



Mobilitate urbană

www.observatorulurban.ro

EXPLICĂ TEMA | Mobilitatea și provocările spațiului urban ...2 • ANALIZE | În câteva luni vor intra în dezbatere primele PMUD-uri din România ...4 ○ Locuirea și mobilitatea urbană în Conceptul Strategic București 2035 ...5 ○ Proiecte cardinale privind mobilitatea urbană în CSB 2035 ...5 ○ Finanțarea proiectelor de mobilitate urbană ale ONG-urilor ...6 ○ Traseul 84 al proiectului Drumuri Verzi în București, la nivel de schiță ...7 ○ Mobilitate urbană la firul ierbii ...8 • FOTOGALERIE | Garaje bucureștene ...9 • ȘTIRI | Pistele de biciclete vor fi refăcute ...10 ○ Al doilea pod de la Pasajul Mihai Bravu ar putea fi gata la sfârșitul lunii ...10 ○ Comisia Europeană solicită României să ia măsuri pentru a diminua poluarea aerului ...11 ○ Registrul spațiilor verzi din București, în curs de reactualizare ...11 ○ Nou termen pentru Magistrala 5 ...12 • EVENIMENTE | UrbanEye Film Festival ...13 ○ Expoconferința de arhitectură RIFF ...13 ○ Programul Bienalei Naționale de Arhitectură 2014 ...15

Mobilitatea și provocările spațiului urban

Mobilitatea urbană este esențială pentru cotidianul fiecărui oraș modern. În timp ce viteza și eficiența au mare însemnătate, în contextul deplasărilor, esențială este totuși ușurința cu care destinațiile urbane sunt accesate. Mobilitatea este determinată de gradul în care orașul, ca întreg, este accesibil tuturor rezidenților săi.

Planuri de transport vs. planuri de mobilitate urbană

Dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate ar trebui să fie înțeleasă ca un proces integrat, strategic, continuu care înglobează un număr esențial de pași. Prezentarea grafică inclusă în acest articol înfățișează acești pași într-o succesiune logică ¹. În practică, aceste activități pot funcționa parțial în paralel sau incluzând bucle de feedback.

Un plan tradițional de transport se concentrează asupra traficului și asupra fluxului acestuia, asupra infrastructurii, bazându-se exclusiv pe inginerie, iar efectele lui sunt evaluate parțial. Principalii actori implicați sunt clasa politică și administrația.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă un plan strategic, care se clădește pe practicile de planificare existente, acordând atenția cuvenită principiilor de integrare, participare și evaluare pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor

de azi și de mâine, pentru o mai bună calitate a vieții din orașe și împrejurimi ⁱⁱ.

Altfel spus, acesta aduce în discuție oamenii în spațiul urban și îi implică pe cetățeni în procesul de planificare. Planul de mobilitate vizează crearea unui sistem de transport urban durabil prin:

- facilitarea accesului tuturor la locuri de muncă și servicii;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- creșterea eficienței și a eficacității costurilor pentru transportul de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și a calității mediului urban.

