orasului Bucuresti sunt

-55%cu vechime de peste 40 ani

-30% cu vechime de peste 30 ani

-10%cu vechime de peste 15 ani

-5% realizate in ultimii 10 ani.

#### Instalatiile cu vechime de peste 15 ani au durata de viata

### PERSPECTIVA DE DEZVOLTARE A RETELELOR DE

#### DISTRIBUTIE

Principii de modernizare si dezvoltare a retelelor au ca scop:

- cresterea gradului de siguranta a alimentarii consumatorilor si diminuarea

duratelor de intrerupere;

- asigurarea de noi capacitati de productie, transport si distributie care sa

asigure putere suplimentara necesara actualilor consumatori si noilor dezvoltari urbane.

Aceste principii se realizeaza practic prin:

- inlocuirea instalatiilor electrice si upgradarea lor;

- amplasarea de noi statii si posturi de transformare si realizarea de noi retele

in extinderile urbane preconizate prin planurile urbanistice;

## TELECOMUNICATII

Dupa revolutia din 1989 s-a reorganizat ca operator national de stat si apoi in 1997 a devenit societate pe actiuni. In aceasta perioada 1991- 1998 compania a investit foarte mult in modernizare si refacere infrastructura. S-au achizitionat centrale telefonice digitale (Golstar, Alcatel, Siemens), De



asemenea s-au montat cabluri telefonice cu fibre optice pentru intercomunicatiile la nivel de tara (intre orase).

Pentru Bucuresti a insemnat de asemenea o modernizare la nivel de centrale (inlocuirea celor electromecanice si analogice cu cele digitale), dar si o dezvoltare si modernizare a infrastructurii de retea.

Cu implicare la nivel urbanistic aceasta perioada (1990 – 2000) a insemnat cea mai de amploare lucrare de investitii in infrastructura pentru domeniul de telecomunicatii, prin construirea de noi canalizatii telefonice, inlocuirea celor vechi deteriorate (in special a celor de beton), cat si amplasarea de dulapuri stradale de concentrare a cablurilor. Cu aceasta ocazie au fost schimbate cablurile vechi cu cabluri cu izolatie de polietilena si invelis protector din ALPET (aluminiu – polietilena) si s-a realizat o prima eficientizare a canalizatie telefonice stradale prin folosirea unor cabluri de transport pana la dulapurile stradale, ca apoi de la acestea sa se amplifice si ramifice spre abonati. Tot in aceasta perioada s-a realizat in cea mai mare parte reorganizarea retelelor de la aceste dulapuri stradale la abonat, incercandu-se sa fie utilizate cat mai mult cabluri instalate in conducte subterane si cat mai putin cele pe cladiri sau pe stalpi. Rationamente de ordin economic au dus la pastrarea in zonele de case individuale a retelelor pe stalpi si numai in cazuri exceptionale cele pe fatade.

Tot in aceasta perioada au aparut primele companii de televiziune pe cablu si companiile de telefonie mobila. Datorita costurilor ridicate pentru executia canalizatiilor subterane aceste companii au ales dezvoltarea infrastructurii de cabluri prin montarea lor pe stalpi sau cladiri (locuinte colective).

La inceput aceste cabluri fiind destul de putine si de dimensiuni reduse, fata de cele deja existente de energie electrica sau telefonie ale Romtelecom, nu pareau inestetice si autorizatiile de instalare au fost obtinute destul de usor.

In perioada 1998 – 2003 Romtelecom a fost privatizat si a inceput o noua perioada de modernizare ( 1998 - 2010), dar mai ales de schimbare a echipamentelor stradale cu echipamente active de concentrare alimentate cu



## Concept Strategic București 2035

cabluri cu fibre optice, ONU-ri (optical network unit). De asemenea s-a inceput inlocuirea unor cabluri de la echipamentele stradale la abonat cu cabluri cu fibre optice. S-au refacut de asemenea traseele de cabluri si a fost necesara o noua etapa de modernizare a canalizatiilor telefonice.

