

viziunea și acțiunile OAR București  
într-o publicație despre și pentru oraș



# CE ESTE, DE FAPT, PIDU?

+ Calea de urmat trebuie să fie cea a concursului de arhitectură + Recuperarea identitară + O provocare la reflecție și dialog + Posibile Interogări Determinate Univoc



*Colegiul Director:*

**arh. Șerban Sturdza**

președinte

**arh. Bogdan Traian Bogoescu**

vicepreședinte cu probleme legislative

**arh. Raluca Munteanu**

vicepreședinte cu probleme profesionale

**arh. Ana-Maria Goilav**

vicepreședinte comunicare și imagine

**arh. Emil Ivănescu**

vicepreședinte cu probleme organizatorice

**arh. Iulius Cristea**

trezorer

*Board editorial:*

*Senior Editor:*

**Șerban Sturdza**

*Director:*

**Ana-Maria Goilav**

*Redactor-șef:*

**Constantin Hostiuc**

Publicație a Ordinului Arhitecților din România, Filiala București. Se distribuie gratuit Membrilor Filialei București. Adresă: Str. Academiei nr. 18-20, Sector 1, București, tel. 303.92.26, [www.oar-bucuresti.ro](http://www.oar-bucuresti.ro)

Materialele scrise și fotografiile pot fi trimise pe adresa [oarbuc@rdsmail.ro](mailto:oarbuc@rdsmail.ro), cu mențiunea „pentru buletinul OAR”.

Întreaga reponsabilitate pentru conținutul materialelor revine semnatărilor articolelor.

Design&DTP: Red Cube System

Arhitecții și Bucureștiul = ISSN 1584-5613

ISSN-L 1584-5613

# #55

M A R T I E 2 0 1 6

# CUPRINS

## editorial

Bogdan Bogoescu

*Calea de urmat trebuie să fie cea a concursului de arhitectură* ..... 03

## actualitate

*Bienala de Arhitectură de la Veneția* ..... 06

*Noul MNIR*..... 07

## PIDU

Echipa PIDU

*P.I.D.U. „ZONA CENTRALĂ” BUCUREȘTI* ..... 08

## OAR

Șerban Țigănaș

*O provocare la reflecție și dialog* ..... 18

## invitatul OAR

Andrei Pîppidi

*Reflecțiile unui nespecialist* ..... 26

## arhitecții

Adrian Crăciunescu

*Recuperarea identitară* ..... 27

Petru Gheorghiu

*Posibile Interogări Determinate Univoc* ..... 30

Cristian Severin

*Nu poate fi vorba de nicio dezvoltare* ..... 32

Vera Marin

*Despre PIDU ca studiu de caz pentru neajunsurile comunicării în planificare și proiectare urbană* ..... 33

## orașul

Marian Ivan

*Mai puțin despre PIDU, mai mult despre dialog* ... 34

## autoritatea publică

Gheorghe Pătrașcu

*În ideea stabilirii unui dialog real* ..... 36

## CTUAT

*CTUAT Observații PIDU* ..... 38

**Bogdan Bogoescu**

# CALEA DE URMAT TREBUIE SĂ FIE CEA A CONCURSULUI DE ARHITECTURĂ

*De câteva luni de zile, breasla arhitecților bucureșteni și în egală măsură conducerea Filialei București a O.A.R. sunt preocupate de patru litere: - P, I, D, U - care semnifică un important proiect public. Ce este, de fapt, acest proiect? În format extins, el înseamnă PLAN INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANĂ pentru Zona Centrală a municipiului București. În substanța sa, semnifică o strategie de dezvoltare integrată a unei zone dintr-o localitate sau a unei localități (în cazul nostru, București), însumând și integrând previziuni de dezvoltare materializabile ulterior printr-un program de proiecte a căror prioritate, finanțare și realizare cade în sarcina administrației locale care a generat strategia.*

PIDU Zona Centrală București, proiect inițiat cu ani în urmă de Primăria Generală, a fost lansat printr-o procedură de achiziție publică de proiecte, pe baza unei teme puse la dispoziția concurenților de administrația bucureșteană. Câștigătorul acestei competiții a fost un consorțiu de cunoscute și apreciate birouri de arhitectură din București care, în baza unui contract încheiat cu Primăria Generală, și-a desfășurat activitatea de elaborare a proiectului structurată pe câteva etape:

- prima etapă - strategia de dezvoltare integrată a zonei centrale - aprobată de C.G.M.B.;
- a doua etapă - elaborarea documentațiilor de reglementare urbanistică a unor proiecte ce făceau parte din strategie sub forma unor documentații PUZ;
- ultima etapă, în derulare odată cu aprobarea PUZ-urilor de către C.G.M.B. - conține studiile de fezabilitate și proiectele tehnice pentru un număr de circa 20 de obiective conținute în strategia PIDU și în reglementările PUZ.



imagini de prezentare ale proiectului, zona Piața de Flori (arhiva PIDU)

Întrebarea este: „Ce a generat în breaslă și ca urmare și la Filiala București a O.A.R. atâtea întrebări și atâta preocupare, dacă:

- parcursul administrativ și de adjudecare a proiectelor a fost legal și corect;
- calitatea participanților la elaborarea proiectelor PIDU nu este pusă la îndoială nici de colegi, nici de conducerea Filialei București a O.A.R.?”

Ei bine, răspunsul la această întrebare nu este, evident, complicat; el se află în ungherele ascunse ale celor două argumente de mai sus și în lipsa evidentă a unei bune comunicări între administrația locală a Bucureștiului, O.A.R. și opinia publică.

### 1. Parcursul administrativ și de gestiune a investițiilor PIDU

Nu doresc să mă refer la concursul în urma căruia au fost atribuite lucrările. Este deja istorie și suspiciunea lui mereu și mereu ar fi, oricum, și tardivă, și contraproductivă. Dorind, însă, să se implice în favoarea unei bune gestionări a realizării obiectivelor PIDU și în sprijinul arhitecților care fac parte din echipele implicate, pentru ca rezultatul final să aducă o substanțială plusvaloare Zonei Centrale bucureștene, conducerea Filialei București a O.A.R. a solicitat în câteva rânduri organizarea unor discuții de clarificare cu factorul politic și cu cel tehnic din conducerea C.G.M.B. asupra unor aspecte insuficient elucidate:

- parcursul de aprobare a documentațiilor de urbanism privind obiectivele PIDU, în a căror avizare la Comisia Tehnică de Urbanism și Amenajarea Teritoriului (CTUAT) s-au formulat o serie de observații critice neasumate, nerezolvate de autori și neînșușite de Arhitectul-șef, în emiterea avizului invocându-se caracterul consultativ al Comisiei;
- capacitatea autorilor, buni profesioniști de altfel, de a gestiona cu maturitate, exigență, autoritate și fără compromisuri proiectele (imaginate pentru marele public sub forma de 3D-uri flatante, dar uneori neconvingătoare pentru profesioniști); aceste proiecte se află astăzi în curs de elaborare, având în vedere parteneriatul cu o entitate administrativă dispusă (așa cum demonstrează experiențe trecute) la omisiuni sau schimbări de soluții, de natură să compromită proiectul, oricât de convingător ar fi el. Exemplul cel mai elocvent este imaginea de azi a Pieței Universității, un eșec evident al acestei entități administrative;
- modul în care aceste proiecte se vor integra în țesutul urban al Zonei Centrale și mai cu seamă dacă vor



fi însoțite și de alte măsuri de natură funcțională capabile să asigure certitudinea unei ameliorări efective și eficiente din punct de vedere spațial și al confortului locuitorilor orașului;

- certitudinea că schimbările din administrația publică locală care vor urma în scurt timp nu vor afecta programul pe termen lung al PIDU, a cărui continuitate în realizare este o condiție sine-qua-non a succesului său.

**2. Odată cu elaborarea primelor 20 de lucrări reglementate prin PUZ-urile aprobate, Filiala București a O.A.R. dorește să se alăture, prin intermediul unor specialiști recunoscuți, echipelor de arhitecți elaboratoare, cu acceptul acestora, în gestionarea parcursului de realizare efectivă; se încearcă astfel să se asigure materializarea soluțiilor propuse de autori, cu evitarea compromisurilor și a modificărilor de parcurs care să denatureze ideile și conceptul inițial.**

Trebuie menționat faptul că în strategia aprobată a PIDU mai sunt cuprinse alte circa 100 de proiecte extrem de importante pentru configurarea spațiului public bucureștean, de natură să finalizeze această strategie prin integrarea unui concept care a stat la baza întregului demers de reabilitare și regenerare a Zonei Centrale în favoarea locuitorilor orașului și a consolidării prestigiului Bucureștiului - capitală europeană. Demersul actual al conducerii O.A.R. București este de a se asigura că pentru realizarea acestor proiecte calea de urmat trebuie să fie cea a CONCURSULUI DE ARHITECTURĂ, furnizor de alternative conceptuale capabile să alimenteze banca de idei a administrației și să permită, cu concursul specialiștilor O.A.R., o selecție calitativă autentică și crearea premiselor unei evoluții pozitive, obiective și eficiente a regenerării zonei centrale a municipiului București.

Cred că un asemenea parcurs, devenit normalitate în practica de proiectare a obiectivelor finanțate din bani publici, va asigura premisele sigure ale unei evoluții calitative a demersului profesional și, ca urmare, o îmbunătățire netă a condițiilor de materializare a celor mai bune idei generate de arhitecți pentru orașul lor.

❶ Bogdan Traian Bogoescu este arhitect, Membru al Comisiei Tehnice de Urbanism și Amenajarea Teritoriului din Primăria Municipiului București, Membru al Comisiei Naționale de Dezvoltare Teritorială a Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, fost Arhitect-șef al Capitalei. Vicepreședinte OAR București - Legislație.



prezentarea proiectului câștigător la ICR București și la Palatul Cotroceni

# BIENALA DE ARHITECTURĂ DE LA VENEȚIA

Miercuri, 3 Februarie 2016, a avut loc la Institutul Cultural Român decernarea premiilor concursului de proiecte pentru Bienala de Arhitectură de la Veneția din anul 2016, o biennială care, spre deosebire de evenimentele similare desfășurate până acum, este considerată politizată într-un foarte mare grad.

Festivitatea s-a desfășurat în prezența Ministrului Culturii, dl. Vlad Alexandrescu, a dnei. Viorica Curea, Președintele Uniunii Arhitecților din România, a Directorului ICR, dl. Radu Boroianu, a Comisarului expoziției din acest an, dl. Attila Kim. Juriul, care i-a avut în componență pe Attila Kim, Viorica Curea, Alexandru Damian, Augustin Ioan, Dan Hanganu, Oana Bogdan, Andrei Șerbescu, a acordat premiul câștigător echipei Bucșa Tiberiu, Gal Orsolya, Stathis Markopoulos, Adrian Aramă, Oana Matei, Andrei Durloj, autoare a proiectului „Selfie Automaton și menajeria dorințelor”. Au mai fost acordate încă două premii („Changes in the rural landscape”, respectiv „Interim. A pop-up exhibition”) și 3 mențiuni („Garajul este un workshop, este o biserică, este un garaj”, „Playground / The Headquarters” / „Proprietate privată. Probabilitatea unei arhitecturi”) unor proiecte meritorii, dar al căror impact a fost considerat de juriu mai puțin notabil decât acela al propunerii alese.

Din motivația juriului: „Proiectul câștigător s-a remarcat prin tratarea temei dintr-o perspectivă universală. Echipa (alcătuită din arhitect, maestru păpușar și grafician) propune să traducă automatisme și stereotipuri specifice

vieții cotidiene într-un set de instalații/mecanisme care pun sub semnul întrebării poziția și relațiile individului (arhitectului) în contextul său social.

Relațiile directe, explicite, cu tematica Bienalei și încercările de căutare a unui specific românesc al arhitectului/arhitecturii, au fost evitate voit de către autori. «Bătălia» în și pentru mediul construit are un caracter preponderent universal. Proiectul prezintă o problematizare a individului în raportul său structurat cu și între ceilalți, în contextul propriilor dorințe, pentru a reveni, indirect, la probleme specifice profesiei”. Trebuie consemnată, totodată, invitația de participare pe care Comisarul Bienalei din acest an a Expoziției, Alejandro Aravena, a adresat-o biroului de Arhitectură ADN BA pentru a fi prezent la manifestările evenimentului.

Prezentarea a fost reiterată Joi, 25 Februarie, la Muzeul Național Cotroceni, în prezența dnei. Corina Șuteu, reprezentant al Ministerului Culturii și a dlui. Mircea Ochinciuc, vicepreședinte al OAR București. Din partea domniilor-lor, ca și din partea organizatorilor Concursului, a fost solicitată prezența mai activă și mai consistentă a presei în ceea ce privește urmărirea și relatarea activității depuse de instituțiile de cultură și cele profesionale, în scopul informării corecte a unui public cât mai larg.

(a consemnat Constantin Hostiuc)

● Constantin Hostiuc este istoric și critic de artă, cercetător științific la UAUIM București și colaborator al OAR București din 2007; redactor-șef al A&B din 2015.

# NOUL MNIR



În 1892 se aproba legea privind construirea Palatului Poștelor pe locul unde mai demult se găsea Hanul Constantin Vodă și care înlocuia, la rândul lui, casele Bălăcenilor, în cea mai veche mahala a orașului. În scopul documentării, Alexandru Săvulescu, arhitectul-șef al Serviciului de Arhitectură din Ministerul de Interne și directorul Poștelor, Ernest Sturdza, pornesc într-o călătorie în Occident, unde vizitează construcții similare din Bruxelles, Budapesta, Geneva, Milano, München, Paris, Torino, Veneția, Viena și Zurich. Proiectul este realizat ulterior de o echipă de arhitecți și ingineri coordonată de Alexandru Săvulescu, iar câștigătoarea execuției este Societatea română de construcții și lucrări publice, reprezentată de Robert Effingham Grant.

În 1968, Consiliul de Miniștri al R.S.R. decidea înființarea Muzeului Național de Istorie a României, iar în 1970 se hotăra amenajarea acestuia în Palatul Poștelor. Doi ani mai târziu se deschidea pentru public cel mai mare muzeu de istorie din România.

În 2016, Muzeul Național de Istorie lansează un concurs internațional de arhitectură, organizat

de Ordinul Arhitecților din România sub egida Uniunii Internaționale a Arhitecților, cu sprijinul Ministerului Culturii. Scopul concursului este să selecteze cel mai bun concept spațial și muzeografic, specific unui muzeu reprezentativ pe plan național și important la scară europeană, care să ofere, pe lângă expunerea narațiunii istorice și conservarea patrimoniului, programe culturale și de loisir. Noul Muzeu Național de Istorie a României își propune să atragă un public variat de cel puțin 300.000 de vizitatori anual și o prezență similară în mediul virtual. Câștigătorul va primi mandatul de proiectare pentru restaurarea clădirii, reamenajarea spațiilor și expunerea colecțiilor.

Sâmbătă, 20 Februarie, în jur de 150 de persoane din țară și din străinătate, repartizate în trei grupuri, au participat la un tur ghidat prin muzeu, asigurat de organizatorii concursului. Majoritatea participanților au fost tineri și foarte tineri, generațiile arhitecților consacrați fiind slab reprezentate. Parcursul a abordat „rezervele de spațiu” ale muzeului, adică acele spații care nu fac parte din circuitul public, dar a căror cunoaștere este relevantă din perspectiva temei concursului de arhitectură: subsoluri, poduri, depozite. Vizita s-a finalizat cu o

sesiune de întrebări și răspunsuri. Ca urmare a semnalelor primite atât de la cei prezenți cât și de la cei care nu au reușit să ajungă, vor fi organizate alte trei vizite ale Muzeului, în zilele de 17 Martie, 5 și 12 Aprilie.

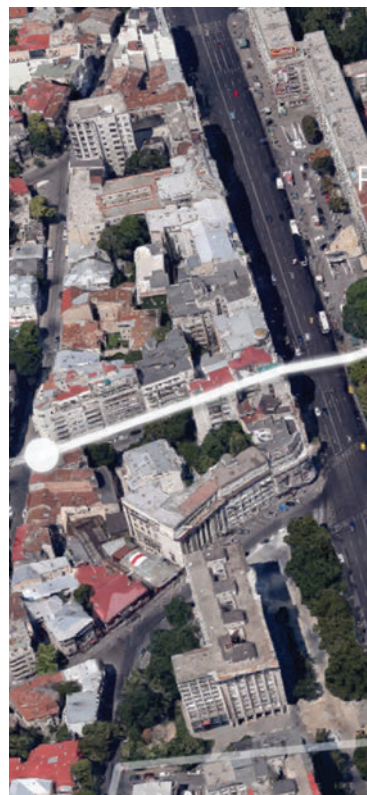
Informații despre concurs, inclusiv macheta 3D a MNIR, se găsesc la adresa <http://oar.squarespace.com/concurs-noul-mnir/> (material editat de Ana-Maria Goilav)

**i** Ana-Maria Goilav este arhitect, lector la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, co-inițiator al Școlii de la Bunești, un colegiu de arte liberale și arhitectură. Autor de proiecte și studii cu precădere în domeniul arhitecturii ecleziastice și al arhitecturii rurale contemporane. Vicepreședinte OAR București – Comunicare.

**Echipa PIDU**

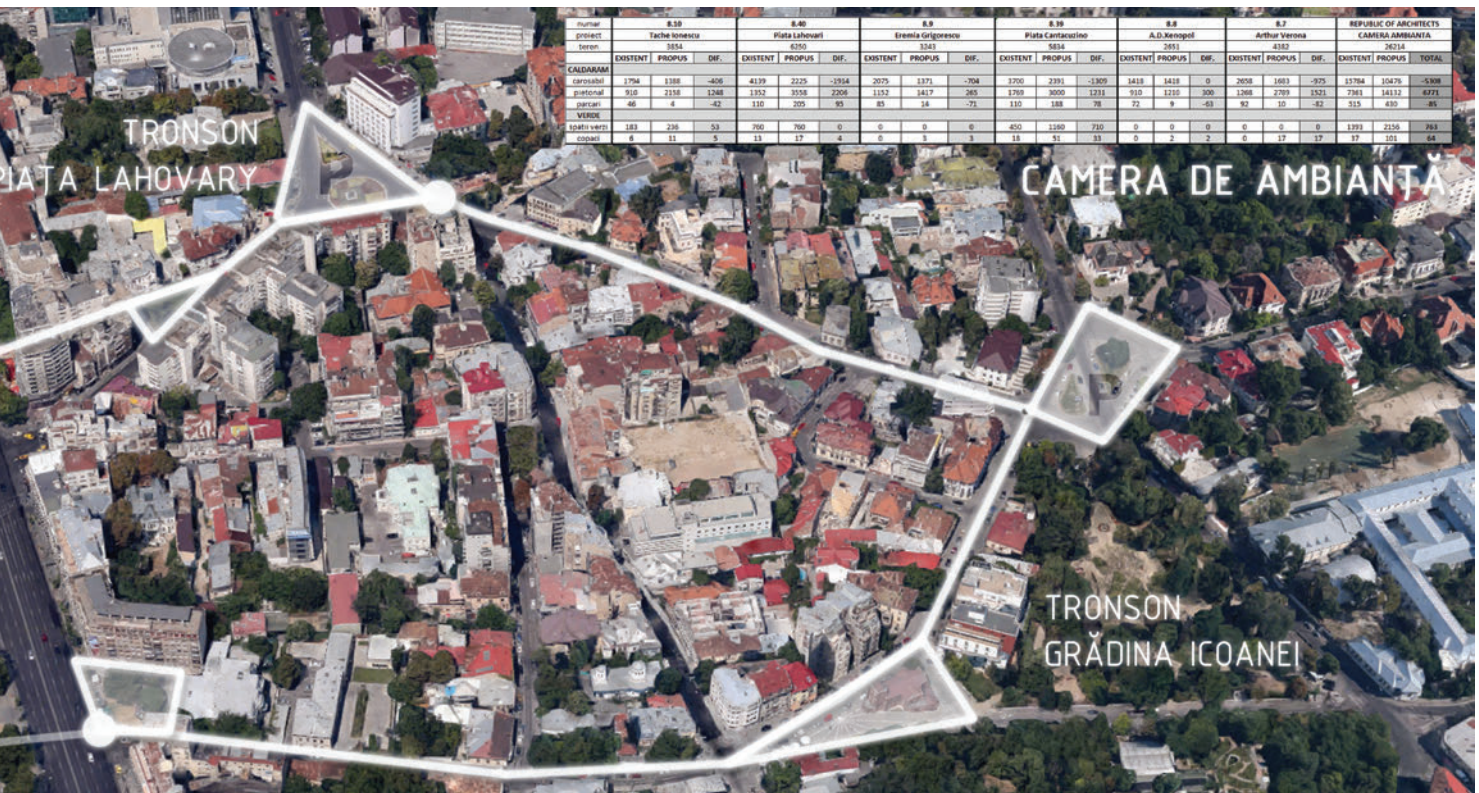
P.I.D.U.  
(PLAN INTEGRAT DE  
DEZVOLTARE URBANĂ)

„ZONA  
CENTRALĂ”  
BUCUREȘTI

*DE CE PIDU?*

*„A fost distrusă o țesătură urbană istorică. [...] Prin acest proiect se reface în parte țesătura urbană a Centrului Bucureștiului [...] (se) leagă o zonă istorică de pe cornișă, care este zona Filaretului, zona Rahova, fostul pod al Calicilor cu zona Parlamentului, cu zona viitoare Catedrale a Mântuirii Neamului. Trebuie cunoscut Bucureștiul cu arhitectura sa să spunem cosmopolită, amestecată, un București care de obicei nu este cunoscut. Se spune că în București nu ai ce să vezi. Cu aceste trasee pietonale poți să descoperi acest București. După aceea, mai este un lucru foarte important pe care l-am apreciat atunci când am notat, acum cinci ani, proiectul câștigător și alături de mine alți colegi dintre cei douăzeci care formăm juriul. Sistemul prin care această nouă țesătură urbană arhitecturală bucureșteană se unește cu natura bucureșteană de la Parcul Izvor până la Cișmigiu, de la Cișmigiu până la Icoanei și Ioanid. [...] În sfârșit, sunt*





Camera de ambianță Lahovary-Grădina Icoanei (arhiva PIDU)

scoase în evidență niște zone rezidențiale [...] cum ar fi Piața Cantacuzino sau Piața Lahovary. Puține capitale europene au o rezervație de arhitectură precum zona Dacia, zona Lahovary și care trebuie să fie iarăși prioritar pietonală.” Academician Răzvan Theodorescu în cadrul ședinței CGMB din Dec. 2015.

### CE ESTE PIDU?

PIDU (Plan Integrat de Dezvoltare Urbană) este echivalentul unui substantiv comun, care devine substantiv propriu când îi asociem în denumire „Zona Centrală București”.

PIDU-urile au apărut ca instrumente de planificare urbană integrată pentru accesare de fonduri europene, conținutul-cadru fiind dictat de Ghidul solicitantului din programul Planului Operațional Regional. În acest context european și național al PIDU-urilor, în anul 2010 a fost lansat „Concursul de soluții pentru realizarea PIDU Zona Centrală și elaborarea documentațiilor tehnico-economice pentru proiectele individuale prin care Planul integrat va fi implementat”, organizat de Municipiul

București după rigorile legislației de achiziții publice în vigoare.

