

PLATFORMA PENTRU BUCUREȘTI

O VIZIUNE ALTERNATIVĂ LA DIAMETRALA

BUZEȘTI-BERZEI-URANUS



1. **Abordare strategică a traficului în București (studiu de caz Buzești-Berzei), SSX și LDA;**
2. **Cine mai pariază pe automobil? Mobilitate și urbanism în era post-petrol, Alexandru Bălășescu, Ph.D.;**
3. **Interviu despre Diametrala Buzești-Berzei-Uranus cu prof.dr.arh. Hanna Derer, președintele secțiunii „Evidența Monumentelor Istorice” a CNMI;**
4. **Piața Matache - Scurt argument pentru menținerea formei și funcționalității urbane, Alexandru Bălășescu, Ph.D.;**
5. **Sinteza nelegalităților, abuzurilor și a aspectelor nefuncționării instituțiilor în proiectul diametralei Nord-Sud, Nicușor Dan;**
6. **Problematica mediului pe axa Buzești-Berzei-Uranus, Nicolae Rădulescu-Dobrogea;**
7. **Efecte de mediu ale marilor bulevarde, cu influență asupra calității vieții riveranilor, Mircea Ilie;**
8. **Oportunitatea unui proiect de regenerare urbană integrată pentru zona Calea Griviței-Buzești-Berzei, Gruia Bădescu;**
9. **Exemple de regenerare urbană (selecție arh. Claudia Pamfil).**

ABORDARE STRATEGICĂ A TRAFICULUI ÎN BUCUREȘTI (STUDIU DE CAZ BUZEȘTI- BERZEI)

Materialul include rezultatul dezbaterilor pe probleme de transport urban și dezvoltare urbană cu experți de la Space Syntax, London Development Agency, Urban Age, LSE Cities.

„În Declarația de la Toledo, document adoptat în iunie 2010 de miniștrii responsabili de dezvoltarea urbană a țărilor membre ale Uniunii Europene, se subliniază explicit nevoia de a se moderniza rețelele de infrastructură, dar numai prin promovarea unui transport durabil și eficient. Transportul cu mașina personală nu este considerat de specialiști un transport durabil pentru marile aglomerări urbane, spre deosebire de transportul în comun, mersul pe jos sau cu bicicleta.”

„Bucureștiul nu are voie să ignore modelul european de dezvoltare urbană și să implementeze proiecte ce duc la încurajarea traficului de tranzit prin zona centrală prin lărgirea sau crearea de noi bulevarde diametrale în detrimentul inelelelor mediane sau al unei șosele de centură bine calibrate. ”

ABORDARE STRATEGICĂ A TRAFICULUI ÎN BUCUREȘTI (STUDIU DE CAZ BUZEȘTI- BERZEI)

Materialul include rezultatul dezbaterilor pe probleme de transport urban și dezvoltare urbană cu experți de la Space Syntax, London Development Agency, Urban Age, LSE Cities.

Orașele din întreaga Europă și, din ce în ce mai mult, cele din SUA au renunțat în ultimii 20 de ani la marile lucrări de infrastructură auto în zona centrală din cauza efectelor negative generate de acestea prin poluare excesivă, segregare spațială și, mai ales, **prin congestionarea traficului**. Urbanismul modern a suferit o schimbare fundamentală de abordare readucând în prim plan omul și scara umană regăsită în trama orașului tradițional european. Viziunea orașului crescut printre autostrăzi suspendate traversate de mașini în mare viteză a fost un experiment extrem de păgubos la nivel global. Până în anii 1980, lucrările de infrastructură rutieră au fost simbolul suprem al modernizării unui oraș, atât în Vest cât și în țările în curs de dezvoltare. Acolo unde comunitatea locală a fost puternică, în orașele cu tradiție democratică și cu un puternic simț identitar, marile lucrări de infrastructură rutieră nu au reușit să segmenteze trama veche a orașului și au fost oprite la marginea zonei valoroase. Aceste orașe sunt acum cele mai atractive și mai interesante în competiția globală. De fapt, în Declarația de la Toledo, document adoptat în iunie 2010 de ministrii responsabili de dezvoltarea urbană a țărilor membre ale Uniunii Europene, se subliniază explicit nevoia de a se moderniza rețelele de infrastructură, dar numai prin promovarea unui transport durabil și eficient. **Transportul cu mașina personală nu este considerat de specialiști un transport durabil pentru marile aglomerări urbane**, spre deosebire de transportul în comun, mersul pe jos sau cu bicicleta. **Se pune un accent deosebit pe schimbarea priorităților și pe importanța recuperării patrimoniului istoric al oraselor europene.**

I. Problema traficului în București

Bucureștiul este un oraș sufocat de traficul auto; locuitorii și vizitatorii deopotrivă menționează traficul intens și parcare nereglementată ca fiind una din problemele importante care afectează negativ calitatea vieții și a experienței urbane. Numărul de mașini în București este de șapte ori mai mare astăzi decât în 1989 și probabil va crește în viitor. Care este soluția de rezolvare a acestei probleme? Din Masterplanul de Transport al anului 2007, aflăm că gradul de saturare (raportul cerere/capacitate) al arterelor principale (axa nord-sud, axa est-vest și inelul central) este de peste 70%, ceea ce duce la timpi de deplasare ridicați, consum excedentar de combustibil și, implicit, emisii ridicate de noxe cu efecte nocive asupra sănătății populației. De asemenea, congestiile apărute în trafic afectează în mod negativ nivelul de performanță al transportului public de suprafață, în cazul în care acesta nu are cale de circulație separată. Punctele de congestionare sunt situate în principalele intersecții de-a lungul

inelului interior de trafic, în zona centrală și pe traseul axei nord-sud, din cauza utilizării acestora pentru tranzit la orele de vârf.

Fenomenul “orașului invadat” de mașini reflectă ceea ce s-a întâmplat în orașele occidentale în anii ‘70, când numărul de mașini a crescut exponențial, piețele importante ale orașelor au devenit spații de parcare, iar spațiul pentru pietoni s-a redus la trotuare înguste. **Bucureștiul repetă scenariul din vest cu un decalaj de 40 de ani. Are însă marea oportunitate de a avea la dispoziție lecțiile învățate din experiența orașelor vest-europene și felul în care acestea au transformat “orașele invadate” de trafic în orașe la scară umană, cu un spațiu public prietenos și dinamic care promovează o înaltă calitate a vieții și a experienței urbane. Fenomenul de “recucerire a orașelor”, pornit în Europa occidentală, a ajuns în toată lumea, de la Budapesta la Curitiba în Brazilia trecând prin Portland-ul american. Bucureștiul nu are voie să ignore modelul european de dezvoltare urbană și să implementeze proiecte ce duc la încurajarea traficului de tranzit prin zona centrală prin lărgirea sau crearea de noi bulevarde diametrale în detrimentul inelelelor mediane sau al unei șosele de centură bine calibrate.**

II. De ce facilitarea transportului auto de tranzit prin zona centrală este o soluție greșită

Lărgirea bulevardelor pentru trafic continuă de fapt intervențiile urbane începute în ultimul deceniu al dictaturii ceaușiste, când într-un număr mare de orașe din țară s-au trasat artere de circulație largi bordate cu ansambluri de locuințe noi. Planurile de lărgire ale străzilor Buzești și Berzei provin din această perioadă, când în București au fost făcute astfel de intervenții. De exemplu, porțiunea vestică a străzii Știrbei Vodă sau Calea Moșilor la nord de Bulevardul Carol I au fost lărgite, ducând la apariția unor ecrane de blocuri în mijlocul unor cartiere tradiționale. Centrul Civic, cu axa sa principală - Bulevardul Unirii - este expresia absolută a acestei gândiri, o arteră largă ce devine un obstacol în calea legăturilor dintre cartierele tradiționale de la nord și sud.

Lărgirea bulevardelor urbane pentru trafic înseamnă și o completă defazare cu politicile urbane din Uniunea Europeană, adoptându-se o soluție pentru trafic care reflectă abordarea anilor 1960 și nu pe cea a anului 2011. “Construiești mai multe drumuri, atunci traficul va crește” enunță Philipp Rode, director executiv al Urban Age, “axioma transportului urban”. Dacă pe termen scurt, o noua arteră atenuează problema traficului, ea are un alt efect pe termen mediu și lung: încurajează folosirea mașinilor personale. Astfel, volumul traficului crește din nou și se obține invariabil exacerbară problemei ce trebuia de fapt să fie rezolvată. Așa s-a întâmplat în majoritatea covârșitoare a orașelor unde s-au făcut lucrări de străpungere ale centrului prin autostrăzi suspendate și artere largi de trafic. De exemplu, în Boston s-a construit în anii 1950 o autostradă suspendată în zona pericentrală. Dacă, în 1959, autostrada suspendată era străbătută zilnic de 75000 de mașini, se ajunsese în 1990 la 200 000 de mașini, ambuteiaje de ore întregi transformând traversarea orașului într-un adevărat coșmar.

Fabio Casiroli, profesor la Politehnica din Milano, declara la Conferința Internațională *Urban Age* de la Berlin că un rol central pentru viitorul oraselor îl are legătura dintre transport și excluziunea socială. Prin construcția Centrului Civic, Bucureștiul a trăit deja crearea unor zone enclavizate, segregate din lipsă de conectivitate cu restul centrului, precum fragmentele de oraș vechi dintre Splai și Bulevardul Unirii, unde excluziunea socială este severă chiar după un deceniu de *boom* imobiliar. Crearea unor artere noi de trafic de mare gabarit prin centru poate, în mod similar, segmenta orașul și segrega cartiere. În Boston, de exemplu, cartierul North End a fost separat de restul orașului de către autostrada suspendată, iar zona a rămas izolată și a tins să se ghettoizeze. Spațiul de sub autostradă a devenit locul unde congregau cei fără adăpost, drogații și bandele criminale. Legăturile dintre o parte și alta a autostrăzii au fost tăiate și fizic, dar și la nivel mental. În mod similar, în situația unor artere de trafic lărgite și bordate de clădiri înalte, se creează un ecran, obstacol fizic și mental care segreghează cartierul străbătut de arteră. *Carta de la Leipzig* susține că trebuie ca “planificarea transportului și gestionarea traficului ... să reducă progresiv impactul negativ al transportului asupra mediului și să organizeze transportul în așa fel încât să integreze mai bine aceste cartiere în oraș și în regiune în ansamblu.”

Din cauza nenumăratelor probleme create, autoritățile din Boston au decis demolarea autostrăzii cu șase benzi și înlocuirea ei printr-un tunel. Lucrările, așa numitul “Big Dig”, au costat aproape 15 miliarde de dolari și se estimează că valoarea totală a proiectului, incluzând dobânzile, a fost de 22 de miliarde de dolari, pe care autoritățile îl vor putea plăti abia în 2038. Investiția de a crea un pasaj subteran și-a avut criticii ei și există riscul ca scenariul de congestionare să se poată repeta. Politica în orașele europene este în schimb de a se reduce pe cât posibil traficul auto în centru, prin oferirea de alternative pe soselele de centură și eliminarea infrastructurii ce incurajează tranzitarea centrului. La Londra, de exemplu, segmentele de autostradă suspendată către centru au fost demolate în ultimii 10 ani.

III. Alternative viabile

România trebuie să investească în infrastructură, motor al dezvoltării. Infrastructura rutieră și feroviară deficitară a țării trebuie să fie îmbunătățită la nivel regional. În ceea ce privește orașele, **trebuie înțeles că infrastructura urbană, conform politicilor și practicilor europene, înseamnă altceva decât marea infrastructură rutieră: mijloace sustenabile de transport în comun, biciclete, facilitarea traficului pietonal și spații publice de calitate.**

Jan Gehl, arhitect și urbanist danez, sublinia că “cele mai multe îmbunătățiri urbane sunt realizate sau măcar inițiate de oameni sau grupuri cu o viziune”. Bucureștiul are o nevoie acută de viziune, nu de proiecte de infrastructură anacronice (inițiate acum 30 de ani) care duc doar la exacerbară problemei. **Varianta de a crea noi bulevarde (suspendate sau nu) duce doar la sporirea traficului și la o și mai mare degradare a**

identității și prosperității orașului. Conceptul de investiții de infrastructură în zona centrală sau care aduc mai multe mașini în tranzit prin centru (așa cum sunt cele conținute de PUG-ul actual, construit pe teoria anilor '70) este anacronic, iar aceste investiții sunt consumatoare de resurse financiare într-o direcție complet greșită.

Două posibilități emerg din această expunere. Traficul de tranzit prin centru trebuie redirecționat conform masterplanului de transport al Bucureștiului pe inelele mediane și exterioare ale orașului. Investițiile în infrastructură de drumuri nu trebuie să fie concentrate în centru, fiindcă acest lucru facilitează tranzitul prin centru, deci exacerbează problema, ci în inelele care ocolesc centrul dar conectează cartierele periferice (inel extern, centură).

O a doua soluție este **încurajarea modalităților de transport durabile** și astfel reducerea numărului de mașini de pe străzile capitalei. Orașele europene (și mai nou și cele nord-americane) pun accentul pe noi politici de transport în care nu mașinile private, ci transportul în comun sunt favorizate. Se construiesc linii de metrou și benzi pentru biciclete și se reduc locurile de parcare. La Copenhaga de exemplu, numărul de locuri de parcare din zona centrală a fost limitat de către autoritățile locale în ultimii douăzeci de ani tocmai pentru a convinge oamenii să folosească transportul în comun și să reducă astfel traficul în centru. La Londra, orice mașină care intră în zona centrală trebuie să plătească “o taxă de congestie” de 8 lire pe zi, o sumă destul de mare. Iar sumele adunate din aceste taxe sunt destinate îmbunătățirii calității transportului în comun. Numărul de călători cu autobuzul, de exemplu, a crescut cu 40% din 2001, de vreme ce numărul de mașini prezente în centrul Londrei a scăzut cu 15%. Acestea sunt doar câteva exemple care demonstrează că orașele europene au politici clare de reducere a numărului de mașini și de sprijinire a transportului public. Aceste măsuri nu sunt întotdeauna populare la început, dar ating problema la rădăcină.

Fondurile alocate creării de bulevarde largi ar putea fi folosite mult mai bine pentru investiții susținute în infrastructura de transport în comun. **Lucrările la magistralele noi de metrou trebuie să devină o prioritate.** Un transport în comun rapid, eficient și confortabil va deveni mult mai atractiv decât folosirea mașinii personale.

Este recomandat să fie deasemenea prioritizate mersul pe jos și folosirea bicicletelor, modalități de transport ecologice și convenabile, cu investiții minimale în infrastructură. Beneficiile pentru sănătate sunt indiscutabile. În plus, studiile de psihologie au relevat că o stradă dinamică plină de trecători generează un sentiment de siguranță. Mai mult, economia locală beneficiază de trecerea continuă a pietonilor și a bicicliștilor, prin încurajarea activității comerciale a magazinelor, restaurantelor și a serviciilor. Crearea unor alternative atractive va duce la o schimbare în percepția actuală a utilizării mașinii (neutilizarea automobilului privat e privită adesea în Vestul Europei ca un spor de independență, prin evitarea nevoilor de parcare sau a pierderii de timp în trafic).

Investițiile în parcuri de mari dimensiuni nu fac decât să sporească traficul auto în zonă.

Din acest motiv, sunt recomandate parcărilor subterane și supraetajate de dimensiuni mici și medii care să rezolve nevoia de parcare din zonă și să elibereze spațiile publice pentru lucrări de reamenajare ulterioară.

IV. Concluzii

Disputa asupra intervenției de realizare a Bulevardului Uranus-Berzei readuce în actualitate nevoia unei viziuni de dezvoltare asumate de către oraș și a unui PUG care să aducă soluții moderne validate la nivel european. Invocarea unui deficit de infrastructură urbană nu este un argument suficient pentru a continua seria proiectelor inițiate acum 30 de ani și nefinalizate. Cea mai bună ilustrare este să observăm ce au produs orașul și factorii ce intervin în dezvoltarea acestei zone în ultimii 20 de ani pe tronsonul Piața Victoriei-Occidentului (tronson ce reprezintă profilul bulevardului actual). Zona a beneficiat de avantajele unui *boom* imobiliar și de o perioadă de maximă efervescență investițională și reprezintă cam 30 % din bulevardul nou propus. Care este calitatea publică a acestor investiții, contribuția lor la calitatea și identitatea extrem de valoroasă a zonei? Care este situația revitalizării zonei și a destructurării majore urbane generate de demolările din anii '80 din zonă?

Răspunsul este vizibil cu ochiul liber și nu este nevoie să fii specialist ca să observi lipsa totală de atractivitate publică a zonei sau destructurarea rămasă în spatele clădirilor front la bulevard. Nu o simți și nu este o parte din oraș. Este o zonă de tranzit, aglomerată și poluată, neprietenoasă și sterilă. Serviciile sunt foarte slab diversificate din cauza lipsei de atractivitate a zonei.

Va rezolva acest bulevard problema traficului de tranzit pe direcția nord-sud? Este o soluție actuală această tranzitare? Care sunt costurile totale ale soluției versus rezultate? Suntem capabili să punem ceva mai valoros demolând monumente istorice și străzi cu o identitate și o efervescență urbană confirmate? Care este garanția că în perioada post-criză un front destructurat (de 6 ori mai mare decât tronsonul Victoriei-Occidentului) va fi completat de construcții de calitate arhitecturală ridicată, mai valoroase decât ce a produs orașul interbelic? Există un plan de dezvoltare a zonei în afara celui de demolare și de trasare a bulevardului?

Acestea sunt întrebări la care "orașul" trebuie să aibe răspunsuri înainte de a demola monumente istorice sau de a evacua oameni care locuiesc de 50 de ani în casele lor.

Este nevoie de un plan de dezvoltare pentru zonă, al cărui obiectiv principal să fie eliminarea destructurării urbane generate de intervențiile din ultimii 30 de ani și reconectarea acestei zone la viața orașului.

Trebuie dezvoltată o strategie de atragere a unor investiții de calitate ce pot ajuta zona în refacerea identității și în creșterea atractivității ei. Investițiile să fie atrase către noi

construcții, dar mai ales către refacerea unora din monumentele distruse și restaurarea ansamblurilor existente. (de ex. recuperarea Pieței Matache). Dezvoltarea de transport în comun și de infrastructură conform principiilor europene ale dezvoltării durabile este un imperativ.

Ținând cont de perioada de criză pe care o traversăm, este nevoie de o dimensionare corectă a investițiilor, cu identificarea surselor și a potențialilor parteneri, propunând un scenariu realist și flexibil susceptibil să elimine costurile suplimentare ce ar fi generate prin nefinalizarea proiectului în întreg. Realizarea a doar un bulevard de tranzit va “rupe” și mai mult zona, provocând orașului pagube foarte mari pe termen mediu și lung.