Perioada 1998 – 2010 se remarca mai ales prin dezvoltarea retelelor de internet, atat a companiilor cunoscute cat si aparitia a multor companii noi specializate pe internet si mai ales a firmelor de cartier. Aceasta concurenta acerba a dus la o scadere a pretului cat si la cresterea vitezelor de transmisiuni de date la abonat cum foarte putine tari europene o au. Trebuie sa recunoastem ca acest lucru a dus si la o amploare foarte mare a instalarii de cabluri pe stalpi si cladiri.

Cetatenii si edili orasului se confrunta acum cu alegerea intre a avea avantajul existentei pe piata a unui internet de viteza foarte mare si a unui pret foarte scazut, dar cu dezavantajul inesteticii a sutelor de cabluri pe stalpi sau cladiri, sau a obligatiei de a cobori aceste cabluri in subteran si a rezultatului firesc de crestere a pretului si a scaderii vitezei internetului pentru fiecare abonat ( in special pentru persoane fizice).

De asemenea o dezvoltare foarte mare o au in aceasta perioada transmisiunile de date pentru societati ( asigurari, banci, etc). Pentru aceste transmisiuni securizate sunt folosite canale de date pe internet , dar mai ales cabluri ( fibre ) diferite fata de cele de internet. De aceea a fost o alta perioada de instalare masiva de cabluri pe stalpi.

### **Tendinte actuale**

Pentru anul 2011 tendinta majora a tuturor societatiilor de telecomunicatii exprimate prin reprezentantii companiilor la expozitii, prin reclamele media, conferinte de presa, etc, inclusiv Romtelecom, Orange, Vodafone, RDS&RCS, UPC, etc este de a moderniza in special echipamentele pentru a oferi servicii noi pe infrastructura existenta. Pentru acest lucru o cauza este si criza economica dar si suficienta infrastructura la cerintele pietii.

## Infrastructura tehnico-edilitară



In acest moment capacitatea retelei de telefonie fixa permite telefonizarea de peste 100% a numarului de locuinte. Astfel se poate aprecia ca Romtelecom va efectua doar o inlocuire a echipamentelor din dulapurile stradale sau chiar desfiintarea unor dulapuri – ONU –ri (prin introducerea cablurilor cu fibra optica la abonati in blocuri). Nu se vor efectua lucrari de construire sau modernizare a canalizatiilor stradale (sapaturi, etc) decat in cazuri exceptionale pentru ansambluri de locuinte noi, cladiri noi de birouri sau modernizari de strazi. Ca si ceilalti operatori se va axa pe oferirea de noi servicii sau perfectionarea celor existente (telefonie, televiziune, internet, televiziune interactive, televiziune de mare definitie, etc) folosind suportul de cabluri sau instaland cabluri noi dar in canalizatia existenta.

In perioada crizei economice numarul abonatilor la majoritatea operatorilor de telecomunicatii a avut o mai mare sau mai mica scadere. De aceea ca strategie, pe perioada scurta, operatorii spera sa-si recapete abonatii sau volumul de ocupare a comunicatiilor de dinaintea crizei economice. Pe perioada lunga, capacitatile avute vor trebui amplificate fie prin schimbarea echipamentelor fie prin marirea numarului de cabluri (fibre). Acest lucru se va intampla in special pentru operatorii de internet, televiziune si transmisiuni de date.

In anul 2007 a fost organizata licitatiea, in urma careia a fost semnat contractul in 2008 pentru realizarea retelei metropolitane de telecomunicatii in parteneriat public privat PMB si UTI systems. S-a infiintat compania Nectcity Telecom SA care va investi circa 300 mil Euro pentru realizarea infrastructurii acestei retele, investitie ce va fi recuperata prin exploatarea acestei retele ( concesiune pe 50 ani), primaria primind o redeventa de 12% din veniturile de baza. Aceasta investitie va oferi conducta suport pentru instalarea de cabluri a diversi operatori, fibra optica neoperata (dark-fiber), canale de date si o retea metropolitana pentru primarie si institutiile publice. Aceasta retea va permite anularea autorizatiilor de instalare cabluri pe stalpi si cladiri pe strazile principale si chiar secundare pentru toate firmele de telecomunicatii din Bucuresti, toate fiind obligate de a utiliza reteaua metropolitana, ceea ce va



## Concept Strategic București 2035

insemna ridicarea costului serviciilor de telecomunicatii, dar castigul in estetica a strazilor din Bucuresti.