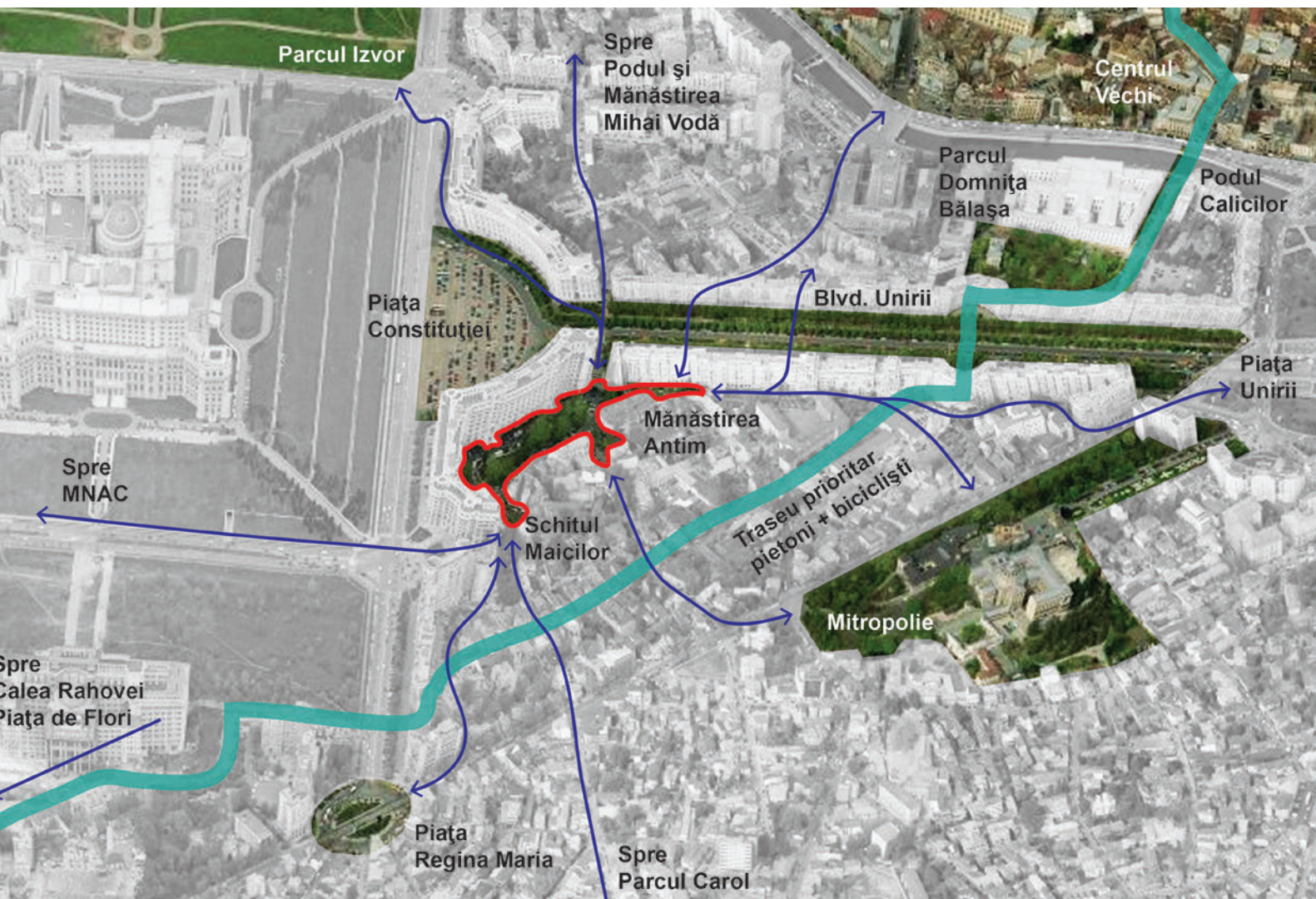
PIDU este o strategie care identifică diverse proiecte individuale, din care detaliază o parte pentru accesare de fonduri. Această formulă de concurs, în care există o viziune, un concept, o detaliere a conceptului și o proiectare în toate fazele ei, până la urmărirea implementării proiectelor pentru acele câteva proiecte selectate din întreaga listă din strategie, ar trebui văzută ca o șansă în contextul discuțiilor – purtate și în cadrul OAR – privind asigurarea calității în arhitectură printr-o procedură corectă de urmărire a execuției.

Juriul care a ales proiectul câștigător a avut în componența sa 20 de reprezentanți de marcă

din diverse medii profesionale – arhitecți și urbanști, 12 membri, reprezentând UAUIM, UAR, RUR, revista Arhitectura, Universitatea Ecologică sau instituții de stat, CTUAT, Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, doi membri reprezentând Ministerul Culturii și Ministerul Mediului, doi membri reprezentând Academia Română, un politolog și doi membri reprezentând ONG-uri.

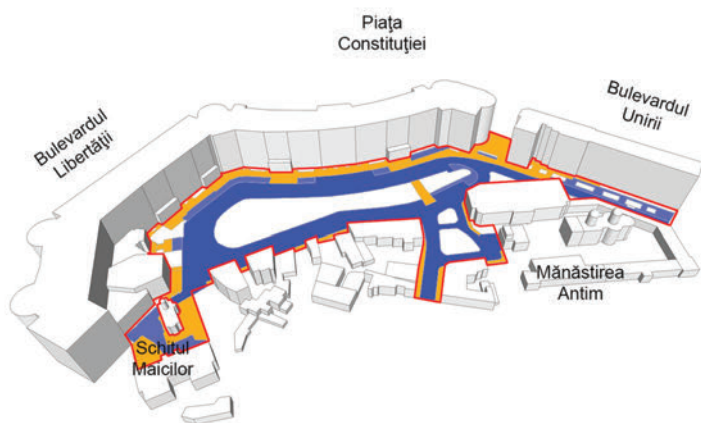
### ISTORIC

Conceptul care a stat la baza soluției câștigătoare a luat naștere în anul 2000, când Re-act Now Studio a organizat o expoziție născută din frustrarea legată de nepromovarea unor politici urbane și culturale în București. Cu



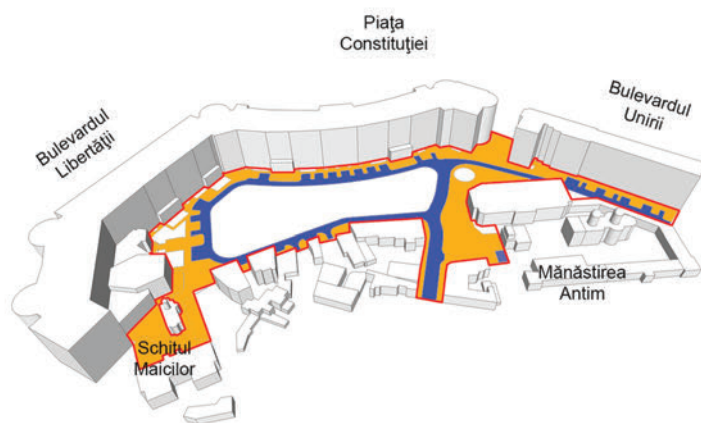
propunere de intervenție în zona Bd. Unirii - schema de principiu - sus, plan de circulații și plan de ansamblu al zonei Mănăstirea Antim - jos și pagina 11 (arhiva PIDU)

### CIRCULAȚII AUTO ȘI PIETONALE



#### SITUAȚIA EXISTENTĂ

<span style="color: blue;">■</span> Carosabil	7332 mp
<span style="color: blue;">■</span> Locuri de parcare	182 + parcarile informale pe zonele pietonale (total 300)
<span style="color: orange;">■</span> Pietonal	4244 mp



#### SITUAȚIA PROPUȘĂ

<span style="color: blue;">■</span> Carosabil	3590 mp
<span style="color: blue;">■</span> Locuri de parcare	54 + 1 loc parcare autocar (în condițiile în care se construiește parcarea de la Piața Constituției)
<span style="color: orange;">■</span> Pietonal	7185 mp

această ocazie, propune pentru București (în cadrul expoziției desfășurate la parterul BCU, în Centrul de Informare de pe lângă Comisia UE din România) o nouă atitudine, o nouă deschidere, arătând cât de importantă este o viziune corectă în politicile culturale și urbane. Sintagma propusă – „Vrem ca Bucureștiul să devină «Marele București», nu «Micul Paris»” – a fost preluată de primarul Capitalei, Traian Băsescu, într-un interviu televizat, dar fără urmări concrete.

A urmat apoi participarea în 2002 la Bienala de Arhitectură de la Veneția. Alături de Dorin Ștefan (DSBA), Mario Kuiuș (Re-act Now Studio) a identificat opt probleme/ teme ale Bucureștiului, la care se ofereau niște proiecte-răspuns față de întregul set de erori comise în trecut. Unul dintre aceste proiecte se numea „Trasee”.

În 2006, s-a organizat evenimentul „Va Urma”, un exercițiu de regenerare urbană tutelat de British Council: în cadrul unui mapping realizat împreună cu experți de la General Public Agency, la care au participat arhitecți, artiști, sociologi, actori și dramaturgi, s-a analizat zona Rahova-Uranus, urmărindu-se patru teme: istoricul zonei, o piață de flori, viața socială și spațiul public. Cu această ocazie, a apărut conceptul de

CAMERĂ URBANĂ – un spațiu public comunitar cu activități definite într-un sistem clar delimitat. În cadrul acestui sistem, identitatea este un element de bază în generarea camerei urbane.

**2007:** Re-act Now Studio a conceput scheletul proiectului TUB (Transcentral Urban București), realizând baza unei teme de discuții pe această problemă cu alte 12 birouri de arhitectură din București care au îmbrățișat acest proiect: Macarie O’Looney Architects, Igloo, Dinoiu-Pop Arhitectura, Studio Basar, HAX, SYAA, SSSAnicat, A-Stil, AAF/Adrian Arendt, PZP, ODA, DSBA. În același an apare cartea TUB, conceptul este prezentat public la Anuala de Arhitectură București și în luna Iulie TVR prezintă în serialul „Cum reparăm Capitala” soluțiile propuse de proiectul TUB pentru București.

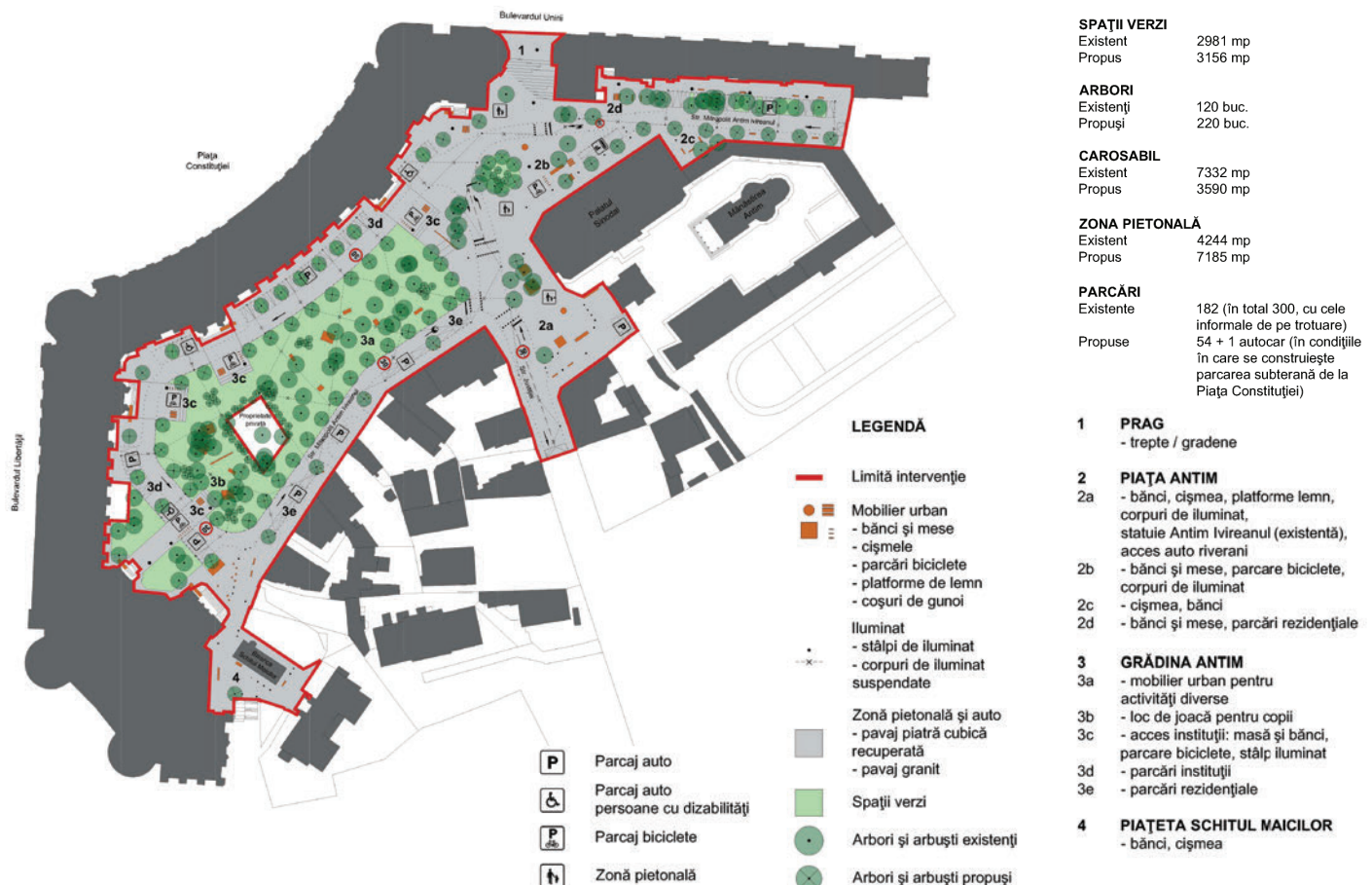
**2008:** Institutul Cultural Român i-a invitat pe curatorul Mihnea Mircan și arhitecții TUB să propună un proiect pentru Festivalul Internațional de Arhitectură de la Londra. Regizorul Cristi Puiu realizează un film despre proiectul TUB, străbătând integral traseul de 9,5 km împreună cu arhitecții-autori ai proiectelor. Strada Mendeleev este închisă circulației auto într-un „exercițiu de traseu pietonal și de bicicliști”. Le este prezentat bucureștenilor ce

înseamnă un traseu pietonal fără evenimente speciale. Filmul este prezentat în cadrul evenimentului „Mendeleev – traseu PILOT prioritar pietonal și de bicicliști”.

În vară, are loc Festivalul Internațional de Arhitectură de la Londra – ICR Londra New Bucharest Market @ London Festival of Architecture, o amplă manifestare de acest gen din Londra, fiind organizat de instituții precum Institutul Regal al Arhitecților Britanici (RIBA), Design for London și Primăria Londrei. Este prezentat filmul realizat de regizorul Cristi Puiu despre proiectul TUB. Anuala de Arhitectură 2008: este prezentat proiectul pilot TUB. Echipei TUB i se alătură firmele Space Syntax Romania – experți în analiză urbană și Republic of Architects, în timp ce o parte din birourile inițiale părăsesc echipa.

În anul 2009, printr-un contract cu Primăria Generală, cu atribuire directă, se realizează Planul Director TUB, un proiect cu trei faze: „Raport de audit”, „Planificare strategică și consultarea actorilor locali” și „Sinteze și concluzii”. Studiul cuprinde o inventariere exactă a situației din teren, precum și soluții concrete de implementare a proiectului TUB.

În anul 2010, dezvoltând același concept cizelat





propunere de intervenție în zona Sala Palatului (arhiva PIDU)

În anii premergători, de recuperare urbană prin punerea în valoare a acelor puncte-cheie din oraș cu însemnătate istorică, respectiv potențial de dezvoltare urbană – Camere Urbane, echipa participă la concursul de soluții PIDU, pe care îl câștigă. În anul 2012, strategia este aprobată în CGMB (textul integral al strategiei poate fi consultat pe [centralbucuresti.ro](http://centralbucuresti.ro) sau pe situl PMB).

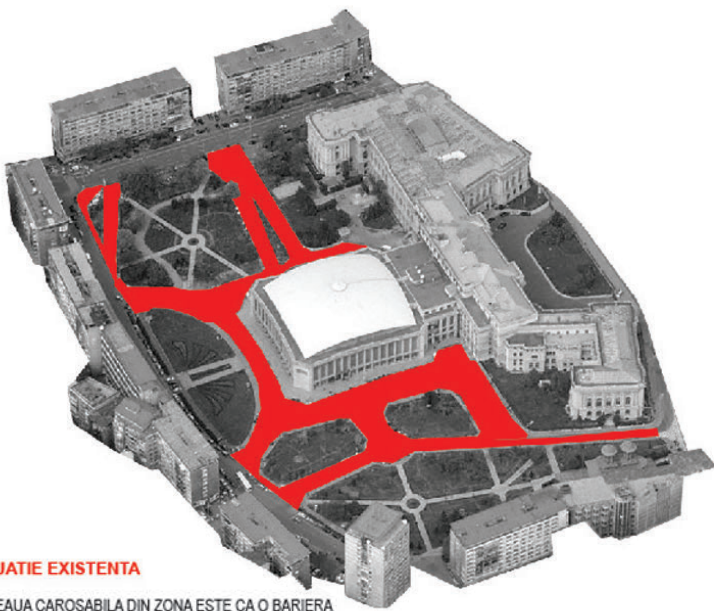
La sfârșitul anului 2013, intră în dezbatere publică Planurile Urbanistice Zonale identificate pentru implementarea proiectelor-ancoră din PIDU, iar în Ianuarie 2016 aceste PUZ-uri sunt aprobate în CGMB.

În strategia PIDU sunt identificate numeroase proiecte posibile pentru oraș. Dintre acestea, au fost identificate acele proiecte-ancoră care

conform concursului vor fi dezvoltate de echipa PIDU până la implementare. Pentru selectarea acestor proiecte au fost luate în considerare și criteriile de eligibilitate pentru finanțarea prin POR, respectiv regimul juridic, funcțiunile propuse etc.

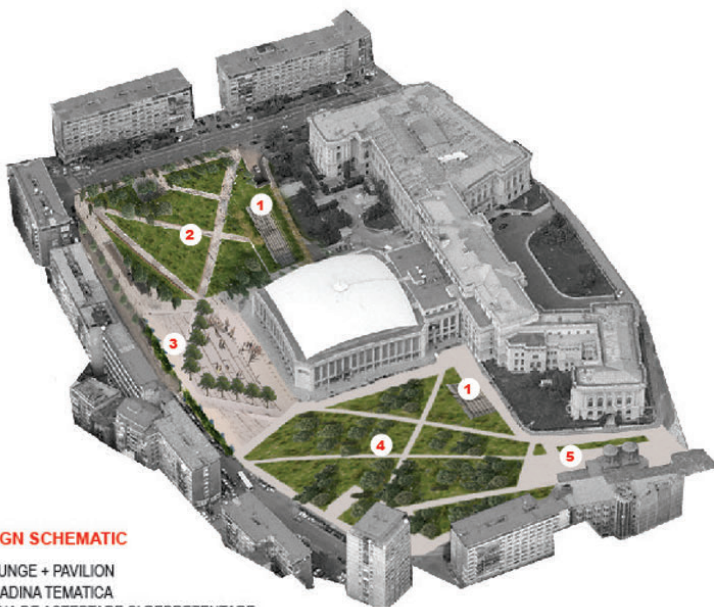
Pentru restul proiectelor, dar și pentru marile piețe (Piața Unirii, Piața Universității, Piața Revoluției, Piața Victoriei, Piața Națiunile Unite, Piața Romană, Piața Gării de Nord, zona Piața Matache etc.) este recomandată în strategie (deci încă din 2010) organizarea de concursuri.

„Echipa PIDU” înseamnă peste 100 de profesioniști (din sfera economică, arhitectură, urbanism, inginerie structurală civilă, de drumuri și poduri, instalații și rețele, trafic,



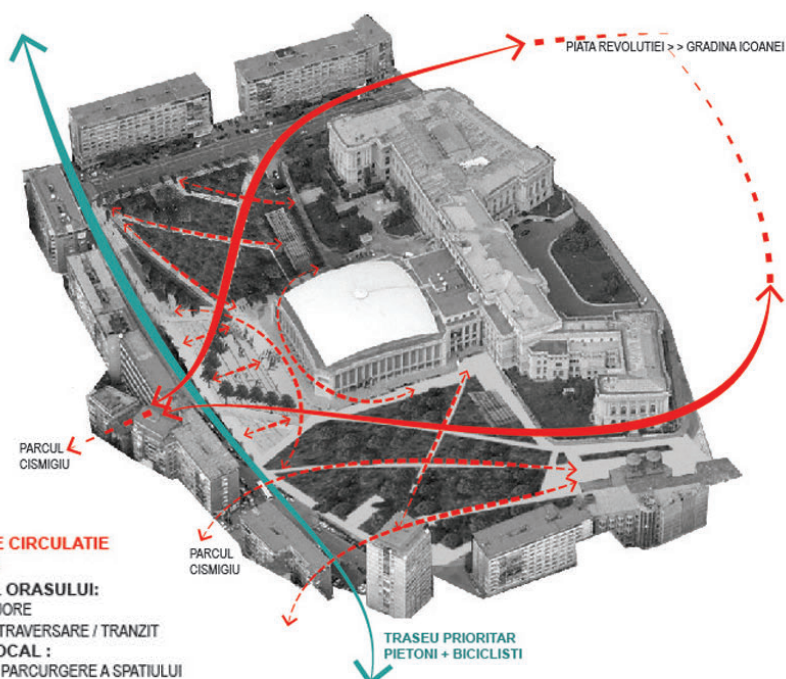
### SITUATIE EXISTENTA

RETEAUA CAROSABILA DIN ZONA ESTE CA O BARIERA  
INTRE TOATE SPATIILE VERZI SI PIETONALE



### DESIGN SCHEMATIC

- 1 / LOUNGE + PAVILION
- 2 / GRADINA TEMATICA
- 3 / ZONA DE ASTEPTARE SI REPREZENTARE
- 4 / GRADINA PALATULUI
- 5 / PIATETA KRETULESCU



### FLUXURI DE CIRCULATIE PIETONALE

#### LA NIVELUL ORASULUI:

- FLUXURI MAJORE
- DIRECTII DE TRAVERSARE / TRANZIT

#### LA NIVEL LOCAL :

- DIRECTII DE PARCURGERE A SPATIULUI

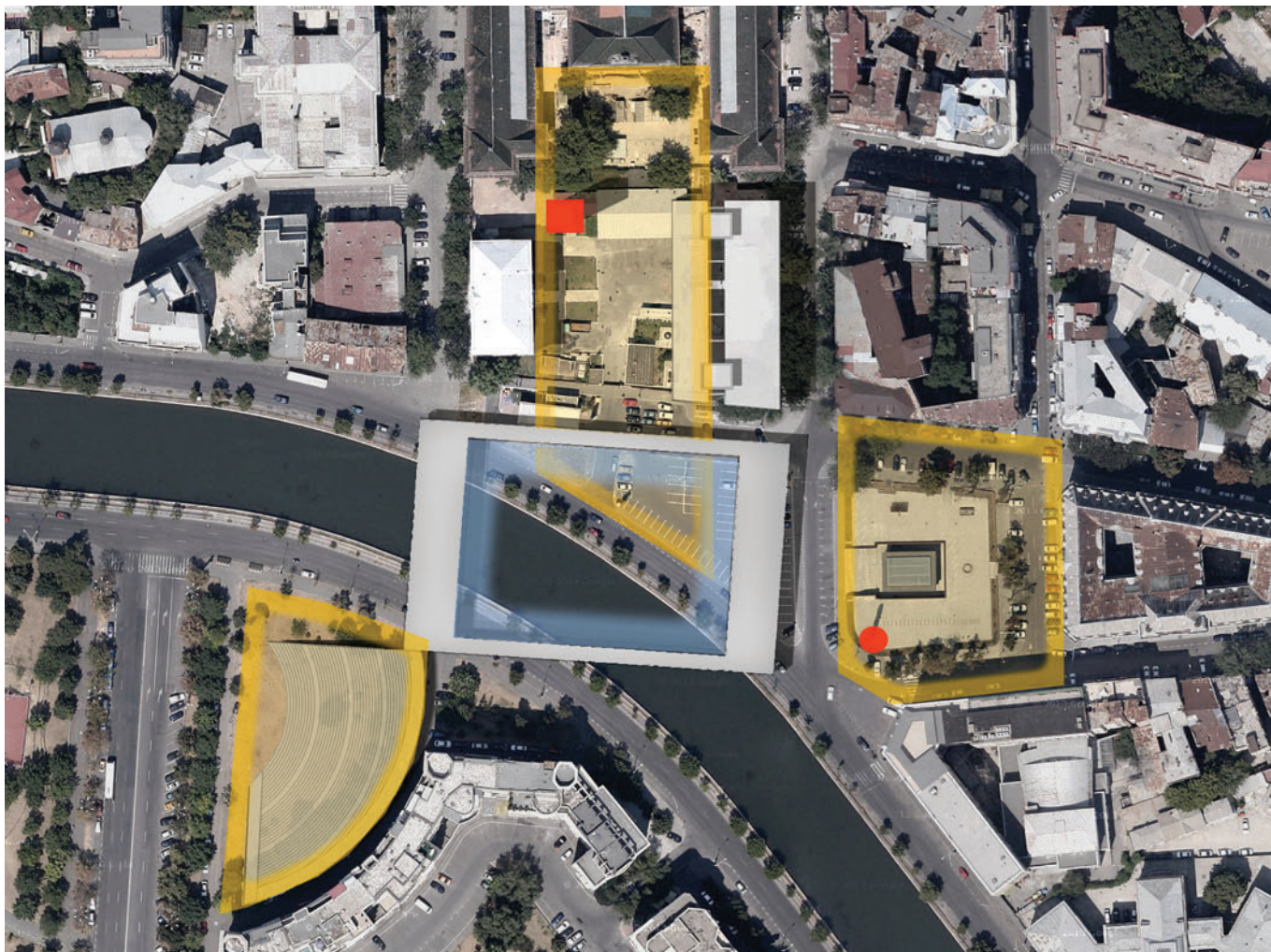
peisagistică, consultanță mediu, inginerie geotehnică, topometrie, inginerie drumuri, experți etc). Cele 9 birouri de arhitectură din acest consorțiu multidisciplinar sunt Re-act Now Studio, Studio Basar, Igloo Architecture, Astil, ROA (Republic of Architects), SYAA (Soare&Yokina Arhitecți Asociați), Macarie O'Looney Architects, Space Syntax și DSBA (Dorin Ștefan Birou Arhitectură).