CINE MAI PARIAZĂ PE AUTOMOBIL? MOBILITATE ȘI URBANISM ÎN ERA POST-PETROL

Alexandru Bălășescu, Ph.D.

„Pe de altă parte, sub presiunea poluării, a schimbării climatice (contestate și contestabile), a perspectivei terminării resurselor mondiale de petrol (faimosul Oil Peak) dar și datorită emergenței preocupărilor față de starea de sănătate generală a populației orașelor și a numărului crescut de decese directe sau indirecte generate de uzul mașinii, în ultimii 10 ani s-au intensificat vocile care propun un model de mobilitate diferit pentru centrele urbane. Astfel de modele – care încep să se aplice din ce în ce mai mult în capitalele Europei occidentale – prevăd încurajarea folosirii transportului public, bicicletelor, mersului pe jos sau, în ultimul timp, a vehiculului electric. “

CINE MAI PARIAZĂ PE AUTOMOBIL? MOBILITATE ȘI URBANISM ÎN ERA POST-PETROL

Alexandru Bălășescu, Ph.D.

Pe 30 noiembrie 2010 a avut loc la Bruxelles conferința “Moving Minds. After the Car” (Mișcând mințile. După mașină). Organizată de OIKOS (Fundația pentru Socio-Ecologie), conferința a reunit specialiști urbaniști practicieni angajați în proiecte municipale din Zürich, Stockholm, Amsterdam și Bruxelles, politicieni, reprezentanți ai confederației ONG-urilor “Transport și Mediu”. Vorbitorul principal (keynote speaker) a fost John Urry, profesor de antropologie la Universitatea Lancaster, cunoscut pentru munca sa din ultimii 10 ani dedicată “schimbării de paradigmă” privind mobilitatea. Plecând de la exemplele de bună practică și de la ipotezele abordate în timpul acestei zile, articolul acesta reflectă asupra necesității lărgirii scopului conversațiilor asupra urbanismului din România (în special București) și evidențierii rolului strategic pe termen lung al unei astfel de discuții.

Orice discuție care implică mașina personală are o încărcătură emoțională puternică, de multe ori împiedicând desfășurarea unei argumentări raționale. Mașina este – nu numai în România – nu doar măsura statutului social și reușitei în viață dar și parte integrantă din individualitatea fiecăruia, simțită aproape ca o prelungire naturală a corpului. În România, mai mult decât în alte părți, tocmai datorită absenței istorice și încărcăturii emoționale legate de acest obiect, mașina este incontestabil regele spațiului public. Pe de altă parte, sub presiunea poluării, a schimbării climatice (contestate și contestabile), a perspectivei terminării resurselor mondiale de petrol (faimosul *Oil Peak*) dar și datorită emergenței preocupărilor față de starea de sănătate generală a populației orașelor și a numărului crescut de decese directe sau indirecte generate de uzul mașinii, în ultimii 10 ani s-au intensificat vocile care propun un model de mobilitate diferit pentru centrele urbane. Astfel de modele – care încep să se aplice din ce în ce mai mult în capitalele Europei occidentale – prevăd încurajarea folosirii transportului public, bicicletelor, mersului pe jos sau, în ultimul timp, a vehiculului electric. Modalitățile de obținere ale unui spațiu public nepoluant și cu puține mașini variază de la oraș la oraș, dar în fiecare dintre cazuri ele combină voința politică, mecanisme regulatorii locale (taxa pentru acces, costuri de parcare ridicate), amenajări de infrastructură speciale pentru bicicliști, pietoni și, mai nou, vehiculul electric, noi tipuri de întreprinderi (“car-sharing” sau “bike-sharing”) și campanii de publicizare și constientizare a populației.

Dacă la suprafață aceste chestiuni par a ține de politici locale cu impact limitat asupra bunăstării populației, de fapt lucrurile sunt mult mai complexe decât atât. Probabil că asistăm la pregătirea unei treceri graduale de la economia bazată pe complexul “petrol/oțel” (care a definit secolul XX și s-a desfășurat sub paradigma creșterii economice nelimitate) la o economie bazată pe un alt tip de energie și redistribuție a acesteia, cu posibilități de regândire a paradigmei economice operaționale în sine. La o analiză de suprafață sistemul mașină/petrol/oțel pare “încuiat” (*locked-in*) și fără ieșire, întreaga infrastructură urbană globală fiind construită pentru a acomoda obiectul feteș al

secolului trecut. În același timp, economiile naționale și strategiile geopolitice globale sunt în mare măsură “încuiate” în complexul “oțel/petrol”, în care industria de mașini este cheia sistemului. Orice schimbare va aduce cu sine un moment de instabilitate. O reconversie a urbanismului, dublată de o reconversie a energiei folosite pentru asigurarea mobilității (din ce în ce mai necesară, susțin multe voci) va duce în mod cert la dezechilibre politice internaționale. China pare să aibă nevoie de încă 10 ani de creștere economică constantă la valori de peste 8% pentru a menține pacea socială. Calculele unor specialiști afirmă că acest lucru nu se poate susține decât dacă energia alternativă sau nepoluantă este folosită masiv (de aceea China lucrează intensiv cu SUA pentru a obține electricitate pe bază de “cărbone curat” și este în același timp extrem de interesată în mașina electrică). Dar o cerere mai mică de petrol la nivel mondial va aduce o presiune sporită și chiar o destabilizarea sistemelor politice de multe ori totalitare ale statelor “rentiere” din Orientul Mijlociu, Eurasia sau America Latină. În acest context poate că nu este întâmplător că Arabia Saudită este una din principalele investitoare în diversificarea resurselor energetice.

Astfel, alegerile unui anumit tip de urbanism sau altul au consecințe pe termen lung ce depășesc “simpla” stare de sănătate a populației și calitatea vieții în oraș. Alegerea de a construi o parcare în centrul orașului sau un pasaj imens care atrage mai multe mașini în traficul urban în loc de a facilita viața pentru pietoni și bicicliști și de a diversifica transportul în comun are, dacă nu resorturi, cel puțin consecințe strategice importante: ea indică “pariul” pus pe continuitatea complexului “petrol/oțel” într-un scenariu de viitor de tip “business as usual”. Este posibil însă ca în următorii 10 până la 20 de ani să asistăm la “descuierea” sistemului și rearanjarea sa într-o nouă paradigmă energo-economică a producției/distribuției/consumului în care energia renouabilă ar furniza modelul unei economii ciclice (nu linear crescătoare) și ar facilita un consum recalibrat. Este Bucureștiul/România pregătit/ă pentru această schimbare?

Referințe:

Anderson, Curtis D., and Judy Anderson

2005 *Electric and hybrid cars : a history*. Jefferson, N.C.: McFarland.

Carson, Iain, and Vijay V. Vaitheeswaran

2007 *Zoom : the global race to fuel the car of the future*. New York: Twelve

Cox, Peter

2010 *Moving People: Sustainable Transport Development*. London, New York: Zed Books Ltd Droege, Peter

2008 *Urban energy transition : from fossil fuels to renewable power*. Amsterdam; Boston ; London: Elsevier.

Featherstone, Mike, N. J. Thrift, and John Urry

2005 *Automobilities*. London ; Thousand Oaks, Calif.: SAGE

Maxton, Graeme P., and John Wormald

2004 *Time for a model change : re-engineering the global automobile industry*. Cambridge, U.K. ; New York: Cambridge University Press Margonelli, Lisa

2007 *Oil on the brain : adventures from the pump to the pipeline*. New York: Nan A. Talese/ Doubleday

SUB ASPECTUL INFLUENȚEI ASUPRA PATRIMONIULUI CONSTRUIT, EFECTELE DIAMETRALEI VOR AJUNGE CEL PUȚIN PÂNĂ LA CALEA VICTORIEI

Interviu cu prof. dr. arh. Hanna Derer

„Pe scurt, cele trei implicații ale axei asupra valorilor de patrimoniu cultural din zonă ar fi: (1) pierderi de imobile fundamentale pentru identitatea, estetica și personalitatea orașului, (2) fragilizarea unor zone construite protejate care nu vor fi lăsate să evolueze în timp și să se consolideze și (3) apariția unor conflicte între „inimile dezvelite” ale zonelor construite protejate.”

SUB ASPECTUL INFLUENȚEI ASUPRA PATRIMONIULUI CONSTRUIT, EFECTELE DIAMETRALEI VOR AJUNGE CEL PUȚIN PÂNĂ LA CALEA VICTORIEI



Interviu despre Diametrala Buzești-Berzei-Uranus cu prof. dr. arh. Hanna Derer, președintele secțiunii „Evidența Monumentelor Istorice” a CNMI, coordonator, în 2006, al studiului de fundamentare privind resursa culturală a Diametralei Nord-Sud.

- Pentru început aș dori să ne spuneți, cum v-ați format o imagine profesională a zonei aferente axei Buzești-Berzei/ a unor părți din aceasta?
- Pe parcursul implementării proiectului, au apărut în mass-media afirmații de felul „bine că se demolează maghernița/ șerpăria aceea!”. Cum comentați?
- Care sînt principalele elemente care dau valoare cultural-patrimonială zonei afectate de proiectul axei Buzești - Berzei și care sînt cele mai importante implicații pe care proiectul le are asupra acestora?
- Cum au fost instituite zonele protejate acum afectate de intervenție?
- Proiectul axei Buzești-Berzei-Uranus are o poziție excentrică față de zonele construite protejate bucureștene, pînă unde se vor resimți efectele intervenției?
- Pe parcursul realizării proiectului care a fost relația dintre protecția resursei culturale a zonei și intenția urbanistică a realizării diametralei?
- Spuneți-ne cîteva cuvinte despre obiectivele recent declasate din Lista Monumentelor Istorice: Casa Rădulescu, Hotelul Marna și Casa Mihai Eminescu. Care a fost motivul pentru care au fost inițial clasate?
- Cum a fost argumentată declasarea fațadei Casei Rădulescu, a Hotelului Marna și a Casei Eminescu?
- Casa Rădulescu - Cinematograful Feroviar, a trecut întîi printr-o declasare parțială, în urma căreia a rămas în Lista Monumentelor Istorice numai fațada, ce ne puteți spune despre aceasta?
- Dacă doriți să detaliați valoarea culturală a unor clădiri afectate de proiectul axei.
- Proiectul axei se bazează pe o documentație de tip urbanistic, documentație pe care Instituția Prefectului a considerat-o a fi altceva decît un PUZ și care nu are aviz de la Ministerul Culturii, această documentație reglementează carosabil în locul mai multor monumente istorice. Între timp, doar pentru partea din str. Buzești afectată de proiect s-a aprobat un Plan Urbanistic Zonal, ce preia proiectul axei și figurează în locul Hotelului Marna, nedeclassat la acel moment, carosabil. Cum comentați acest lucru?
- Cum este văzut proiectul Diametralei Nord-Sud prin prisma legislației naționale și a documentelor internaționale privind protecția patrimoniului?

- Presupunînd că Diametrala Nord - Sud se realizează, ce recomandări ar fi de făcut proiectanților clădirilor adiacente din punctul de vedere al protecției resursei culturale?

Florin Bălțeanu: Pentru început aș dori să ne spuneți, cum v-ați format o imagine profesională a zonei aferente axei Buzești-Berzei/ a unor părți din aceasta?

Hanna Derer: În anul 2010 pentru mine se împlinește un deceniu de cînd zona, este adevărat, inițial partea ce gravitează în jurul intersecției dintre Calea Griviței și strada Buzești reprezintă un interes profesional aproape permanent. În urmă cu 10 ani, interesul profesional a fost generat de către studenții mei de atunci. Din seria ce a susținut diploma în anul 2000, cîtiva, din propriile lor motive de natură profesională, s-au decis să elaboreze diplomele de finalizare a studiilor de arhitectură pentru cîteva clădiri aflate pe Calea Griviței. Ana Maria Mureșanu de exemplu a ales o clădire care se află pe segmentul dintre intersecția cu Buzești și Hotelul Nord, pe frontul ce a rămas în picioare. Juan Carlos Negretti a fost fascinat de construcția cunoscută în general sub denumirea de Cinematograful Feroviar, dar care cuprinde și Casa Rădulescu. Studiind împreună cu ei pentru proiectele de diplomă o arie mai mare în jurul intersecției dintre Calea Griviței și strada Buzești recunosc, sincer și cu recunoștință pentru acești studenți, că mi-a fost trezit interesul profesional, mai întîi pentru Calea Griviței. Ulterior, acești studenți au atras și alte persoane de diverse formații și împreună am cîștigat în anul 2000 finanțarea în cadrul programului EuroArt pentru cercetarea „Calea Griviței - Poarta deschisă a orașului. Proiect alternativ de reabilitare urbană” Îmi fac datoria să îi numesc pe toți cei care au participat la acest proiect, este vorba de arhitecții Alina Pușcașu, Romana Moga, Ana Maria Mureșanu, Emilia Țugui, Juan Carlos Negretti Briceño, Andrei Popescu, Mihai Răducanu, de cond. arh. Ștefan Sîrbu, de artistul plastic Monica Pădureț, de doi jurnaliști, Eugenia Țarălungă și Lucian Branea, și de colegul nostru arh. Kázmér Kovács. Prin intermediul acestui proiect am cunoscut partea mai puțin plăcută a zonei. Partea extrem de plăcută ne era deja cunoscută din timpul diplomelor de arhitectură de care vorbeam. Acum a trebuit să ne confruntăm cu ceea ce poate fi rezumat prin formula: stare fizică relativ precară. Motivele ce au determinat starea fizică de atunci și care au dus la ceea ce se întîmplă astăzi țin de comportamentul oamenilor înșiși. Intențiile noastre au fost inițial de a elabora un plan urbanistic zonal care, conjugat cu Planul Urbanistic General, în acel an supus dezbaterii, urma să ofere autorităților locale cît mai repede posibil instrumentele necesare pentru a prezerva patrimoniul cultural din zonă. În intervalul de timp în care am realizat proiectul EuroArt (august 2000 - februarie 2001) PMB și-a exprimat oficial dorința de a realiza nodul intermodal în insula definită de strada Polizu, strada Buzești și de Calea Griviței. A apărut deci ideea demolării unor clădiri, între care Casa Rădulescu cu Cinematograful Feroviar și Hotelul Marna, încă de pe atunci aflate în Lista Monumentelor Istorice. Începuse și discuția legată de noua axă diametrală nord-sud și se punea problema pierderii și a altor valori culturale decît cele din zona nodului intermodal. În aceste condiții, proiectul nostru a încercat și să ofere alternative la soluția ce implica pierderea patrimoniului cultural. Aceste alternative nu erau doar de natură tehnic-profesională, documentații de urbanism, ci întreaga echipă a încercat găsirea unor parteneri interesați în susținerea acestor alte soluții. Derularea în paralel a proiectului cu Planul Urbanistic

General și diversele intenții punctuale a făcut să existe mai multe întâlniri în care diversele părți implicate și-au expus punctele de vedere.

După acest proiect au urmat, într-un timp relativ scurt, comenzi efective de a lucra în zona respectivă. A urmat un studiu pentru un plan urbanistic zonal situat în lungul străzii Berzei, am mai avut un studiu pentru un PUZ ce s-a situat în spațiul vital determinat de intersecția dintre Calea Griviței și str. Buzești.

Subliniez faptul că de fiecare dată când ne-am aplecat asupra acestei părți a orașului, pornind de la datele pe care le aveam din lucrările anterioare, i-am descoperit calități noi. Într-un anume sens, încununarea descoperirii treptate a numeroaselor calități, e cuprinsă, atât cât a fost posibil date fiind limitele studiului, în detalierea PUZ -ului de Zone Construite Protejate, Zona Protejată nr. 02 - Calea Griviței. Aceasta a fost una din cele 4 zone pilot prin care s-a pus la punct metoda nuanțării pachetului de 12 zone protejate avizat în 2009. În această cercetare am încercat să punem în mod sistemic laolaltă toate calitățile zonei protejate respective și în același timp nu am uitat să privim și vecinătățile.

FB: Pe parcursul implementării proiectului, au apărut în mass-media afirmații de felul „bine că se demolează maghernița/ șerpăria aceea!”. Cum comentați?

HD: Până în prezent nu am întâlnit o casă aptă să producă ea însăși gunoaie, mizerie sau să se „autodemoleze”. Până în prezent am întâlnit numai case pe care oamenii le-au umplut de gunoaie și pe care oamenii, într-un fel sau altul, inclusiv prin lipsă de întreținere curentă, le distrug. În consecință cei care numesc un edificiu sau altul „magherniță” sau „șerpărie” nu fac altceva decât să-i acuze indirect, și poate fără să conștientizeze acest lucru, pe oamenii cărora li se datorează acea stare de fapt.

FB: Care sînt principalele elemente care dau valoare cultural-patrimonială zonei afectate de proiectul axei Buzești - Berzei și care sînt cele mai importante implicații pe care proiectul le are asupra acestora?

HD: În mod fundamental sînt trei tipuri de elemente, primul fiind imobilele monument istoric, extrem de mici fragmente de țesut urban care încorporează diverse tipuri de valori culturale recunoscute legal și prin care, practic, se mențin în picioare, la propriu și la figurat, elemente de identitate ale unui oraș, elemente care au calități artistice și/sau tehnice, elemente care pot fi unice sau extrem de rare, cum este cazul și acestei părți din București, exemplul cel mai evident fiind Hala Matche. La acest palier se adaugă și imobilele susceptibile de a fi clasate, pentru care încă nu există toate cercetările apte să susțină sau să infirme, după caz, clasarea.

Următorul palier, este cel al manifestării în mod sistemic a resursei culturale, fiind vorba despre zonele protejate. De la Piața Victoriei pînă la splai se succed 7 zone protejate. De fiecare dată când discutăm despre o zonă protejată, nu discutăm despre o sumă brută de valori, ci despre un sistem, în care diversele valori se potențează reciproc, cele ale imobilului „x” din zona protejată „α” potențează valorile imobilului „z” din zona protejată „α”. Avem de a face cu valori ce se manifestă prin ceva intangibil, prin relații între diversele componente ale țesutului urban, care dispar o dată cu dispariția componentelor de țesut urban între care se nasc.