### Previziuni

Datorita previziunilor de iesire din criza piata de telecomunicatii se va revigora, incepand din nou investitiile, dar avand in vedere noile conditii, investitiile in infrastructura de retele ce afecteaza domeniul public (canalizatii de telecomunicatii) se vor face in special pentru racordul la noile imobile, ansambluri de locuite noi sau in cazul impunerii de catre primarie a coborarii in subteran a cablurilor aeriene existente.

Totusi tendinta actuala de dezvoltare a comunicatiilor prin integrarea serviciilor si folosirea noilor echipamente pe permit viteze tot mai mari de transmisia datelor pe acelasi support fizic (cablu FO) este contracarata de dorinta de informare si comunicare a societatii, a fiecarui cetatean ceea ce face ca sa existe o tendinta crescatoare si la nivelul construirii de noi trasee de cabluri. Aceasta tendinta este si din cauza imposibilitatii tehnice de a transmite informatii la viteze mari la costuri reduse de catre telefonie mobila. Oricum in acest moment si operatorii de telefonie mobila au instalate foarte multe cabluri cu fibre optice aerian pe stalpi ( pentru legaturile cu nodurile retelelor). Tendinta este ca si aceste cabluri sa fie reinstalate subteran atat pentru estetica cat si pentru o mai mare siguranta a transmisiunilor (ruperi de cabluri, etc).

In urmatoorii ani lucrarile cele mai importante pe domeniul public pentru realizarea retelelor de telecomunicatii vor fi cele pentru realizarea retelei metropolitane de telecomunicatii ale companiei Nectcity Telecom SA pentru realizarea celor cca 900 km de canalizatie propusa pana la sfarsitul anului 2012, pana in prezent fiind in functiune doar cca 80 km. Aceasta se va realiza prin instalarea de conducte si camere de tragerea cablurilor si posibil instalarea unor echipamente stradale. Prin aceste conducte se vor instala cablurile cu fibre optice. Se prevede ca numarul conductelor (fibrelor optice ce se pot instala in acestea) sa asigure capacitatea necesara pentru cel putin 10-20 ani. Se

## Infrastructura tehnico-edilitară



spera astfel ca pentru telecomunicatii sa nu mai fie necesara afectarea majora a strazilor dupa aceasta perioada.

Astfel in urmatoorii ani se vor desfiinta retelele aeriene de pe traseele unde se va dezvolta reseaua metropolitana Nectcity si se vor realiza mici canalizatii de telecomunicatii de la punctele de acces la Nectcity la operatorii de telecomunicatii sau la abonatii acestora (locuinte colective, locuinte individuale, etc). Daca dorinta companiei Nectcity de a executa cei 900 km pana la sfarsitul anului 2012 se va concretiza, atunci aceste mici (ca distanta) lucrari de racord vor fi destul de importante ca volum.

Deocamdata nivelul tehnologic si considerentele economice nu vor face sa dispara retelele aeriene in cartierele marginase ale Bucurestului, operatorii de telecomunicatii instaland cablurile de telecomunicatii in subteran la locuintele individuale doar la obligativitatea unor cerinte speciale ale PMB, doar in zonele centrale, odata cu posibilele modernizari ale strazilor.

Deci in afara de reseaua metropolitana Nectcity, pe termen scurt, nu se prevad investitii majore in Bucuresti a nici unuia din operatorii de telecomunicatii de pe piata.

Vor fi totusi lucrari importante in afara de acestea daca se continua proiectul de modernizare a semaforizarii, prin instalarea de cabluri FO pentru comanda semaforizarii si a transmisiunilor video de la camerele de la intersectii la sediul politiei rutiere.

Pentru urmatoarele faze ale studiului se recomanda totusi aflarea punctului de vedere oficial privind viitoarele investitii pe termen scurt si lung de la fiecare operator major de pe piata de telecomunicatii din Bucuresti.