### OBIECTIVELE PIDU

Obiectivele PIDU, ca de altfel întreaga structură a strategiei PIDU, sunt concepute în lumina cerințelor finanțării prin POR. Pentru a avea ca efect atât creșterea calității vieții locuitorilor zonei Centrale și ai întregului oraș, cât și sporirea atractivității pentru investitori și turiști, susținând un centru vibrant, dinamic și atractiv pentru București, au fost identificate mai multe direcții de acțiune, care stau și la baza propunerilor concrete din PIDU.

**1. Recuperarea unei identități urbane pentru centru.** Astăzi, pentru mulți bucureșteni, Centrul Istoric înseamnă doar zona Lipscani, ceea ce este o simplificare a istoriei. Dorim revitalizarea și reconectarea zonelor cu caracter divers care constituie centrul Bucureștiului, de la Piața Victoriei la Parcul Carol, având în prim-plan calitatea vieții urbane pentru locuitorii orașului, cât și crearea unui brand pentru turiști și investitori („Zona Centrală” a fost definită de PMB în documentația de concurs ca fiind mărginită maximal, la Nord de Piața Victoriei, la Sud de Parcul Carol, la Est de Hala Traian, iar la Vest de Grădina Botanică/ Parcul George Coșbuc).

**2. Recuperarea Zonei Centrale de la sud de Dâmbovița.** Aproape un sfert dintre bucureștenii intervievați nu au auzit de zone ca Antim sau Uranus, urmare probabilă a operațiunilor urbane din anii 1980 când, după demolări intense, fragmente din vechiul Centru au devenit enclave între blocuri, iar vechi străzi comerciale precum Calea Rahovei au fost



##### 5. SPAȚII PUBLICE ADIACENTE PODULUI

- PODUL DEFINESTE SI CONECTEAZA 3 SPAȚII PUBLICE: PIATETA PRIMARIEI, PIATETA MONUMENTULUI HOLOCAUSTULUI, AMFITEATRUL
- PRIMELE DOUA SPAȚII SUNT MARCATE PRIN ACCENTE VERTICALE - TURNUL POMPIERILOR SI COLOANA MEMORIEI
- PODUL DEFINESTE IN INTERIORUL SAU UN SPAȚIU PUBLIC VIRTUAL - CAMERA URBANA "POD"
- PODUL OFERA CELOR 3 SPAȚII PUBLICE POSIBILITATEA DE RELATIONARE CU APA, SUPRATRAVERSAND TRAFICUL AUTO

secționare și ascunse în spatele noului Centru Civic. Poduri peste Dâmbovița au dispărut, iar zone întregi de la sud de râu sunt acum lipsite de viață. Dorim să re-coasem țesutul rupt de aceste operațiuni și să readucem zona de la sud de Dâmbovița în centrul Capitalei. Dorim să recuperăm această parte a orașului pentru bucureșteni prin construcția de poduri pietonale peste râu și reconstituirea vechii Căi a Rahovei și a Străzii Uranus ca traseu

cu prioritate pentru pietoni și bicicliști, prin punerea în valoare a unor monumente istorice, precum și prin proiecte sociale și economice de revitalizare a zonei.

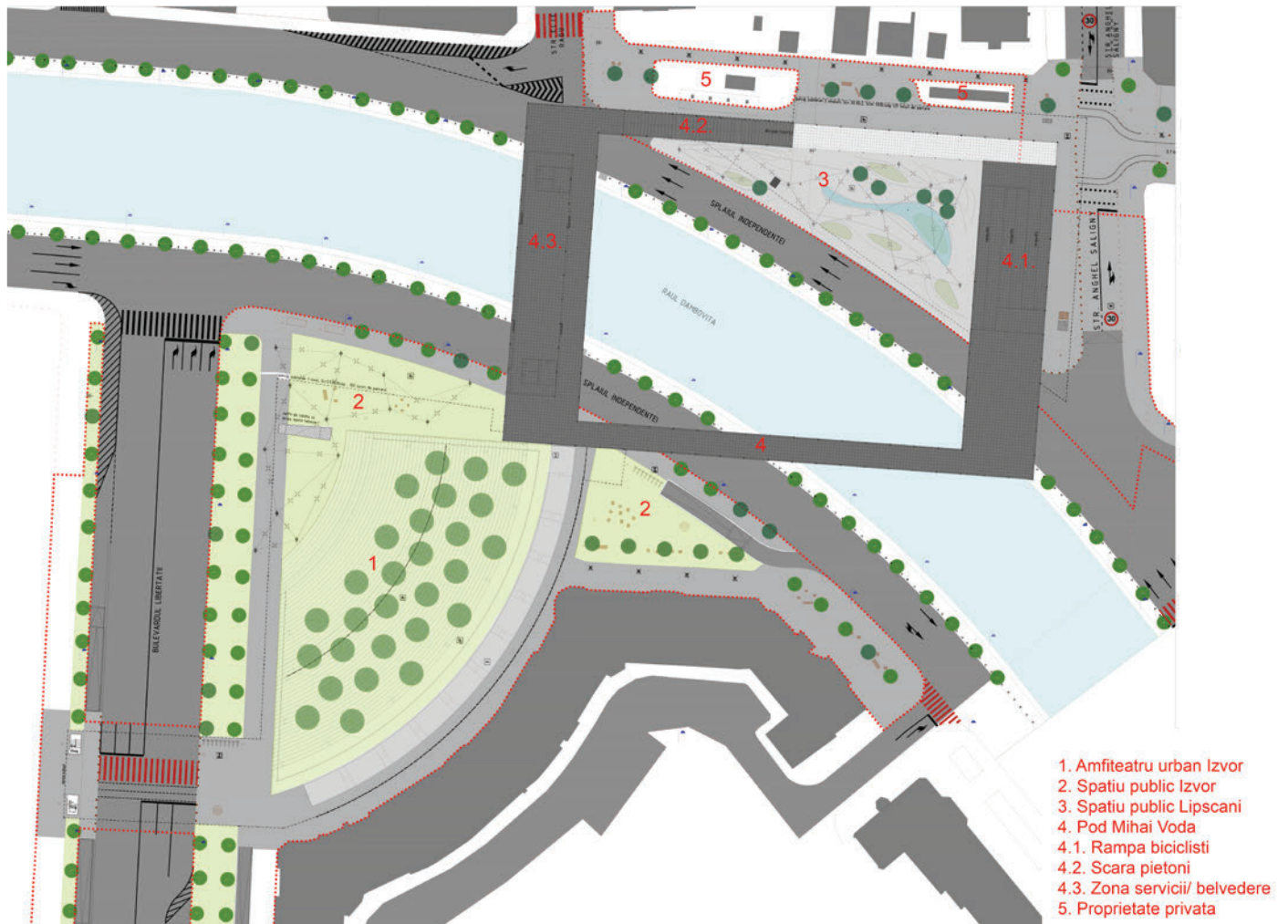
### 3. Model de transport alternativ, durabil.

Traficul este o problemă majoră a Centrului Bucureștiului. Pornim de la faptul că Centrul nu trebuie să fie un loc de tranzit prin București și că, prin construcția inelelor și a centurii, se

poate scădea traficul auto din Zona Centrală. Propunem prioritizarea formelor de transport alternative, de decenii îmbrățșate de orașele europene: ameliorarea conexiunilor de transport în comun și crearea unei rețele de străzi cu prioritate pentru bicicliști și pietoni care să străbată Centrul.

### 4. Sistem integrat de parcare în Zona Centrală.

Propunem un sistem de parcare cu management integrat de dimensiuni mici sau medii conectate



propunere de intervenție Pod Mihai-Vodă: plan (arhiva PIDU)

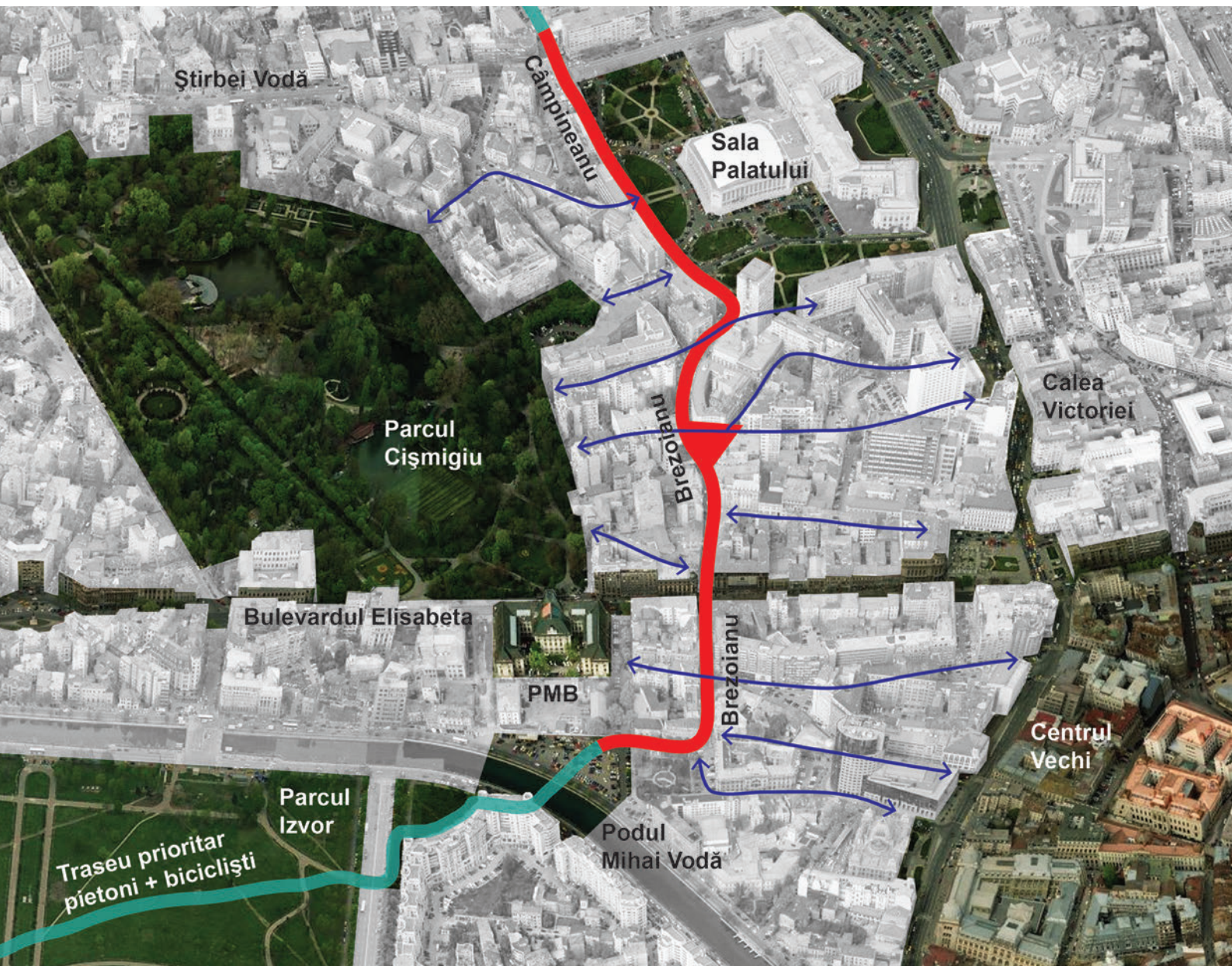
la nodurile de transport în comun și la rețeaua de străzi cu prioritate pentru pietoni și bicicliști. Suntem împotriva instalării în Zona Centrală a unor parcuri de mari dimensiuni (peste 1000 de locuri) pentru că astfel de parcuri devin în sine un factor generator de trafic. Prin construcția de parcuri subterane mici sau medii se va elibera spațiul public al străzilor, piețelor și trotuarelor, creându-se o infrastructură nouă pentru pietoni și bicicliști.

Din păcate, Bucureștiul este în urma Europei la acest capitol; în alte orașe, vorbim la ora actuală atât de parcuri **park&ride**, cât și de parcuri publice mici sau medii care să asigure funcționalitatea în interiorul orașului. Astăzi, în București, vedem numai parcuri de la Universitate și pe cel de la Intercontinental, orice oraș european de talia Bucureștiului având asigurat un număr mult mai mare de parcuri publice în oraș. Aceasta este și

explicația pentru care, deși proiectele-ancoră din PIDU sunt incluse în PMUD (Planul de Mobilitate Urbană Durabilă) București-Ilfov, acesta prioritizează parcuri de tip **park&ride**, poziționate în afara Zonei Centrale.

#### 5. Recuperarea spațiilor publice.

Ne propunem să redăm locuitorilor orașului spații publice, actualmente neprietenos, ocupate de mașini sau lipsite de dotări și nefuncționale. Prin regândirea spațiului



traseu de principiu PIDU între Parcul Izvor și zona Cămpineanu - Sala Palatului; propunere de intervenție zona Cămpineanu, existent și propunere, planuri (arhiva PIDU)

public, reamenajarea de străzi cu prioritate pentru pietoni și bicicliști și refacerea a peste 20 de scuaruri și piețe, dorim să creăm spații publice prietenoase și dinamice, cu un design de un înalt standard de calitate pentru deplasare, cât și relaxare și socializare.

**6. Regenerarea urbană a cartierelor tradiționale degradate.** Căi comerciale tradiționale, precum Calea Moșilor, vechea Cale a Rahovei sau Calea Griviței suferă acum de degradarea accentuată a clădirilor, dar și

a condițiilor de viață a locuitorilor din zonă. Dorim ca aceste străzi și cartierele să intre într-un proces de regenerare urbană. Revitalizarea infrastructurii urbane și a spațiului public încurajează indirect dezvoltarea economică și atragerea de investiții în zona respectivă. Propunem o arhitectură și o infrastructură urbană în limbaj contemporan, dar care respectă și pune în valoare contextul istoric al Bucureștiului și specificul fiecărei Camere Urbane identificate.

**7. Dinamizarea activităților economice.** Acest Plan Integrat de Dezvoltare Urbană combină intervențiile asupra spațiului urban cu acțiuni menite să joace rol de catalizator pentru activitatea economică. Clădiri istorice numeroase vor fi recondiționate pentru a deveni muzee și sprijin pentru industriile creative moderne, cât și pentru revitalizarea meșteșugurilor și a comerțului în stil tradițional (Curtea Meșteșugarilor). Crearea unui traseu cu prioritate pentru pietoni și bicicliști va fi benefică pentru economia locală, întrucât va





### SITUAȚIA EXISTENTĂ

	Carosabil	3508 mp
	Pietonal	1404 mp
	Piste biciclete	0 mp
	Arbori	8

### SITUAȚIA PROPUȘĂ

	Carosabil	1618 mp
	Pietonal	3026 mp
	Piste biciclete	296 mp (piste dedicate în sistemul CDB - Contrasens Deschis pentru Biciclete)
	Arbori	18

sprijini activitățile comerciale ale magazinelor, restaurantelor și unităților de servicii.

Proiectele-ancoră identificate nu își propun să rezolve toate problemele Bucureștiului, ci sunt apărute ca urmare a cerințelor strategice promovate și finanțate de POR și reprezintă, din punctul de vedere al Consiliului European, pilonii necesari ai unei dezvoltări urbane durabile. În fapt, aceste proiecte identificate de echipa PIDU reprezintă un **layer** al orașului contemporan, care sparge bariere urbane,

unește povești ale orașului și redă bucuria parcurgerii orașului la picior.

Problemele orașului nu se pot soluționa fără asumarea unor strategii, atât la nivelul Bucureștiului, cât și în cadrul acestuia, cu punerea în balanță a beneficiilor pe termen mediu și lung, a disconfortului pe termen scurt și mediu și a compromisurilor necesare. Dacă avem în permanență proiecția rezultatelor în minte și a efectelor benefice pentru oraș – la nivel de calitate a mediului, sustenabilitate, mobilitate, recuperare urbană, accesibilitate,

crearea de repere urbane, și în final calitatea vieții, înțelegem de ce asemenea strategii sunt asumate.

<sup>1</sup> Echipa PIDU este formată din Mario Kuibus, RE-ACT NOW, autor și coordonator proiectare; co-autori: Teodor Frolov și Esenghiul Abdul, SPACE SYNTAX ROMANIA; Radu Ponta, Emil Burbea, Aleksandra Litu și Oana Coarfă, ROA; Adrian Soare și Eliza Iokina, SYAA; Bruno Andreșoiu, IGLOO ARCHITECTURE; Ilina Macarie, MACARIE O'LOONEY ARCHITECTS; Cristian Borcan și Alexandru Axinte, STUDIO BASAR; Dorin Ștefan, DSBA; Mina Sava și Silviu Musteață, ASTIL

Șerban Țigănaș

# O PROVOCARE LA REFLECȚIE ȘI DIALOG

*Arhitecții, Bucureștii și PIDU.*

*PIDU este o adevărată schimbare de paradigmă. Este?  
Aceasta e problema, în opinia mea.*

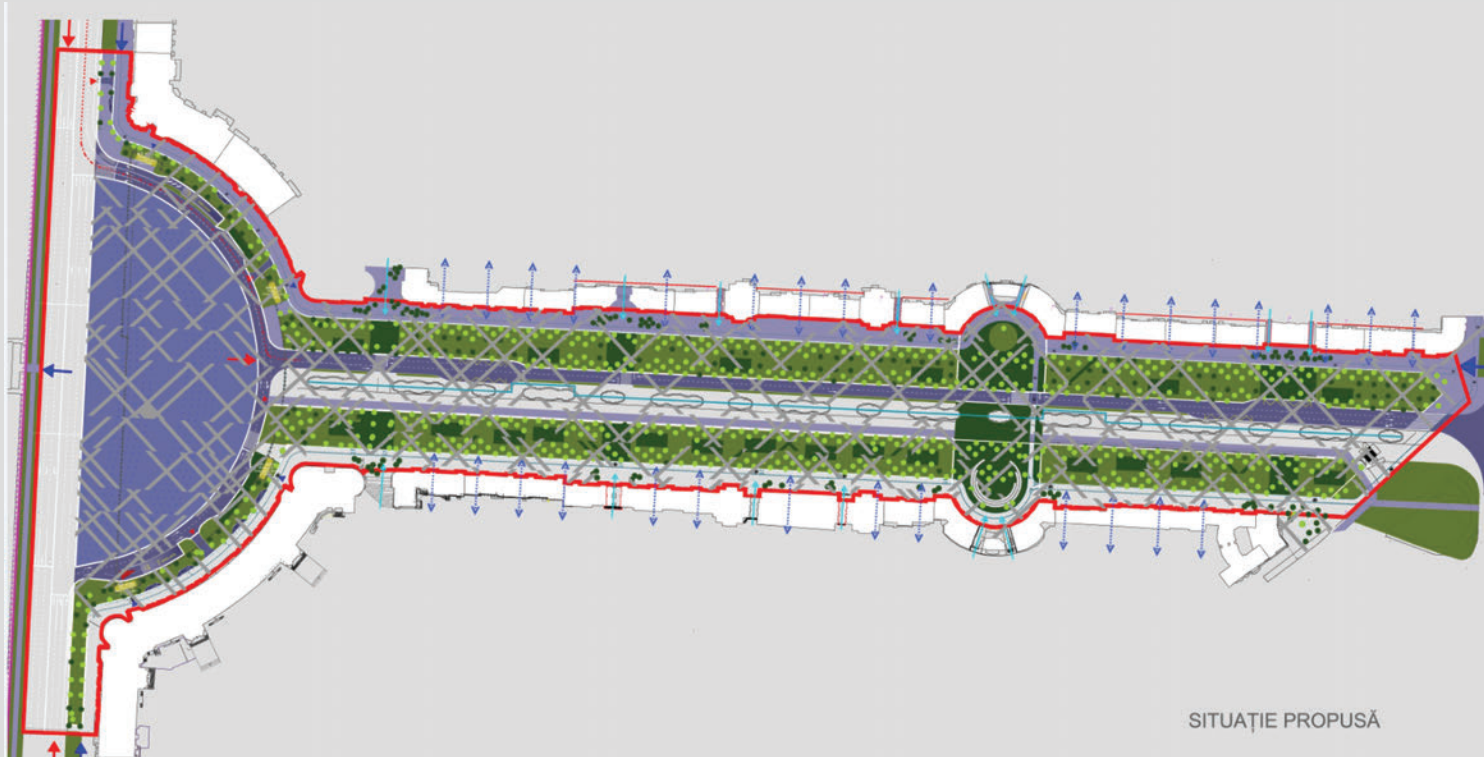
## Introducerea în problemă

De mai mulți ani a apărut un cuvânt nou, pentru unii nesemnificativ, pentru alții bizar și misterios chiar, iar pentru câțiva plin de înțelesuri și speranțe construite minuțios și experimental. Pe lângă celebrele abrevieri, de mai mult timp cunoscute de afaceriști, avocați, politicieni sau ong-iști, PUG, PUZ și PUD, s-a strecurat subtil, neinvaziv sau benign, cum ar spune unii sau alții, o alta, PIDU. A fost prezentat de mai multe ori în public ca o familie de proiecte făcând parte din ceea ce spune numele, **plan integrat de dezvoltare urbană**, o formulă lansată de Uniunea Europeană ca o precondiție pentru ca proiectele finanțabile să aibă o relevanță în ansamblu, să fie conectate și să genereze efecte sistemice. Mai târziu, a apărut și cerința de a avea o strategie de dezvoltare și, mai recent, un plan integrat de mobilitate, pentru a asigura coerența, continuitatea, consecvența și mai ales pentru ca diferitele proiecte să se potențeze reciproc și să creeze efecte sinergice. Am fost la mai multe prezentări ale PIDU pe parcursul mai multor ani și trebuie să recunosc că de fiecare dată am rămas cu impresii benefice: că se gândește ceva, se încearcă ceva. Am înțeles pentru ce locuri din București se propun proiecte. Sunt unele dintre cele mai interesante pentru o etapă următoare de intervenție în Zona Centrală. Dar tot de fiecare dată am observat că nu erau prezentate proiectele, așa cum le înțeleg eu ca arhitect, într-un limbaj explicit al planificării și construirii, ci ca un fel de intenții ilustrate prin imagini care trimiteau la atmosfera poate prea idilică și complet eliberată de problemele pe care le trăim în spațiile publice ale Capitalei. Totul era just și perfect. Proiectele din PIDU erau „cu de toate”: autovehiculele primeau locuri de parcare, dispăreau de pe sol și se ascundeau în subterane eliberând terenul pentru pietoni; bicicliștii care își revendică de ani de zile trasee prin Capitală deveneau omniprezenți, copacii rămâneau în picioare, cu excepția celor diagnosticați ca incurabili, dar bilanțul de

suprafețe verzi e mereu pozitiv; toate locurile erau pregătite pentru spectacolul în aer liber care îngloba referințe istorice, întotdeauna în formule cu design contemporan. Nu poți să ai îndoieli în fața unei asemenea rețete. Am apreciat această formulă ca fiind una deschisă publicului neprofesionist, o metodă de a construi o reputație bună și o adeziune față de proiecte care, ușor de observat, aveau un numitor comun, chiar dacă spațiile erau diferite ca morfologie și probleme pe care le ridică. Interesant, promițător, dar de ce trec ani în șir de la apariția PIDU și nu se întâmplă nimic în planul administrativ, al evaluării proiectelor, al avizării și adoptării și bineînțeles, în planul cel mai interesant, al implementării lor? De ce nu am văzut proiectele expuse la bienale, publicate în reviste și comentate de critici? Pentru toate există explicații, mi-am spus. Bruscu, sau poate doar aparent bruscu, lucrurile legate de PIDU s-au precipitat, devenind urgente, intrând într-o cursă cu zaruri aruncate, în care trebuie jucată șansa unică a Bucureștiului de a atrage mult-râvniții bani europeni, fără de care nu se poate face mare lucru în oraș și care par a fi mai presus de dezbateră politică despre oportunitatea folosirii lor, fiind „de căpătat”.