Al treilea palier este cel al scării urbane. Dacă urmărim în plan dispunerea zonelor protejate, se observă că în această parte a orașului, dar nu numai aici, ele reflectă dezvoltare arborescentă a Bucureștiului. Centrul incontestabil al așezării, la începuturile ei, a fost zona comercială a Lipscăniei care s-a conjugat foarte repede cu centrul politico-administrativ, de aici pornind primele tentacule radiale, între care și Calea Victoriei. Ea devine prima axă de reprezentare a orașului și funcționează ca o ramură principală a acestui copac pe care îl putem considera ca fiind orașul, iar din această ramură solidă (ca și din celelalte), în timp, pe măsură ce orașul a crescut, au răsărit „crenguțe”. În această parte a Bucureștiului vom vedea cum pleacă din Calea Victoriei înspre vest toate aceste crengi ce reprezintă succesiunea de la sud la nord a zonelor construite protejate, nu întâmplător identificate ca atare. În aceste condiții, îmi pare rău că trebuie să o spun, diametrala Nord - Sud tunde jumătate din coroana orașului București. Riscăm stoparea dezvoltării și funcționării normale a zonei. Crengile care sînt tunse nu vor mai fi învecinate unele față de altele prin vîrfurile care fiind mai tinere sînt mai maleabile, făcînd ca relațiile dintre zonele protejate să fie mai ușor de administrat. Cînd se taie aceste vîrfuri maleabile și se pun, unul lîngă altul, cioturile ramurilor, este posibilă apariția conflictelor dintre caracterele diferite ale zonelor protejate respective. Vom avea, parcurgînd diametrala de la N la S, imagini urbane extrem de diferite. Părțile de mijloc ale acestor zone protejate au caracteristici pregnante și, în consecință, vor fi mult mai greu de armonizat. În astfel de condiții mă tem că vom fi tentați de placarea în lungul diametralei.

Pe scurt, cele trei implicații ale axei asupra valorilor de patrimoniu cultural din zonă ar fi: (1) pierderi de imobile fundamentale pentru identitatea, estetica și personalitatea orașului, (2) fragilizarea unor zone construite protejate care nu vor fi lăsate să evolueze în timp și să se consolideze și (3) apariția unor conflicte între „inimile dezvelite” ale zonelor construite protejate.

FB: Cum au fost instituite zonele protejate acum afectate de intervenție?

HD: Povestea începe în 1997, an în care specialiștii au reușit, în sfîrșit, să convingă autoritățile de necesitatea studiului, studiu vital pentru orice așezare umană. Cercetarea amplă, a avut două etape majore, prima în urma căreia s-au stabilit niște delimitări mari, de porțiuni de țesut urban în care se găseau diverse tipuri de valori, în combinații diferite (valori legate de fondul construit, parcellar, trama stradală, elementul natural, relații între acestea). După această delimitare majoră, pentru definirea unor reglementări operaționale, în etapa a doua, s-a trecut la divizarea acestor mari areale în zonele construite protejate actuale. În ceea ce privește această parte de oraș, dezvoltarea arborescentă la care am făcut referire mai devreme a dictat logica delimitării din etapa a doua.

FB: Proiectul axei Buzești-Berzei-Uranus are o poziție excentrică față de zonele construite protejate bucureștene, pînă unde se vor resimți efectele intervenției?

HD: Pornind de la analogia oraș-arbore, în opinia mea, și subliniez faptul că nu sînt urbanist, efectele diametralei vor ajunge cel puțin pînă la Calea Victoriei, numai că, imaginați-vă faptul că aceasta va fi atacată în n puncte de-a lungul traseului ei, motiv pentru care mă tem că, sub presiunea unui atac cumulat, efectele vor trece și la est de

Calea Victoriei. Mă refer la destabilizarea zonelor construite protejate, pentru că odată fragilizate la un capăt, va apărea inevitabil tentația de a interveni în lungul lor, pentru că va apare problema conflictelor dintre ele, fiind posibil să ajungem la concluzia că vor fi necesare sacrificii suplimentare.

FB: Pe parcursul realizării proiectului care a fost relația dintre protecția resursei culturale a zonei și intenția urbanistică a realizării diametralei?

HD: În 2006, imediat după ce studiul de fundamentare referitor la resursa culturală pentru diametrală a fost finalizat, șeful de proiect, prof.dr.arh. Constantin Enache, s-a prezentat în Secțiunea de Urbanism a CNMI cu propunerea sa și cu studiul de fundamentare coordonat de mine. Între concluziile studiului de fundamentare și ceea ce se dorea prin diametrală exista un conflict major. Pe scurt, concluziile studiului de fundamentare legat de resursa culturală, erau: „nu faceți asta”, pentru că din punctul de vedere al resursei culturale se produc cele trei fenomene menționate. Cu acea ocazie, a fost făcută publică în Secțiunea de Urbanism, dorința ca de îndată ce este posibil Secțiunea de Evidență să primească PUZ-ul diametralei cu marcarea tuturor monumentelor istorice și a tuturor zonelor protejate care prin PUZ urmau să fie sacrificate. În plus, avînd în vedere faptul că, dl. prof. dr. arh. Constantin Enache m-a rugat să fac studiul de fundamentare, și eu deci știam de această diametrală, am formulat și în cadrul Secțiunii de Evidență, către Direcția Monumentelor Istorice, care este cea abilitată să solicite acest lucru primăriei, să trimită o variantă considerată suficient de cristalizată a PUZ-ului. Aflasem și faptul că CGMB și-a însușit la un moment dat traseul carosabilului. Această solicitare formulată în mai multe rînduri de CNMI atît prin Secțiunea de Urbanism cît și prin Secțiunea de Evidență nu a primit răspuns.

În acest context semnalez un lucru similar ce s-a petrecut cu intențiile primăriei în intersecția bd. Tudor Vladimirescu - șos. Viilor cu Calea Rahovei - bd. Regina Maria, nu știu dacă în legătură cu diametrala sau nu, zonă în care se doresc restructurări urbane. Din 2006-2007, PMB a trimis dosare de declasare, ocazie cu care, în repetate rînduri, Secțiunea de Evidență a solicitat imaginea de ansamblu.

Valorile nu sînt doar absolute, sînt și relative, e necesar ca secțiunea să știe, pe traseul unei străzi, cîte clădiri valoroase există, de care tip, pentru a ști, atunci cînd există considerente importante cîte pot fi sacrificate. Acest caz a fost unul mai ușor pentru că membrii Secțiunii de Evidență cunoșteau bine zona, fiind vorba de o zonă mult mai mică deci mai ușor de „controlat”. Doar extrem de tîrziu, la ultimul set de dosare de declasare am primit și un plan cu o imagine de ansamblu. Revenind, în cazul diametralei, deja începute, este imposibil să ai un control fără planuri precise.

Ambele situații se referă la absența negocierii. Nu sînt urbanist, dar înțeleg faptul că circulația într-un organism urban este o chestiune de interes public, toți vrem să circulăm cît mai bine, dar de interes public este și patrimoniul cultural. Pot apărea conflicte între interese de același fel. Consider că se poate negocia, dar pentru acest lucru trebuie să aibă loc un schimb real de informații. Consider că nu e suficient ca cineva să facă studiul dedicat resursei culturale, să-l predea urbanistului și cu asta basta. Mi se pare firesc ca atunci cînd urbanistul consideră că are toate datele necesare să ne adune pe toți, și pe inginerul de trafic, și pe „cel cu vechiturile” și să spună, „uitați

fraților, am încercat, potrivit menirii mele, să negociez între dorințele voastre, soluția la care am ajuns eu este aceasta, ce părere aveți?" Am avut parte de astfel de negocieri la alte lucrări unde astfel s-au găsit soluțiile optime.

Acest gen de negociere, între diverșii specialiști, ar fi bine să aibă ca pandant o negociere similară între diversele autorități care sînt implicate (în cazul de față PMB și Direcția Monumentelor Istorice), în condițiile în care negocierea finală, ar trebui să aibă loc între specialiști, pe de o parte, care împreună au ajuns la un consens, și comanditar plus organisme decidente de cealaltă parte.

FB: Spuneți-ne cîteva cuvinte despre obiectivele recent declasate din Lista Monumentelor Istorice: Casa Rădulescu, Hotelul Marna și Casa Mihai Eminescu. Care a fost motivul pentru care au fost inițial clasate?

HD: În Casa Eminescu, din păcate, nu am fost niciodată înăuntru, iar ceea ce era vizibil din domeniul public din clădire, era arhitectonic și urbanistic vorbind extrem de modest. În cazul acesta, după o cercetare serioasă, dacă aceasta ar fi dus la concluzia că într-adevăr nu există nici valori de identitate culturală, altele decît prezența lui Eminescu în locul acela, dar într-o altă clădire, nici valori arhitectonice și/sau urbanistice, edificiul ar fi putut fi declasat, evident cu condiția ca noua clădire să poarte la rîndul ei plăcuța pe care această casă a purtat-o totuși cu onoare.

Nu am avut ocazia să cercetez în detaliu nici hotelul Marna. Însă, dincolo de calitățile intrinseci ale arhitecturii coerente de fațadă, trebuie subliniat faptul că în zonă, mai mult decît în alte părți ale Bucureștiului, s-au cumulat clădiri cu elemente Art-Déco: la maternitatea Polizu există un corp, elemente Art - Déco sînt și în cadrul frontului de sud al Căii Griviței, între intersecția cu strada Buzești și hotelul Nord. Bucureștiul este un oraș care are Art-Déco, dar nu neapărat în astfel de grupări, cumulări, și în consecință dispariția hotelului Marna, fragilizează acest grup de clădiri, care nu întîmplător este localizat acolo. Totul ține de evoluția zonei, ce își trasează clar fîgașul după construirea Gării Tîrgoviștei, actuala Gară de Nord, cea mai importantă poartă de intrare feroviară în București, care inevitabil aduce după ea o serie de elemente noi. Și funcțiunea este relevantă, gara atrage după ea un număr ridicat de hoteluri, un alt gen de grupare ce explică modul în care arealul s-a dezvoltat.

Tot în relație cu gara, zona a fost împînzită de cinematografe, pentru ca, acei călători aflați în tranzit, între două trenuri, să se bucure de un film. Din acest punct de vedere cinematograful Feriviar, aflat în curtea interioară a Casei Rădulescu, putea fi complet recuperat. În anul 2000 suferea doar de niște minime lacune în arhitectura sa de interior, ce puteau fi ușor eliminate, decorația fiind repetitivă. Să nu uităm că ne aflăm la o intersecție importantă, o dată cu construirea Gării Tîrgoviștei, Calea Griviței devine cea mai scurtă legătură între marginea orașului și Calea Victoriei, acea ramură puternică de care vorbeam mai devreme. Casa Rădulescu care precede cinematograful, are, poate, ca primă calitate rezolvarea de colț, la prima vedere tipică, dar la care complexitatea volumetriei inițiale, bogăția vocabularului arhitectural și decorativ folosit într-o logică de tip compozițional riguroasă, făcea ca măcar fațada să reprezinte un reper real în zonă.

FB: Cum a fost argumentată declasarea fațadei Casei Rădulescu, a Hotelului Marna și a Casei Eminescu?

HD: Nu pot să răspund la această întrebare pentru că nu am văzut dosarele. Ele au fost depuse direct la Comisia Națională a Monumentelor Istorice, în condițiile în care procedura prevede clar că un dosar de clasare sau de declasare se depune mai întâi la direcția din teritoriu, unde capătă punctul de vedere al specialistului din cadrul direcției și punctul de vedere al Comisiei Zonale respective, în mod obligatoriu; doar cu aceste două puncte de vedere, dosarele ajung la Secțiunea de Evidență a CNMI. Secțiunea este datoare să adauge propriul punct de vedere. CNMI nu poate să formuleze propria propunere decât în fața dosarului însoțit de aceste trei puncte de vedere. Dosarele au fost depuse în septembrie direct la CNMI, fără să fi trecut prin Secțiunea de Evidență. Din păcate nu am avut timp, de la discutarea lor în CNMI, să mă duc să văd dosarele.

FB: Casa Rădulescu - Cinematograful Feroviar, a trecut întâi printr-o declasare parțială, în urma căreia a rămas în Lista Monumentelor Istorice numai fațada, ce ne puteți spune despre aceasta?

HD: Cu timp în urmă, Secțiunea de Evidență a Monumentelor Istorice a propus, cu mîhnire, declasarea parțială a acestui monument, prin excluderea din Listă a ceea ce a fost sala de cinematograf, pentru că, începînd din 2000, aceasta a dispărut piesă cu piesă. Nici un moment nu s-a pus problema declăsării fațadei Casei Rădulescu. La rîndul ei, conform procedurii, CNMI a validat propunerea de declasare parțială.



Casa Rădulescu / Hotelul Marna / Casa M. Eminescu

FB: Dacă doriți să detaliați valoarea culturală a unor clădiri afectate de proiectul axei.

HD: Să luăm un studiu de caz, anume clădirea, din păcate deja demolată, de la intersecția străzilor Știrbei Vodă și Berzei. Primul lucru care mă frapază, acum cînd văd și planul inițial depus pentru eliberarea autorizației de construire este că această clădire face parte din grupul acelor case extrem de interesante din București, care pe dinafară par modeste ca dimensiuni, dar care, în mod evident, au spații interioare extrem de generoase. Dincolo de proporționarea inteligentă a volumului și de o compoziție a fațadelor la fel de inteligentă, care dau scară clădirii, în așa fel încît să nu pară prea mare pentru amplasamentul ei, întodeauna cînd m-am întîlnit cu astfel de case, m-am gîndit că această calitate provine și dintr-o organizare judicioasă a clădirii din punct de vedere funcțional. Acest lucru se regăsește și la proprietatea Dobre Nicolau. Există o zonă de reprezentare, unde se află și biroul domnului, după tradiția de atunci, zonă rezolvată în aripa scurtă a clădirii dispusă spre strada Știrbei Vodă. Partea efectiv

privată, de locuință, este rezolvată în lungul străzii Berzei cu spații la rîndul lor, generos dimensionate, foarte bine cuplate unele cu altele din punct de vedere funcțional, circulația care separă cele două file de încăperi private, dezvoltată în mijlocul aripilor, beneficiind de un luminator. Constat, din calitatea proiectului, rară (este un proiect extrem de detaliat), și faptul că partea de reprezentare se justifică și prin felul în care este organizată partea privată de locuire, pentru că, în timp ce la parterul înalt se află apartamentele familiei, clădirea are, în demisolul luminat și ventilat natural, o parte destul de amplă dedicată personalului casnic. Discutăm deci nu despre o locuință, discutăm despre o reședință, ce are toate componentele necesare modului de viață aferent unui anume statut social și financiar. Constat și faptul că, deși sîntem la sfîrșitul secolului al XIX-lea, o perioadă în care orașul București nu excela neapărat în dotări edilitare, această reședință are rezolvate pe propria parcelă problemele legate de evacuarea apelor uzate și că, prin proiectul inițial, urma să fie racordată la o rețea edilitară a orașului.

Clădirea a fost concepută în stil eclectic, desigur comun în București, dar într-o combinație abil rezolvată de arhitectul Toma Dobrescu, între o siluetă și o volumetrie de factură neobarocă și o arhitectură de factură neorenescentistă, cu detalii rafinate acordate la ceea ce presupune combinația dintre cele două stiluri. Este evident din secțiuni, extrem de detaliat realizate, o raritate în arhivele Bucureștiului de la sfîrșitul secolului al XIX-lea, că arhitectura de interior, la rîndul ei, era la fel de complex elaborată. Avînd în vedere bogăția vocabularului arhitectural și decorativ și în același timp rigoarea cu care sînt urmărite anumite elemente, precum rezolvări simetrice de arhitectură parietală, acolo unde era cazul, ajung la concluzia că arhitectura de interior, era gîndită în aceeași combinație de neobaroc cu neorenescentism și în consecință constat coerența conceptului. Aceasta nu se oprește la clădire, ci cuprinde, ca la orice arhitectură de calitate ridicată și foarte ridicată, și elementul de delimitare dintre domeniul public și proprietatea privată, „banalul” gard (ca funcțiune evident), care însă, în acest caz, face parte dintr-un *Gesamkunstwerk*, căci și aici regăsim combinația între neobaroc și neorenescentism. Clădirea a fost supraetajată în partea ei posterioară în raport cu str. Știrbei Vodă și constat cu plăcere că această extindere s-a înscris la fel de coerent în conceptul inițial, după cum acesta în sine se dovedește a fi extrem de coerent.

În aceste condiții, avînd în vedere și faptul că în timpul lucrărilor de demolare ați putut remarca sobe vizibil autentice și părți din arhitectură parietală interioară, la rîndul lor vizibil autentice, nu pot decît să mă întristez de două ori, întîi pentru faptul că o clădire care se număra cu certitudine printre cele susceptibile de a fi clasate, în loc să devină monument istoric a fost pur și simplu demolată și apoi pentru pierderea suferită de monumentul de tip ansamblu, strada Știrbei Vodă. La resursa culturală a acestei străzi, reședința în cauză, care își atestă acest statut, prin volumetrie, siluetă, arhitectură de fațadă, „banalul” gard, avea o contribuție extrem de importantă, prin acea calitate deosebită de care vorbeam: un palat care nu depășește scara locului în care a fost amplasat. În plus, după cum s-a aflat deja, cu ocazia demolării, comanditarul - Nicolau Dobrescu - a fost antreprenorul unor clădiri importante precum biserica Domnița Bălașa, fosta Școală de Artilerie din Calea Griviței, azi sediu al Academiei Naționale de Arte, hotelul Bulevard, liceul Gheorghe Lazăr sau aripa istorică mai recentă a Palatului Regal, azi Muzeul Național de Artă. La rîndul său, arhitectul - Toma Dobrescu, fiul lui Nicolau

Dobrescu - a proiectat locuințe pentru Frederic Damé și George Racoviceanu dar și Pavilionul Camerei de Comerț pentru Expoziția Jubiliară din anul 1906.

Putem lua și un al doilea studiu de caz, imobilul situat în Piața Haralambie Botescu la nrul. 18, imobil care face parte din Zona Construită Protejată 02 - Calea Griviței. În 2006 când s-a lucrat la detalierea Planului Urbanistic Zonal aferent s-a confirmat faptul că el se înscrie corect din punct de vedere urbanistic în subzona din care face parte. Mai mult decât atât, referitor la fațada dinspre Piața Haralambie Botescu, s-a constatat că în ciuda mutilărilor la care a fost supus în mod vizibil parterul în ultimii ani, etajul a rămas intact, păstrând o compoziție logică, capetele laterale ale fațadei fiind marcate de două balcoane iar cîmpul fiind structurat în ceea ce privește desfășurarea golurilor de ferestre etc. Clădirea este de stil eclectic, cum spuneam un stil obișnuit în București, dar în acest caz sînt combinate într-un mod interesant, elemente, să spunem, de tip oriental (arcele în acoladă care încheie partea superioară a ferestrelor) cu un concept de factură clasică (ancadramentele ce încadrează cîte două ferestrele, cu o excepție, fereastra de peste *Durchgang*). Avînd în vedere că s-a păstrat decorația, modul de ocupare a terenului etc. și, deoarece la o inspecție vizuală (la un PUZ nu se fac expertize tehnice clădire de clădire) edificiul nu prezintă probleme grave care să genereze intervenții de consolidare radicale, în urma detalierii PUZ Zona Construită Protejată 02 - Calea Griviței, s-a ajuns la concluzia că acest imobil, care cel puțin ca fațadă, avînd parterul mutilat nu mai îndeplinește condițiile pentru a fi clasat, trebuie protejat cu toată forța posibilă de regulamentul de urbanism al zonei construite protejate.



str. Știrbei Vodă nr. 89/ Piața Haralambie Botescu nr. 18

FB: Proiectul axei se bazează pe o documentație de tip urbanistic, documentație pe care Instituția Prefectului a considerat-o a fi altceva decât un PUZ și care nu are aviz de la Ministerul Culturii, această documentație reglementează carosabil în locul mai multor monumente istorice. Între timp, doar pentru partea din str. Buzești afectată de proiect s-a aprobat un Plan Urbanistic Zonal, ce preia proiectul axei și figurează în locul Hotelului Marna, nedeclasat la acel moment, carosabil. Cum comentați acest lucru?