### Zone cu disfunctionalitati

Un paradox o constituie la ora actuala ca unele din zonele defavorizate din punct de vedere al internetului si televiziunii pe cablu sunt zonele centrale de case individuale. Exemplu ar fi zona intre B-dul Ion C Bratianu – B-dul Unirii – B-dul Decebal – Sos Mihai Bravu – Calea Mosilor – B-dul Carol I .



## Concept Strategic București 2035

Bineinteles ca toate zonele de case individuale sunt defavorizate privind in special televiziunea pe cablu si internetul ( mai putin telefonie fixa care este tot aeriana dar nu necesita echipamente distribuite pe retea), mai putin cartierele de lux unde conditiile sunt diferite (cum ar fi zona Dorobanti).

Alte zone cu disfunctionalitati ar fi zona Giulesti ( de la B-dul Constructorilor spre centura), zona Colentina – Andronache, zona sos. Giuguiului ( de la str. Luica spre centura), zona sos Alexandriei - Calea Rahovei – Ferentari – Prelungirea Ferentari, zona Prelungirea Ghencea – sos Alexandriei.

Alte zone cu disfunctionalitati ar fi in unele din comunele adiacente cum ar fi Voluntari unde lipsa fondurilor a facut ca telecomunicatiile sa fie instalate pe o linie de stalpi de lemn provizorie ramasa apoi definitiva, canalizatia telefonica nefiind finalizata. Mentionam ca toata zona situata in interiorul centurii Bucuresti, indiferent de impartirea administrativa, este deservita de aceste centrale enumerate mai sus.

Se atrage atentia in mod deosebit pentru implicarea societatilor de telecomunicatii de a participa cu investitii odata cu viitoarele largiri ale centurii rutiere. Daca in zona de nord telecomunicatiile au fost bine dezvoltate in zona de sud sunt destul de firave si nu ar putea sustine dezvoltarea ulterioara. Este bine ca la proiectarea centurilor sa se tina seama nu numai de amplasarea utilitatilor relocate din cauza afectarii lor de largire. Este bine de a crea o zona de expropriere libera in care sa se poata amplasa ulterior canalizatii de telecomunicatii ( o zona de utilitati in general – de orice tip: gaz, tc, etc - ce se vor dezvolta ulterior).

De asemenea trebuie incurajata dorinta de dezvoltare a unor infrastructuri subterane nu numai Netcity sau Romtelecom odata cu sistematizarea unor zone sau cu ocazia unor lucrari de poduri, pasaje subterane sau supraterane, largiri de drumuri, constructia de linii noi de metrou, cum ar fi cele in desfasurare actual : pasajul de pe sos Pipera, pasajul Mihai Bravu – Vacaresti, metrou magistrala 5 Drumul Taberei. Acest lucru se poate face prin incurajarea si/sau obligarea firmelor de proiectare de a cuprinde in planurile de coordonare nu numai a devierilor de retele ci si a unor proiecte paralele de executie a unor

## Infrastructura tehnico-edilitară



canalizatii noi de telecomunicatii (netcity, dar nu numai), finantate de catre societatile de telecomunicatii care le propun.

In concluzie acest memoriu prezinta numai general problemele de telecomunicatii, urmand ca la faza urmatoare sa se poata da punctual atat zonele clare cu disfunctionalitati cat si solutii de posibila rezolvare. Inainte de a demara faza urmatoare este necesar de a avea si punctul de vedere oficial privind planurile de investitii ale principalelor societati de telecomunicatii din Bucuresti.