## Care este, de fapt, problema cu PIDU?

Proiectele au autori remarcabili, aleși de cineva dintre cei mai cunoscuți, reputați și activi arhitecți localnici, aparținând atât generațiilor consacrate, cât și valului mai tânăr, dar confirmat, cu reușite. Banii urmează să fie „accesați”, deci nu avem de ce să ne gândim că era mai bine să fie extins un spital sau construit un azil. Toate personajele din imaginile prezentate și din animațiile mai recente zâmbesc. Ceva din ceea ce știam s-a schimbat fundamental ca abordare. Putem uita Piața Universității, Berzei - Buzești - Hala Matache, pasajele subterane spre DN1 care mută tot la vreo zece ani ambuteiajele la următoarea intersecție, monumentele de for



zona Bd. Unirii - Pța Constituției, propunere de amenajare (arhiva PIDU)

public, care mai de care mai contestate, pistele de bicicliști aberante pictate pe mijlocul trotuarelor sau construcțiile permanent temporare, apărute prin parcuri sau acolo unde ai avea nevoie de spații libere. PIDU este o adevărată schimbare de paradigmă, așa cum este prezentat. Este? Aceasta e problema, în opinia mea. Există evaluarea profundă a temei, a principiilor, a ipotezelor, a corelărilor și a detaliilor, a opțiunilor propuse? Există evaluarea principiilor coordonatoare, a corectitudinii și viabilității lor și a modului prin care li s-a răspuns prin proiectele propriu-zise? Sunt toate proiectele, pentru 6 zone importante, la fel de valoroase sau există unele care au atins o maturitate care le face aplicabile și altele care trebuie aprofundate, poate prin alternative, după comentarii critice pertinente? Incontestabil, realizarea acestor proiecte (sau a unora dintre ele) va influența substanțial destinul Zonei Centrale a Capitalei, deci responsabilitatea în privința calității lor este majoră. Cum se asigură o astfel de responsabilitate? Prin competență, selecție competitivă și evaluare critică. Am descris într-o propoziție ceea ce înseamnă concursul de arhitectură. Suntem siguri că ipotezele temei sunt corecte? Sunt principiile și soluțiile de organizare a traficului, introducerea parcarilor în subteran și realizarea în anumite locuri de **shared spaces** pentru pietoni și vehicule, optime? Care este aparatul critic care validează propunerile acestor arhitecți reputați, care răspund unei teme nevalidate ca atare? În cazul unui concurs, se opun și se compun competențele celor care au propus tema, ale celor care au propus soluțiile și ale celor care le evaluează din postura de juriu. Aceste filtre de calitate sunt ingredientele care lipsesc deocamdată din traseul proiectelor din PIDU. Acceptarea la pachet, fără evaluare critică și eventuale corecții, ale poziției ștachetei exigenței, fin setate în funcție de fiecare dintre spațiile în discuție, îmi pare extrem de riscantă pentru abordarea lucidă și profesională a destinelor Bucureștiului. E foarte posibil ca evaluarea proiectelor să ne ofere rezultatele dorite, confirmarea integrală

a oportunității soluțiilor și a excelenței designului, până la proba contrarie. Aici nu s-au întâlnit încă cele două ne-necesare tabere care s-au format, cei care întrebă, au îndoieli, nedumeriri și rezerve și cei care răspund, sunt încrezători, au explicații perfecte pentru toate, pentru că nimic nu e de discutat. Mai există și cei care spun că nu mai e cazul pentru astfel de discuții, că e prea târziu, trebuie grăbite aprobările pentru a parcurge cu șanse birocrăția finanțării, fără de care, nu-i așa, discuția nu are rost. Am convingerea că PIDU e foarte important și de aceea trebuie discutat.

### Despre PIDU și cum îl văd eu

Expun o serie de idei în continuare pentru a genera discuții care întârzie să aibă loc. Îmi structurez opiniile ca aprecieri, rezerve și recomandări, în general și pentru fiecare dintre cele 6 proiecte-zone. Apreciez inițiativa de a construi acest plan integrat, PIDU, pentru o serie de spații foarte bine alese, fiind fundamentale pentru Centrul Capitalei, mai ales dacă sunt puse în legătură, într-un mod integrat. Apreciez existența unor principii, deși ele nu sunt exprimate clar într-o secțiune a planului care să exprime strategia sa, cel puțin în formulele care au fost accesibile publicului larg. Dacă această strategie există, ar trebui comunicată și validată, iar atunci toate proiectele ar putea fi apreciate în conformitate cu modul în care îi respectă și implementează principiile. Apreciez, de asemenea, asamblarea unei forțe de proiectare deosebită, constituită din birouri cu arhitecți recunoscuți, atât de public, cât și de OAR. Din păcate, această grupare nu a fost deschisă șanselor tuturor echipelor care ar fi dorit să contribuie și a exclus birouri din afara Bucureștiului. Mai remarc și apreciez intenția de a comunica publicului prin imagini care să reflecte ambianțele propuse și care să facă proiectele accesibile înțelegerii generale și nu numai profesioniștilor. Totuși, nu pot să nu remarc absența, în complement, a

PIAȚA CANTACUZINO.  
SITUAȚIE EXISTENTĂPIAȚA CANTACUZINO.  
PROPUNERE

Piața Cantacuzino, existent și propunere (arhiva PIDU)

comunicării în limbajul profesionist, fără de care nu se pot face evaluările necesare oricărui proiect și mai ales la aceste mize. Apreciez atenția acordată conectării în Zona Centrală a părții nordice cu cea de la sud de Dâmbovița și a potențării zonei Uranus-Izvor, un adevărat deșert urban în mijlocul căruia tronează, la propriu, Palatul Parlamentului și Catedrala încă neterminată a Mântuirii Neamului. Din păcate, PIDU nu integrează suficient, în opinia mea, toate spațiile din jurul imensei incinte decupate din oraș a Palatului Parlamentului, nepropunându-și să creeze legături, evident necesare, pentru ca întreaga zonă să fie regenerată. Traversări ale acestei incinte, de care să profite puncte de atracție ca MNAC-ul, ar fi de luat în considerare, mai ales în condițiile în care celebra arteră diametrală ar urma să fie subterană în zonă.

**1. Piața Constituției - Antim - B-dul Unirii.** Activarea permanentă a spațiilor accesibile public, imense, dar complet lipsite de caracter, din jurul intenționatei Case a Poporului este un obiectiv important care, însă, nu cred că este încă suficient de bine urmărit prin PIDU. Substanțiala colecție de idei generate de concursul internațional București 2000 trebuie neapărat revăzută în condițiile dezvoltării ulterioare a Capitalei din anii care au trecut. Această primă tentativă de regenerare urbană complexă post-ceaușistă rămâne în continuare insuficient adusă în contemporan. Bulevardul Unirii (Victoria Socialismului) nu duce lipsă nici de spațiu, nici de

vegetație sau dotări posibile la parterul clădirilor care îl definesc. Eșecul acestei „Royal Mile comuniste” trebuie analizat mai profund. Nu cred că prin pavimente, fântâni redesenat și mobilier urban se poate reactiva acest bulevard care în prezent nu interesează publicul orașului nu atât din cauza configurației proprii, cât a lipsei de destinații, trasee, puncte de interes, a unei texturi funcționale și nu în ultimul rând, cred, din cauza conotațiilor simbolice legate de dictatorul care a generat această malformație în oraș. Cazul acestei zone este complex și sofisticat, iar ipotezele din PIDU îmi par a avea nevoie de extinderea, tot integrată, a abordărilor.

**2. Piața Cantacuzino - Piața Lahovary.** Zona ar trebui privită mai puțin ca un posibil rezervor subteran de parcare, pentru că astfel spațiul va fi brăzdat inevitabil de rampe și de celelalte accesorii, dar mai ales va atrage vehiculele în căutarea de locuri de parcare, ceea ce cred că riscă să afecteze caracterul absolut special al Parcului Ioanid și al Grădinii Icoanei. Proiectul pretinde că urmărește „eliminarea vehiculelor parcate în piață”, ceea ce este evident o problemă de respectare a legilor, pentru că zona este deranjată de nejustificata toleranță a organelor de aplicare a legilor față de staționarea și parcare ilegală. Spațiile de tip shared, adică împărțite de pietoni și vehicule în regim de trafic foarte lent, ar putea fi o soluție. Atrag însă atenția că ele nu au fost experimentate în București și că este posibil să fie tratate în aceeași manieră abuzivă cu care au fost luate în posesie, cu complicitatea autorităților, toate



Piața Lahovary, schiță (arhiva PIDU) și existent (foto C.H.)

trotuarele și zonele în care vehiculele nu au ce căuta. Imaginile de noapte prezentate în PIDU nu sunt corecte din punct de vedere al condițiilor de iluminat public necesare și produc confuzie în citirea configurației spațiilor. Totuși, aceste spații fac parte dintr-un sistem complex, influențat de concentrarea de la Piața Romană și de proximitatea marilor bulevarde Magheru, Ferdinand și Dacia. Teme și idei importante au fost dezvoltate prin Street Delivery, în ani, precum conectarea spațiilor verzi de pe cele două laturi ale Străzii Artur Verona, reabilitarea zonei Bisericii Anglicane, acum distrusă de utilizatorii riverani prin parcuri și construcții abuzive pe spațiul public. Aceste realități trebuie analizate în raport cu propunerile pentru Piața Cantacuzino, aflată în apropiere, la cealaltă extremitate a Grădinii Icoanei.

**3. Parc Sfinții Apostoli - Podul Calicilor.** Consider oportună această propunere de conectare pietonală a zonei Lipscani cu malul opus al râului. La fel de importantă, complementar, îmi apare tratarea malurilor Dâmboviței, pentru a apropia de apă și a păstra pietonii în contact cu cursul acesteia. Noul pod „al calicilor” ar putea fi un prilej pentru un concurs care să sondeze formulele contemporane posibile pentru a realiza cât mai bine acest deziderat incontestabil al PIDU. Interesantă formula de extensie a spațiilor, în formă de Z, pe care o propune proiectul, dar merită explorate mai multe variante creative, pentru a ajunge la o formulă optimă. Un pod e mai mult decât o trecere.

**4. Parc Izvor - Parc Mihai Vodă.** Aici PIDU aduce o inovație foarte curajoasă prin propunerea de pod acoperit cu rol de atractor cu funcțiuni care mă fac să mă gândesc la Rialto sau la Galata. O astfel de structură este un prilej de aprofundare a inserției, a spațiilor reziduale pe care le creează podurile, în special sub ele, care nu va avea loc dacă se trece la un SF urmat direct de finanțare și implementare design&build. Este poate una dintre cele mai surprinzătoare idei din PIDU și de aceea cred că necesită o validare și rafinare a designului. Mai mult, proiectul mizează pe aportul comerțului privat, pe folosirea spațiilor pentru spectacole publice și alte activități care știm că nu se întâmplă în prezent în București într-o manieră care să încurajeze perpetuarea lor, fără a gândi formule mai avansate decât scoaterea la licitație în vederea concesiunii sau închirierii, după ce vor fi realizate. Activarea acestei zone este, din punctul meu de vedere, o miză excepțională a PIDU, motiv pentru care îmi pare unul dintre subiectele nodale de dezbateră și analize de scenarii compatibile.

**5. Spațiu Public - Sala Palatului.** Acest spațiu este arhitectural definit prin suprapuneri care aparțin diferitelor epoci. A realiza o mare capacitate de parcare subterană îmi pare posibil în condițiile dezvoltării intermodalității cu transportul public și mă gândesc la soluțiile realizate în Bruxelles la Palais du Peuple, unde, profitând și de panta terenului, cu multă știință, parcul a fost refăcut peste parcare profundă și s-a regenerat rapid și complet după intervenție. Imaginile din PIDU,



reflectând ambianța propusă la nivelul pietonilor, disponibile în presă, mi-au întărit convingerea că acest spațiu este încă în căutarea de soluții oportune pentru trecerea între calea Victoriei și Grădina Cișmigiu și pentru zona din proximitatea accesului la Sala Palatului. Din toate proiectele din PIDU, îmi pare cel mai puțin generator de dezvoltare, conectare și soluționare a problemelor zonei centrale.

**6. Rahova - Uranus - Piața de Flori.** Atenția pentru această zonă are fără îndoială potențial regenerativ. Miza activării este caracterul de comerț de tip piață, care nu a găsit încă în București o formulă câștigătoare, nici la Matache, unde a fost bulversat de intervenția municipalității, și nici la Obor, unde s-a apropiat mult de supermarket, fiind oricum ceea ce este specific unei hale. Să analizăm cazul Pieței Amzei, extrem de bine plasată, beneficiind de un proiect nou finalizat cu construcții contemporane, integrate și totuși încă inactive sau active parțial. Din nou e de gândit asupra colaborării necesare a fi bine gestionate, între sectorul public și cel privat.

Experiența și observațiile asupra proceselor de regenerare, catalizate de intervențiile asupra spațiului public, îmi spun că un control exhaustiv al designului și soluțiile definite, care nu sunt deschise evoluțiilor și confirmărilor care apar în timp, riscă să nu își atingă toate obiectivele. Spațiul public trebuie să aibă rezerve de vitalitate pe care le aduc utilizatorii și nu pot fi scenografii integral planificate. Nici măcar strategia de asigurare a unui mare număr de locuri de parcare, în subsolurile acestor terenuri din București, nu garantează faptul că vor fi utilizate, că vor crea o mutație în comportamentul utilizatorilor și că vor fi benefice prin susținerea de către instituțiile adormite ale statului și municipalității care au pactizat cu automobilisții, în mod evident. Spațiile publice trebuie să fie dezvoltate pe baza unor principii

de sustenabilității care au în vedere flexibilitatea prin acomodarea de construcții temporare contemporane, de mare calitate, aparținând generațiilor recente care au dovedit beneficiile utilizării lor atât pentru regenerare, cât și în zonele cu mize constituite. Îmi pare că PIDU nu a avut în vedere, în strategia sa, din ceea ce se vede, construcțiile temporare inteligente, dar bineînțeles că nu e prea târziu, dacă acest dialog se acceptă.

### OAR și PIDU

Ordinul Arhitecților a încercat să-și aducă contribuția încă de la apariția conceptului de PIDU, în urmă cu mai mulți ani. A fost și este pentru realizarea de proiecte publice prin selecția pe bază de calitate, adică prin concursuri de arhitectură, susținând sintagma „arhitectura spațiului public”. În cazul PIDU, Primăria Capitalei, prin implicarea directă a Arhitectului-șef, nu a optat pentru această formulă, construind un alt traseu pentru această colecție de proiecte, bazat pe încredințarea directă a proiectelor unui grup de arhitecți reputați din București și firmelor lor. Prin această opțiune, s-au pierdut mai multe calități importante ale unui asemenea proces, câștigându-se probabil, altele. Ceea ce este important și ceea ce susține Ordinul în acest moment al evoluției PIDU este ca lucrurile să continue, capitalizând ceea ce s-a obținut până în prezent și compensând inteligent ceea ce s-a pierdut sau nu s-a realizat prin procedura aleasă. Ordinul susține realizarea proiectelor din PIDU, însă nu fără dezbateri, fără exigențe și numai după o evaluare critică profundă. Cuvintele-cheie, propuse de OAR pentru a fi introduse în continuarea construcției PIDU, sunt validarea principiilor, corelarea strategică, evaluarea designului, evaluarea riscurilor, ierarhizarea intervențiilor și implementarea transparentă. Avem



zona Domnița Bălașa, schemă existent și propunere spații verzi (arhiva PIDU)

Încredere în arhitecții care au fost cooptați, deși ne menținem regretul că aceștia nu au fost selectați prin concurs și că nu s-au acordat șanse și altor arhitecți din țară să contribuie la destinele Zonei Centrale a Capitalei. Avem mai puțină încredere în instituțiile administrației publice, Primăria, instituția Arhitectului-șef, motivând aceasta prin eșecul operațiunilor precedente, prin modul în care au fost gestionate și prin rezultatele actuale. Repet aici referința la zona fostei Hale Matache, pentru care s-a propus o operațiune de regenerare urbană și un concurs pentru refacerea zonei Pieței Matache, grațios abandonat; la Piața Universității, pentru care nu s-a implementat corect soluția câștigătoare a concursului de arhitectură derulat; la soluționarea problemei turnului Cathedral Plaza; la gestiunea imaginii Centrului Bucureștiului, cu clădirile acoperite cu uriașe reclame publicitare și altele. Încrederea se dobândește prin precedente reușite. Ordinul propune și încurajează schimbarea în abordare și de aceea a generat recent întâlniri și dezbateri. Amânarea este necesară pentru a evalua maturitatea lor în contextul mai amplu al strategiei de dezvoltare. OAR apreciază aportul arhitecților care alcătuiesc „echipa PIDU” în a dialoga, în a prezenta soluțiile și în a îmbina aspectele filosofiei dezvoltării cu cele practice. Dacă, însă, lucrurile vor continua ca în alte cazuri, mimând doar dialogul și neacceptând o construcție participativă amplificată, Bucureștiul va risca și, eventual, va pierde. Nimeni nu își poate dori asta. În concluzie, indiferent în ce postură vă aflați, vă rog să considerați cele scrise aici o invitație la reflecție și dialog.

❶ Șerban Țigănaș este arhitect, președinte al OAR și membru în consiliile de conducere ale ACE – Architects Council of Europe și UIA – Union Internationale des Architectes. Asociat în biroul Dico și Țigănaș, fondator al firmei Planwerk. Formator și activist pentru arhitectură, adept al noilor abordări în urbanismul românesc și în arhitectura spațiului public.

# Plan Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București

## I. INFRASTRUCTURA PUBLICA URBANA

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

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

- I.1.1 Traseu TransCentral Urban București
- I.1.2 Traversare Bulevardul Magheru și Calea Victoriei
- I.1.3 Reconfigurarea zonei de intrare metrou Piata Romana
- I.1.4 Reconfigurare spatiu public Calea Mosilor (intre str. Baratiei si Bdul Carol I)

### I.2. SCUARURI, PIATETE SI PIETE PUBLICE

- I.2.1 Refacere infrastructura piata Alexandru Lahovari
- I.2.2 Refacere infrastructura scuar intersectie str. Brezoianu cu str. Matei Millo
- I.2.3 Refacere infrastructura scuar str. I. Campineanu intre str. I. Brezoianu si Piata Walter Maracineanu
- I.2.4 Refacere infrastructura scuar str. Piata Amzei si str. Mendeleev
- I.2.5 Refacere infrastructura scuar intersectie str. Gen. Berthelot cu Calea Victoriei
- I.2.6 Refacere infrastructura scuar intersectie str. Lutherana cu str.Gen. Berthelot
- I.2.7 Refacere infrastructura scuar intersectie str. Stirbei Voda cu str.Lutherana
- I.2.8 Reamenajare acces pietonal pasajul Villacrosse
- I.2.9 Amenajare spatiu public manastirea Antim

### I.3. PODURI

- I.3.1 Constructia podului pietonal si pentru biciclisti peste Dambovită in zona Selari - Palatul de Justitie (Fost Podul Calicilor)
- I.3.2 Constructia podului pentru pietoni, biciclisti cu spatii amenajate de repaos si verzi peste Dambovită zona Parc Izvor - PMB
- I.3.3 Constructia podului pentru pietoni si biciclisti intre Parcul Izvor si MNAC

### I.4. PARCARI

- P1 Parcare subterana Piata Sala Palatului
- P2 Parcare supraterrana automatizata str. Tonitza 7-9 (Centrul Istoric)
- P3 Parcare subterana Ansamblul Urban Domnita Balasa
- P4 Parcare subterana spatiu evenimente Piata Constitutiei
- P5 Parcari Ansamblu Urban Complex Pod Izvor: parcaj subteran zona Parc Izvor Est; Parcaj Subteran Splaiul Independentei zona PMB
- P6 Parcaj subteran Piata Cantacuzino- Lahovari

### I.5. CREAREA / MODERNIZAREA SPATIILOR VERZI

- Reconfigurarea spatiilor verzi din Parcul Izvor

I.1.5 Reconfigurare Cheiul Dambovită - Unirii - Izvor/Traversare Bdul Unirii in dreptul str. G. Georgescu si Sf. Apostoli

I.1.6 Reconfigurare spatiu public Calea Griviței - „poartă de intrare in centrul Capitalei”

I.1.7 Reconfigurare spatiu public Calea Victoriei

I.1.8 Reconfigurare spatiu public Bdul Unirii

Reconfigurare spatiu public și proiect de regenerare urbană pentru axele centrale (concurs)

I.2.10 Realizarea Ansamblului Urban Domnita Balasa

I.2.11 Refacere infrastructura scuar intersectie str. Matei Basarab, Mircea Voda și Logofatul Udriste

I.2.12 Refacere infrastructura scuar intersectie Calea Rahovei cu str. Uranus

I.2.13 Configurarea spatiului public din arealul Bibliotecii Nationale

I.2.14 Refacere infrastructura Piata George Cantacuzino

I.2.15 Refacere infrastructura scuar str. Arthur Verona intre N. Golescu si Bdul Magheru

I.2.16 Reconfigurarea spatiului public din fata Autogarii Filaret

Reconfigurare Piata Unirii, Piata Natiunilor Unite, Piata Universitatii, Piata Revolutiei, Piata Romana, Piata Constitutiei, Piata Victoriei, Piata Garii de Nord, Piața Matache (concursuri)

## II. TRANSPORT SI MOBILITATEA POPULATIEI

### II.1. CONSTRUIREA DE STATII PENTRU AUTOBUZE, TRAMVAIE SI TROLEIBUZE SI/SAU MODERNIZAREA CELOR EXISTENTE; CONSTRUIREA DE TERMINALE INTERMODALE IN SCOPUL IMBUNATATIRII INTEGRARIII DIFERITELOR MODURI DE TRANSPORT PUBLIC URBAN

- II.1.1 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Romana
- II.1.2 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Sf. Gheorghe
- II.1.3 Reconfigurare nod intermodal de transport in comun Piata Rosetti

### II.3. CONSTRUIREA SI/SAU AMENAJAREA DE CULOARE SPECIALE PENTRU MIJLOACE DE TRANSPORT IN COMUN SI/SAU PISTE DE BICICLETE

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

## III. SOCIO-CULTURAL

### III.1. PATRIMONIUL CULTURAL MONDIAL (UNESCO), NATIONAL SI LOCAL, DIN MEDIUL URBAN

Restaurarea, consolidarea, protejarea si conservarea monumentelor istorice

- III.1.1 Reabilitarea Hanului Solacolu -Atelier Mestesugaresc/Galerii/Centru comunitar
- III.1.2 Reabilitarea Pietei Matache - piata traditionala

### III.2. DEZVOLTAREA DURABILA A MEDIULUI DE AFACERI

- III.2.1 Incubator de business - Calea Victoriei 22-24
- III.2.2 Reconditionarea si crearea structurii de sprijinire a afacerilor "Curtea Mestesugarilor"
- III.2.3 Reconditionarea Pietei de Flori George Cosbuc
- III.2.4 Platforma business Uranus
- III.2.5 Reconfigurarea spatiului viran de pe str. Caderea Bastiliei 65 pentru utilizare in folosul comunitatii (organizarea unei piete volante pentru producatorii traditionali in timpul weekend-urilor)

### III.3. REABILITAREA INFRASTRUCTURII SOCIALE

- III.3.1 Reconfigurarea sali de spectacol a Liceului de Muzica "Dinu Lipatti" si constituirea unui hub cultural pentru comunitate
- III.3.2 Crearea unor spatii recreative pentru comunitate-amenajarea si modificarea spatiilor publice din curtea si vecinatatea Lic. M. de Cervantes
- III.3.3 Crearea unor spatii recreative pentru comunitate-amenajarea si modificarea spatiilor publice din curtea si vecinatatea Gr. Sc. Unirea
- III.3.4 Crearea unor spatii recreative pentru comunitate-amenajarea si modificarea spatiilor publice din curtea si vecinatatea Lic. M. Eminescu
- III.3.5 Muzeul Bucurestiului Pierdut - Vanatori - Apolodor
- III.3.6 Constructia Muzeului Evreiesc/Muzeul Multiculturalismului
- III.3.7 Reabilitarea cladirii situate pe str. Blanari 2 in vederea realizarii unui centru socio-cultural
- III.3.8 Centru cultural comunitar Dacia-Grivitei
- III.3.9 Achizitie spatiu comunitar Rahova-Uranus in vederea realizarii unui centru socio-cultural
- III.3.10 Reconfigurarea spatiului de la intersectia str. I. Creanga cu str. Acvilei - teren de sport si loc de joaca pentru copii
- III.3.11 Constructia bibliotecii Panduri pe str. Caius Marcus Coriolan - arhitectura reprezentativa









fosta Bursă de Mărfuri, situație existentă, (foto. C.H.)