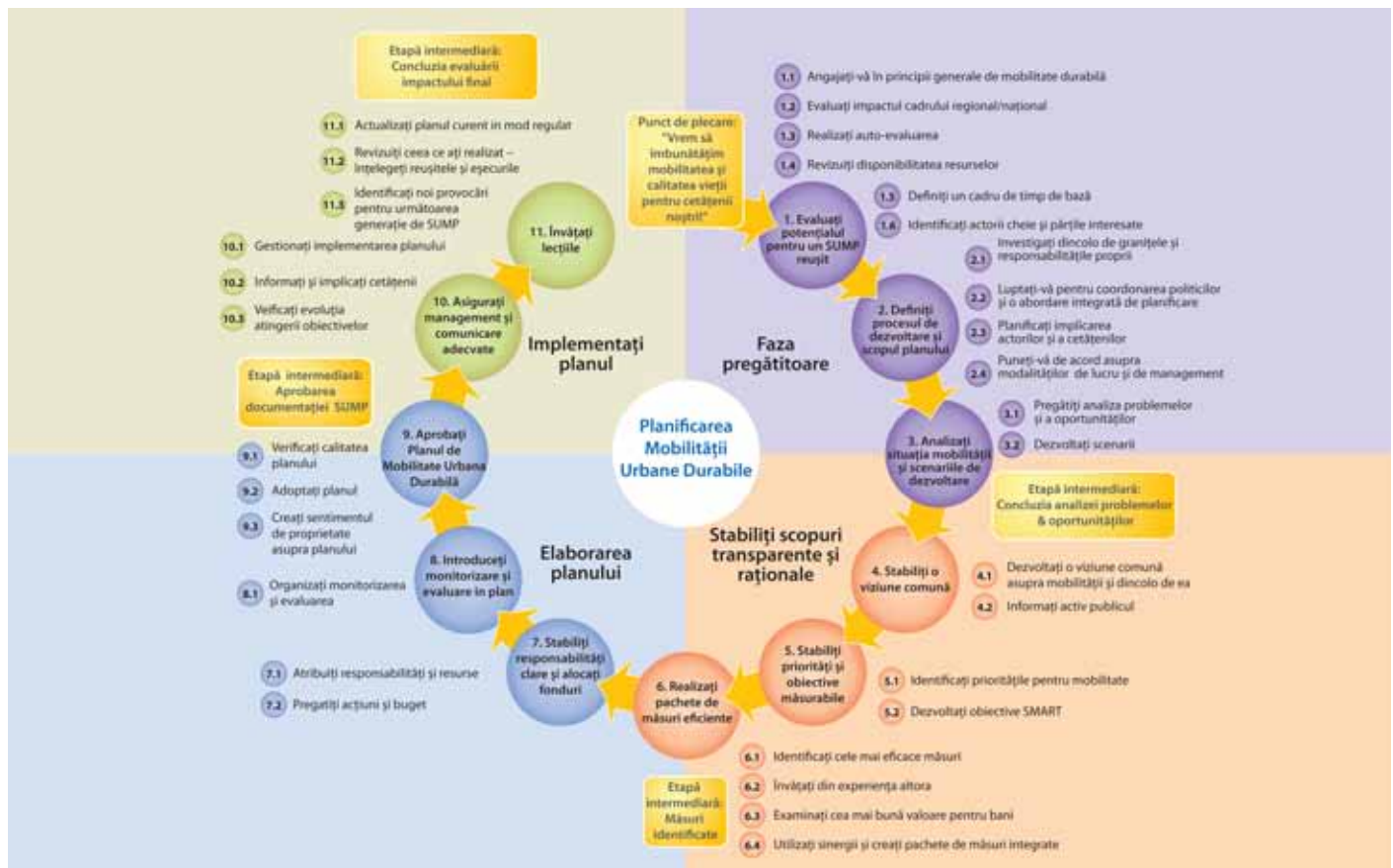
Un plan de mobilitate urbană durabilă se concentrează pe oameni, accesibilitate și calitate a vieții, pe infrastructură și măsuri “soft”, pe o abordare multidisciplinară, iar efectele sunt evaluate în mod exhaustiv. Actorii principali implicați: politicienii, administrația și societatea civilă.

O necesitate europeană

Europa este un continent cu o rețea urbană extinsă. Aproximativ 72% din populația europeană trăiește în prezent în mediul urban, preconizându-se un procent de 75% până în anul 2020.

În martie 2011, Comisia Europeană a emis Carta Albă a Transporturilor „Foaie de parcurs pentru un spațiu european

Planificarea circulară a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă. sursa: Rupprecht Consult / Eltisplus



unic al transporturilor. Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”ⁱⁱⁱ. Carta Albă sintetizează o serie de provocări: congestiunea și accesibilitatea redusă, competitivitatea continuă și presiunea sectorului de transport în contextul încălzirii globale, nivel redus al infrastructurii în noile state membre, modificarea climei, propunând spre examinare posibilitatea transformării planificării mobilității urbane durabile într-un proces de elaborare obligatoriu pentru orașe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naționale bazate pe liniile directoare ale UE. Pentru a facilita elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate, Comisia Europeană a dezvoltat instrumente care sprijină orașele în schimbarea de paradigmă de la planurile clasice de transport la cele de mobilitate.