©foto: Radu Sandovici

conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C-

în consorțiu cu  
IHS România  
EMI Invest



SWOT

Infrastructura  
tehnico-edilitară

- Existența fondurilor europene destinate gestiunii eficiente a apelor, accesibile pentru sisteme metropolitane
- Asigurarea prin documentațiile de urbanism a respectării zonei de protecție sanitare în consecință cu legislația în vigoare în special la traseul aferent apeductelor;
- Semnarea acordurilor privind lucrările de întreținere a colectorului de sub malul Dambovitei
- Existența proiectelor privind transformarea namolului organic în energie electrică- corelarea stație de tratare cu o microcentrală electrică
- Desfășurarea procesului de reabilitare și extindere a rețelei de alimentare cu gaze naturale în perioada 2006-2010
- În curs de realizare un studiu de fezabilitate pentru sistemul de alimentare cu gaze, finanțat și de Comunitatea Europeană pentru înlocuirea treptată a conductelor de oțel cu o vehimă mare și cu stadiu de coroziune avansată, cu conducte din materiale rezistente atât la coroziune, și trecerea de la presiune joasă la medie presiune.
- În anii 2006 și 2007 s-a efectuat cea mai mare parte a rețehnologizării RTS (distributie agent termic)
- Există proiecte în desfășurare de rețehnologizare a punctelor termice existente
- Sunt prevăzute 8 stații noi de transformare a energiei electrice în vederea asigurării puterii necesare: zona B-dul Lacul Tei-Cercului, zona Aviatorilor, zona Calea Floreasca, zona Splaiul Independenței-Sema, zona Calea Grivitei, zona Colentina-Cremenitei, zona Drumul Morarilor-Titan, zona Pieptanari-Prelungirea Ferentari
- Proiecte de modernizare a rețelelor de telefonie și internet
- Proiectul de dezvoltare a sistemului de telecomunicații metropolitane în parteneriat public- privat.
- Proiectul de modernizare a semaforizării, prin instalarea de cabluri FO pentru comanda semaforizării și a transmisiunilor video de la camerele de la intersecții la sediul poliției rutiere.

- Necesitatea dezvoltării unui sistem de canalizare divizat începând cu noile cartiere și cu aglomerările urbane satelite orașului București
- Trecerea de la contorizarea la nivel de circuit secundar al punctelor termice sau la intrarea în bloc, la contorizarea la nivel de scări de bloc a condus la creșterea pierderilor de agent termic ce revin RTS
- În afara de rețeaua metropolitană Netcity, pe termen scurt, nu se prevăd investiții majore în București a nici unui din operatorii de telecomunicații de pe piață.

- Existenta stăției de epurare București- Glina
- Populația municipiului București este alimentată cu apă în sistem centralizat prin cele trei stații de tratare: Arcuda pe Dâmbovița și Roșu + Crivina pe Argeș.
- Procentul de populație care beneficiază de serviciile Apa Nova: 81% (1.683.265 de locuitori)
- continuarea procesului de contorizare la nivelul unităților locative din locuințele colective;
- În București, în prezent există cca. 95.000 de racorduri ce deservește imobilele, cu o lungime de 665km.
- Numărul gurilor de scurgere din București este de cca. 45.000 cu o lungime totală de peste 225km.
- În București, lungimea canalelor de serviciu și a colectoarelor secundare este de peste 1.700km.
- Realizarea de noi stații de reglare- măsurare gaze pentru asigurarea presiunilor necesare (zona centrală și Sos. Alexandriei, Calea Rahovei)
- alimentarea centralizată cu căldură a cca 68% din cererea totală de căldură a MB.
- În intervalul 2000-2007, numărul apartamentelor branșate s-a redus numai cu 5,2% .
- Din lungimea totală a rețelei termice primare de 1104 km conducte (522km de traseu), s-au rețehnologizat, prin înlocuire – majoritar – cu conducte moderne, preizolate, cca 12%.
- Ansamblul STD al SACC din MB, alimentează cu căldură un total de cca 1000 puncte termice, stații termice și module termice aflate în exploatarea RADET, din care 929 cu caracter urban. Din acestea 145 au fost deja rețehnologizate, (adică 15,6%)



- Rețeaua termică secundară (RTS) a STD al SACC din MB, totalizează o lungime de conducte de cca 3300 km, pentru încălzire tur/retur, a.c.c. și recircularea acesteia, ceea ce înseamnă cca 834 km de traseu. Din acestea s-au rețehnologizat – cu conducte preizolate, cca 322 km de conductă, ceea ce reprezintă 9,7% din total.
- Toate rețelele electrice sunt aeriene pe stalpi de metal și se afla în proporție de 99% în afara drumurilor publice.
- Modernizarea și extinderea infrastructurilor de telecomunicații existente (telefonie fixă și mobilă, internet)
- În acest moment capacitatea rețelei de telefonie fixă permite telefonizarea de peste 100% a numărului de locuințe.