**Andrei Pippidi**

# REFLECTIILE UNUI NESPECIALIST

De mai multă vreme, problema reorganizării circulației în Capitală se pune stăruitor. Ea revine și în cele cinci consfătuiri al căror conținut am avut ocazia să-l cunosc în rezumatul proiectului PIDU prezentat în cadrul CTUAT. Totodată, aceste propuneri se încadrează în PIDU, proiect grandios care râvnește să fie realizat până în 2020. Așadar, ambițiile, pe care autorii le precizează și în planul general însoțitor, merg mai departe, făgăduind bucureștenului redesenarea hărții orașului, așa încât revoluționarea transportului pe stradă ar atrage modificări de urbanism îndrăzneț. Undeva e chiar strecurată năzuința de a reface o identitate mai coerentă orașului nostru.

Intenția este, însă, de modernizare, nu de reconstituire, măcar pe alocuri, fragmentar, a ambianței pierdute, deși se menționează un viitor Muzeu al Bucureștiului Pierdut (de ce? avem Muzeul Municipiului, unde ar trebui lărgit locul caselor și străzilor care au pierit). Se propune doar „reabilitarea”, mereu întârziată, a Hanului Solacolu și a Pieței Matache (din care n-a mai rămas nimic de salvat!). Se plănuiesc concursuri pentru reconfigurarea piețelor Unirii, Națiunilor Unite, Universității și Victoriei. La primele e de păstrat doar perspectiva, pe când ultimele două au fost iremediabil desfigurate de încălecare a vârstelor – unele peste altele. Piața Unirii ar urma să fie dominată de un turn de extravagantă înălțime, între 20 și 25 metri! Pentru Piața Palatului există, se pare, ideea de a face din ea un spațiu pietonal, indiscutabil idee bună, dacă se adoptă propunerea de a scobi sub parcul dintre Sala Mică și Sala Palatului un parking, eventual chiar două. Alte parcări subterane ar urma să preia mașinile din piețele Lahovary și Cantacuzino sau chiar să sfredelească sub Grădina Icoanei (deși, acolo, nu numai că ar compromite una din puținele insule de verdețată ale orașului, însă ar putea da peste vechea gărlă îngropată, Bucureștioara!). Tot Piața Lahovary, destinată unei redesenări complete (!), ca să între acolo 200 de locuri, este dintre țintele alese pentru viitoare refaceri de infrastructură. Operația a cărei necesitate nu e demonstrată în documentele pe care le-am putut vedea, dar care amenință să lărgească forțat, până la rupere, câteva intersecții strâmte din zone protejate: Brezoianu/Millo, Piața Amzei/Mendelev, Berthelot/Calea Victoriei sau Luterană/Berthelot. O parcare subterană oportună (P4 pe plan) ar fi la

Piața Constituției. Același plan indică și un spațiu viran destul de vast, care a fost creat prin demolări succesive, între Căderea Bastiliei, Povernei, Dr. Daniel (ex-Filimon Sârbu) și Visarion – acolo se sugerează o reconfigurare cu care, personal, sunt de acord.

De-a lungul Dâmboviței se prevede un spațiu pietonal pe cheiul dintre Piața Unirii și Izvor, iarăși o ameliorare locală, plus poduri suplimentare, cel de la Izvor cu un amfiteatru (la ce nivel? și pentru ce?).

Situația Pieței Romane merită o discuție specială, deoarece se leagă prin Victoriei și De Gaulle de intrarea dinspre nord în oraș și fiindcă a menținut (măcar parțial) aspectul din anii 1898-1930. PIDU anunță altă intrare în metrou și reconfigurarea traseelor de transport în comun pentru fluidizarea traficului. Știm, de altfel, că gătuirea cursului mașinilor are loc la intersecția Str. Mihai Eminescu cu Dorobanți, deci înainte de Piața Romană. Am mai avut ocazia, pe când colaboram la „Dilema”, să susțin că nu e nevoie de încă un pasaj pietonal subteran, care n-ar face decât să dubleze piața de sus cu alta dedesubt, înconjurată de spații comerciale, ca la Piața Universității. Necesari ar fi, însă, un spațiu de parcare, căci absența acestuia este evidentă în zona Magheru-Romană-Victoriei: oricine vede trotuarele încărcate de mașini care, la anumite ore, se blochează între ele. Este ceea ce autorul rezumatului dezbaterii din Decembrie 2013 numește elegant „deposedarea pietonului de trotuar în folosul mașinilor”. Originea acestor crescânde dificultăți a fost inițierea diametralei Uranus, care s-a dovedit nefuncțională. Înlocuirea Căii Victoriei, pe care o urmărea, este căutată și de către îngustarea acesteia prin inimaginabila ocupare a unei părți din carosabilul vechi și prin inutila sporire a spațiilor pentru pietoni, mărginite de borduri noi. Reducerea pe sens unic a traseului Piața Romană-Universitate, pe bulevardele Magheru și Bălcescu, este recomandată de proiectul PIDU ca fiind „benefică pentru transportul public”. În sens invers, doar metroul ar mai permite comunicarea.

① Andrei Pippidi este istoric, publicist, membru fondator al Grupului pentru Dialog Social, al Fundației Soros pentru o Societate Deschisă, al Societății Academice din România, membru corespondent al Academiei Române. În revista „Dilema Veche”, autor al rubricii „SOS București”, care luptă pentru conservarea patrimoniului Capitalei.



propunere PIDU fosta Bursă de Mărfuri (arhiva PIDU)

**Adrian Crăciunescu**

# RECUPERAREA IDENTITARĂ

Aceasta este o sintagmă care susură plăcut în urechile publicului credul căruia i se adresează Primăria Generală a Bucureștiului.

După cum ați aflat, probabil, în ultimele zvârcoliri ale anului 2015, pe 29 Decembrie s-au respins niște PUZ-uri de către CGMB. Sunt câteva proiecte dintr-un vast pachet numit PIDU, un concept strategic care are deja câțiva ani, dar despre care cred că puțini pot spune cum a apărut pe piață. O inițiativă privată, un concurs, o licitație, o nevoie a Primăriei...? Căutați pe internet și nu cred că veți găsi ceva concret legat de asta, aici referindu-mă la originea sa juridică. Câte ceva se poate vedea comentat la dl. Popescu, de la „Idei Urbane”<sup>1</sup>. În fine, în cele de mai jos nu va fi vorba doar și numai despre PIDU, ci despre aceste „mlădițe” ale sale, șase PUZ-uri despre care am aflat prin comunicarea internă a Ordinului Arhitecților, Filiala București.

M-am uitat cu o oarecare atenție la două dintre documentațiile puse pe pagina Primăriei pentru dezbateră publică. Înțeleg că, de fapt, nici nu se poate vorbi despre dezbateră publică, din moment ce nici măcar indicațiile Comisiei Zonale a Monumentelor Istorice 12 București, Ilfov, Giurgiu n-au fost introduse în documentația trimisă spre obținerea AVIZULUI CONFORM de la Ministerul Culturii. M-am uitat peste PUZ Rahova - Uranus și peste cel ce se referă la Piața Cantacuzino. Am fost atât de nedumerit de maniera de abordare, încât am scris următorul text către OAR:

„Vă rog să aveți amabilitatea să ne informați ceva mai amănunțit în raport cu aceste PUZ indicate în mailul primit, având în vedere situația lor în zone istorice sensibile și care au obiective cu diverse statute de protecție legală. Prin urmare, ținând cont de acest statut, poate ne puteți preciza cum apreciați inițierea acestor proiecte fără o fundamentare care să pornească de la existența valorilor culturale protejate în respectivele zone. Dacă citiți memoriul primului PUZ (Zona Rahova - Piața de Flori), punctul „2.1 Evoluția zonei” pare mai mult o glumă proastă, „o caterincă” - termen mai potrivit și care se încadrează și în înțelesul publicului mai larg. Îmi permit să fac această „încadrare”, dat fiind că în capitolul cu „baza legală a elaborării” este inclusă chiar și OG 47/2000, care stabilește modul de întocmire a documentațiilor pentru zonele incluse în Lista Patrimoniului Mondial UNESCO, deși cele mai apropiate monumente cu acest statut se afla în zona Brașovului!

Mai mult, din redactarea avizului DJPCPN a Mun. București nu rezultă că ar exista un studiu istoric de fundamentare. Cunoașteți autorul unei fundamentări preliminare conform metodologiei de întocmire a unui PUZ de zonă protejată (Ordin MTCT 562/2003 invocat în lista cu actele din baza legală)?

Fac această trimitere pentru că, în conformitate cu Legea urbanismului, fiecare monument istoric trebuie să aibă un PUZ de reglementare a zonei sale de protecție. Pentru acest motiv, asimilez acest PUZ în dezbateră publică în sistemul zonelor protejate având în vedere monumentele cuprinse în teritoriul delimitat. Probabil de aceea (lipsa fundamentării) este propusă și o aberantă copertină care obținează fațada fostei Burse de Mărfuri, obiectiv de mare importanță publică, conceput la originea sa în relație strânsă cu spațiul, ca element dominant al piațetei în care se află. Dimpotrivă, în cazul PUZ Piața Cantacuzino, dată fiind suprapunerea peste o parte a zonei protejate nr. 34 Pitar Moș, există din 2011 un studiu istoric de fundamentare elaborat cu ocazia întocmirii reglementărilor pentru această zonă de către asocieria UAUIM - Quattro Design, printr-un contract lansat chiar de către PMB. Documentația de reglementare a ZCP 34 Pitar Moș, care avea toate avizele Primăriei și Ministerului Culturii, nu se află printre sursele de documentare ale acestui PUZ nou, iar referirile la valorile culturale din zonă prin noua documentație sunt încă și mai inexistente - dacă se poate spune așa - în raport cu materialul ce implică fosta Bursă de Mărfuri. Mai mult, micro subcapitolul „2.1 Evoluția zonei”, începe

<sup>1</sup> [www.ideiurbane.ro/despre-pidu-zona-centrala-bucuresti-2/](http://www.ideiurbane.ro/despre-pidu-zona-centrala-bucuresti-2/)

cu o afirmație stupefiantă, anume că parcelarul existent „s-a păstrat” de la planurile Borroczyn încoace! Astfel de abordări „de modernizare” a ceva insuficient cunoscut și înțeles sunt, în opinia mea, absolut scandaloase, la fel ca în cazul fostelor Uzine Malaxa, unde studiul istoric este o piesă pe parcurs, un accesoriu legal și nu una care să determine de la bun început constrângerile ce rezultă din statutul de monument istoric.

Prin urmare, dacă aveți idee pe ce s-a bazat evaluarea PUZ în cazul avizelor Ministerului Culturii (nota bene: evaluări la pachet, într-o singură ședință CZMI din 08.12.2014), sub semnătura cărui specialist/expert atestat MCC, vă rog să faceți publice aceste „detalii” care par, totuși, importante pentru primul obiectiv al documentațiilor – „recuperarea identitară”.

Cu stimă, Adrian Crăciunescu.”

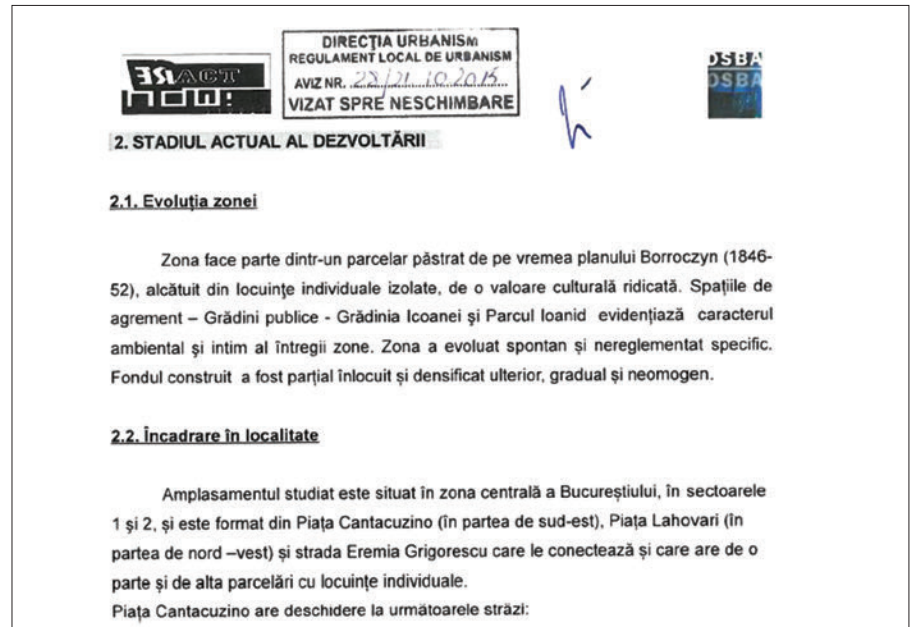
Însă ar fi bine să și ilustrez, aplicat pe Piața Cantacuzino. Textul „vine” din nota de fundamentare, unde se vede că vorbele dulci „recuperare identitară” sunt la loc de mare cinste (conform Expunere de motive privind propunerea de aprobare a documentației de urbanism PUZ - Piața Cantacuzino - Piața Lahovary PIDU Zona Centrală). Se mai spune chiar în avizul de la Arhitectul-șef că acest PUZ al Pieței Cantacuzino „călărește” peste niste zone protejate, una dintre ele fiind Pitar Moș (ZCP 34), o zonă pentru care s-a întocmit toată documentația necesară pentru reglementarea sa mai exactă, la nivel de PUZ, totul la solicitarea PMB, prin contract cu UAUIM. (conform aviz arhitect șef nr. 28/20.10.2015, PUZ-PIDU / Piața Cantacuzino - Piața Lahovary, sector 1)

Cu toate că această lucrare contractată de PMB a avut toate avizele și urma doar să fie propusă spre aprobare în CGMB, PUZ ZCP 34 a fost tras pe o linie atât de moartă, încât cei care s-au ocupat de noua documentație nici măcar nu au menționat printre sursele de documentare faptul că există un studiu istoric și o analiză complexă a acestui perimetru, la care au lucrat cei de la Quattro Design. Rezultatul muncii lor ar fi fost și foarte ușor de găsit pe internet, chiar pe pagina Primăriei! Uite, de exemplu, așa:

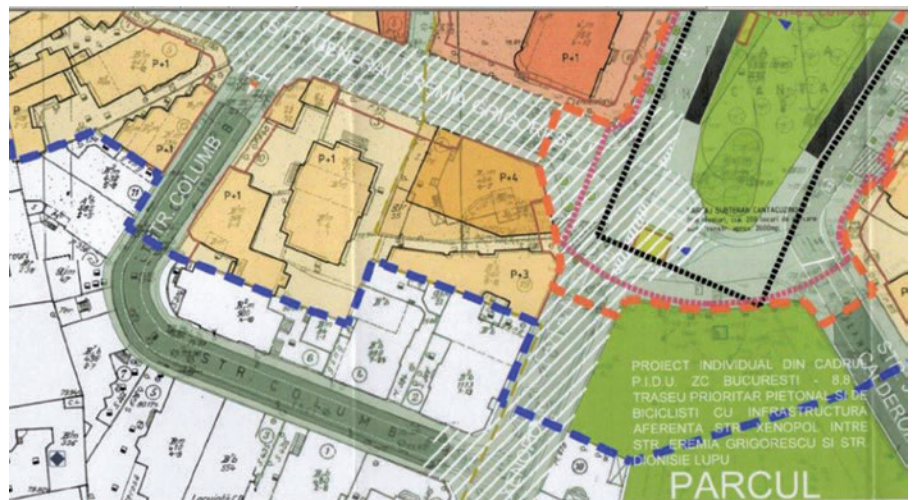
<http://www.pmb.ro/servicii/urbanism/>

proiecte/files/126/ps/C.Studiu%20urbanistic%20ZP%2034.pdf

Dacă oamenii ar fi avut decența să citească studiul de fundamentare și să studieze planșele de analiză ale celor din asocieria UAUIM - Quattro Design, atunci poate n-ar fi apărut în memoriul lor acest penibil segment de text:



Cum adică parcelarul s-a păstrat de la Borroczyn și apoi s-a dezvoltat nereglementat??? De aici și îndoiala mea că întocmitorul ar fi avut vreun specialist/expert atestat MCC în echipă, căci nu cred că respectiva persoană nu ar fi remarcat o asemenea ineptie în materie de istorie a locului. Las la o parte toată dezvoltarea Parcului Ioanid sau Intrarea Armașului de mai târziu, dar pot să subliniez aberația rezultată din afirmația de mai sus prin acest detaliu de plan:





Parcelarea Națională s-a realizat în 1914 peste un teren cumulat din mai multe parcele, proprietate Eugeniu Teohari, vizibile pe un plan din 1893 asociat uneia dintre construcțiile acestei proprietăți (fig. 195) și pe planul orașului din 1911 (img. 196). Planurile pentru autorizarea deschiderii noii străzi dintre strada Columb și Armaș cuprindeau indicațiile privind rețelele de canal și gaz (pentru rețeaua de iluminat public – img. 197) și pentru structura noului parcelar, a poziției axului străzii și a amprizei (img. 199). Operațiunea de autorizare și construire din 1914 a acestei infrastructuri a permis ca în 1915 deja să intre în execuție o serie de imobile printre care și una semnată de arhitectul Paul Smărăndescu (img 198) aflată la intersecția dintre strada Columb (azi A.D.Xenopol) și strada nouă (azi Columb).

PLANȘA XLVIII

Obiectul prezentului Plan Urbanistic Zonal stă în concretizarea unui set de obiective care să permită îndeplinirea principiilor programatice ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană a Bucureștiului, ale Strategiei de dezvoltare a municipiului București 2009-2015 și ale Programului Operațional Regional 2014-2020.

Obiectivele care stau la baza elaborării PUZ Piața Cantacuzino – Piața Lahovari sunt, după cum urmează:

- conturarea unei identități pentru zona centrală cu potențial turistic și cultural;
- îmbunătățirea imaginii urbane a Bucureștiului;
- revigorarea și decongestionarea rețelei de spații publice;
- eficientizarea sistemului de circulații și evitarea conflictelor ciclist – pieton – automobil;
- prioritizarea formelor sustenabile și alternative;
- eliberarea spațiului public de prezența agresivă a autovehiculelor parcate excesiv atât în Piața Lahovari cât și în Piața Cantacuzino;

PLAN URBANISTIC ZONAL "PIAȚA CANTACUZINO – PIAȚA LAHOVARI"  
MEMORIU GENERAL – REGULAMENT LOCAL DE URBANISM – ETAPA APROBARE PUZ  
IULIE 2015 7/38

DIRECȚIA URBANISM  
REGULAMENT LOCAL DE URBANISM  
AVIZ NR. 22/21.10.2015  
VIZAT SPRE NESCIMBARE

- intensificarea utilizării zonelor pietonale, obținând un spațiu public dinamic și generos în cele două piețe;
- facilitarea accesibilității prin îmbunătățirea infrastructurii existente;
- creșterea capacității de parcare în zona, deservind atât dotările culturale și recreative existente, cât și riveranii sau instituțiile și firmele din zonă;
- crearea unei identități unitare care să valorifice potențialul existent cu punerea în valoare a fondului construit;
- creșterea potențialului de promenadă, încurajând interacțiunile și activitățile recreative;
- intensificarea utilizării de către public a spațiului verde;
- țesut urban restructurat și reintegrat.

În planul acesta, se vede cum limita de PUZ traversează „zona dezvoltată nereglementată” a parcelării Națională din 1914, care a și dus la apariția Străzii Columb. Am și introdus aceasta în teza mea de doctorat, vorbind despre deschiderea de străzi noi, planșa XLVIII.

Deci aceea este o parcelare reglementată, iar casele construite acolo au fost realizate la mică distanță în timp unele față de altele. De ce trece atunci o limită de teritoriu reglementat prin PUZ prin mijlocul a ceea ce a constituit o dezvoltare unitară și nu o cuprinde cu totul? Păi, pentru că oamenii știa n-au dat doi bani pe caracterul locului. Pentru ei, caracterul locului trebuie conturat, creat și restructurat, nicidecum „recuperat identitar”.

Și, până la urmă, la ce să ne mai obosim cu atâtea vorbe și istorii neinteresante? Căci trebuie făcute niște parcări subterane și, dacă vă uitați repede peste aceste materiale (ca să nu le zic PUZ-uri), o să vedeți că pe lângă ignorarea totală a identității care ar fi trebuit recuperată (ceea ce ar fi însemnat întâi identificarea precisă a caracteristicilor pe care ne-am propune să le recuperăm – logic, nu?) mai au și acest mic detaliu în comun. Niște parcări subterane. Niște Piețe ale Universității recuperate identitar...

PIDU pare să se sprijine pe Legea administrației publice locale și nu pe cea de urbanism. Unul dintre motive este că PUZ-ul nu-și atinge funcția de reglementare a modului de construire în teritoriul definit, pentru că nu spune nimic despre parcelele adiacente străzilor - în sensul „ce și cum se poate construi acolo”. Nu mi-e clar nici dacă aprobarea conduce automat la abrogarea prevederilor de urbanism în ZCP unde se inserează sau doar extrage un teritoriu distinct din acestea. Cum nu cred că pot exista simultan două reglementări de urbanism în vigoare care tratează același loc în spațiu în mod diferit. Pentru ceva atât de constrângător cum e o strategie de dezvoltare a localității, ar trebui un referendum local.

① Adrian Crăciunescu este arhitect, lector la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, Departamentul de Istoria și Teoria Arhitecturii & Conservarea Patrimoniului. Este membru ICOMOS și membru în colectivul de elaborare a Codului Patrimoniului instituit de Ministerul Culturii. Scrie pe blogul <http://a-craciunescu.blogspot.ro/>

**Petru Gheorghiu**

# PIDU – POSIBILE INTEROGĂRI DETERMINATE UNIVOC

Dezbaterea privind aprobarea de către Consiliul General Municipal a mai multor PUZ-uri care formează Planul Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU) este necesară, întrucât ridică – poate pentru prima dată după concursul București 2000 – la nivelul comunității arhitecților, problematica viziunii de dezvoltare unitară a orașului.

Acum, când PUG-ul Bucureștiului este în stadiul final de redactare, cu un orizont deschis până în 2035, cât mai multe dezbateri profesionale (adică la obiect și purtate de către profesioniști) despre orașul nostru sunt binevenite, cu observația că aceste schimburi de idei – găzduite în mod fericit de o revistă a breslei – ar fi de dorit să fie repetate și finalizate cu o sintetizare periodică a ideilor, care să constituie o fundamentare necesară, dar nu obligatorie, pentru deciziile complete de intervenții urbane viitoare, decizii ce nu pot fi decât responsabilitatea asumată a celor aleși (consilieri, primari), dar și a celor numiți (arhitecți-șefi, comisii tehnice consultative de urbanism).

În fapt, proiectele concrete prezentate, susținute și promovate de către colegii noștri, aprobate și introduse în bugetul municipal de către oficialități, reprezintă o viziune unitară asupra unor posibile domenii de dezvoltare ale orașului – ceea ce, principial este de apreciat – dar observația generală care sare în ochi de la prima privire este că această viziune este gradilocventă, înscriindu-se exact în continuarea conceptului de urbanism care a dus la intervenția anilor '80, cu Bd. Victoriei Socialismului (asupra Capitalei – cum se glumea în epocă) și ridicarea Casei Poporului, dar – mai grav, după umila mea

păreră – cu impunerea aceluiași mod de abordare spațială în cazul Catedralei Mântuirii Neamului.