HD: Nu sînt urbanist, deci nu stăpînesc perfect legislația respectivă, dar, într-adevăr, consider că un proiect care stabilește doar limitele unui traseu carosabil nu are cum să fie un PUZ, documentație care trebuie să se refere măcar la fronturile care limitează acest carosabil, să își pună poate și probleme legate de rețelele edilitare, de funcțiuni,

mai ales cînd vorbim de un traseu atît de lung (ce traversează orașul). La începutul anului 2010, legat indirect de acest proiect, l-aș numi, dacă îmi este permis, de carosabil, s-a prezentat în CNMI după ce fusese în Secțiunea de Urbanism, un PUZ în adevăratul sens al cuvîntului, dedicat triumphiului definit de străzile Polizu și Buzești și de Calea Griviței. Ceea ce generase acel PUZ fusese teritoriul liber între ce a mai rămas din Casa Rădulescu și hotelul Grivița, un PUZ elaborat în urma unui concurs de arhitectură finanțat de investitor. Din păcate în cadrul concursului nu s-a dat o limită maximă pentru regimul de înălțime ceea ce a generat, în procedura de avizare, o serie de discuții încheiate, cred eu, corect din punctul de vedere al zonei. Acest PUZ a fost obligat să ia în considerare proiectul de carosabil pentru diametrală și în consecință să semnaleze faptul că monumentul istoric „Hotel Marna” are un statut incert; pe de altă parte acest PUZ a putut să propună o posibilă soluție pentru fațada Casei Rădulescu. Diferența între abordarea hotelului Marna, doar semnalat ca avînd statut incert, și fațada Casei Rădulescu pentru care se propune cămășuirea pe interior și translatarea pe un nou amplasament, e determinată de regimul de proprietate. Hotelul Marna era în acel moment încă în proprietate privată, a altor persoane decît a celor ce comandaseră PUZ-ul, comandarii PUZ-ului nefiind deci abilitați de lege să propună declasarea imobilului. Casa Rădulescu și urmele cinematografului Feroviar erau în proprietate publică. În anul 2000 am aflat că erau doi coproprietari, Statul Român, reprezentat de una din instituțiile cinematografiei care administra sala, și PMB. Fiind vorba de proprietate publică, investitorul, căruia i s-a impus să facă PUZ-ul și pe proprietăți care nu îi aparțin, și-a permis să elaboreze un scenariu care propunea negocierea cu autoritățile centrale și locale. În cazul hotelului Marna, PUZ-ul nu a putut decît să semnaleze producerea unui conflict, între un imobil ce, pe atunci, avea statut de monument istoric și care era în proprietatea privată a altcuiva, și interesul municipalității. Conflictul a fost adus la cunoștință Ministerului Culturii, care ar fi putut, prin intermediul direcției de profil, să ia de atunci măsurile necesare pentru elaborarea dosarului de declasare, măcar pentru a acorda suficient timp pentru respectarea pașilor din procedura de declasare dacă nu și deciziei în sine.

FB: Cum este văzut proiectul Diametralei Nord-Sud prin prisma legislației naționale și a documentelor internaționale privind protecția patrimoniului?

HD: Dacă ești unul dintre cei abilitați să soliciți demararea procedurii, a cere în mod direct declasarea unui monument istoric nu este o încălcare a legislației, ai tot dreptul să o faci. Cînd ești însă o autoritate publică, și, în consecință, ești primul dator să respecti legea, trebuie să ai capacitatea de a înțelege legea atît în litera cît și în spiritul ei. Simplul fapt că poți ca proprietar sau autoritate să soliciți declasarea unui monument, nu consider că înseamnă că acesta este primul lucru pe care îl faci. Poți solicita o consultare, mai ales în condițiile în care ai, din 2006, un studiu care spune „nu faceți asta din punct de vedere al patrimoniului cultural”. CNMI a avut ședințe excepționale atunci cînd primăria a cerut-o pentru a nu se pierde timp pentru anumite lucrări, deci nu sîntem opaci la ideea de termene, responsabilități, obligații asumate de primărie. Pe scurt deci: nu a fost luat în considerare spiritul legii și aici cred că este punctul cel mai dureros legat de raportarea diametralei la legislație. Pînă la urmă legile sînt doar o transpunere imperfectă a principiilor științifice. De aceea, legea este flexibilă, dar nu ca

să poată fi „îndoită” după bunul plac, ci pentru a o putea adapta optim la fiecare caz în parte.

FB: Presupunând că Diametrala Nord - Sud se realizează, ce recomandări ar fi de făcut proiectanților clădirilor adiacente din punctul de vedere al protecției resursei culturale?

HD: În cazul în care diametrala Nord-Sud va deveni o realitate, celor care urmează să proiecteze clădirile adiacente le recomand în primul rând să solicite primăriei seria de studii de fundamentare desfășurate, nu în lungul axei, ci transversal pe ea, pentru că una din concluziile studiului de fundamentare elaborat în anul 2006, studiu care a privit-o de la nord la sud, a fost că sînt necesare niște studii mai restrînse ca arie și care să urmărească țesutul urban transversal pe axă, mergînd în lungul zonele construite protejate existente, tocmai pentru a identifica cît mai bine cît de fragile sînt capetele de „rămurele” ce urmează a fi retezate și de a identifica cît mai bine pericolele de conflicte majore între „inimile dezvelite” de vîrfuri ale zonelor construite protejate. În caz contrar, mi-e teamă că va fi extrem de tentantă soluția placării. Există în București atîtea exemple care demonstrează faptul că placarea nu face decît să producă o sufocare reciprocă a țesutului istoric și a placării în sine, încît consider că o astfel de situație este neapărat de evitat.

FB: Mulțumesc mult pentru amabilitatea de a-mi acorda acest interviu.

HD: Eu mulțumesc pentru ocazia de a da din nou glas temerilor referitoare la patrimoniul cultural al orașului București.

Interviu realizat pe 18.12.2010 și publicat parțial în ediția tipărită a Observatorului Urban, nr. 6/ octombrie-decembrie 2010.

PIAȚA MATACHE. SCURT ARGUMENT PENTRU MENȚINEREA FORMEI ȘI FUNCȚIONALITĂȚII URBANE

Alexandru Bălășescu, Ph.D.

„Zona pieței Matache poate fi o zonă model de dezvoltare urbană comunitară sustenabilă în jurul funcționalității pieței – dacă dezvoltarea urbană se face în sensul arătat mai sus. În cazul în care se optează pentru distrugerea infrastructurii ei și a eliminării funcționalității pieței, consecințele sunt nefaste atât pentru cartier, pentru București (piața deservind o parte însemnată a populației Bucureștiului, nu numai zona gării dar și părțile centrale dinspre Cișmigiu și Calea Plevnei), cât și pentru ansamblul tipului de actori descriși mai sus. Pe termen lung, o astfel de alegere merge împotriva dezvoltării sustenabile a orașului, generând transformarea acestuia într-un proiect modernist de tipul anilor '50-'60, care s-a dovedit deja falimentar pentru orașe cu trecut istoric și fabrică socială densă cu tradiție locală.”

PIAȚA MATACHE. SCURT ARGUMENT PENTRU MENȚINEREA FORMEI ȘI FUNCȚIONALITĂȚII URBANE

Alexandru Bălășescu, Ph.D.

Aprovizionarea cu alimente este unul din factorii cei mai importanți luați în planning-ul urban; viața orașelor, mici sau mari, este determinată de structura rețelei de alimentare cu energie – iar hrana este energia pentru menținerea resursei umane. Piețele rămân unul din punctele cheie ale aprovizionării orașelor, din mai multe motive:

1. Oferă varietatea necesară.

Spre deosebire de alte tipuri de energie – care sunt mai degrabă puțin variate, de ex. diesel vs. benzină, hidrocarburi, energii alternative – este imperios ca hrana să fie variată pentru **menținerea stării de sănătate a populației**. Piețele, prin varietatea ofertei, a locului de origine al alimentelor, dar și prin prețurile accesibile răspund cel mai bine acestui imperativ. Tendința globală este aceea de creștere a varietății tipului de ofertă de hrană prin multiplicarea piețelor (paralel cu diversificarea ofertei de energie alternativă). Doar în Londra în ultimii doi ani s-au deschis 300 (trei sute) de noi piețe.

2. Accesibilitate.

Piețele din zonele urbane sunt amplasate pentru a facilita accesul cu toate mijloacele de transport și de obicei sunt în interiorul aglomerației urbane. Spațiile comerciale tip supermarket sunt adaptate exclusiv automobilului și separate de pânza urbană prin suprafețele de parcare aferente. Cu alte cuvinte, **piața este un loc de comerț “democratic”**, care asigură aprovizionarea lesnicioasă cu bunuri a tuturor straturilor socio-economice ale populațiilor urbane.

Pe lângă accesibilitatea pentru consumatorii urbani, care face necesară o densitate mare a piețelor, fiecare centru urban din Europa sau Statele Unite are **o piață majoră lângă gară/gări** pentru a asigura facilitatea transportului atât micilor producători ce vin să își desfășoare marfa în oraș, cât și clienților din suburbii. Câteva exemple cunoscute: Saint Quentin și Saint Martin Quai (Gare de l’Est, Paris), Reading Terminal Market (Philadelphia), Borough Market (Londra). În prezent, SNCF (Societatea franceză de căi ferate) dezvoltă un plan de introducere a piețelor lângă fiecare gară SNCF. Toate aceste exemple **păstrează clădirile/halele istorice** construite în secolul XIX sau la începutul secolului XX, atât pentru valoarea lor istorică cât și pentru cea de funcționalitate.

3. Relații sociale variate și benefice economic, care generează sustenabilitate.

Piețele generează o economie specifică atât locală – relevantă pentru cartierul în care se află – cât și extinsă prin rețeaua de producători/vânzători.

La nivel local, **fluxul de persoane creează nevoia de servicii aferente** (restaurare, curățirea și menținerea infrastructurii, servicii hoteliere pentru producători, servicii de divertisment – cinematografe etc.) de multe ori **acestea încurajând dezvoltarea comerțului și a economiei comunității** de vecinătate. În același timp, producători locali – manufacturieri și meșteșugari din mediul urban – găsesc acolo piața necesară de

desfacere. Comerț și relații economice altele decât cele bazate pe produse alimentare se dezvoltă în jurul piețelor și asigură funcționarea cartierului/comunității **fără un consum de energie suplimentar** (deplasări pe kilometri întregi pentru a ajunge la marile suprafețe comerciale pentru nevoi punctuale) și **generează astfel un mod sustenabil de funcționare a structurii urbane**.

La nivel extins, piețele urbane asigură supraviețuirea și dezvoltarea atât a micilor producători agricoli și a fermierilor cât și a micilor importatori independenți. La nivel european și global se discută și se **iau măsuri pentru a revigora agricultura bazată pe mici producători**, agricultura industrială dovedindu-se de multe ori nesustenabilă, poluantă, energofagă și mai de multe ori contraproductivă (de fapt producând un surplus care perpetuează situația de criză). Piețele sunt elemente cheie, constituind puntea de legătură între micii producători agricoli și consumatorii din mediul urban. Ele asigură accesul nemijlocit la consumator – menținând astfel garanția calității și a prospețimii produselor.

Piața Matache este un exemplu de funcționare de succes, în ciuda distrugerilor sistematice din vecinătate în ultimii ani (în special infrastructura și clădirile care ofereau servicii aferente unei piețe cu flux mare de persoane, așa cum au fost expuse mai sus – cinematograful, hoteluri, restaurante). Ea întrunește condiții ideale care o pot plasa printre zonele model de funcționare ale economiei urbane sustenabile:

1. Amplasament/accesibilitate - în proximitatea Gării de Nord, deservită deci de o rețea bogată de transport urban și interurban;
2. Infrastructura - Hala Matache putând fi unul din simbolurile Bucureștiului, așa cum Reading Terminal Market este al Philadelphiei;
3. Varietate a ofertei și democratizare a prețurilor – una dintre piețele cele mai bine aprovizionate ale Bucureștiului, dacă nu chiar cea mai bine aprovizionată după ce Piața Obor a fost distrusă.

Zona pieței Matache poate fi o zonă model de dezvoltare urbană comunitară sustenabilă în jurul funcționalității pieței – dacă dezvoltarea urbană se face în sensul arătat mai sus. În cazul în care se optează pentru distrugerea infrastructurii ei și a eliminării funcționalității pieței, consecințele sunt nefaste atât pentru cartier, pentru București (piața deservind o parte însemnată a populației Bucureștiului, nu numai zona gării dar și părțile centrale dinspre Cișmigiu și Calea Plevnei), cât și pentru ansamblul tipului de actori descriși mai sus. Pe termen lung, o astfel de alegere merge împotriva dezvoltării sustenabile a Bucureștiului, generând transformarea acestuia într-un proiect modernist de tipul anilor '50-'60, care s-a dovedit deja falimentar pentru orașe cu trecut istoric și fabrică socială densă cu tradiție locală.

SINTEZA NELEGALITĂȚILOR, ABUZURILOR ȘI ASPECTELOR NEFUNCȚIONĂRII INSTITUȚIILOR ÎN PROIECTUL DIAMETRALEI NORD-SUD

Nicușor Dan, Președinte Asociația Salvați Bucureștiul

Textul expune într-un mod amănunțit, pe cât de succint este posibil, seria de (in)acțiuni bazate pe nerespectarea legislației și cu exploatarea golurilor acesteia ce au condus și conduc la pierderi ale resursei culturale la nivelul cadrului și al vieții urbane din zona de impact a proiectului Buzești-Berzei-Uranus. Acest caz este reprezentativ nu doar în sine ci pentru demonstrația concisă și concludentă a faptului că România nu are un sistem legislativ cu prevederi necesare și suficiente și nu implementează adecvat legislația din domeniu. Dacă Primăria Capitalei își poate permite o atare siluire a sistemului de protecție a patrimoniului cultural, este evident că orice proprietar se poate considera încurajat la un comportament similar.

SINTEZA NELEGALITĂȚILOR, ABUZURILOR ȘI ASPECTELOR NEFUNCȚIONĂRII INSTITUȚIILOR ÎN PROIECTUL DIAMETRALEI NORD-SUD

Nicușor Dan, Președinte Asociația Salvați Bucureștiul

A. Fapte de natură penală

A1. Demolare ilegală a imobilului din str. Berzei 34, parte a unui monument istoric

În noaptea de 10 / 11 decembrie 2010, începând cu ora 1 A.M., Primăria Municipiului București a demolat imobilul din str. Berzei 34 / str. Știrbei Vodă 89, parte a monumentului istoric „Ansamblul de arhitectură str. Știrbei Vodă”.

În ziua de 10 decembrie 2010, ora 16, Ministerul Culturii avertizase public Primăria printr-un comunicat de presă că nu a avizat demolarea imobilului și o somase să nu demoleze.

La 10 minute după începerea demolării, Poliția națională a oprit lucrările, pentru tulburarea liniștii publice și a chemat firma demolatoare a doua zi dimineața la secția de poliție pentru verificarea autorizației. Mai multe echipaje ale Poliției locale, subordonată Primăriei, au ordonat însă continuarea lucrărilor și au păzit intrarea în șantier pentru continuarea nestingherită a demolării.

A2. Demolare ilegală a două monunte istorice, Hotel Marna și Casa Constantin Rădulescu (Cinema Feroviar)

Pentru cele două imobile fusese emis un ordin de declasare de către Ministrul Culturii, însă ordinul de declasare era contestat în instanță, procesul fiind în curs de desfășurare la Curtea de Apel București.

Deși cunoștea această situație, Primăria Municipiului București a emis autorizații de desființare pe 8 decembrie 2010.

Autorizațiile au fost suspendate de Tribunalul București pe 21 decembrie 2010. În motivare, instanța consemna faptul că imobilele își păstrează statutul de monument istoric până la finalizarea procesului de contestare al ordinului de declasare.

Cunoscând decizia Tribunalului București, Direcția pentru Cultura București a emis avizele de desființare, iar Primăria Municipiului București a emis autorizațiile de desființare pe 13 ianuarie 2011.

Demolările au început în aceeași zi, joi 13 ianuarie 2011 și s-au finalizat duminică 16 ianuarie. Sesizat pe 13 ianuarie, Inspectoratul de Stat în Construcții a refuzat să suspende lucrările.

Primăria Municipiului București a refuzat să prezinte Prefectului Municipiului București autorizațiile de desființare și a refuzat cererea acestuia de oprire temporară a lucrărilor până la verificarea autorizațiilor.

A3. Fals în acte la Primăria Municipiului București

Dosarul 62706/3/2010 deschis la Tribunalul București a avut ca obiect suspendarea autorizației de desființare pentru mai multe imobile, printre care cel din str. Cobălcescu nr. 60. Pe 19 ianuarie 2011, Primăria Municipiului București a prezentat instanței un proces verbal care afirma că imobilul fusese deja complet demolat, deși imobilul exista încă.

A4. Nerespectarea deciziilor instanței

Prin sentința civilă 181/19.01.2011 în dosarul 62706/3/2010, Tribunalul București a suspendat autorizația de desființare pentru imobilul din str. Cobălcescu nr. 60. Decizia instanței a fost transmisă prin executor judecătoresc atât Primăriei Municipiului București cât și firmelor care executau demolarea. Cu toate acestea, demolarea a continuat și a fost finalizată în noaptea 19 / 20 ianuarie 2011.

Sesizați, atât Inspectoratul de Stat în Construcții, cât și Poliția locală, au refuzat să oprească lucrările, deși aveau competențe în acest sens.

A5. Distrugerea neautorizată a imobilelor din intersecția str. Berzei / str. Vulcănescu

Cu toate că nu avea avize favorabile desființării de la Ministerul Culturii, Primăria Municipiului București a evacuat în săptămâna 17-21 ianuarie locatarii a 12 imobile de la intersecția străzilor Berzei și Vulcănescu, situate în zone construite protejate/ zone de protecție a unor monumente istorice. Imobilele fuseseră anterior expropriate de către Primăria Municipiului București, deci îi aparțineau.