- rețeaua de canalizare în sistem unitar a orașului
- pierderile în sistemul de alimentare cu apă se pot estima ca fiind în jurul valorii de 30% - 35%
- În anul 2009, din instalațiile proprii de alimentare cu apă (microcentrale) 40,14% au fost necorespunzătoare din punct de vedere organoleptic/fizico-chimic/microbiologic
- În prezent, toate apele uzate din București sunt evacuate fără o epurare prealabilă direct în râul Dâmbovița, în aval de Capitală, în dreptul comunei Glina (stția de epurare nu este funcțională).
- apele de suprafață din zona municipiului București prezintă un grad ridicat de poluare.
- Abandonul puturilor de mare adâncime
- Canelele de serviciu sunt nevizitabile, iar colectoarele secundare sunt semivizitabile (greu vizitabile).
- vechimea rețelilor de serviciu, a colectoarelor secundare și a celor principale în cazul sistemului de canalizare
- Principala problemă a SDGN București este scăderea presiunii gazelor la consumatori în perioada de ger și durata de viață a conductelor existente, cca 60% cam 1420 km, care depășește 50 de ani.
- Din punctul de vedere al amplasării surselor de căldură aferente SACC, pe teritoriul MB, se constată un dezechilibru sub aspectul raportului între capacitatea termică instalată în surse și densitatea de consum a arealelor arondate acestora. Dezechilibrul respectiv se manifestă în mod deosebit în zona de Nord a MB, ceea ce obligă extinderea cu mult a arealelor aferente mai ales CET București Sud, dar și pentru CET București Vest.
- RTP neretehnologizate au o vechime de peste 30 de ani, fiind într-o stare avansată de uzură (fizică a izolației termice).

- Modul de realizare a sistemului de RTP și concentrarea alimentării cu căldură pe cele 4 mari CET ale ELCEN (București Sud, Progresu, București Vest și Grozăvești), conduce implicit la distanțe mari de transport, de la acestea până la consumatorii de capăt
- cresc pierderile de căldură și de agent termic, precum și consumul de energie de pompare la sursele de căldură, ceea ce în final mărește atât costul unitar al căldurii livrată în RTP, cât și al celei livrată la consumatori
- Consumul specific mediu anual de apă de adaos s-a situat la 1,03 ... 1,25 m<sup>3</sup>/Gcal. Aceasta a mărit costul unitar al transportului și distribuției cu 0,04 ... 0,09 €/Gcal.
- pierderi de căldură ale STD, au condus la o creștere a costului unitar al transportului și distribuției căldurii de cca 7,6 ... 13,9 €/Gcal
- Pierderile de căldură ale RTS au fost în medie constante, la valoarea de 10%
- Consumul specific pentru pomparea agentului termic secundar (aferent practic încălzirii) a crescut continuu în perioada 2004-2007, de la 10,65 kWhe/Gcal, în 2004, la 13,22 kWhe/Gcal, în 2007, ceea ce reprezintă o creștere de 25%
- Rețele electrice de distribuție de pe teritoriul orașului București sunt în proporție de peste 95% cu vechime mai mare de 15 ani
- zonele defavorizate din punct de vedere al internetului și televiziunii pe cablu sunt zonele centrale de case individuale: B-dul Ion C Brătianu – B-dul Unirii – B-dul Decebal – Sos Mihai Bravu – Calea Mosilor – B-dul Carol I. Alte zone cu disfuncționalități ar fi zona Giulești (de la B-dul Constructorilor spre centura), zona Colentina – Andronache, zona sos. Giugului (de la str. Luica spre centura), zona sos Alexandriei - Calea Rahovei – Ferentari – Prelungirea Ferentari, zona Prelungirea Ghencea – sos Alexandriei.