O critică a fiecărui PUZ care formează PIDU-ul ar fi fost necesar a fi făcută mai aprofundat înainte de aprobările oficiale, în primul rând de către Comisia Tehnică de Urbanism a municipiului (nu cred că aceste PUZ-uri au putut fi promovate în Consiliul General fără avizul favorabil al Comisiei), dar și de către OAR și UAR, căci în cursul ultimilor ani au fost prezentate cu diverse ocazii și proiecte alternative, cel puțin pentru zona centrală (Casa Poporului – Piața Constituției – Parcul Izvor), cum ar fi, de exemplu, concursul internațional promovat de către Camera Deputaților (în toamna lui 2013) privind amenajarea spațiului de acces în Parlament, în care majoritatea proiectelor cuprindea (cel puțin la nivel de concept) întreaga zonă.

O altă observație critică pe care îndrăznesc să o fac asupra acestor proiecte este legată de caracterul închis (soluție arhitecturală încheagată) depășind limitele unui PUZ propriu-zis, chiar și a unui PUD, fiind în fapt proiecte de arhitectură concrete, care nu așteaptă decât finanțarea (generoasă) și realizarea lor.

Problema majoră care se ridică spre dezbateră mi se pare a fi aspectul de blocare în timp real a soluțiilor urbanistic-arhitecturale pe o singură abordare conceptuală. Soluțiile propriu-zise, pentru fiecare zonă în parte, pot fi apreciate sau îmbunătățite numai dacă se vor organiza concursuri de arhitectură (PUD + obiect) deschise cât mai multor profesioniști, pe baza unor teme-cadru, care pot fi generate de viziunea unitară din PIDU.

Acest mod de abordare, cu un program asumat de concursuri publice eşalonate în timp, stabilite prin consultări cu Primăria și reprezentații ai breslei și asumat prin responsabilitatea politică de stabilire a priorităților de către primari și consilieri locali, dar în special prin dezbateri publice cu cetățenii (astfel încât să se poată detașa un concept acceptat cât mai larg de dezvoltare a orașului, formalizat prin PUG), are avantajul că poate duce la o detensionare a relațiilor cetățeni (opinie publică) și administrație, oferind astfel condiții prielnice, prin acceptul populației pentru deschiderea unor șantiere importante în zonele sensibile ale urbei. Relația public / administrația locală este, nu numai în București, extrem de critică, caracterizată de o acută neîncredere în intențiile reale ale aleșilor, atunci când promovează și susțin investiții masive pe bani publici (și fondurile comunitare de la UE sunt tot bani publici), suspiciunile de mită și deturnare de fonduri fiind majore (chiar dacă în mod real nu există astfel de intenții). Cazurile primarilor de sector și al municipiului, aflați în anchetă, favorizează în opinia publică largă un sentiment de neîncredere privind orice investiție majoră elaborată în acești ultimi ani.

Dar este cert faptul că orașul are urgent nevoie de câteva intervenții majore menite să rezolve – măcar parțial – problemele acute de dezvoltare urbană, care vor fi imperios de abordat în viitorii ani. Nu acum și nu aici este cazul să discutăm aceste probleme concrete, dar plecând de la subiectul general abordat, este necesar să analizăm cum sunt abordate în PIDU aceste probleme concrete, care sunt punctele pozitive de dezvoltat, care sunt cele de corectat.

Un singur aspect îndrăznesc să ridic, anume faptul că – prin noua construcție a Catedralei Mântuirii Neamului – care va domina vizual platoul din zona vest a Parlamentului, se creează noi relații spațiale la nivelul Centrului orașului, care vor determina în mod cvasinatural apariția unei acropole a Bucureștiului, ce poate constitui nucleul de identitate urbană al Capitalei. Iată un subiect generos de concurs.

Acest principiu, de organizare de concursuri urbane pe zone delicate, cu problematici specifice de context urban, care să fie urmate de expoziții publice cu dezbateri deschise tuturor celor interesați, pot crea acea efervescență creatoare care să apropie în mod concret cetățenii de aspectele reale de dezvoltare ale orașului. Dacă acest tip de activități va fi promovat de către noile autorități locale – prin organizare de expoziții / dezbateri / concursuri etc. dar, mai ales, prin finanțarea lor transparentă – se va putea probabil realiza și un alt deziderat, greu de atins, anume o relație constructivă între cetățeni (opinia publică) autorități publice (aleși) și profesioniști (arhitecți, urbanisti ș.a.).

Consider că o reală discuție publică privind toate aceste subiecte ce pot fi abordate plecând de la analiza PIDU se poate face efectiv doar în cadrul unor expoziții (cu planșele în față), în care să poată fi prezentate și proiecte alternative.

❶ *Petru Gheorghiu este conferențiar la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”. Semnează ca autor unic atât lucrări în domeniul urbanismului și peisagisticii (proponere Agora București, restaurarea grădinii Palatului Potlogi) cât și al arhitecturii rezidențiale („Un specific de locuire bucureștean”). Membru OAR și RUR. Bucureștean get-beget, legat sentimental de istoria și devenirea orașului.*

Parc Izvor, schemă,  
arbori propuși -  
relocați (arhiva PIDU)



**Cristian Severin**

# NU POATE FI VORBA DE NICIO DEZVOLTARE

Atât la PIDU, cât și la Proiectul „Dâmbovița” se utilizează în mod greșit (în cazul bunei credințe) sau ipocrit noțiunea de „dezvoltare”.

În situația degradării continue a condițiilor de viață în București (datorată densității crescânde a populației și a construcțiilor, diminuării spațiilor verzi, degradingoladei urbanistice întreținute de Primărie ș.a.), nu poate fi vorba de nicio dezvoltare a Centrului existent. Dezvoltarea nu poate surveni decât prin noi extinderi, care să permită descentralizarea (prin mutarea graduală a instituțiilor generatoare de trafic în noii poli operativi, concomitent cu răirirea urbană în Centru, stoparea completă a implantărilor agresive și a eviscerărilor fără noimă etc).

Conform cazuisticii și literaturii din domeniu, dezvoltarea orașului și recalificarea Centrului existent trebuie să se studieze concomitent, în cadrul unui amplu program regional de dezvoltare și pentru o perioadă de cel puțin 50 de ani (program în același timp urbanistic și politic).

Acesta ar trebui să aibă la bază studii aprofundate multidisciplinare referitoare la (de ex.) tendința naturală de deplasare a Centrului, schemele rețelelor de transport public, de infrastructuri, conexarea cu realitățile periurbane și cu sistemele urbane vecine etc.

Până atunci, însă, trebuie stopate toate proiectele invazive în zonele centrale și trecut la măsuri de „depresurizare” precum interdicția progresivă a accesului auto (nicidecum

construcția altor parcaje, fie ele și subterane, care vor conduce inevitabil la o și mai mare aglomerare), pregătirea mutării unor instituții precum ministerele, universitățile, instanțele de judecată etc.

În fapt, situația se acutizează rapid: constatăm că s-a trecut de la intervențiile agresive punctuale (precum proiectele din jurul catedralei Sf. Iosif sau din Piața Victoriei) la proiecte de anvergură precum PIDU și „Dâmbovița” care, dacă se vor concretiza, vor afecta în mod fatal condițiile de viață din Centru.

Pe de altă parte, constatăm din nou neconformitatea atribuirii proiectului PIDU.

Pentru a-și legitima alegerea, dar și în tentativa de a anihila opinia publică, în comisia de judecată a proiectelor au fost numite „persoane mai presus de orice suspiciune” precum Nicușor Dan sau Stelian Tănase.

În concluzie, situația în care se află actualmente atât perspectivele urbane ale Bucureștiului, cât și concursurile publice, mi se pare foarte îngrijorătoare.

Poate că printr-o acțiune mai hotărâtă și concertată a organizațiilor profesionale vom putea schimba această stare de fapt.

❶ Cristian Severin este arhitect, promoția 1981, cu o activitate bogată în proiectarea de arhitectură și urbanism. A tradus în limba română lucrarea lui Gustavo Giovannoni „Vecchie citta ed edilizia nuova” („Orașele vechi și noul urbanism”), în curs de apariție.



Vera Marin

# DESPRE PIDU CA STUDIU DE CAZ PENTRU NEAJUNSURILE COMUNICĂRII ÎN PLANIFICARE ȘI PROIECTARE URBANĂ

Consider că subiectul PIDU Central București aduce în agenda publică (destul de încărcată într-un an electoral) niște aspecte care au fost foarte puțin discutate în trecut: rostul concursurilor de design urban, legătura dintre planificare și proiectare urbană, felul în care este informat publicul despre conținutul unor documente de strategie, a unor documentații de urbanism cu studiile de fundamentare și avizele aferente, precum și rolul organizațiilor profesionale ale arhitecților și urbanistilor atunci când se pregătesc propuneri pentru spațiul public.

În opinia mea, este un caz foarte interesant, pentru că oglindește simptomatice lipsa de înțelegere a diferențelor dintre planificare și proiectare urbană: obișnuiți fiind să numim urbanism orice are de-a face cu spațiul orașului, pierdem din vedere că un loc nu se face numai din clădiri, pavaje, mobilier urban, copaci – ce văd oamenii, ci și din atractivitate economică, prestigiu, fluxuri de mobilitate – adică ce cred oamenii, ce valorizează, ce aleg ei să facă în spațiul acela. Avem exemple de concursuri de design urban (prea puține) în urma cărora s-a și construit (și mai puține), dar în care, deși locul arată bine, nu este folosit așa cum prevedeau arhitecții că va fi (Piața Amzei).

Designul urban este foarte important, dar nu este totul. Arhitecții și urbanistii care fac design urban pot avea intuiții bune sau pot răspunde la o temă bine făcută, bazată pe analize și pe comunicare cu utilizatorii, dar pot lua și decizii bazate doar pe criterii estetice și atunci este posibil să dea greș. De unde și importanța comunicării.

Dar cum se poate crea un cadru de comunicare în care, pentru fiecare intervenție asupra spațiului public din centrul Bucureștiului, să fii sigur că ai o temă de proiectare bună pentru arhitecți? În cazul PIDU Central București, tema de proiectare a fost rezultatul unui efort (care trebuie apreciat, în opinia mea) de a corela intențiile inițiale cuprinse în TUB, cu ambițiile reprezentanților autorității publice locale (aleși locali și funcționari publici), cu pretențiile, dar și cu lipsa de direcții clare de acțiune din partea avizatorilor (regii autonome care nu știu nici ele prea bine unde sunt rețelele subterane, Apele Române care nu știu prea bine unde sunt apele freatice, companiile de transport public care nu au foarte clar felul în care vor opera în viitor etc), cu lipsa de educație pentru dialog și lipsa de educație, în rândul populației, privind mediul construit și felul în care se transformă acesta.

Deși ar trebui, instrumentele de planificare și proiectare uzuale (documentele de strategie, documentațiile de urbanism, studiile de pre-fezabilitate și de fezabilitate, documentațiile tehnice pentru autorizație de construire) nu sunt decât în mică măsură de ajutor în a încuraja negocieri pentru spațiile publice. Nu am făcut o analiză, dar sunt multe exemple de proiecte finanțate din fonduri publice locale, naționale sau europene, care sar pur și simplu peste partea de documentație de urbanism! Ori, de bine de rău, doar pentru aceste documentații de urbanism, există Ordinul 2701/2010 cu obligații de informare și consultare a populației la fiecare etapă a procesului de elaborare.

Pentru documentele care descrie un PIDU – Plan Integrat de Dezvoltare Urbană, există o structură care se poate și ea discuta foarte mult, dar așa a fost ea cerută prin POR – Programul Operațional Regional pentru accesarea fondurilor

europene pe axa prioritară 1 – **Sprrijinirea dezvoltării durabile a orașelor**. Există și recomandări de informare și consultare în procesul de elaborare, dar rămâne la alegerea autorității locale ce și cum face pentru asta.

Pentru studii de fezabilitate sau documentații pentru obținerea autorizațiilor de construire (presupunând că acestea din urmă se și fac) obligațiile de informare sunt foarte modeste, iar consultarea, care ar presupune și culegerea opiniilor de la oameni care au fost, în prealabil, informați corect și complet, nu se face. Nu știu în ce măsură ar fi fost posibil, dar PIDU Central București nu a sărit peste etapa de PUZ-uri!

Și s-au făcut PUZ-urile. În Comisia Tehnică de Urbanism și Amenajarea Teritoriului, unde majoritatea membrilor sunt arhitecți, au fost discuții aprinse pentru că au fost testate limitele acestui instrument de planificare și proiectare urbană. Care este specificul unui PUZ pentru spațiul public? Ce diferențe ar trebui să existe între planșa de reglementări și cea de ilustrare a reglementărilor dacă PUZ-ul este și pentru definirea regulilor de construire, dar și pentru soluții de design urban? Ce fel de text de regulament local de urbanism, dacă nu există parcele ca să putem vorbi de indicatori urbanistici, retrageri față de aliniament, limite laterale și posterioare etc? Ce fel de studii de fundamentare, dacă propunerile nu se referă la fondul construit, ci doar la terenul aflat în domeniul public sau domeniul privat al statului sau autorității publice locale?

Analiza acestui studiu de caz este relevantă și pentru restul țării: povestea PIDU Central București este, în opinia mea, o poveste despre cum (nu prea) se pot capta energii din societatea civilă interesată de oraș, care are și ceva forță de propunere. S-a dovedit că (nu prea) se pot transfera în decizii publice pentru resurse publice (locale, naționale, europene) niște idei care vin de la oameni ce sunt atenți la ce se întâmplă nu doar ca să reacționeze, ci și pentru a găsi idei de acțiune, cu o atitudine pro-activă, mai întâi de sensibilizare a publicului și de conștientizare a problemelor (în speță, cantitatea și calitatea scăzută a spațiilor publice în București), și, ulterior, de folosire a resurselor publice pentru adresarea acelor probleme. Deasemenea, firul epic al acestui studiu de caz ne arată că (nu prea) știm cum să evităm riscul de a pierde pe parcurs energia și bunele intenții ale grupului de inițiativă, risc dat de constrângerile derivate din legislația de achiziții publice pentru servicii de planificare, proiectare, dar și de urmărire a execuției, dar și de invidie profesională într-un context în care comenziile private sunt mai puține și deci mulți arhitecți s-ar orienta către autoritățile publice.

Și chiar se pot face niște lucruri pentru ca această colaborare între profesioniștii spațiului (arhitecți, urbanisti, ingineri) și autoritățile publice și avizatori să se facă mai bine și să fie mai mult loc în procesul de pregătire a unor propuneri și pentru antropologi, economiști juriști, dar și pentru organizațiile societății civile, oameni de afaceri, utilizatorii spațiului. Este însă necesar un efort comun. Un efort dificil, dar care merită făcut, pentru că, precum știm, calitatea rezultatului este influențată de calitatea procesului.

❶ Vera Marin este arhitect, președinte al Asociației pentru Trazitje Urbană. În 2009 a lucrat ca expert pentru Ministerul Dezvoltării într-un proiect de sprijin pentru elaborarea PIDU. Coordonator al proiectului PIPELINE/URBOTECA, preocupat de îmbunătățirea calității comunicării între actorii urbani. Lector la Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, Facultatea de Urbanism.

Marian Ivan

# MAI PUTIN DESPRE PIDU, MAI MULT DESPRE DIALOG

Am auzit prima dată despre PIDU (Zona Centrală) în urmă cu mulți ani, imediat cum informația a devenit publică. Țin minte că am fost impresionat de faptul că am găsit în document sintagma „**parcare parazit**”. Până în acel moment, parcă nu auzisem niciodată vorbindu-se atât de clar despre problema spațiului public ocupat de mașini.

Anii au trecut. Când erau acuzați ca nu au o viziune de dezvoltare, edilii bucureșteni pomeneau de PIDU. Regulat, câte-un ziarist afla de strategie și redacta un material de presă.

Un moment important pentru PIDU (Zona Centrală) a fost ziua în care Comisia de Urbanism a respins toate proiectele propuse în acel moment. Și din nou s-a lăsat liniștea.

Era o zi de Marți. Tocmai ieșeam de la o întâlnire a Grupului de lucru pe Mobilitate urbană. Pe holul Primăriei Capitalei, o domnișoară discuta aprins cu două persoane în vârstă. În fața lor erau două mese acoperite cu dosare răvășite. Am bănuț că este o „dezbateră”. Mda... era PIDU.

Am ascultat discuțiile dintre cei 3 și am așteptat să-mi vină rândul. Am răsfoit pe îndelete planurile și am remarcat lipsa de coerență în realizarea infrastructurii pentru biciclete. La fiecare problemă sesizată mi se răspundea cu „**nu se poate**” sau cu „**aici se termină zona studiată**”.

Am luat datele de contact ale biroului de arhitectură, iar în următoarele zile am mers să studiez gangul unde domnișoara afirma că **nu se poate** face rampă pentru biciclete și persoane în scaun rulant. Totuși, soluția era simplă. Cu toate acestea, proiectanții nu au găsit-o.

Ultima oară când am văzut proiectele PIDU a fost la începutul anului 2015. Am fost interesat în primul rând de infrastructura pentru biciclete, în contextul realizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov. Nu am fost impresionat. Mi-am spus nemulțumirile. Țin minte că se făcuse o greșală banală într-un proiect: ieșirea dintr-o parcare subterană se intersecta cu un traseu pentru biciclete. Prin realinierea ieșirii din parcare, traseele se descâlceau, iar punctul de conflict dispărea.

De atunci, nu știu ce s-a mai întâmplat cu proiectele PIDU.

Totuși, la sfârșitul anului 2015 m-am lovit din nou de PIDU. Reprezentanții unor asociații contestau modul în care au fost proiectate parcările. Mi s-a cerut opinia. În același timp, primeam telefoane din partea echipei PIDU. Exista suspiciunea că ONG-urile care contestau PIDU au „interese ascunse”. Am rugat ambele părți să se întâlnească și să discute. Eram/sunt ferm convins că dialogul poate rezolva multe probleme, mai ales când interesul este comun. Iar în cazul de față, consider că ambele părți urmăresc interesul cetățeanului. Întâlnirea nu a avut loc. Proiectele au fost aprobate. Tensiunea a ramas. Ce e de făcut?

Vara trecută, la o întâlnire cu reprezentanții unor comunități și a unor administrații locale din Elveția, un consilier local bucureștean se plângea de faptul că asociațiile nu vin să discute despre problemele comunității. „**I-ați invitat?**”, a întrebat elvețianul. Nu a primit niciun răspuns.

Lipsa de dialog dintre echipa PIDU și cetățeni este o problemă. Atât cât m-am intersectat cu aceste proiecte, pot spune că acestea au putut fi îmbunătățite. Așadar, întâlnirile și discuțiile au fost utile. Nu am fost și nu sunt de acord cu argumentele de tipul „**i-am așteptat, de ce n-au venit să discute?**”, atunci când acestea vin din partea celor care trebuie să inițieze dialogul: planificatorii și administrația. Dacă cei din echipa PIDU, care propun tipul de „planificare pentru oameni”, nu înțeleg importanța dialogului cu cetățenii, ce pretenții aș putea avea de la edili? Când începe și când se termină dialogul cu cetățenii (beneficiarii) asupra unui proiect? Au specialiștii întotdeauna cele mai bune soluții? Cum sunt identificate nevoile oamenilor? Cine îi „**ascultă**” pe acei cetățeni care „**nu vorbesc**”?

Nu am pretenția că am dreptate. De aceea, accept oricând un dialog pe aceste subiecte.

❶ Lui Marian Ivan îi place să se prezinte ca „pieton de când s-a născut, sofer de 25 de ani, biciclist de 8 ani”. La începutul anului 2011, împreună cu niște prieteni, a fondat OPTAR - Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România. Scrie pe blogul <http://adevarul.ro/blogs/marian.ivan>

# Soluții creative pentru proiecte urbane inedite

Noile game Semmelrock Stein+Design, lansate în 2015, dau mai multă libertate imaginației și sunt recomandate pentru amenajarea unor spații exterioare unice prin atmosferă și design, fie că e vorba de grădini, terase sau alei.

Pentru complementaritate, se recomandă combinația dintre jocul de culori vii al dalelor **ASTI® COLORI** - disponibile în trei nuanțe: grafit nuanțat, rubiniu bazaltic și maro fumuriu - și designul treptelor din aceeași gamă.



ASTI Colori, dale și trepte rubiniu bazaltic

Stilul nordic este sursa de inspirație pentru gama **NORDIC MARITIME**. Design-ul suprafeței și marginile neregulate ale dalelor și delimitărilor din această gamă sunt realist redat prin structura erodată și texturile naturale de lemn măcinat de apă. Cele trei forme distincte de dale pot crea suprafețe unice prin design.



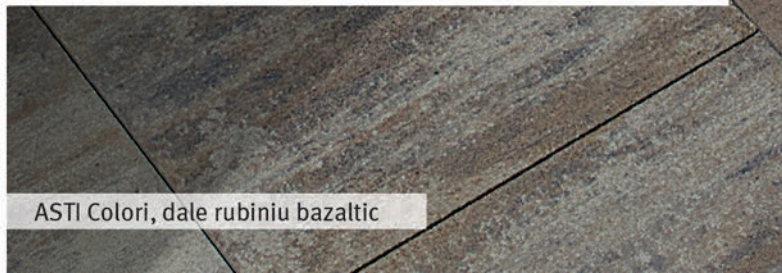
Nordic Maritime, dale gri maritim

**Semmelrock**  
stein+design®

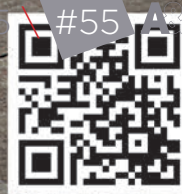


La Linia Grande, dale granit deschis și negru

De o frumusețe atemporală, dalele **LA LINIA GRANDE®** sunt ideale pentru cei care au *carpe diem* drept motto. Plăcile moderne, de mari dimensiuni, ies cel mai bine în evidență în amenajările pentru suprafețe extinse, în combinație cu pavajul sau dalele de dimensiuni mai mici din gama **LA LINIA®**.



ASTI Colori, dale rubiniu bazaltic



Gheorghe Pătrașcu

# ÎN IDEEA STABILIRII UNUI DIALOG REAL

Către: ORDINUL ARHITECȚILOR DIN ROMÂNIA

Filiala București, Președinte arh. Șerban Sturduza

Referitor:

Adresa înregistrată la DGDU cu nr. 13157/ 10.12.2015 și Cabinet Primar General cu nr. 5138/ 08.12.2015

Adresa înregistrată la DGDU cu nr. 13224/ 11.12.2015 și Cabinet Primar General cu nr. 5185/ 09.12.2015

Adresa înregistrată la DGDU cu nr. 13813/ 29.12.2015 și 13815/ 29.12.2015 și la Cabinet Primar General cu nr. 5513/ 22.12.2015 și 5518/ 22.12.2015

Adresa înregistrată la DGDU cu nr. 13761/ 24.12.2015 și 13811/ 29.12.2015 și la Cabinet Primar General cu nr. 5574/ 24.12.2015

Adresa înregistrată la DGDU cu nr. 13852/ 29.12.2015 și la DATJ cu nr. 5661/ 29.12.2015

*În corpul scrisorii sunt inserate extrase din adresele de mai sus ale Ordinului Arhitecților din România, Filiala București (OAR B).*

Urmare a adreselor mai sus menționate, dorim să răspundem în ideea stabilirii unui dialog real între instituția Primăriei Generale a Municipiului București și cea a Filialei București a Ordinului Arhitecților din România, având în vedere și conjunctura relativ favorabilă.

Considerăm că primii pași în acest sens au fost făcuți, adevărat, relativ timid, prin întâlnirile avute și prin dezbateri publice organizate. Spuneți că până în prezent niciuna dintre inițiativele dumneavoastră de a colabora cu Primăria Generală a Municipiului București nu a primit răspuns; v-aș ruga să vă asumați partea Dumneavoastră de responsabilitate pentru această lipsă de colaborare, așa cum noi ne asumăm partea noastră.

Vom răspunde punctual la diversele problematice, temeri și sugestii pe care le ridicați:

*OAR B a urmărit atât procesul de avizare a PMUD, cât și a PIDU și a observat că nu este specificat modul în care cele două planuri urbanistice se*

*corelează. Aceste două strategii reprezintă o prioritate pentru oraș. Solicităm, prin urmare, să fim informați cu privire la modul în care cele două documentații sunt corelate, precum și studiul de impact al acestei corelări.*

- Referitor la corelarea dintre PMUD și PIDU, aceste documentații de importanță vitală pentru o bună dezvoltare a orașului sunt corelate între ele. PIDU ca strategie reglementată prin HGCMB este un document care, ca și alte documentații reglementate, are obligativitatea de a fi inclus/integrat în PMUD, întrucât acesta are la bază principiul de mobilitate, în concordanță cu principiile europene la care România a aderat.