Sub privirile îngăduitoare ale Poliției locale, subordonată Primăriei, 30-40 de persoane periferice au devastat clădirile în zilele de 20 și 21 ianuarie: s-au scos acoperișurile, ornamentele, lemnăria.

B. Exproprieri sălbatice și ilegale, cu încălcarea drepturilor omului

83 de clădiri au fost expropriate în anul 2010 în baza Hotărârii de Guvern nr. 590/2010, emisă în baza Legii 198/2004. 40-50 clădiri fuseseră expropriate în anii 2007-2008 în baza Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr. 262/2006, emisă în baza Legii 33/1994.

B1. Legea 198/2004, modificată prin Legea 184/2008, este neconstituțională

Prevederile Legii 198/2004 în forma actuală contravin Constituției României, care prevede o justă și prealabilă despăgubire în cazul exproprierilor. Conform Legii 198/2004, persoanele care contestă cuantumul exproprierilor fixat de autoritatea

expropriatoare, nu au acces, în perioada desfășurării procesului de contestare, nici la proprietatea expropriată, nici la suma în bani care i s-a consemnat de către expropriator.

B2. Hotărârea Consiliului General al Municipiului București, prin care s-a declarat inițial utilitatea publică și Hotărârea de Guvern 590/2010, prin care s-a realizat a doua parte a exproprierii, au fost emise cu încălcarea legii

Deși fiecare din aceste acte decidea exproprierea a 13 monumente istorice, ele au fost emise de o autoritate necompetentă, nu de Parlament (așa cum prevede art. 7 din Legea 33/1994) și fără avizul Ministerului Culturii (așa cum prevede art. 10 din Legea 422/2001).

Deși instanța Tribunalului București l-a solicitat în dosarul 52455/3/2010, reprezentanții Primăriei nu au prezentat dosarul tehnic potrivit căreia s-a declarat utilitatea publică, prevăzut de Legea 33/1994. Mai mult, comisia care a declarat utilitatea publică fusese numită prin dispoziție a Primarului General pentru o altă lucrare decât cea în cauză.

B3. Exproprierile din 2010 au fost injuste, fără o expertiză prealabilă

Deși art. 4 din Legea 198/2004 prevedea o evaluare din partea unui expert a valorii imobilelor expropriate, această evaluare nu a avut loc. Proprietarilor li s-a consemnat suma minimă prevăzută de grila notarilor publici la vânzări. În practică, proprietarii au primit 40-50% din valoarea de piață a imobilelor expropriate.

O dovadă a faptului că nici o evaluare imobiliară nu a avut loc vine din compararea sumei estimate pentru exproprieri de Hotărârea de Guvern 590/2010, 250 milioane euro, cu suma pe care Primăria declară în presă că a plătit-o pentru exproprieri, respectiv 29 milioane euro.

B4. Evacuările a câteva zeci de familii s-au făcut cu încălcarea Codului de procedură civilă

Articolul 578¹ din Codul de procedură civilă, introdus prin Legea 202/2010 a micii reforme în justiție, interzice evacuările în perioada 1 decembrie – 1 martie. Cu toate acestea, proprietarii a câtorva zeci de imobile de pe axa Buzești-Berzei au fost expropriați în lunile decembrie 2010 și ianuarie 2011.

B5. Evacuările în exemple

În decembrie 2010, locatarii din str. Berzei, segmentul cuprins între str. Știrbei Vodă și Calea Plevnei, au fost evacuați în urma unor somații care le cerea evacuarea în 72 de ore. În ianuarie 2011, locatarii din str. Berzei, segmentul str. Știrbei Voda – Calea Griviței, au primit somații de evacuare de urgență.

Familia Matei, cu trei copii mici, era proprietara imobilului din str. Berzei nr. 26. Familia nu a contestat în instanță suma consemnată de expropriatorul Primăria Municipiului București. Din motive birocratice care sunt în culpa Primăriei Municipiului București, familia Matei nu a putut să ridice încă suma consemnată în

bancă de expropriator. Sâmbătă 15 ianuarie 2011 la ora 17 familia Matei a fost somată de Primăria Municipiului București să elibereze imobilul până în dimineața zilei de duminică 16 ianuarie 2011 și să se mute provizoriu într-un imobil din periferia Bucureștiului, fără sursă de lumină și caldură. Clădirea din str. Berzei nr. 26 a fost demolată în dimineața zilei de 16 ianuarie 2011.

C. Încălcarea legislației în urbanism și dezvoltare durabilă

Proiectul care se află în execuție în acest moment se bazează pe un act administrativ preliminar, Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 151/2006, care trasează conturul viitoarei șosele. Lipsesc elemente esențiale: regulamentul de construire de-a lungul acestei șosele și a funcțiunilor permise, relația cu zonele protejate pe care le străbate, reglementarea rețelelor edilitare etc. Lipsesc avizele importante prevăzute de lege: avizul Ministerului Culturii, avizul de mediu, avizul Ministerului Dezvoltării.

Certificatul de urbanism 260 din 15 mai 2008 emis de Primăria Municipiului București prevedea elaborarea unui proiect complet (Plan Urbanistic Zonal) înainte de începerea lucrărilor.

Cu toate acestea, pe 27 august 2009 s-a emis o autorizație de construire și s-au început lucrările în baza acestui proiect incomplet. Începerea lucrărilor este cu atât mai absurdă cu cât, în momentul începerii lucrărilor, conturul viitoarei șosele trecea peste 13 monumente istorice pentru care nu exista nici măcar o soluție de principiu agreeată cu Ministerul Culturii în privința soartei acestora.

D. Încălcarea legislației în construcții

D1. Autorizația de construire a fost emisă cu încălcarea legii

Proiectul se derulează în baza autorizației de construire 363/27.08.2009. Pentru a evita obținerea mai multor avize obligatorii, autorizația de construire a fost emisă cu statut de autorizație în regim de urgență. Conform Legii 50/1991 a construcțiilor, astfel de autorizații se emit numai în cazul catastrofelor naturale, ceea ce evident nu era cazul în situația de față.

D2. Au fost demolate 33 de clădiri, din care 4 monumente istorice, în baza unor autorizații de desființare emise cu încălcarea legii

Pentru fiecare din clădirile în cauză au fost emise autorizații de desființare în regim de urgență. Conform Legii 50/1991 a construcțiilor, astfel de autorizații se emit numai în cazul în care clădirile se află în stare avansată de degradare și prezintă pericol public. Practica autorizațiilor de desființare în regim de urgență poate să deschidă un șir interminabil de abuzuri: 90% din clădirile din Bucureștiul istoric au o situație fizică similară cu cele 33 demolate.

Autorizațiile de desființare pentru cele 33 de clădiri au fost emise în baza certificatului de urbanism din 15 mai 2008, între timp expirat.

Contrar prevederilor legii, în momentul emiterii autorizațiilor de desființare pentru cele 33 de imobile, doar pentru 6 dintre ele exista aviz de desființare emis de Ministerul Culturii.

Faptul că autorizațiile au fost emise cu încălcarea legii este confirmat de deciziile Tribunalului București în dosarele 60056/3/2010 și 62706/3/2010, în care s-a suspendat executarea a 3 dintre autorizații.

D3. Lipsa panoului de șantier

Conform Legii construcțiilor, fiecare lucrare de construire / desființare trebuie să fie însoțită de un panou de șantier, care să ofere informațiile minimale despre autorizație, beneficiar, constructor. Potrivit Legii, chiar Primăria Municipiului București trebuie să verifice existența panourilor de șantier la lucrările din zonele centrale ale orașului.

Cu toate acestea, la niciuna din lucrările de desființare pe care le-a executat, Primăria Municipiului București nu a afișat panoul de șantier.

E. Practici nedemocratice și neprincipiale ale PMB

E1. Demolarea unor clădiri pentru care era în curs verificarea juridică

Dosarul 62706/3/2010 deschis la Tribunalul București avea ca obiect suspendarea autorizăției de desființare pentru 5 imobile. Niciunul din cele 5 imobile nu fuseseră demolate la termenul din 12 ianuarie 2011. Până la termenul din 19 ianuarie 2011, Primăria Municipiului București a demolat în mare viteză 4 din aceste 5 imobile.

Așa cum am arătat în secțiunea A2, Prefectul Municipiului București, care are conform Legii atribuții de verificare a legalității actelor emise de autoritățile locale, a solicitat vineri 14 ianuarie 2011 Primăriei Municipiului București să oprească temporar lucrările de desființare la Hotel Marna și la Casa Rădulescu, pentru care instanța se pronunțase că au încă statut de monument istoric și să prezinte actele în baza cărora demolează. Primăria a refuzat să prezinte actele și să oprească temporar lucrările. Mai mult, a accelerat ritmul lucrărilor pentru a le finaliza în week-end-ul 15-16 ianuarie, când instanțele și instituțiile de control nu lucrează.

E2. Refuzul de a păstra elementele valoroase din clădirile demolate

Mai multe organizații neguvernamentale și chiar Uniunea Arhitecților din România au solicitat Primarului Municipiului București recuperarea elementelor valoroase decorative și a elementelor de interior înainte de demolarea clădirilor. Niciuna din solicitări nu a fost admisă. Numeroase obiecte extrem de valoroase au fost complet distruse în urma demolărilor.

Mai mult, organizațiilor nonguvernamentale le-a fost refuzată cererea de a fotografia interiorul imobilului din str. Berzei nr. 34, la care ne-am referit în secțiunea A1, înainte de demolare.

E3. Evacuări inutile, făcute cu rea voință împotriva cetățenilor

Dincolo de a fi ilegale, conform argumentelor din secțiunea B4, evacuarea celor 12 imobile de la intersecția străzilor Berzei și Vulcănescu la care am făcut referire în secțiunea A5 sunt inutile. Pe segmentul respectiv există două monumente istorice (str. Berzei nr. 81 și str. Berzei nr. 89) care împiedică lărgirea șoselei, iar perioada minimă în care se poate produce declasarea este de cel puțin 2 luni.

E4. Locuitorii monumentelor istorice sunt evacuați și mințiți de reprezentanții Primăriei

Locuitorii monumentelor istorice Hala Matache, str. Berzei nr. 81 și str. Berzei nr. 89 au primit somații de evacuare „în vederea demolării” în săptămâna 17-21 ianuarie 2011, deși imobilele nu sunt declarate și declasarea nu se poate produce mai devreme de 2 luni. În plus, reprezentanții Primăriei au mințit locatarii că imobilele pe care le locuiesc au fost deja declarate din Lista Monumentelor Istorice. Evacuarea locatarilor din monumentele istorice nu poate avea alt scop decât degradarea imobilelor în vederea demolării, prin permiterea vandalizării acestora de persoane periferice.

F. Complicitatea Ministerului Culturii

F1. Ministerul nu a aprobat niciodată proiectul

Pe 30 aprilie 2008 proiectul în varianta actuală, adică doar conturul șoselei pe teren, a fost prezentat Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice. Comisia a dispus Primăriei să revină cu proiectul complet pentru a primi avizul Ministerului Culturii. Primăria nu a revenit cu proiectul, deci Ministerul Culturii nu a avizat niciodată proiectul.

Deși lucrările în baza proiectului sunt de notorietate publică și cu consecințe importante asupra patrimoniului construit, Ministerul nu a cerut Primăriei sistarea acestora, până la avizarea proiectului complet de către Minister, conform dispoziției Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice din 30 aprilie 2008.

F2. Complicitatea Ministerului la declasarea Hotelului Marna și a Casei Rădulescu (Cinema Feroviar)

În septembrie 2010, Primăria Municipiului București a solicitat Ministerului Culturii declasarea Hotelului Marna și a Casei Constantin Rădulescu pentru realizarea axei Buzești-Berzei. Pe de o parte, Ministerul a acceptat să discute punctual asupra unor imobile de pe axa Berzei-Buzești înainte de avizarea întregului proiect, încălcând astfel decizia Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice din 30 aprilie 2010.

Pe de altă parte, procedura de declasare a celor două imobile s-a desfășurat cu încălcarea Legii 422/2001 privind protejarea monumentelor: s-au încălcat mai multi

pași procedurali, cel mai important fiind omiterea consultării Secțiunii de Evidență a Comisiei Naționale a Monumentelor, secțiune specializată în evaluarea monumentelor istorice.

Ministerul Culturii a fost sesizat de organizațiile neguvernamentale asupra încălcării procedurii, dar și-a păstrat decizia de declasare a imobilelor.

F3. Complicitatea Ministerului la demolarea Hotelului Marna și a Casei Rădulescu

Pe 13 decembrie 2010 a început demolarea celor două imobile, fără avizul Ministerului Culturii. Atât Ministerul Culturii cât și organismul sau local, Direcția pentru Cultură București, au refuzat să dispună oprirea lucrărilor, deși aveau competențe potrivit art. 24 din Legea 422/2001.

Așa cum am arătat în secțiunea A2, pe 21 decembrie 2010, Tribunalul București a suspendat autorizația de desființare pentru cele două imobile, apreciind că acestea au statut de monumente istorice până la pronunțarea Curții de Apel asupra contestației ordinelor de declasare.

Deși cunoștea sentința Tribunalului București, Direcția pentru Cultură București a emis avizele de desființare pentru cele două imobile pe 11 ianuarie 2011.

F4. Duplicitatea Ministerului în ceea ce privește demolarea ilegală a imobilului din str. Berzei nr. 34, parte a unui monument istoric

Așa cum am arătat în secțiunea A1, imobilul din str. Berzei nr. 34 a fost demolat în noaptea de 10/11 decembrie 2010, deși Ministerul Culturii avertizase în prealabil că nu a avizat demolarea și somase Primăria să nu demoleze. Ministrul Culturii a declarat public pe 12 decembrie 2010 că Ministerul va face plângere penală împotriva celor care sunt responsabili de demolare.

Ministerul nu a făcut plângere penală așa cum anunțase. Mai mult, a avizat ulterior, prin avizul 17/Z/11.01.2011 emis de Direcția pentru Cultură București, organul local al Ministerului, demolarea deja realizată.

F5. Avizele de desființare pentru cele 33 de imobile demolate au fost emise de Direcția pentru Cultură București cu încălcarea prevederilor legale

Așa cum am arătat în secțiunea D2, Direcția pentru Cultură București a emis avizele de desființare pentru 27 din cele 33 de imobile ulterior emiterii autorizației de desființare, contrar prevederilor legale. Mai mult, în câteva cazuri, Direcția a emis avizul de desființare după ce desființarea se produsese.

Toate cele 33 de avize de desființare au fost emise cu încălcarea legii, întrucât certificatul de urbanism expirase în momentul emiterii. Direcția pentru Cultură București a fost prevenită prin corespondență oficială asupra acestui fapt.

Pentru aproximativ 15 din cele 33 de avize, Direcția pentru Cultură București nu a consultat Comisia Zonală a Monumentelor Istorice, organismul științific asociat Direcției pe chestiuni de protecția patrimoniului.

G. Nefuncționarea Inspectoratului de Stat în Construcții, organismul național de control în construcții

Inspectoratul de Stat în Construcții reprezintă instituția care asigură controlul calității și legalității în construcții.

G1. Inspectoratul nu a intervenit la demolarea Hotelului Marna și a Casei Rădulescu

Așa cum am arătat în secțiunea A2, pe 13 ianuarie 2011 Inspectoratul de Stat în Construcții a refuzat să sisteze demolarea Hotelului Marna și a Casei Rădulescu, deși i s-a comunicat sentința Tribunalului București care afirma că imobilele au statut de monument istoric.

Pe 14 ianuarie 2011 Inspectoratul de Stat în Construcții a refuzat să sisteze demolarea Hotelului Marna și a Casei Rădulescu deși i s-a comunicat ca autorizațiile de desființare fuseseră emise în baza unui certificat de urbanism expirat.

G2. Inspectoratul nu a comunicat actele pe care le deținea Prefectului, în subordinea căruia se află

Pe 14 ianuarie 2011, Prefectul Bucureștiului a solicitat Inspectoratului Teritorial în Construcții București copii după autorizațiile de desființare pentru Hotel Marna și Casa Rădulescu, în vederea atacării acestora în instanță. Potrivit legii, Prefectul are atribuții de verificare a actelor emise de autoritățile locale, iar Inspectoratul teritorial este în subordinea sa.

Deși avea respectivele copii, Inspectoratul de Stat în Construcții a declarat Prefectului că nu le deține.

G3. Inspectoratul a refuzat să sisteze demolarea din Cobălcescu 60, suspendată de instanță

Așa cum am arătat în secțiunea A4, pe 19 ianuarie 2011 Tribunalul București a suspendat lucrările de demolare la imobilul din str. Cobălcescu nr. 60. Sesizat de urgență, Inspectoratul de Stat în Construcții a refuzat să se deplaseze pe șantier și să sisteze lucrările. Demolarea s-a încheiat în noaptea aceleiași zile, 19 / 20 ianuarie 2011.

G4. Inspectoratul nu a oprit niciuna din cele 33 de demolari, deși se bazeau pe un certificat de urbanism expirat

Așa cum am arătat în secțiunea D2, toate cele 33 de autorizații de desființare se bazează pe un certificat de urbanism expirat la momentul emiterii autorizațiilor. Deși fusese sesizat în privința acestui aspect, Inspectoratul de Stat în Construcții nu a oprit lucrările la niciunul dintre imobile.

H. Nefuncționarea Poliției locale

Conform art. 8 al Legii 155/2010, Poliția locală are atribuții de verificare a legalității lucrărilor de construire și desființare.

H1. Poliția locală a asigurat paza demolării ilegale din str. Berzei 34

Așa cum am arătat în secțiunea A1, Poliția locală a dispus reînceperea demolării ilegale a imobilului din str. Berzei nr. 34, parte a unui monument istoric, oprită de Poliția națională. Mai mult, a asigurat paza șantierului pe timpul demolării ilegale.

H2. Poliția locală nu a intervenit la demolarea din Cobalcescu 60, suspendată de instanță

Așa cum am arătat în secțiunea A4, pe 19 ianuarie 2011 Tribunalul București a suspendat lucrările de demolare la imobilul din str. Cobalcescu nr. 60. Sesizată de urgență, Poliția locală a refuzat să se deplaseze pe șantier și să sisteze lucrările. Demolarea s-a încheiat în noaptea aceleiași zile, 19/20 ianuarie 2011.

H3. Poliția locală a protejat devastarea celor 12 clădiri din intersecția str. Berzei / str. Vulcănescu

Așa cum am arătat în secțiunea A5, nu numai că nu a stopat devastarea neautorizată a celor 12 clădiri din intersecția str. Berzei / str. Vulcănescu, ci a supravegheat desfășurarea fără incidente a operațiunii.