*Pe parcursul avizării, OAR B a constatat (1) nerespectarea repetată a opiniei CTUAT, care a condiționat eliberarea avizului de revizuirea punctuală a documentației și (2) deformarea opiniilor CZMI ale cărei condiții și interdicții au fost prezentate în avizul Direcției de Cultură a municipiului București ca simple recomandări.*

- Referitor la afirmația nerespectării opiniei CTUAT în cazul PUZ-urilor PIDU, această Comisie este una consultativă, decizia avizării aparținând instituției Arhitectului-șef. Ar fi de discutat chiar și afirmația nerespectării opiniei, deoarece opiniile evident divergente au fost numai în cazul a două dintre cele șase PUZ-uri. Poate ar trebui să nu vă bazați pe opiniile unei minorități a membrilor Comisiei când faceți aceste afirmații, mai ales în cazurile când apare un anumit subiectivism.
- Referitor la formulările din avizele Direcției de Cultură a Municipiului București, credem că au fost trecute ca recomandări elemente care nu puteau fi asumate de competența Comisiei, legate de amendarea unor elemente-cheie de strategie urbană care stau la baza proiectelor.

*OAR B reiterează cererea către CGMB de realizare a unei dezbateri de informare reală despre PIDU, în prezența autorilor, a arhitecților, a Primarului*

*General, a Arhitectului-șef și a consilierilor și reanalizarea proiectelor.*

- Ca principiu referitor la dezbaterile publice în general, am considera oportună realizarea acestora înaintea avizării proiectelor și nu în timpul sau chiar după aceasta. În plus, statutul de documentație aprobată și aflată în valabilitate nu ar trebui tratat ca fiind opțional, orice documentație aprobată are caracter de lege.
- Referitor la dorința de a analiza suplimentar proiectele supuse aprobării, vă repetăm că în afara diverselor ședințe publice din cadrul proceselor de avizare, de la lansarea proiectelor au existat peste 20 de întâlniri oficiale, în care au fost discutate și, după caz, amendate diverse probleme ale proiectelor. Atât OAR, cât și OARB au refuzat încă de la lansarea proiectului PIDU implicarea, iar în aceste condiții nu credem că invitații dedicate ar fi fost oportune. Mai facem precizarea că instituția Arhitectului-șef nu a răspuns niciodată negativ vreunei solicitări de a dezbate suplimentar proiectele supuse aprobării.

*OAR B solicită amânarea ședinței CGMB din 29.12.2015, considerând-o inoportună pentru avizarea celor 6 PUZ-uri din cadrul PIDU din următoarele motive: PIDU este momentan corelat doar parțial cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD); pentru multe soluții propuse în PUZ-uri, observații ale Comisiei Tehnice de Urbanism și Amenajarea Teritoriului (CTUAT) și ale Comisiei Zonale a Monumentelor Istorice din București (CZMI) nu au fost introduse în documentație; la dezbaterile profesionale din 21.12.2015 nu au participat Primarul General și membri ai CGMB, așa cum OAR B a solicitat.*

- Încadrarea proiectelor ca prioritare și urgente (punerea pe ordinea de zi a ședinței CGMB din 29.12.2015) a fost motivată. PIDU în sine a apărut ca instrument pentru finanțarea unor proiecte într-o manieră integrată, iar amânarea unei decizii privind PUZ-urile PIDU scade șansele ca aceste proiecte să fie finanțabile în exercițiul 2014-2020. Facem precizarea că includerea pe ordinea de zi a ședinței CGMB din 29.12.2015 a fost solicitată de un grup de consilieri din cadrul CGMB și nu de Direcția Generală Proiecte Urbane.
- Referitor la observațiile punctuale formulate de OARB pentru cele 6 PUZ-uri, proiectantul a oferit clarificări detaliate pentru punctele care exprimau în fapt neînțelegeri ale proiectelor și argumentații pentru punctele cu observații de ordin subiectiv.

*OAR B susține necesitatea organizării urgente a unui birou/ departament de studii urbane în cadrul PMB, care să poată gestiona pe termen scurt, mediu și lung, strategia urbană a Bucureștiului. Instituția Arhitectului-șef nu poate funcționa satisfăcător fără acest birou de studii urbane dimensionat corect, pe principii profesionale și structurat specific pentru capitala României.*

- Vom răspunde mai departe la temele importante ridicate de

Dumneavoastră referitoare la necesitatea unei reformări a instituției Primăriei. Suntem de acord cu necesitatea organizării unui Centru de Planificare Urbană, cu restructurarea CTUAT, iar referitor la creșterea transparenței și a bunei comunicări, așteptăm acțiuni concrete în acest sens din partea OAR;

*Care este viziunea/dorința PMB, în calitate de beneficiar, privind cele 81 de proiecte din PIDU la care nu s-a făcut selecție de ofertă și care toate sunt proiecte de interes public?*

- Susținem, de asemenea, necesitatea organizării de concursuri, cu colaborarea OARB, pentru orice lucrare de interes public, nu însă fără a sublinia importanța respectării legislației naționale, care este recunoscută ca fiind conformă cu principiile europene în domeniu.

*Care este strategia PMB, în calitate de beneficiar, privind continuarea PIDU, respectiv cele 19 proiecte, după avizarea PUZ-urilor până la operația de implementare-recepție a lucrărilor executate?*

- Referitor la necesitatea unei **Strategii de implementare** pentru proiectele din cadrul PIDU, menționăm că acestea vor parcurge etape de avizare ulterioare de detaliere în cadrul indicatorilor maximi/minimi stabiliți de PUZ-uri și că proiectele se vor realiza în funcție de **Strategia de implementare** stabilită ulterior, putând fi vorba de o implementare pe termen scurt, mediu sau lung.
- Susținem necesitatea adoptării unor facilități fiscale pentru proprietarii clădirilor de patrimoniu din București și în spiritul acestei idei am făcut propuneri concrete către CGMB care în cea mai mare parte au fost acceptate.
- În altă ordine de idei, nu înțelegem schimbarea de atitudine între scrisorile formulate după dezbaterile publice din 21. 12. 2015, avută pe tema PIDU – în data de 24.12 vă exprimați mulțumirea pentru realizarea și calitatea acestor dezbateri - pentru ca numai câteva zile mai târziu să reveniți cu afirmația că discuția nu a avut loc în formatul solicitat și că aceasta este o motivație pentru amânarea ședinței de Consiliu General din data de 29. 12. 2015.
- Nu putem să nu ne exprimăm cumva nedumerirea în raport cu poziția OAR față de PIDU. Una dintre principalele atribuții ale Ordinului este protejarea intereselor profesiei de arhitect, iar acest aspect ar trebui să fie reflectat inclusiv în protejarea drepturilor dobândite de un arhitect în urma rezultatelor unui concurs de soluții. Nu puteți avea dublă măsură – pe de o parte să susțineți necesitatea concursurilor, iar pe de altă parte să acționați ca un al doilea juriu care dorește invalidarea concursului de soluții care a fost PIDU, organizat pe o procedură perfect legală și cu un juriu profesional multidisciplinar.

① Gheorghe Pătrașcu este Arhitect-șef al Municipiului București, membru al Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice, membru al Consiliului Director Teritorial al OAR București. Până în 2008 a ocupat postul de director general al Direcției de Dezvoltare Teritorială din Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor.

# CTUAT OBSERVAȚII PIDU

**21 Septembrie 2011**

## Sorin Oprescu – enunț obiective PIDU

„Să facem din București o metropolă dezvoltată!” / „Bucureștii are nevoie de un concept strategic pe termen lung.” / „Parteneriatele public-privat sunt singurele realități care pot oferi o idee concretă, palpabilă de dezvoltare a Capitalei.” / „Legislația de care se poate sluji administrația este deficitară, atunci când nu este de-a dreptul strâmbă.” / „Doresc ca acest proiect, în măsura în care va fi aprobat de Consiliul General, să devină Strategia Primăriei, de care mai apoi administrația „să se țină” pentru a obține o imagine coerentă a Capitalei și în final un oraș european, cu toate că sunt conștient că acestui proiect îi va urma o luptă care nu va fi deloc una de idei, ci una de influențe.”

**11 Decembrie 2013 PIDU**

## Plan de mobilitate urbană / discuții, dezbateri

**Nae Țărălungă** se interesează, legat de PIDU, dacă acest proiect, discutat la Grupul pentru Mobilitate, a urmat procedurile pentru a fi evaluat și, eventual, destinat avizării – se răspunde negativ.

**Gheorghe Pătrașcu** precizează că PIDU nu are pentru moment o evaluare fiscală clară.

**Sorin Gabrea:** „Pe lângă reglementare, acestui proiect, ca și altora, trebuie să-i fie oferite instrumentele administrative – regulamentele pentru spațiile de parcare, cele care privesc pietonii, bicicliștii, toate acestea trebuie integrate, aduse la un singur numitor.”

**Tiberiu Florescu** este de aceeași părere: „Aici, în acest proiect, sunt foarte multe entități, care trebuie coordonate.”



*Sala Palatului, plan și situație existentă  
(foto C. H.)*

## 12 Februarie 2014 – PIDU, prezentare și analiză pe puncte SALA PALATULUI

**Dan Marin** dorește să știe ce s-a întâmplat cu cele 4 turnuri de colț care erau prevăzute pe o documentație anterioară, destinată reparării și refacerii Sălii Palatului – din informațiile echipei, s-a renunțat la această intervenție.

**Vlad Cavarnali** cere corelarea documentației cu toate proiectele publice ale Primăriei din zonă. **Sorin Gabrea** constată, din prezentare, că „în această zonă exista câteva elemente majore pe care Dvs. nu le luați în calcul la întocmirea acestei documentații, chiar dacă ele nu se află în zona Dvs. imediată, dar prezența lor este prea importantă și plină de consecințe pentru a putea fi pur și simplu ignorată – Palatul Regal, spatele lui, prezența chiar a unor terenuri care aparțin Primăriei, Sala Palatului în sine, cu ritmurile ei de umplere și golire a parcului ș.a.m.d. Acestea sunt cele care dau tonul zonei, iar propunerile Dvs. ar trebui să întregescă acest ritm deja existent.” **Cassandra Roșu** amintește de vechile biserici care au existat cândva pe zona verde, acum probabil îngropate, dar care au o memorie a lor – „ce se întâmplă cu locurile acelea, care e poziția echipei față de ele, cum vor fi integrate propunerii?”

**Ion Dedu** mai adaugă acestor probleme faptul că într-un timp relativ scurt, Calea Victoriei se va îngusta, iar spațiile destinate pietonilor vor spori – există chiar posibilitatea ca locul desfășurării festivalului George Enescu, actuala parcare, plus Piața Revoluției, să devină spații sută la sută pietonale, ceea ce va modifica puternic caracterul zonei.

**Sorin Gabrea** cere, față de aceste informații, ca situația mult mai clară a prezenței transportului public în zonă să fie studiată și supusă discuției la o viitoare prezentare – care vor fi direcțiile urmate de acesta, unde vor fi amplasate stațiile, care va fi impactul acestora asupra spațiului public? ș.a.m.d. Cere atenție și față de celelalte recomandări ale membrilor Comisiei.

## BULEVARDUL UNIRII/PIAȚA CONSTITUȚIEI

Față de toate intențiile exprimate, **Bogdan Bogoescu** face observația că ele sunt mai mult sau mai puțin amenajări. „Dar care sunt momentele sau evenimentele majore, structurale care vor da viață spațiului? Ce se întâmplă la limită, de fapt la ambele limite ale acestui traseu? Cum ar putea genera administrația locală evenimente culturale sau de calitate pe acest parcurs? Cine va manageria, conduce și controla acest traseu, cine face selecția actorilor care vor participa la această scenă urbană?”

**Sorin Gabrea:** „Municipalitatea dorește să valorizeze spațiul public. Acțiunea, evenimentul să fie prioritare, dar e nevoie de obiecte de mare atractivitate culturală care să valorizeze cumva acest spațiu acum fără identitate sau cu o identitate ștersă, negativă.”

**Bogdan Bogoescu** avansează ideea unor obiecte de artă publică, dacă aceasta ar fi vocația locului (axă culturală), desprinse din activitatea artistică a lui Horia Damian, artist român de notorietate în Europa. „Între spațiile construite acum existente, care vor fi reamanajate și redete circuitului comercial, vor apărea spații publice; marea problemă este poziționarea ieșirii din Diametrală, care va duce la modificări importante ale spațiului în funcție de determinarea exactă a ieșirii din subteran a traficului. Dincolo de intenția cu totul pozitivă a demersului, nu pot să nu remarc componenta eseistică foarte mare a acestei documentații. Pur și simplu, în starea actuală ea nu îmi oferă instrumentele care ar putea-o transforma în documentație care să preceadă o realizare concretă a dorințelor față de spațiile analizate. Vorbind punctual despre Sala Palatului, vreau să amintesc că aici există cel puțin 3 proiecte care trebuie verificate minuțios înainte de se propune altceva. Nu îmi dau seama de ce anume sa va întâmpla în spațiul din spatele Palatului Regal. Vechile vestigii sigur că ar trebui să se manifeste, să fie prezente, nu ignorate sau îngropate. Devierea circulației va modifica radical caracterul zonei. Nu văd care sunt relațiile posibile cu spațiile majore din apropiere, pe care le-am



imagini de prezentare ale proiectului, zona Bd. Unirii-Piața Constituției (arhiva PIDU)

menționat deja și nici cum se relaționează aceste propuneri cu ambientul oferit de Sala Palatului. În fine, nu am instrumentele administrative pentru a asigura o oarecare calitate și unitate soluțiilor preconizate.”

**Vlad Cavarnali** este de părere că pentru majoritatea zonelor există alte proiecte, deseori cu soluții mai bine argumentate decât cele care au fost prezentate acum.

**Casandra Roșu** consideră că în toate punctele fie lipsesc, fie nu sunt prezentate anumite elemente, dar de multe ori tocmai acestea ar trebui să dea consistență soluției.

**Rezoluție (Sorin Gabrea):** „Se va reveni cu propunerea, pentru început corelată atent cel puțin cu un proiect de circulație coerent, pentru toate zonele acum prezentate.”

**19 Februarie 2014**

**Subiectul unic prezentat și dezbătut a fost PIDU, considerat a fi, în cele din urmă, în regim de consultare.**

**Sorin Gabrea** dorește să știe dacă în documentație au fost cuprinse și unele reglementări de urbanism, pentru că ar fi bine de insistat în primul rând asupra modalității posibile de „realizare/executare”, pentru care este nevoie de avizare și aprobare. În lipsa conceperii planșelor ca documentație în vederea avizării, derularea proiectului devine dificilă. Arhitectul-șef precizează că „există o concesiune a așezămintelor brâncovenești pentru acel teren (Domnița Bălașa) cu un contract oneros pentru Administrație, așa încât pentru acel teren, pe moment, nu pot fi angajate discuții. E un teren cu conflict de interese.”

**Bogdan Bogoescu:** „În realitate, pentru acest loc discuția se reduce la amenajarea unei zone verzi și în această privință doresc să atrag atenția tuturor celor care discută astfel de probleme și situații că aportul pentru

sănătatea orașului, vorbind despre spațiul verde, nu îl dă iarba, ci vegetația înaltă, copacii care ocupă acest spațiu zis verde.”

**Constantin Enache:** „Știu din prezentările anterioare că ceea ce s-a dorit, pentru acest punct, dar nu numai, a fost legarea Centrului Istoric cu Bulevardul Unirii, și mai departe, chiar cu Parcul Carol, dar nu înțeleg de ce zonele pietonale sunt orientate către spatele blocurilor. Cât despre terenul verde, sunt de părere că trebuie folosit cu mai multă eficiență. În ceea ce privește circulația pietonală, cred că aici pot apărea două pietonale, unul de importanță principală, care să susțină întreaga propunere ca axă și un al doilea, și el necesar, dar de ordin secundar în raport cu primul.”

**Bogdan Bogoescu:** „În acest sens, v-aș ruga să excludeți cu totul din prezentare și din propunere conceptul de dos de bloc, care pur și simplu nu mai trebuie să fie întâlnit, aceasta și în ideea în care propunerile Dvs. pentru evenimentele pe care le doriți a se petrece pe traseu să contrasteze clar cu tot ceea ce se petrece astăzi în acele locuri.”

**Sorin Gabrea** cere să fie prezentată, clar și concis, soluția pentru traficul auto și pentru cel pietonal care a fost concepută pentru acest punct: recensământul locurilor de parcare, studiul de analiză al fluxurilor, precizarea intrărilor în și ieșirilor din parcaje, modul în care aceste ieșiri ar fi prezente în parc, câte mașini de serviciu sunt necesare în zonă, cum afectează funcțiunea tribunalului circulația auto și pe cea a pietonilor, cum se strecoară fluxul locatarilor în aceste date, cum sunt gândite spațiile de parcare pentru locatari, ca și cele pe care le-ar presupune o activitate comercială; toate acestea, în opinia d-sale, cer aprecieri și soluții clare și eficiente, dat fiind că în acest moment situația existentă aici este una cel mult satisfăcătoare și care, dacă nu va fi bine gândită, va genera blocaje în toată zona”.

**Tiberiu Florescu:** „Cum se circulă acum și cum se va circula după propunere





în acest spațiu și de ce sunt tratate spațiile diferit, din punctul de vedere al reglementării? Nu chioșcurile sunt importante, nu pentru ele pot fi date reglementări, ci pentru întreg spațiul, în care elementul chioșcuri se inserează.”

**Sorin Gabrea:** „Nu mă pot opri să spun că un proiect de acest gen este foarte ambițios, foarte greu de elaborat și de urmărit și că, prin urmare, toți cei ce lucrează la el sunt de apreciat pentru temeritatea acțiunii, dat fiind că mai toate subiectele pe care le-ați așezat sunt foarte, foarte dificile. Iar reglementarea este, în fiecare caz, dificilă și foarte importantă. E de dorit, ca linie directoare, ca soluțiile să fie cât mai bune, complete și cât mai obiective, astfel încât, odată avizate, ele să trebuiască să fie continuate, indiferent de echipa administrativă sau tehnică ce va veni. Să ținem cont de faptul că un proiect complet dezleagă zona și aduce o mulțime de beneficii locuitorilor și orașului. Dat fiind faptul că suntem de acord că prezentarea propunerii, acum, va fi făcută în regim de consultare, voi înainta la final echipei fișa de observație cu toate cele notate, pentru ca proiectul să avanseze cât mai bine în direcția pe care ne-o dorim cu toții.”

### **PUZ Piața de Flori**

**Bogdan Bogoescu** ar dori să știe dacă nu a existat cumva un PUZ pentru Vamă și dacă măcar o parte din prevederile acestuia au fost luate în calcul la formularea ambelor soluții; o legătură între Vamă, principala clădire de aici, și acest spațiu, ar fi dus la o mai bună organizare și definire a lui. **Ion Dedu** este de părere că pentru acest punct este nevoie de un studiu extins pentru reducerea traficului. **Dan Marin** amintește Comisiei că pentru acest întreg spațiu a existat mai demult un PUZ care avea ca obiect principal Casa Academiei și consideră că este bine ca și acest PUZ să fie verificat și, în măsura în care propune lucruri de calitate, acestea să fie preluate. **Tiberiu**

**Florescu:** „Dacă soluțiile de mobilitate vor reorienta fluxurile și soluțiile de urbanism se vor schimba, tocmai pentru că PUZ ar trebui să dezlege parcajul, intrările în el, dimensiunile posibile vor fi greu de articulat într-o soluție validă atâta timp cât nivelul de bază se mișcă. Personal, nu cred că parcajul poate fi rezolvat așa ca în soluția Dvs.” **Andrei Zaharescu** mai adaugă soluțiilor posibile pe cea care ar fi condus circulația din subteran direct în Calea Viilor.

**Doina Bubulete** observă incoerența documentațiilor, care pretind a face parte dintr-un tot la nivelul orașului, dar care, ca soluții, par rupte între ele, și aceasta în condițiile în care pentru fiecare loc vor apărea probleme juridice, economice etc.

**Dan Șerban**, pe de altă parte, atrage atenția asupra uriașei cantități de informație acumulate și prezentate pentru fiecare loc sau proiect în parte, care se doresc a fi judecate doar în câteva minute și care nu lasă timp asimilării unei gândiri – o prezentare și o discuție treptată ar face, poate, ca filosofia întregului proiect să apară cu mai multă evidență.

Constatând dificultatea problemelor conținute și imposibilitatea soluționării problemelor tehnice generate de aceste propuneri, **Sorin Gabrea** cere prezentatorilor să revină cu propuneri de urbanism mai coerente și cu soluții adecvate.

**Dan Marin** își exprimă nemulțumirea față de modalitatea în care au fost concepute, prezentate și soluționate propunerile, în special aceea care se referă la Parcul Izvor, afirmând că „este în regulă ca echipa sau prezentatorii să ne expună principii, însă, dată fiind complexitatea acestei documentații, este greșit să ni se prezinte ultimativ unele rezolvări cu pretenții de soluții finale. La Parcul Izvor, de pildă, mai multe elemente sunt tratate impropriu: este ignorat frontul către apă, este ignorat spatele Primăriei și întreaga propunere se concentrează asupra unui singur obiect.

Un spațiu al orașului cu foarte multe elemente importante este neglijat în favoarea unui singur obiect.”

**Sorin Gabrea** ar dori să știe și el, referitor la același subiect, cum a fost gândită plasarea Bulevardului Uranus în raport cu podul preconizat, dat fiind faptul că odată cu deschiderea arterei Buzești se va înregistra o creștere masivă a circulației auto pe acest tronson, care va aduce cu sine multe probleme ce vor trebui dezlegate.

**Bogdan Bogoescu** este nemulțumit de felul în care este integrată clădirea Primăriei în acest proiect, ea având aerul de fi mai mult ignorată, ascunsă, și neparticipând într-un mod real la proiect, deși se află în imediata vecinătate a acestuia și este un punct foarte important pentru harta orașului: „Primăria trebuie să funcționeze ca Primărie de oriunde ar fi privită. Ea trebuie integrată în proiect și redată orașului. Dacă, însă, Unitatea de Pompieri de aici este absolut fundamentală și strategică în așa măsură, atunci lăsați pur și simplu existentul în starea în care este. Dar multe alte probleme cred că pur și simplu sunt expediate sau trecute cu vederea: cum s-ar relaționa vizual, cum s-ar vedea, de pildă, turnul BCR în relație cu acest pod pe care îl propuneți acum?”

**Sorin Gabrea:** „Așa cum ne-a fost prezentată, soluția propusă pentru Parcul Izvor nu e o soluție. Palatul Parlamentului este, aici, obiectul principal, iar parcul va trebui în orice caz legat de el. Este nevoie de o variantă în acord cu funcționalitatea acestui spațiu. Ori vorbim despre un parcurs comemorativ rememorat, ori propunem o altă gândire. Ordinea de prioritate pentru acest loc trebuie să fie Parlament, Parc, Primărie, Muzeu, Dâmbovița.”

**Tiberiu Florescu:** „Iar soluția trebuie să fie foarte bine studiată, pentru că acest Parc va rămâne permanent verde sau neconstruit, va fi o rezervă

de teren necesară orașului. Din TUB, PIDU a focusat pe locuri importante, dar toată gândirea ar trebui să aibă o unitate și o concizie care să o poată transforma în documentație ale cărei prevederi pot fi preluate de PUG, de pildă. Casa Poporului, de exemplu, face parte din Bulevardul Unirii, așa încât cele două realități ar trebui planificate și judecate în același ansamblu, în același timp, nu izolat. PUG nu ar putea prelua planuri de situație.”

Pentru zona Sala Palatului, va fi consultat pentru o re-evaluare și o prezentare ulterioară, PUZ pentru același perimetru realizat de echipa condusă de Dan Șerban, PUZ în curs de avizare, care va trebui revăzut și preluat după încheierea ciclului legal.

#### **PUZ Bd. Unirii**

**Bogdan Bogoescu:** „Spațiul poate fi un eveniment al orașului. Apropo de taluzul spre Casa Poporului, normal ar fi să urc, construcția trebuie să primească o ofertă spre oraș, un spațiu public; e nevoie de un monument, de o piesă de atractivitate”. **Sorin Gabrea** „Să mai ținem cont de faptul că în spatele nordic și sudic al blocurilor, viața este mai „tare” decât cea din fața bulevardului.” **Constantin Enache:** „Va mai trebui avută în vedere o legătură dublă cu Parcul Carol, încă una alături de cea prin Dimitrie Cantemir.”