I. Absența dezbaterii publice și a accesului la informații de interes public

Deși proiectul presupune schimbări funcționale majore într-o zonă centrală a orașului și dispariția practic a unui cartier istoric, nu a existat nici o dezbatere publică asupra sa. Cele aproximativ 1000 de persoane expropriate și evacuate au aflat de proiect în momentul notificării lor pentru expropriere.

Sub 10% din actele la care facem referire sunt prezente pe site-ul Primăriei Municipiului București. Prin solicitările în baza legii accesului la informații de interes public organizațiile neguvernamentale nu au obținut mai mult decât actele deja prezente pe site-ul Primăriei. Marea majoritate a actelor la care facem referire au fost obținute în instanță, foarte recent.

CONCLUZII

Asistăm la o suită inimaginabilă de abuzuri ale Primăriei Municipiului București, al căror scop este de a pune Ministerul Culturii și Comisia Națională a Monumentelor Istorice în fața faptului împlinit și de a forța obținerea avizelor pentru eliberarea cât mai rapidă a traseului șoselei.

PROBLEMATICA MEDIULUI PE AXA BUZEȘTI-CALEA PLEVNEI-URANUS

Niculae Rădulescu-Dobrogea, Președinte Eco-Civica

“În zona respectivă este deja aprobat un PUZ de P+14, investitorii nu se vor limita numai la atât. Estimăm că traficul atras în zona se va mări de câteva ori deoarece numărul de angajați și/sau locuitori rezultați în urma noilor investiții se va mări de zece ori. Așadar, motivat ca o descongestionare și fluidizare a traficului, acest nou boulevard va aduce de fapt mari prejudicii mediului și, în consecință, calității vieții în această parte a orașului, din cauza emisiilor traficului atras și cantității de particule în suspensie (PM 10) care VOR CREȘTE ÎNGRIJORĂTOR.”

PROBLEMATICA MEDIULUI PE AXA BUZEȘTI-CALEA PLEVNEI-URANUS

Niculae Rădulescu-Dobrogea, Președinte Eco-Civica

Acordul de mediu pentru noua axă prevăzută să străbată Bucureștiul de la Piața Victoriei până la Uranus a fost eliberat în data de 18.01.2008 și se referea numai la un tronson în lungime de 2 km cuprins între Piața Victoriei și Calea Plevnei.

Sunt stabilite de autoritatea de mediu mai multe condiții ce trebuie respectate. Dintre ele se desprind cel puțin două ca fiind esențiale și **condiții sine qua non** de acordare a avizului de mediu, și anume:

- se va obține avizul MCC-DCCPCN pentru demolarea imobilelor aflate pe lista monumentelor istorice;
- se vor proteja exemplarele din specia **Platanus acerifolia** existente în aliniamentul străzii Berzei.

Platanii respectivi sunt monumente ale naturii, declarați ca atare la indicațiile Academiei Române. Sunt instituite protecții în consecință. Or, arborii au fost afectați grav pentru că le-au fost tăiate rădăcini foarte groase (până la 40 cm diametru), decopertările de pământ de la rădăcină s-au făcut pe perioade foarte lungi, iar unele rădăcini nu au fost acoperite corespunzător nici până în prezent.

În afară de aceste două condiții sunt și altele care nu au fost respectate: lucrările să se efectueze pe cât posibil fără afectarea circulației, a locuitorilor, la ore care să nu afecteze odihna cetățenilor, demolările să fie efectuate pe înălțimi cât mai mici și să se ia toate măsurile împotriva răspândirii prafului, două cisterne să ude în permanență molozul și drumurile de acces, utilajele să fie spălate la ieșirea pe carosabil.

Autoritatea de mediu precizează că acordul se emite în condițiile special impuse, cu respectarea măsurilor impuse, dar o parte dintre ele, enumerate mai sus, sunt încălcate.

Tot autoritatea de mediu încheie cu următoarea frază:

„Prezentul acord este valabil pe toată perioada punerii în aplicare a proiectului, dar își pierde valabilitatea dacă lucrările de investiții pentru care a fost eliberat nu încep în maximum doi ani de la data emiterii, până la 18.06.2010.

„Nerespectarea prevederilor prezentului acord atrage suspendarea sau anularea acestuia, după caz”.

Ne aflăm în situația în care condițiile impuse de acordul de mediu nu au fost respectate și valabilitatea acordului expirase la momentul când lucrările au fost demarate, în consecință toate lucrările efectuate au fost ilegale.

În zona respectivă este deja aprobat un PUZ de P+14, investitorii nu se vor limita numai la atât. Estimăm că traficul atras în zona se va mari de câteva ori deoarece numărul de angajați și/sau locuitori rezultați în urma noilor investiții se va mări de zece ori.

Așadar, motivat ca o descongestionare și fluidizare a traficului, acest nou boulevard va aduce de fapt mari prejudicii mediului datorită emisiilor traficului atras și cantității de particule în suspensie (PM 10) care **VOR CREȘTE ÎNGRIJORĂTOR**. Acestea se vor disipa foarte greu din cauza clădirilor înalte ce vor crea un coridor betonat, accentuând efectele PM 10.

Considerăm că acest nou boulevard va fi un atentat la sănătatea bucureștenilor și că ar trebui să se renunțe imediat la construirea sa.

EFECTE DE MEDIU ALE MARILOR BULEVARDE, CU INFLUENȚĂ ASUPRA CALITĂȚII VIETII RIVERANILOR

Mircea Ilie, vice-președinte „VIITOR PLUS, asociația pentru dezvoltare durabilă”

Prin lărgirea străzilor Buzești și Berzei, nivelul de zgomot poate crește de până la 100 de ori, atîngînd niveluri medii de 80dB, atît cît există acum în zonele învecinate, Dinicu Golescu și Știrbei Vodă.

În cazul în care bulevardul se va dezvolta așa cum s-a dezvoltat pe tronsonul Piața Victoriei–str. Polizu, din cauza efectului de canion urban care va rezulta inevitabil în urma apariției unor fronturi stradale înalte, toate noxele vor stagna și se vor acumula la nivelul solului și al etajelor inferioare, cu efecte catastrofale asupra sănătății ocupanților zonei, iar vara vom asista la un fenomen de supraîncălzire a zonei, uneori cu peste 10°C față de zonele neafectate de acest fenomen.

EFECTE DE MEDIU ALE MARILOR BULEVARDE, CU INFLUENȚĂ ASUPRA CALITĂȚII VIETII RIVERANILOR

Mircea Ilie, vice-președinte „VIITOR PLUS, asociația pentru dezvoltare durabilă”

ZGOMOTUL

De-a lungul marilor bulevarde și mai ales în intersecțiile importante, nivelul zgomotului este semnificativ mai mare decât în zonele rezidențiale cu locuințe individuale sau mixte.

O privire sumară aruncată pe harta zgomotului publicată pe situl web al PMB (cu date din 2007 și parametri deja depășiți pentru porțiunea Piața Victoriei–str. Polizu) ne arată că, prin lărgirea străzilor Buzești și Berzei, nivelul de zgomot va crește pe noul bulevard de la minime de sub 60dB în zonele Matache și Piața Virgiliu–Calea Plevnei până la un nivel mediu de 75-80dB, cât există acum în zonele imediat învecinate, Dinicu Golescu și Știrbei Vodă.

Este foarte important de remarcat că o creștere de la 60dB la 80dB înseamnă o creștere de **100 de ori** a nivelului zgomotului perceput (scara de măsură este logaritmică).

MICROCLIMATUL ȘI POLUAREA

Un element foarte important care nu este luat în considerare în planificarea dezvoltării Bucureștiului este efectul de canion urban. El se manifestă de-a lungul marilor bulevarde mărginite continuu de imobile înalte (închideri) și, dacă privim modul cum s-a dezvoltat porțiunea Piața Victoriei–str. Polizu, avem toate motivele să credem că așa va arăta și restul bulevardului peste 4-5 ani.

Pe timp de vară, se produce dispariția a curenților de aer în interiorul canionului, atât a celor longitudinali, cât și a celor de convecție. Acest lucru are ca efect imediat o stagnare a aerului în interiorul canionului, deci o lipsă cronică de ventilare. Toate noxele provenite din gazele de eșapament, ca și praful, rămân și se acumulează la nivelul solului și al etajelor inferioare cu efecte catastrofale asupra sănătății oamenilor expuși. În plus, lipsa curenților de aer duce la blocarea schimburilor de căldură zilnice la nivelul străzii și al fațadelor. Strada și clădirile nu mai au cum să se răcească. Efectul imediat pe timp de vară este o supraîncălzire a canionului stradal, uneori cu peste 10°C față de zonele neafectate de fenomen.

OPORTUNITATEA UNUI PROIECT DE REGENERARE URBANĂ INTEGRATĂ PENTRU ZONA CALEA GRIVIȚEI-BUZEȘTI-BERZEI

Gruia Bădescu, MSc City Design, LSE

Calea Griviței, legând Gara de Nord cu Calea Victoriei, este pilonul unei zone de o valoare istorică și arhitecturală însemnată, marcată însă astăzi de disfuncții spațiale și socio-economice majore. Atât potențialul său, determinat de localizarea sa ca poartă de intrare în centru dinspre gara principală a capitalei și de valoarea fondului construit, cât și nevoile zonei o recomandă ca areal țintă pentru un proiect de regenerare integrată sau ca parte a unei zone de acțiune urbană din cadrul unui plan integrat de dezvoltare urbană (PIDU).

Conceptul de „regenerare urbană integrată”, conform Declarației de la Toledo, “își propune să optimizeze, să conserve și să revalorifice întreg capitalul urban existent (social, mediu construit, patrimoniu etc.) față de alte forme de intervenție în care, în tot acest capital urban, doar valoarea terenului este prioritizată și conservată prin demolare traumatizantă și prin înlocuirea restului întregului capital urban și – cel mai lamentabil – social”.

OPORTUNITATEA UNUI PROIECT DE REGENERARE URBANĂ PENTRU ZONA CALEA GRIVIȚEI-BUZEȘTI-BERZEI

Gruia Bădescu, MSc City Design, LSE

1. Preambul

Calea Griviței, legând Gara de Nord de Calea Victoriei, este pilonul unei zone de o valoare istorică și arhitecturală însemnată, marcată însă astăzi de disfuncții spațiale și socio-economice majore. Atât potențialul său, determinat, pe de o parte, de localizarea sa ca poartă de intrare în centru dinspre gara principală a capitalei și, pe de altă parte, de valoarea fondului construit, cât și nevoile zonei o recomandă ca areal țintă pentru un proiect de regenerare integrată sau ca parte a unei zone de acțiune urbană din cadrul unui plan integrat de dezvoltare urbană (PIDU).

Conceptul de „regenerare urbană integrată”, conform Declarației de la Toledo, *“își propune să optimizeze, să conserve și să revalorifice întreg capitalul urban existent (social, mediu construit, patrimoniu etc.) față de alte forme de intervenție în care, în tot acest capital urban, doar valoarea terenului este prioritizată și conservată prin demolare traumatizantă și prin înlocuirea restului întregului capital urban și – cel mai lamentabil – social.”*

Acest document are ca scop prezentarea oportunității unui proiect de regenerare urbană pentru zona Căii Griviței-Buzești-Berzei. Această abordare alternativă este conformă cu principiile de dezvoltare urbană prezentate de documentele Uniunii Europene și are potențialul de a duce la o dezvoltare urbană durabilă și coerentă.

2. Zona de acțiune urbană

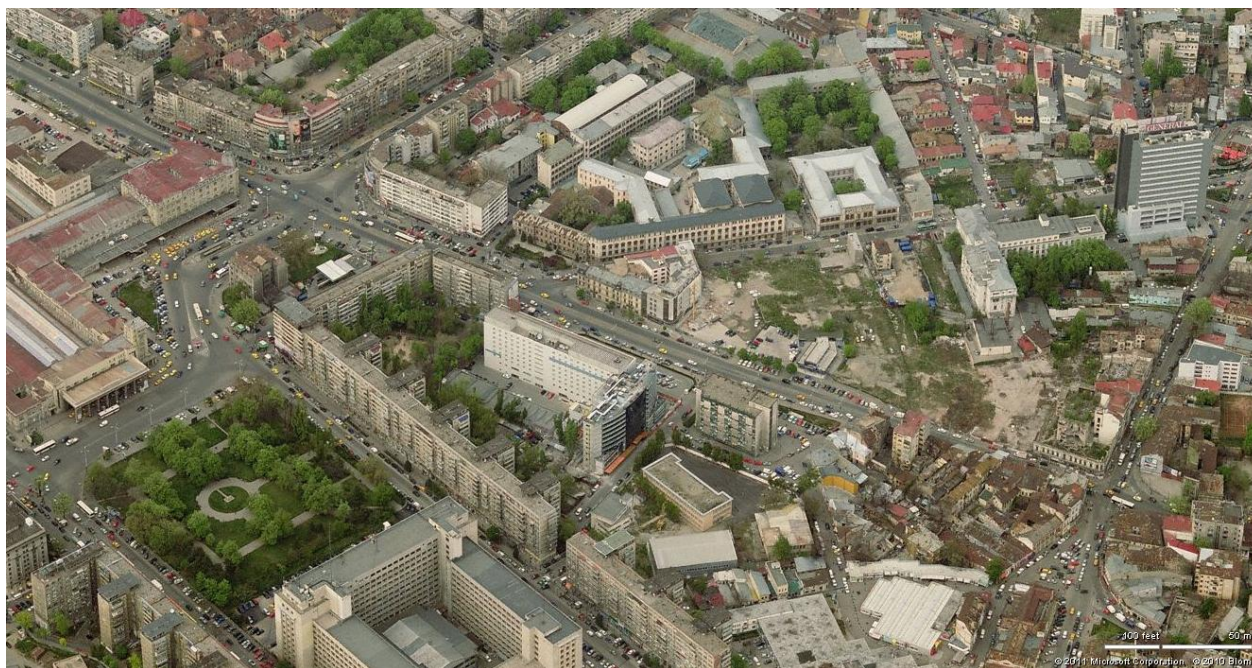
Calea Griviței reprezintă artera clasică de acces de la Gara de Nord către centru, în jurul căreia se structurează zone urbane cu tipologia orașului tradițional, dezvoltat organic, cu excepția arealului destructurat dintre Gara de Nord și Strada Atelierului. Țesutul urban axat pe Calea Griviței face parte din centrul orașului, așa cum a fost definit acesta de Planul Urbanistic General aprobat în anul 2000. Reperele esențiale ale zonei sunt Gara de Nord, construită în 1872 ca Gara Târgoviștei, Calea Griviței și străzile Buzești și Berzei ca axe structurante și Calea Victoriei, ca limită estică.

Zona este definită de o tramă stradală neregulată, definită de construcții și spații diverse tipologic, dar coerente prin preponderența fondului construit de sfârșit de secol XIX - prima jumătate a secolului XX și prezența caracteristică a vegetației, în scuaruri sau în interiorul parcelelor. Drept urmare, zona se constituie ca un areal tipic pentru locuirea tradițională a Bucureștiului. În același timp, din punct de vedere socio-economic, zona prezintă caracteristicile

unei pauperizări accentuate survenite în ultima jumătate de secol, care se manifestă și prin degradarea fondului construit.

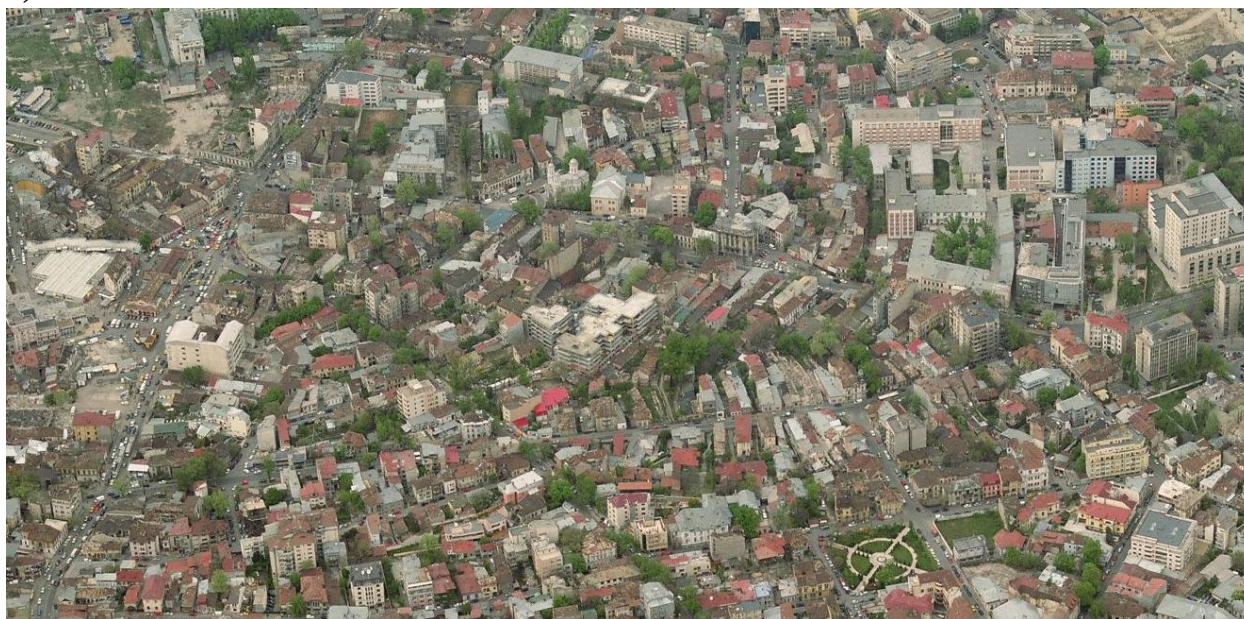
Imaginile aeriale realizate relevă trei subzone ale acestui areal definit de Calea Griviței de la Gara de Nord la Calea Victoriei:

1)



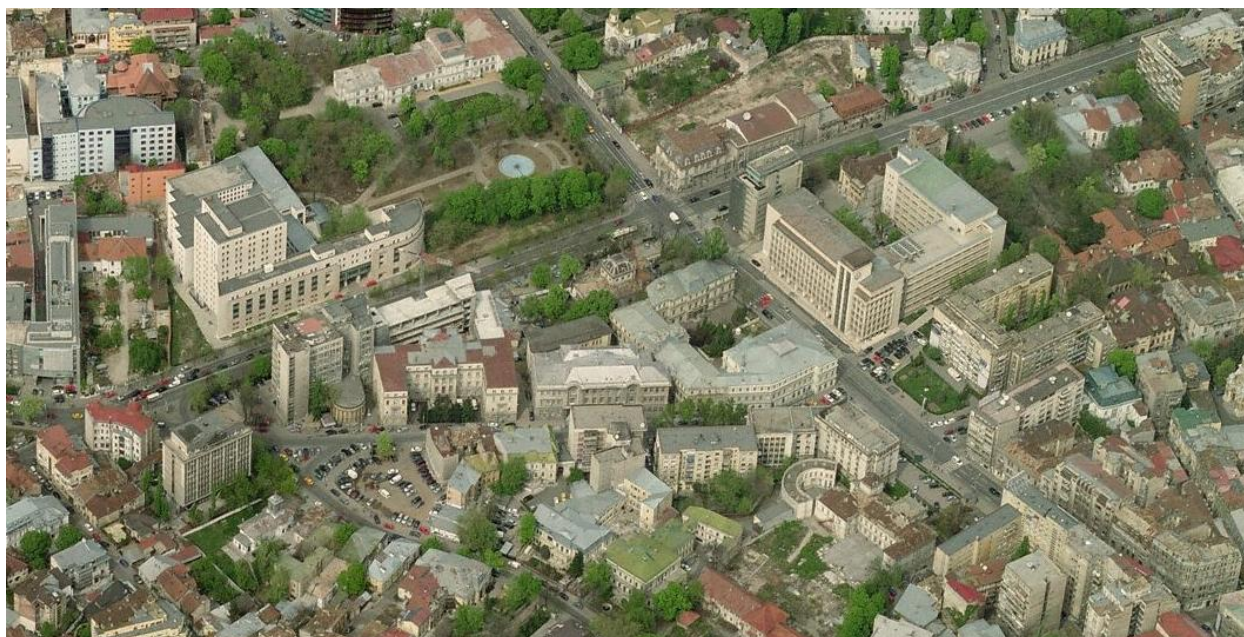
Subzona definită de Calea Griviței dintre Gara de Nord și Strada Atelierului include un fond construit datând din diverse perioade ale secolelor XIX- XX, incluzând ansambluri de locuire colectivă postbelică. Arealul este destructurat, existând o serie de vaste terenuri libere.