**16 Aprilie 2014**

**PUZ Aviz de Urbanism Preliminar PIDU**

**Bogdan Bogoescu:** „Vreau să vă amintesc că de mai multă vreme se discută, apropo de zona Izvor, subiectul delicat al prelungirii Lipscăniei până dincolo de Dambovița pe un pod. E o problemă care ar putea naște soluții foarte interesante, mai ales pentru legarea între ele a zonelor de interes, multe în acest perimetru.”

**Sorin Gabrea:** „A existat, referitor la circulația mașinilor în tot acest perimetru pe care propunerile din proiect îl vor afecta, un studiu de trafic deloc rău, realizat de Search Corporation, care trebuia neapărat consultat, măcar ca bază de plecare. Să nu uităm că o decizie de scoatere a traficului din unele zone, și mă gândesc aici la Bd. Unirii, are consecințe asupra întregului sistem de circulație, prin redistribuirile de trafic pe care le va propune. Soluțiile de trafic, în acest caz, ar trebui să fie baza de temă pentru orice concurs de urbanism care s-ar desfășura privind aceste puncte de interes. Pe urmă, gândindu-mă la parcaje, mi-aș fi dorit ca ele să fie la limita Zonei Centrale, tocmai pentru a se evita accesarea zonei cu mașina personală și să fie realizată, cumva, „preluarea” acestui mod de circulație de către transportul în comun. Aș mai vrea să adaug că am serioase îndoieli față de recensământul mașinilor din Zona Centrală, e necesar ca aceste date să fie revăzute și verificate cu cea mai mare atenție, pentru că toate propunerile vor trebui să plece de la o bază de calcul reală. În fine, aș mai dori să știu dacă există o analiză funcțională a zonelor centrale, pentru că și aceasta este un factor extrem de important în justificarea oricăror propuneri.”

**Cristina Gociman:** „La Universitate, s-a desfășurat ca temă de cercetare un studiu realizat pentru Bd. Regina Maria, care a avut ca preocupare majoră

securizarea spațiului construit. Conform strategiilor de reducere a riscului, în toate zone din oraș, deci și aici, trebuie organizate Centre de Securitate care să poată adăposti locuitorii în caz de cutremure sau alte dezastre naturale. Mă întreb dacă tema parcajelor pe care o discutăm astăzi nu poate fi o oportunitate de a găsi, cumva, o soluție și pentru aceste spații, cu atât mai mult cu cât ele sunt corelate ideii de investiție publică.”

**Bogdan Bogoescu:** „Observ, din toate cele discutate până acum, că nu avem la modul real o dorință de a limita accesul mașinilor în Zona Centrală. Și trebuie, totuși, să ne punem problema modului în care îi ajutăm pe cei ajunși aici. În primul rând, cred că o analiză a traficului și a zonelor de pe Inelul Central ar putea evidenția locurile de așezare a unor puncte de tipul Park&Ride, legând parcările de aici cu transportul public. Am putea ajunge, astfel, la idealul unei atitudini a șoferului de tipul „nu poluez, nu ocup locul inutil”, iar cei care doresc să tranziteze zona vor trebui neapărat să o ocolească. Să mai observăm și cheltuielile de carburant, consumul energetic, de comparat cu același serviciu care poate fi oferit de transportul public, desigur îmbunătățit și acesta. Ne putem întreba și care va fi soarta riveranilor care dețin mașini – vor trebui neapărat create, cât folosite eficient parcajele existente, pentru că dacă ne uităm la parcajul din Unirii, el este mai tot timpul gol, ca și cel de la Universitate, ca și acela de la Cocor. Și atunci, principala problemă nu ar fi cum mai creăm niște spații de depozitare pentru mașini, ci cum îl obligăm, cum îl responsabilizăm pe șoferul bucureștean, cum îl determinăm să-și bage mașina în garaj. Acestea, din păcate, sunt problemele reale ale zonei, ca de altfel ale întregului oraș.” **Ion Dedu:** „O altă problemă importantă cu care ne confruntăm este asigurarea unui sistem de echitate pentru parcări, adică reglementarea unui sistem de plată diferențiat pe zone. Tocmai de



*imagine a spațiului liber existent la Sud de Biserica Domnița Bălașa, actualmente utilizat ca parcare auto improvizată (foto C.H.)*

aceea, un sistem de parcări Park&Ride undeva, totuși, mai departe de Centru, ar fi preferabil, pentru că normal este ca în Zona Centrală parcare să coste mai mult decât cea de la periferie. Totodată, aceste puncte de tranzit, care să poată fi conectate eventual și cu un transport regional, vor trebui dotate cu toate facilitățile, vor trebui să aibă posibilitatea de continuare a călătoriei în oraș fie prin modalitatea de transport clasică, fie prin aceea a transportului alternativ – cu bicicletă, role ș.a. Aici, însă, trebuie să intervină și un sistem foarte bine gestionat și controlat de transport public. Esențial, totuși, apropo de subiectul pe care îl discutăm, este să existe un număr de locuri de parcare pentru Zona Centrală, dat fiind că fie din motive de serviciu, fie de recreație, oamenii vor dori să ajungă, în unele ocazii cel puțin, cu mașina până aici.”

**Sorin Gabrea** este de părere că orice discuție cu șanse de reușită trebuie să pornească de la definirea unui necesar clar și a unei politici legate de modul de utilizare sau de exploatare a acestui necesar. Pe lângă aceasta, mai este nevoie de un plan de mobilitate macro, fără de care regimul mașinilor proprietate personală în Capitală și circulația lor nu poate să fie definit.

**Tiberiu Florescu** are o aceeași poziție: „Planul de mobilitate trebuie să prevadă investiții clare și să se slujească de o cuantificare cât mai exactă a realităților.”

**Constantin Enache:** „Personal, sunt de părere că speranța că aceste PUZ-uri vor rezolva problema pietonalelor în Capitală, fie și numai pentru zonele respective, este nerealistă. Cred că problemele concrete privesc o strategie sau cel puțin o viziune de ansamblu, pentru care dificultăți reale sunt, de pildă, integrarea în acest sistem a Parcurilor Tineretului și Carol, prelungirea Bd. Magheru în direcția Sud, prin Cantemir. Pe de altă parte, nu știu dacă este tocmai util să dezvolt și mai mult pietonal într-o zonă și așa goală, cum este Bd. Unirii ca, pe de altă parte, să umplem Bd. Regina Maria, și așa sufocat și insuficient pentru traficul de acolo.”

**Dan Marin:** „Pentru anvergura unei asemenea propuneri este necesar un

plan integrat de dezvoltare urbană, ori aici avem doar câteva proiecte, unite între ele printr-o intenție. Dar, de fapt, ce discutăm, în care logică? Pentru că de câteva ședințe văd din nou și din nou același lucru. Pe de altă parte, nu înțeleg care este obiectul avizului. Uneori se propun simple ajustări, alteori intervențiile sunt radicale, deci scările proiectelor sunt diferite, ca și consecințele lor, iar nivelul studiilor prezentate este divers. Noi discutăm, de regulă, doar parcajele, atunci când o documentație avizează, de fapt, totul.”

**Vlad Cavarnali** afirmă că, de-a lungul timpului, în Comisie au fost prezentate pentru fiecare dintre aceste zone și alte proiecte, de multe ori de o calitate superioară; soluțiile lor pot fi consultate, cel puțin.

**Alexandru Panaitescu** este contrariat de legalitatea incertă care guvernează aceste proiecte: „Dacă se avizează oricare dintre proiecte, se avizează, de fapt, întregul perimetru pentru care s-a alcătuit documentația. Noi ar trebui să avizăm parcajele, însă legea se dă pentru tot spațiul, de fapt.”

**Bogdan Bogoescu:** „Modalitatea în care este rezolvat de această nouă documentație spatele Primăriei Generale mi se pare în continuare inacceptabilă. Și întreb mai departe – ce fac eu, ca arhitect și Comisie, pentru Parcul Domnița Bălașa ca zonă europeană, ca parte a Bucureștiului? Mă mulțumesc doar să pun o simplă peluză?”

**Vlad Cavarnali:** „Cu toții înțelegem că este important pentru Primărie ca acest proiect să avanseze, numai că ceea ce ni se pune în față astăzi nu este o documentație de tip PUZ. Mai mult, în afară de parcaje și de partea publică, există lucruri care nu pot fi avizate. Întrebarea care cred că ar fi corect să se pună este cum anume aduc prin documentație un profit Primăriei și un avantaj orașului.”

**Sorin Gabrea** dorește să fie cât mai bine precizate reglementările ce definesc investiția PIDU. **Elena Bădoiu** le precizează – pentru Piața Lahovary, se dorește crearea de piste de biciclete, definirea a două piețe urbane, a câte unui pietonal în zonele Mendeleev și Tache Ionescu; pentru Piața Rahova – reabilitarea zonei și parcaj; pentru Bd. Unirii – parcaj sub Piața Constituției

și amenajarea zonei Antim; pentru Domnița Bălașa – amenajarea zonei și reabilitarea Podului Calicilor; pentru Sala Palatului – realizarea celor două parcări, amenajarea spațiului verde și a celui pietonal; pentru Parcul Izvor – refacerea (amenajarea) Podului Mihai Vodă și amenajarea Parcului.

**Dan Marin:** „Și totuși, chiar în aceste condiții – la ce anume s-ar referi reglementarea pentru Parcul Izvor? La realizarea acelei megastructuri de peste canal, la refacerea Mănăstirii Mihai Vodă, la amenajarea cât de cât a spatelui Primăriei? Evident, mai sunt și alte lucruri importante care ar trebui discutate și reglementate.”

**Sorin Gabrea** completează: „Orice alte elemente incluse devin, odată cu avizarea, obligatorii.” Doina Bubulete: „Am crezut că toate aceste documentații sunt puncte pe un unic traseu, legate de exploatarea sau folosirea spațiului public. Cele 5 obiective privesc toată zona sau sunt doar puncte, tratate individual? Aplicarea prevederilor va ține numai de parcelă? Iar dacă descurajez, pe de o parte, transportul privat, ar trebui să îmbunătățesc celelalte modalități de deplasare. Cum fac aceasta? Am soluții pentru această problemă? Iar apropo de Sala Palatului – există acolo denivelări, accidente ale solului care trebuie luate în calcul, circulații de mai multe feluri, care nu știu cum și dacă sunt rezolvate.”

**Tiberiu Florescu:** „Acum trebuie să rezolvăm problema dată, dar nu îmi crez o alternativă valabilă, pentru că de fapt nu am de ce să merg în Centru.”

**Cristina Gociman:** „Sunt de acord cu ideea de proiect integrat. Dacă discutăm punctual, aș spune că pentru zona Izvor există Concursul București 2000, poate că o altă abordare ar fi mai benefică; podul și relația lui cu pietonalul este bună, ca intenție, dar aceste bune intenții stau în niște zone declasate. La Piața Palatului, ceea ce se propune efectiv e doar un simplu parcaj. Piața Constituției și Bd. Unirii nu reprezintă un traseu viabil – în cazul în care nu au loc aici niște spectacole, locul e mai mereu gol, lumea nu vine aici. Iar la Piața Lahovary, aș dori să știu dacă accesul propus nu ar fi mai ușor abordabil într-o situație pe latura sudică.”

**Dan Marin:** „Piața de Flori propune o soluție fezabilă. Parcul Izvor presupune



partea nordică a Bd. Unirii în zona Bisericii Domnița Bălașa  
(foto C.H.)

intervenții foarte importante, iar cele spuse și aduse aici nu mă conving. Bd. Unirii – parcajul este posibil, dar bulevardul nu duce nicăieri, e un loc defuncționalizat, fără vreun punct de atracție. Nu cred că circulația auto de aici va dispărea ca să facă loc unui pietonal, care pentru moment mi se pare inutil. Lahovary-Cantacuzino: am mari rezerve pentru aceste două piețe foarte interesante care arată ca două depozite de rampe; nici nu cred că lângă vilele de aici tocmai rampe ar trebui.

La Sala Palatului, nu înțeleg deloc ce se va întâmpla cu vegetația de la sol; condițiile acestei vegetații trebuie foarte clar stipulate.”

**Alexandru Panaitescu:** „Piața de Flori mi se pare în regulă și posibilă, deși nu înțeleg pentru cine se face acel parcaj. În Parcul Izvor, sper ca amenajarea ca memorial să se păstreze, cel puțin ca idee. În ceea ce privește linia de tramvai, am rezerve, și nu cred că e bine că Primăria nu este introdusă în studiu. Piața Lahovary pare posibilă, dar parcajul de la Cantacuzino nu, în opinia mea. Bd. Unirii – parcajul de sub Piața Constituției este în regulă, dar poate că ar trebui corelat cu ceva ce se va întâmpla la suprafață. Și la Sala Palatului, și la Domnița Bălașa, mă tem ca nu cumva amenajarea parcajelor să nu ducă la tăierea pomilor, în cele din urmă.”

**Constantin Enache:** „La Piața de Flori sunt de acord cu parcajul, dar nu și cu circulația, care trebuie rezolvată mai bine, punctul de întâlnire al celor trei artere este unul complicat. În Parcul Izvor, amenajarea este pasabilă, dar s-ar putea face un relief comemorativ pentru Mihai-vodă; pentru spatele Primăriei, sunt de părere că este necesar un concurs național. În Piața Lahovary-Cantacuzino – dacă accesele vor fi făcute bine, cu atenție, este posibil. Bd. Unirii – parcajul este în regulă, dar nu cred că bulevardul trebuie modificat în vreun fel; ar fi bine să fie folosit măcar pietonalul existent. Piața Palatului – sunt de acord cu amenajarea peisageră, parcajele sunt necesare, iar Piața ar fi bine să devină dominată de pietonal. Domnița Bălașa – de acord cu parcajul și cu Podul Calicilor.”

**Bogdan Bogoescu:** „La Piața de Flori, circulația rutieră ar trebui să fie integrată. Pentru Parcul Izvor, restructurarea veche cred că este puțin insuficientă, poate se va găsi loc pe undeva pentru un memorial al Uranusului. La Sala Palatului, cred că principalul obiectiv care merită tratat cu atenție și respect este Biserica Crețulescu, care trebuie pusă în valoare; de acordat atenție legăturii cu Piața Walter Mărăcineanu. La Domnița Bălașa – de amenajat, pe cât posibil, parcul. În zona Lahovary-Cantacuzino, nu vreau rampe spre clădirile de clasă – pot fi găsite alte locuri pentru accese. Iar la Bd. Unirii, utilă ar fi mutarea gestiunii din margini către Centru.”

**Radu Petre Năstase:** „Piața de Flori – soluția propusă pare în regulă. În Piața Constituției, sunt de acord cu parcare, dar nu aș vrea ca benzile să se reducă în vreun fel; poate că ar fi bine de separat ceva mai clar funcțiunile existente. La Lahovary e nevoie de re poziționarea rampelor.

La Domnița Bălașa, de acord cu parcare, dar poate că se va găsi o altă soluție de amenajare, ca și de circulație, poate că un rond-point ar fi util

pentru spațiul aglomerat și strâmt existent. Pentru Parcul Izvor, se poate propune un landscape, dar nu văd utilitatea unui tramvai, aici. Poate, eventual, studiată o legătură posibilă cu Str. Lipscani?”

**Tiberiu Florescu:** „Dintr-o idee care a plecat cu mult entuziasm, s-a ajuns la o serie de lucruri disparate și care nu pot fi fundamentate. De la un concept integrat utopic s-a ajuns la un parcaj. Sunt de acord cu necesitatea parcajelor, dar nu cu relevanța proiectelor. Pentru că discutăm despre lucruri reprezentative pentru Capitală – aici, în unele zone, ar trebui să plângă pentru o șansă Zaha Hadid, nu să reducem un spațiu ca Parcul Izvor la un parcaj. În fine, nu sunt convins de utilitatea parcajelor sau de tehnicitatea lor.”

**Marian Moiceanu:** „Problemele puse în discuție mi se par deosebit de complexe, așa încât aștept și eu ca rezolvările acestora să fie rediscutate, în variante ameliorate.”

**Cornel Panaitescu:** „Doresc doar să atrag atenția asupra inevitabilelor conflicte ale propunerilor cu infrastructura, conflicte care vor trebui analizate cu mare grijă.”

**Sorin Gabrea:** „Personal, nu mi-a plăcut nimic din aceasta re-editare, re-prezentare a proiectelor. Consider că spiritul inițial al propunerii s-a pierdut aproape în întregime. Pentru Rahova (Piața de Flori) – este nevoie de un studiu istoric care să susțină reglementarea. Am rezerve și asupra soluției de trafic – pentru că nu e normal să traversăm Bucureștiul în tuneluri lungi, și mi-aș dori, referitor la aceste subtraversări, o analiză pro și contra acestei soluții. Nu se reglementează, apoi, propunerea, fără a fi corelată cu celelalte studii. Am rezerve și față de situația prezentată pentru Parcul Izvor. Nu cred că este suficientă reconstituirea traseelor vechi, ca gest de rememorare. Nu refuz ideea tramvaiului, dar reglementarea ar trebui, în acest caz, schimbată. E nevoie și de o reglementare pentru cornișa de N a Dâmboviței. Domnița Bălașa – dacă nu se realizează un obiect important pe peretele de N al blocurilor, intervenția este inutilă. Trebuie încercat ceva, poate că o reglementare ar putea crea potențial terenului.

Sala Palatului: Există o altă reglementare, care propunea și o legătură cu Calea Victoriei. Pietonalul mergea dinspre Universitate, prin Calea Victoriei, până în Cișmigiu, și de acest aspect trebuie ținut cont. E nevoie și de corelarea incintelor cu alte trasee existente sau posibile. Lahovary – de restudiat, pentru că apar relații și accese secundare, dar importante pentru zonă; intrările trebuie re poziționate, accesele să fie mai discrete. Bd. Unirii – nu sunt de acord cu propunerile. E nevoie, cât se poate de clar, de un studiu de marketing, care să propună și să susțină o altă utilizare a spațiului.”

**Proiectul și rezultatele dezbaterilor au fost înaintate spre avizare Arhitectului-șef.**

## A LIVING OFFICE

Conceptul de birou modern a apărut într-o eră când modelul de business de succes presupunea dezvoltarea de noi capacități, crearea infrastructurii, maximizarea eficienței și a inovației tehnologice, împreună cu sistematizarea solidă a proceselor de muncă. Aceste aspecte sunt cu siguranță încă importante, dar trebuie să ne punem întrebarea dacă principiile designului de interior din acea perioadă ne permit să ne exploatăm întregul potențial și noile resurse de astăzi. Este din ce în ce mai evident că valoarea cea mai mare a unei organizații este dată de oameni și cunoașterea creativă ranforsată de oameni prin relaționare, participare și ambiții. Noile tendințe în designul interioarelor de birouri creează spații unde oamenii lucrează mai eficient, atât ca indivizi, cât și în grup.



KIVO  
Herman Miller

Dacă oamenii sunt mai inovativi, dacă performează la un nivel cu adevărat înalt datorită mediului care îi stimulează să acceseze și să transmită idei, atunci ei sunt mai valoroși ca niciodată.

Așadar, cum poate o companie să creeze un mediu de lucru care să încurajeze acea dezordine organizată care hrănește inovația, și în același timp să țină cont de necesitatea prozaică de a administra efectiv și eficient spațiul? Noi credem că secretul stă în DESIGN.

Planul de tip open-space creează un mediu kinetic, alert, colaborativ, optimizează costurile de real estate. În același timp, depersonalizarea și lipsa de concentrare sunt probleme acute ale acestui sistem.

Arhitectura actuală de interior propune elemente care contracarează aceste efecte negative: zonele colaborative intercalate în plan, introducerea culorilor, a decorațiunilor și a materialelor "împrumutate" din alte limbaje arhitecturale cum ar fi cel rezidențial, folosirea elementelor de delimitare acustice, exploatarea tuturor planurilor care compun volumetria, folosirea luminii ca element integrant al compoziției.

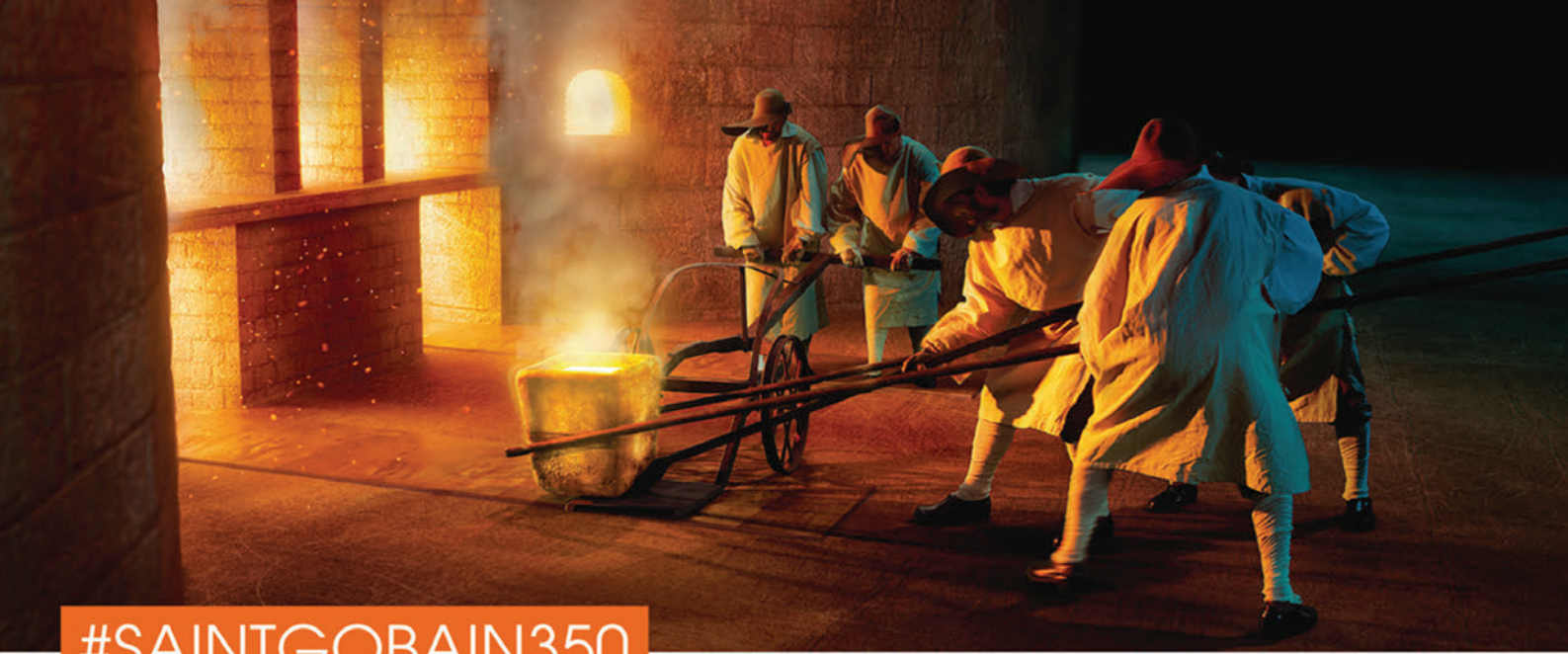
Atunci când mobilierul nu intră în concurență cu spațiul, ci îl personalizează și îi scoate în evidență valențele, rezultatul este un habitat care încurajează un anumit set de comportamente care contribuie la sentimentul de apartenență la întreg. Configurând spațiul de birou ca pe un traseu imaginar alcătuit dintr-o serie de insule, relații de vecinătate, puncte de interes, acest lucru permite indivizilor să interacționeze spontan, să își aducă propria contribuție, să aparțină comunității. În același timp, această configurație structurează organizația într-un sistem unitar și ușor de administrat dintr-o macro-perspectivă.

Sistemul LOCALE de la Herman Miller este expresia supremă de design materializată printr-o nouă tipologie de mobilier de birou care permite modelarea și personalizarea spațiului de lucru prin elemente care delimitează insule individuale de concentrare, creează vecinătăți, dar în același timp structurează întreg ansamblul. Componentele funcționale ale sistemului LOCALE au ca element distinct de arhitectură modulul "workbase", inspirat de designul scandinav rezidențial, care armonizează vizual și structural ansamblul.



WORKSPACE STUDIO

Herman Miller  
Authorised Dealer Partner



#SAINTGOBAIN350

# THE EXHIBITION



[www.saint-gobain350years.com](http://www.saint-gobain350years.com)

FROM 1665 TO 2015