2)



Subzona cuprinde arealul definit de Calea Griviței între Strada Atelierului și Strada General Budișteanu, extins spre nord și sud de zonele anexe străzilor Buzești, Berzei, Popa Tatu, Mircea Vulcănescu, Occidentului, Sfinții Voievozi. Trama stradală tradițională, neregulată a orașului dezvoltat organic a fost modificată pe alocuri la sfârșitul secolului al XIX-lea, precum în zona scuarului Temișana. Regulamentele zonelor protejate Parcelele sunt dezvoltate în adâncime, fronturile sunt continue sau grupate în cazurile străzilor tradițional comerciale (Calea Griviței, strada Buzești, strada Berzei etc) și discontinue pe străzile rezidențiale. Străzile cu profil comercial sunt flancate de clădiri care au în general spații comerciale la parter și locuințe la etaj. Zona îmbină funcția de locuire cu cea comercială, prezentă atât pe arterele importante cât și în Piața Matache. În nord-estul arealului se află o importantă concentrare de cămine studentești ale Academiei de Studii Economice din București. Arealul include părți semnificative din zonele protejate Griviței, Occidentului și Temișana, iar pentru o vedere mai amănunțită asupra zonelor și a recomandărilor, se recomandă consultarea Regulamentului Zonelor Protejate.

3)



Subzona definită de Calea Griviței între strada General Budișteanu și Calea Victoriei are un caracter eterogen. Clădirile de pe Calea Griviței, parte a zonei protejate omonime, formează fronturi continue cu retrageri și sunt animate de funcțiuni educaționale (unul dintre sediile Academiei de Studii Economice) și rezidențiale.

Se recomandă efectuarea de analize complexe ale zonei de acțiune urbană care să complementeze sau să extindă studiile deja existente. O analiză preliminară a zonei definite de Calea Griviței-Buzești-Berzei relevă o serie de puncte tari, slabe, oportunități și amenințări:

Puncte tari	Oportunități
- Localizarea în centrul capitalei, între Gara de Nord, principalul punct de intrare în oraș, și Calea Victoriei; - Zonă în care tipul de locuire, prezența vegetației, scara intimă a construcțiilor și a spațiilor, atmosfera specifică;	- Prezența unor terenuri libere, coroborată cu situarea centrală a zonei îi definesc un potențial de dezvoltare ridicat; - Existența unui număr mare de studenți care locuiesc în acest areal; - Existența a numeroase spații publice care

definesc o locuire de calitate, tipic Bucureștiului tradițional (conform Regulamentului Zonelor Protejate); -Existența unor străzi tradițional comerciale și a Halei Matache susține rolul său economic în ansamblul orașului. Puncte slabe - Lipsa de întreținere, mutilarea, abandonarea, demolarea arbitrară și utilizarea agresivă a monumentelor și construcțiilor (din Regulamentul Zonelor Protejate); - Degradarea și lipsa de întreținere a spațiilor publice; - Spații destructurate în triunghiul Calea Griviței-Polizu-Buzești și contactul Calea Griviței cu str. G-ral Budișteanu; - Construcții noi de slabă calitate, kitsch sau care nu respectă scara zonei, ducând la degradarea calităților sale urbanistice (din Regulamentul Zonelor Protejate); - Degradarea condițiilor de viață și a statutului percepției socio-economice a zonei.	pot fi reamenajate pentru relaxare și socializare; - Capacitate de pregătire a populației neocupate prin programe de formare (reconversie profesională și ocupare); - Fondurile structurale pot constitui un factor determinant în dezvoltarea antreprenoriatului și IMM-urilor. Amenințări - Operațiunea de creare a unei artere de trafic va crește traficul de tranzit și va segmenta zona; - Demolarea unor clădiri de patrimoniu, o rezultată a acestui proiect, scade din atractivitatea zonei și rolul acesteia ca stimulent al dezvoltării economice; - Degradarea continuă a fondului construit și renovările defectuoase scad din atractivitatea zonei, în consecință din atracția pe care o prezintă pentru investitori; - Străzile cu capacitate de a sustine activități comerciale nu își ating potențialul din cauza lipsei unor politici de stimulare și a creșterii numărului de mall-uri.
---	---

3. Principii de Regenerare Urbană Integrată a zonei

3a. Abordarea Integrată

- Carta de la Leipzig recomandă „folosirea mai frecventă a abordărilor integrate în dezvoltarea urbană”.
- Documentul de referință de la Toledo privind regenerarea urbană integrată și potențialul strategic al acestei abordări, pentru o dezvoltare urbană mai inteligentă, durabilă și incluzivă în Europa susține că “ miniștrii și-au reafirmat validitatea angajamentelor asumate și a principiilor stabilite la întâlnirile ministeriale anterioare, punctând în particular “**abordarea integrată**” din politicile urbane drept unul dintre instrumentele principale pentru a avansa în direcțiile stabilite de Strategia EUROPA 2020”;
- În *Declarația de la Toledo*, se pune accentul pe “ înlocuirea obișnuitei abordări uni-sectoriale sau unidimensionale cu noi abordări transversale sau multi-dimensionale “ :
 - “**coordonarea transversală**” pentru a face abordările unidimensionale convergente;
 - „**coordonare verticală**” între toate nivelurile administrative UE/național/regional/intermediar/local), prin intermediul unor noi formule și aranjamente pentru „guvernanță la niveluri multiple”;
 - “**coordonare orizontală**” între toți actorii implicați în „construirea orașului” (autorități publice, sectorul financiar și privat, experți, etc.) care combină abordările de sus în jos și de jos în sus și care, în mod special, transformă participarea publică și implicarea într-o realitate efectivă.
- Se dorește “asigurarea bunăstării și calității vieții cetățenilor din toate comunitățile și cartierele existente în orașe, punctându-se necesitatea implicării acestora în dezvoltarea urbană, prin *consultări publice* și, de asemenea, recunoscându-se *importanța parteneriatelor* și a implicării tuturor actorilor din domeniu (sectorul privat, societatea civilă etc.), ca un instrument deosebit de important pentru o abordare integrată”;
- În *Declarația de la Toledo*, se pune accentul pe “atenția specială asupra “**cartierelor defavorizate, în contextul orașului ca un tot unitar**” și, în mod particular, pe “alinierea obiectivelor concrete ale diferitelor cartiere, cu scopul reducerii polarizării sociale”.
- Declarația recomandă: “*este indicat să se evite metodele de management urban pe termen scurt prin crearea de scenarii strategice (economice, socio-demografice, de mediu etc.) formulate prin intermediul unei viziuni sau a unui plan urban integrat*”.

3b. Regenerarea Urbană

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

Bunele practici și documentele elaborate la nivel european subliniază faptul că regenerarea urbană trebuie să integreze aspectul spațial cu cel socio-economic printr-o abordare integrată.

a) Componenta spațială a regenerării

Trebuie precizat în primul rând că și componenta spațială a regenerării trebuie văzută în legătură cu dezvoltarea socio-economică a zonei de acțiune urbană.

A1. Reabilitarea fondului construit pentru locuire și activități economice

A2. Spații publice bine amenajate

În cadrul Declarației de la Toledo s-a discutat rolul esențial al spațiilor publice în regenerarea unei zone: *“revalorizarea spațiilor publice deteriorate și crearea de noi spații deschise, împreună cu protejarea sau recalificarea formelor arhitecturale va contribui nu numai la îmbunătățirea peisajului urban, a calității multor țesuturi urbane și, astfel, la creșterea atractivității pentru afaceri și forță de muncă specializată, ci și la creșterea atractivității acestora și la identificarea localnicilor cu mediul urban și cu comunitatea din care fac parte”*.

A3. O regenerare “verde” a orașelor

Declarația de la Toledo include mai multe aspecte legate de componenta de mediu a regenerării:

- **“reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile (la o scală urbană, metropolitană și interurbană);**
- **prioritizarea mijloacelor de transport non-motorizate** (orașe care promovează „mersul pe jos” sau cu „bicicleta”), mai puțin poluant;
- **susținerea unui transport public eficient și ieftin, accesibil tuturor - în special cartierelor marginalizate unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice - precum și a rețelelor de transport multimodale și optimizarea logisticii urbane;**
- **reciclarea terenurilor** (prin intermediul regenerării urbane, redezvoltării și refolosirii terenurilor abandonate sau neutilizate etc.) ca o strategie cheie pentru a

contribui la reducerea consumului de teren și, în consecință, la combaterea expansiunii urbane”.

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

- **Locuri cu caracter.** Pentru ca zonele urbane să fie bine utilizate și apreciate, acestea trebuie să fie sigure, confortabile, variate și atractive. Deasemenea, trebuie să aibă o specificitate a locului și să ofere varietate și opțiuni pentru folosire.
- **Îmbogățirea existentului.** Proiectele noi ar trebui să îmbogățească calitățile zonelor existente, să reflecte și să complementeze contextul în care se află. Aceasta se aplică la orice scară – regiune, oraș, cartier și stradă.
- **Re-conectare.** Spațiile urbane trebuie să fie ușor de accesat și integrate din punct de vedere fizic și vizual cu contextul învecinat. Acest aspect necesită o atenție specială pentru a stabili cum pot fi accesate spațiile de un pieton, biciclist, cu transportul public sau cu mașina individuală – în această ordine.
- **Lucrul cu peisajul.** Locuri care creează un echilibru între mediul natural și cel construit și își folosesc toate resursele – clima, peisajul și ecosistemul – pentru a conserva energia și a utiliza la maxim infrastructura.
- **Managementul investiției.** Pentru ca proiectele să poată fi dezvoltate acestea trebuie să fie viabile din punct de vedere economic, bine administrate și menținute în timp. Aceasta presupune înțelegerea dezvoltatorilor, asigurându-se implicarea din partea comunității și a autorității locale, definirea unor mecanisme de livrare adecvate și includerea acestora în procesul de design.
- **Proiectare pentru schimbare.** Noile dezvoltări trebuie să fie suficient de flexibile pentru a răspunde viitoarelor schimbări în utilizare, stil de viață și demografie. Aceasta înseamnă proiectare pentru eficientizarea resurselor, flexibilitate în utilizare, spațiu public și infrastructura serviciilor și introducerea de noi concepte pentru transport, managementul traficului și al parcărilor.



Exemplu: Paris Bercy Village, utilizări și structură spațială similară zonei Halei Matache. Bune practici în regenerarea spațială, trebuie mediat cu efectele adverse ale gentrificării sau supracomercializării zonei.



Londra, Spitalfields Market. Bună practică de regenerare spații publice. Efectul de scară al noilor clădiri amplasate în jurul hălei și schimbarea profilului comercial al hălei într-unul “upmarket” a generat însă numeroase critici.

b) Componenta socio-economică a regenerării

B1. Atragerea investițiilor și crearea de locuri de muncă

B1i. Atragerea investițiilor în zonă

B1ii. Stimularea antreprenoriatului local și a activităților comerciale

B1iii. Crearea de locuri de muncă prin regenerarea fizică a zonei

Declarația de la Toledo subliniază: “Reabilitarea clădirilor, îmbunătățirea fizică și modernizarea infrastructurii nu sunt doar cerințe esențiale pentru atractivitatea unui oraș, ci și sectoare în care nevoia de forță de muncă este mare și care reprezintă, din acest motiv, o nouă sursă potențială de locuri de

*muncă care pot ajuta la **absorbția șomerilor**, în particular a celor din sectorul construcțiilor (care în prezent trece printr-o criză majoră în unele state membre).”*

În plus, după cum declara Donovan Rypkema, directorul Heritage Strategies International, în cadrul conferinței internaționale “Valoarea economică a patrimoniului” (UPNUD și MCPN, octombrie 2010), “*În secolul al XXI-lea, numai orașele fără viziune vor face o alegere între dezvoltarea economică și patrimoniu.*” Reabilitarea patrimoniului, de exemplu, creează cu 16.5% mai multe locuri de muncă decât construcția nouă a unei clădiri similare.

B2. Programe de coeziune socială

Carta de la Leipzig și Declarația de la Toledo pun în prim plan „*cartierele cele mai defavorizate în contextul orașului ca întreg*”. Tendințele sociale recente din București reflectă o accentuare a discrepanțelor dintre diversele categorii de populație. Un proces de segregare rezidențială pe criterii economice este în plină desfășurare, contrar cu principiile generale europene care promovează mixitatea socială. Bucureștiul nu trebuie să se dezvolte ca o serie de orașe paralele, ci să reflecte caracterul divers și vibrant al unei capitale europene. Drept urmare, acțiunile care vizează coeziunea socială, precum crearea unor centre culturale pentru comunitate, care să aibă un rol social, educativ și de loisir pentru întreaga populație a zonei, trebuie să fie prioritare.

4. Oportunități de proiecte de regenerare urbană integrată

4a. Proiectul Urban Integrat (PUI) (extrase din GHID METODOLOGIC PENTRU PROIECT URBAN INTEGRAT - PROIECT PILOT MDRT¹)

Premise pentru definirea structurii și conținutului Proiectului Urban Integrat (PUI):

- PUI se referă de regulă la o zonă clar identificată și delimitată din oraș /municipiu, care poate fi numită zonă de intervenție, sau zonă de acțiune urbană (ZAU)
- PUI se referă de regulă la zone urbane constituite, în care apar fenomene și procese îngrijorătoare; intervențiile în zone libere nu sunt excluse
- PUI are la bază un concept de dezvoltare cu efecte durabile la scara orașului/municipiului și contribuie la creșterea coeziunii teritoriale

¹ Testarea metodologiei prin proiectul pilot și consultare pentru proiectul de metodologie - consultare, elaborator LATTANZIO E ASSOCIATI S.P.A.

- PUI este fie inițiat, fie sprijinit de o autoritate publică
- PUI necesită un angajament pe termen mediu și lung a mai multor instituții și organizații partenere
- PUI implică o bună comunicare între inițiator – de regulă o autoritate publică – și comunitatea locală (din zona de intervenție)
- Implementarea PUI implică o planificare multi-anuală a activităților și a resurselor necesare și disponibile; implementarea PUI necesită finanțări din surse multiple
- Pentru implementarea PUI este necesară o construcție instituțională cu statut, atribuții și resurse bine definite

PUI ar trebui să aibă scopul de a promova:

- concentrare spațială a resurselor, pe baza unei abordări teritoriale (adică o abordare "pe zone", "area-based") pentru a delimita cartierele și pentru a concentra eforturile în îmbunătățirea unei anumite zone²; și
- Implicarea comunităților locale, pe cât este posibil, în planificarea, managementul și implementarea programelor destinate lor.

Procesul de pregătire a unui PUI ar trebui să includă următoarele etape³:

I. Pre-planificare. Stabilirea unor principii generale de planificare și direcții de acțiune în conformitate cu nevoile și dorințele cetățenilor.

II. Planificare urbană. Disponibilitatea unor studii existente și documente de planificare este un factor cheie în desfășurarea la timp a procesului de planificare, precum și disponibilitatea unor date actualizate și relevante cu privire la "calitatea vieții" în diferite părți ale orașelor, pentru a identifica zonele de intervenție. În timpul acestei etape, inițiatorul unui PUI ar trebui să promoveze intervențiile, să elaboreze strategia și să coordoneze diferitele niveluri ale procesului de luare a deciziilor.

III. Planificare detaliată. Proces care se aplică pentru anumite elemente specifice ale planului.

IV. Management și Implementare. Controlul și monitorizarea activităților în curs de desfășurare pentru a verifica dacă rezultatele corespund cu cele agreeate și pentru a reduce posibilele întreruperi cauzate de însuși procesul de implementare. Câteva exemple de management și implementare au fost oferite de Inițiativa Comunitară URBAN, cum ar fi: management și implementare coordonate de primărie (nivel municipal /regional); comitete formate pe baza parteneriatelor între autoritățile

² GHK. Evaluarea ex-post a Inițiativei Comunitare URBAN (1994-1999) *Raport Final*. August 2003. Pag. 34. <http://www.ghkint.com> "Localizarea și mărimea zonei pentru program. Pentru câteva programe, localizarea și /sau mărimea zonei pentru program s-au dovedit a fi unul din factorii de succes (...) Dimpotrivă, o zonă mare pentru implementarea URBAN s-a dovedit a fi un factor inhibitor pentru câteva programe unde intensitatea ajutorului a fost mică"

³ **Rezultate ale proiectului ECOCITY** 'Dezvoltarea urbană către Structuri potrivite pentru Transport Sustenabil' (2002 - 2005) *Ecocity. Cartea 1. Un loc mai bun pentru trai*. Philine Gaffron, Gé Huismans, Franz Skala, Hamburg, Utrecht, Viena, 2005.

guvernelor regionale și municipale, instituții și organizații aparținând comunității locale; sau o instituție înființată ca entitate juridică separată pentru a coordona și/sau a implementa programul⁴.

V. Operativitate /mentenanță /monitorizare: adaptare flexibilă prin înființarea unor entități atât pentru autogestionare cât și pentru comunicare cu și între instituțiile administrative responsabile. Acest lucru trebuie făcut în așa fel încât rezultatele evaluării și monitorizării continue să fie reintegrate în procesul de planificare, în conformitate cu conceptul de ciclul planificării.

4b. PIDU

PIDU este instrumentul Programului Operațional Regional al Uniunii Europene pentru scăderea discrepanțelor socio-economice din cadrul Uniunii Europene. PIDU vizează creșterea calității vieții și crearea de noi locuri de muncă în orașe, prin reabilitarea infrastructurii publice urbane, a patrimoniului cultural mondial, national și local și îmbunătățirea serviciilor urbane, inclusiv a celor de transport și cea a serviciilor sociale, precum și prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor și a antreprenoriatului.

Planul Integrat de Dezvoltare Urbana propus trebuie să fie rezultatul unor analize pluridisciplinare care vor duce la identificarea nevoilor și potențialului de dezvoltare a zonei de acțiune urbana, și la stabilirea obiectivelor și priorităților de acțiune. PIDU-l trebuie să propună soluții pentru zona de acțiune urbana care asigură corelarea elementelor sociale, economice, de mediu, culturale și turistice și care sunt eficiente per ansamblu din toate aceste puncte de vedere. O atenție specială trebuie să fie acordată externalităților, care reprezintă impacturile pozitive și negative ale proiectelor în economie, mediu și structura socială a zonei.

4. Posibile direcții de proiecte / intervenții urbane din cadrul unui plan de regenerare urbană integrată / PIDU:

Din analiza preliminară a nevoilor și potențialului zonei cât și a priorităților unui proiect de regenerare urbană integrată în zona Calea Griviței-Buzești, au apărut o serie de proiecte ce pot fi considerate pentru un PUI sau un PIDU. Este esențial de precizat că trebuie să se desfășoare în zonă o analiză pluridisciplinară a țesutului urban, caracteristicilor sociodemografice, economice, a istoriei și memoriei locului înaintea realizării unui set de proiecte integrate ce duc la regenerarea zonei. Această listă are caracter orientativ, având rolul de a sublinia multiplele oportunități ce pot apărea printr-o abordare integrată a regenerării zonei.

Viziune **O poartă pentru București, un spațiu reprezentativ pentru orașul**

⁴ GHK. Evaluarea ex-post a Inițiativei Comunitare URBAN (1994-1999) *Raport Final*. August 2003.
<http://www.ghkint.com>

tradițional, cu atracții specifice (Hala Matache) și rol comercial și de loisir pentru bucureșteni, studenți și vizitatori deopotrivă

Spațial

1. Amenajare Calea Griviței ca poartă de intrare în centrul Capitalei

Conform studiului „Calea Griviței - Poarta deschisă a orașului. Proiect alternativ de reabilitare urbană”, această arteră istorică a orașului are potențialul, dacă nu vocația, de a putea deveni accesul principal dinspre gară spre centrul Capitalei, în spiritul arterelor omoloage din alte orașe europene. O reamenajare conform principiului “sharing spaces” (partajare de spații) de spațiu prietenos cu pietonii și bicicliștii o poate transforma într-un spațiu atractiv care va lega zona gării și a hotelurilor cu Calea Victoriei. Este de menționat că studiul Zonei Protejate Calea Griviței recomandă chiar transformarea străzii în traseu pietonal combinat cu linie de tramvai.

2. Spații publice de calitate

În arealul Căii Griviței se află o serie de spații publice actualmente deficitar amenajate, devenite parcuri spontane, spații inaccesibile sau cu un mobilier urban redundant. Aceste spații au un potențial neutilizat la ora actuală. Reabilitarea lor ar duce atât la întărirea caracterului Căii Griviței, cât și la apariția unor spații de socializare și relaxare pentru locuitorii zonei și vizitatori deopotrivă. Reconfigurarea spațiilor de contact cu str. G-ral Budișteanu și str. Buzești este recomandată și de regulamentul zonelor protejate.

3. Păstrarea diversității tipologice și funcționale

Recomandată și de regulamentul zonelor protejate, aceasta se referă la “amestecul de construcții tip locuință individuală premodernă, vilă burgheză, grupare locală reglementată, alternanța construit / liber, înălțime variabilă între anumite limite (cu accente locale care nu afectează scara zonei), combinația dintre locuire și servicii (cu păstrarea locuirii într-o proporție de cel puțin 80%)”

4. Reabilitarea patrimoniului construit

Această acțiune nu are doar un rol identitar, ci duce și la crearea de locuri de muncă: reabilitarea patrimoniului creează cu 16.5% mai multe locuri de

muncă decât construcția (Donovan Rypkema, Heritage Strategies International).

5. **Dezvoltarea zonei** prin sprijinul operațiunilor de redezvoltare și refolosire a terenurilor abandonate sau neutilizate, sau de preluare a diferențelor de înălțime dintre clădirile existente prin formule de legătură etc. Formele noi de dezvoltare trebuie să respecte contextul urban, cu precădere scara.

Economic

6. Regenerarea Pieței Matache – „Piața de lângă gară”

Fiecare centru urban din Europa sau Statele Unite are o piață majoră lângă gară, care activează atât în beneficiul producătorilor și al vizitatorilor ce se pot deplasa ușor de la gară, cât și al cumpărătorilor din zonele adiacente. La ora actuală, SNCF (Societatea Națională a căilor ferate din Franța) dezvoltă un plan de introducere a piețelor lângă fiecare gară SNCF. Toate aceste exemple păstrează clădirile/halele istorice construite în secolul XIX sau la începutul secolului XX, atât pentru valoarea lor istorică cât și pentru cea de funcționalitate. În acest context, Piața Matache întrunește condițiile ideale pentru a deveni un simbol al zonei de acces către centru de la Gara de Nord:

4. Amplasament/accesibilitate - în proximitatea Gării de Nord, deservită deci de o rețea bogată de transport urban și interurban.
5. Valoare arhitecturală și istorică - posibil simbol al zonei.
6. Varietate a ofertei și democratizare a prețurilor – este una dintre piețele cele mai bine aprovizionate ale Bucureștiului.

7. Sprijinirea atelierelor meșteșugărești și a activităților comerciale tradiționale

Localizarea lângă gară poate aduce un vad comercial însemnat, în special cel al vizitatorilor români și străini, potențiali cumpărători ai produselor tradiționale.

8. Sprijinirea activităților de loisir care să capitalizeze prezența în zonă a unui mare efectiv de studenți.

Arealul are potențialul de a deveni o zonă alternativă pentru centrul istoric,

învățând atât din bunele practici cât și din problemele regenerării acestuia.

9. Sprijinirea micilor afaceri - crearea de incubatoare de afaceri în clădiri istorice.

10. Dezvoltarea de noi stimulente financiare pentru întreprinderile private, încercându-se creșterea gradului de implicare a proprietății private și a agenților financiari, precum și a altor actori urbani din regenerarea urbană, conform declarației de la Toledo.

Sociocultural

11. Crearea unui centru comunitar pentru locuitorii zonei

Prin reabilitarea unuia dintre obiectivele de patrimoniu aflate în prezent în stare degradată sau prin construcția unui obiect de arhitectură de înaltă calitate, se poate înființa un centru socio-cultural pentru comunitatea locală.

**Management
de proiect**

12. Crearea unei structuri de management al planului de regenerare urbană integrată

13. Încurajarea parteneriatelor public-privat.

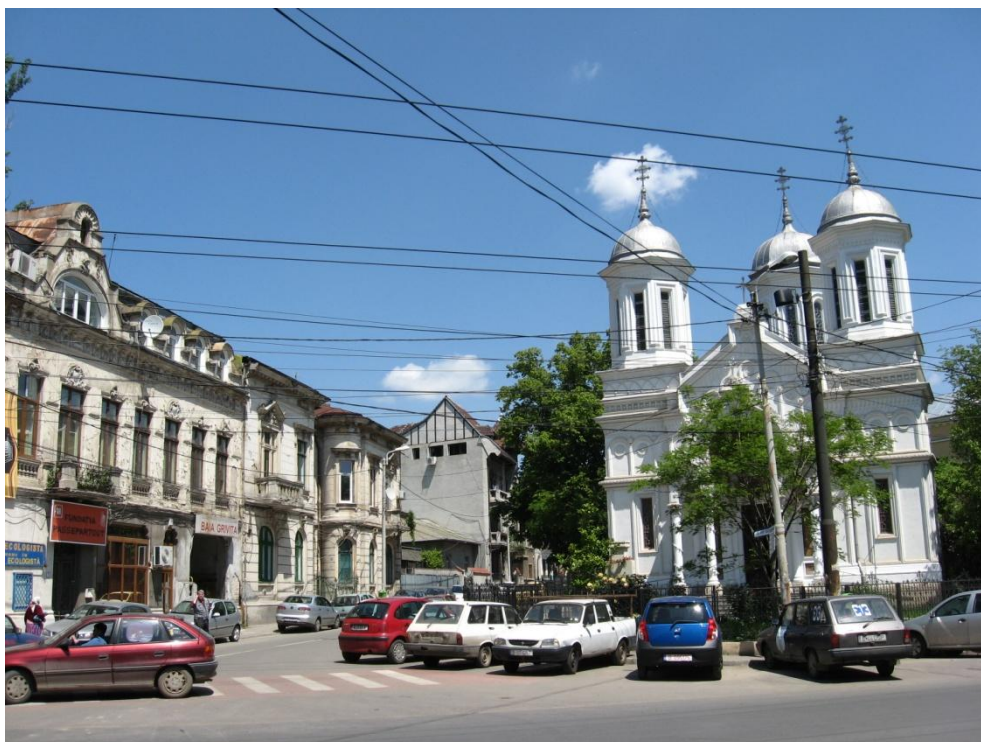
“Întărirea formelor existente de parteneriat public-privat și dezvoltarea unor noi tipuri bazate pe coduri de conduită clare și transparente pentru ambele părți, conduse – dacă este necesar, pentru a impulsiona implicarea sectorului privat – de către autoritățile publice, prin intermediul stimulentei, reprezentând un sprijin economic inițial, cu rol catalizator” (Declarația de la Toledo).

“A pune în practică acest angajament strategic față de „regenerarea urbană” și „abordarea integrată” examinată va necesita o nouă „alianță urbană” împărtășită de toți actorii implicați în procesul de „construcție a orașului”: sectorul proprietății, finanțele, locuitorii, autoritățile publice, experții etc. (recomandat și de *Declarația de la Toledo*).

14. Un proces de consultare transparent

15. Marketing urban

Promovarea zonei și a investițiilor care beneficiază păstrării spiritului locului.



Numeroase spații publice, în prezent neprietenoase, care pot fi reamenajate pentru relaxare și socializare.



Clădiri de patrimoniu, actualmente de vânzare, pe care Primăria le poate cumpăra și reabilita ca centre culturale.



Spații destructurate (Griviței-Budișteanu) care pot fi construite la scara zonei pentru finalizarea unor fronturi continue.

EXEMPLE DE REGENERARE URBANĂ

(selecție realizată de arh. Claudia Pamfil, director Grupul
pentru Dezvoltare Locală)

EXEMPLE DE REGENERARE URBANĂ

ROMÂNIA - „Reabilitarea prudentă și revitalizarea economică din Timișoara”

În anul 2006, 50% din clădirile istorice se aflau într-o stare avansată de degradare și numai 10% din acestea erau reabiliteate. Zonele istorice ale Timișoarei au calități, care puse în valoare corect și cu prudența necesară, pot deveni deosebit de atractive atât pentru cetățenii Timișoarei, cât și pentru turiști. În vederea atingerii acestor scopuri a fost înființat în cadrul Primăriei Municipiului Timișoara, Direcția Dezvoltare, Centrul de Coordonare pentru Reabilitarea Cartierelor Istorice din Timișoara (CCRCIT). În cadrul acestui birou au lucrat împreună consilieri ai Primăriei Municipiului Timișoara și specialiști GTZ.

Principalele activități derulate:

Coordonare, training, programe



- Cursuri permanente pentru meșteri, arhitecți, ingineri (16 cursuri), Curs pentru Poliția Comunitară privind conservarea patrimoniului imobilului istoric din Timișoara, Schimb de experiență cu orașele înfrățite Karlsruhe și Gera și proiectul similar din Sibiu
- Elaborarea Conceptului integrat de măsuri pentru reabilitarea cartierelor istorice din Timișoara, aprobat prin HCL nr. 3 din 30.01.2007 – strategie de reabilitare urbana a orașului
- Participarea la pregătirea cererilor de finanțare pentru fonduri structurale europene (Programul Operațional Regional (POR) 2007-2013 - Axa prioritară 1: Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbani de creștere și Axa prioritară 5: Dezvoltarea durabilă a turismului local și regional)
- Pregătirea măsurilor demonstrative de construcții și pregătirea unui sistem de credite KfW pentru reabilitarea prudentă a clădirilor istorice
- Elaborarea Planului Urbanistic Zonal – Malurile Canalului Bega Timișoara, aprobat prin HCL nr. 27/26.01.2010

- Informare și mobilizare a cetățenilor

- Întocmirea de materiale informative (broșuri, pliante, cataloage) despre reabilitarea prudentă a clădirilor istorice, care se adreseze atât proprietarilor cât și arhitecților și

constructorilor. Aceste materiale pot fi descărcate gratuit de pe pagina de internet a proiectului (www.gtztm.ro)

- Realizarea unor evenimente care să atragă atenția locuitorilor asupra valorii clădirilor istorice (expoziții, dezbateri, sondaje de opinii)
- Participarea la organizare de evenimente precum: festivalul „Bega Bulevard” 2008, Campania Anti-plastic și 2009, Stradart 2007-2009

- Consultanță tehnică gratuită pentru locuitori

- Consiliere oferită proprietarilor și locatarilor de clădiri istorice (180 de cereri de consultanță rezolvate, 1700 de familii și aprox. 5000 de locatari consiliați)
- Elaborarea Îndrumarului pentru intervențiile asupra clădirilor istorice din cartierul Cetate și din alte zone istorice protejate din Timișoara, aprobat prin HCL nr. 224 din 22.04.2008



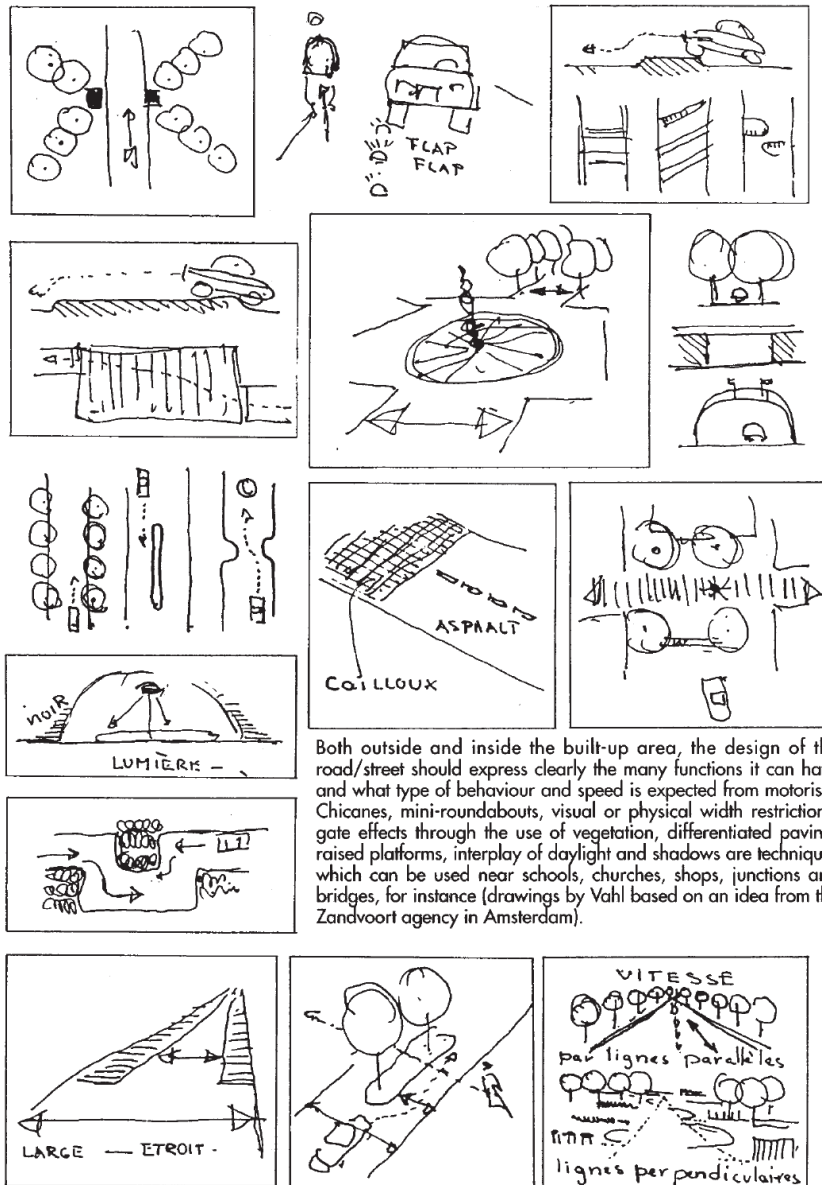
Mai multe informatii: www.gtztm.ro



ITALIA- Regenerare urbană Piața de legume Bologna

Transformările fostei piețe de fructe și de legume (300.000 m2 la nord de centrul istoric al orașului și aproape de gara centrală, într-o zonă cu propria sa identitate puternică și situat într-o poziție strategică) au fost elaborate cu contribuția de rezidenților din cadrul workshop-urilor pro-active.

Ben Hamilton-Baille „Shared space: Reconciling People, Places and Traffic”



Lund:
Traffic and social life share the streets.



Odense: Conventional road markings removed.



New Road Brighton



Seven Dials London

Alte referințe:

www.rur.ro/Declaratia_de_la_Toledo.pdf

<http://urbact.eu/en/header-main/integrated-urban-development/understanding-integrated-urban-development/>

www.regenerareurbana.ro/

<http://www.hamilton-baillie.co.uk>

http://www.kvarterloeft.dk/uk_version/articles.htm

http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

http://www.ted.com/talks/lang/eng/ellen_dunham_jones_retrofitting_suburbia.html

http://www.ted.com/talks/jaime_lerner_sings_of_the_city.html

<http://www.environmentalgraffiti.com/sciencetech/amazing-green-ways-obliterate-traffic/1230>

<http://www.youtube.com/user/Sharedspace>

<http://www.streetfilms.org/>

**Realizarea acestui material a fost coordonată de Doina Vella,
Asociația Pro_Do_Mo.**