Instrumente europene dedicate mobilității urbane

Proiectul **ADVANCE** are ca scop creșterea eficienței energetice și reducerea cererii de transport urban european. Pentru a atinge acest scop, ADVANCE a dezvoltat, a testat și a aplicat o schemă de audit ce analizează punctele tari și slabe ale planificării mobilității durabile dintr-un oraș, oferind indicii clare pentru îmbunătățirea acesteia. Măsurile și ariile de acțiune rezultate sunt incluse ulterior în Planul Local de Acțiune. El poate fi folosit ca bază pentru elaborarea unui plan de mobilitate sau pentru îmbunătățirea unui deja existent.

În proiectul **CH4ALLENGE** nouă orașe europene și opt organizații-suport au abordat patru provocări ale planificării mobilității urbane durabile: 1) implicarea activă a actorilor locali, 2) îmbunătățirea cooperării geografice, politice, administrative și a celei interdepartamentale, 3) identificarea celui mai adecvat pachet de măsuri pentru a atinge

De la planuri de transport la planuri de mobilitate urbană

Planificare tradițională a transportului	Planificarea mobilității urbane durabile
Axată pe trafic	→ Centrată pe oameni
Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→ Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului
Axat modal	→ Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile
Axare pe infrastructură	→ Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile
Document de planificare sectorială	→ Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.)
Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→ Plan de livrare pe termen scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung
Referitor la o zonă administrativă	→ Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă
Domeniul inginerilor de trafic	→ Echipe de planificare interdisciplinare
Planificare realizată de către experți	→ Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative
Evaluare de impact limitat	→ Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru un proces structurat de învățare și îmbunătățire

obiectivele politicilor de dezvoltare ale unui oraș și 4) monitorizarea și evaluarea mobilității. Având la bază lecțiile învățate din proiectele-pilot implementate în orașele participante și activitățile de formare, patru seturi de instrumente vor fi dezvoltate ca principale rezultate ale proiectului. Fiecare set se va adresa uneia dintre provocări și va fi alcătuit dintr-un manual cuprinzător, o broșură și module de e-learning.

Platforma Eltis înlesnește schimbul de informații, cunoaștere și experiență din domeniul mobilității urbane în Europa. Sunt vizați, astfel, atât cei care lucrează în aria de transport, cât și cei implicați în disciplinele relaționate acesteia, respectiv dezvoltarea urbană și regională, sănătate, energie și științe ale mediului. Constituit în urmă cu peste 10 ani, Eltis a devenit, în prezent, principalul portal de mobilitate urbană al Europei furnizând informare periodică asupra celor mai recente știri din domeniul transportului la nivel local, regional și european, studii de caz, oferind o listă a viitoarelor evenimente din aria transportului urban, ghiduri, îndrumare și instrumente on-line ce pot oferi suport profesioniștilor din transportul urban.

Prin planificarea mobilității se pot obține beneficii sociale importante pentru toate grupurile de utilizatori ai spațiului urban, odată cu un nivel ridicat de acoperire oferit de rețelele de mobilitate, cu noi tehnologii și facilități urbane ce reduc izolarea, vulnerabilitatea și dependența.

ⁱ O descriere detaliată a pașilor și activităților poate fi găsită în îndrumarul „Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă”, www.mobilityplans.eu.

ⁱⁱ Guidelines on Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, www.mobilityplans.eu.

ⁱⁱⁱ Roadmap to a Single European Transport Area, <http://goo.gl/3SsXzm>.

În câteva luni vor intra în dezbatere primele PMUD-uri din România

România urmează să realizeze Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru opt așezări umane. Acestea vor beneficia de un contract de asistență, încheiat pe 2 aprilie 2014, între BERD și Ministerul Dezvoltării. Planurile vizează cei șapte poli de creștere stabiliți conform HG 998/2008 și aglomerația București – Ilfov. Realizarea cadrului național de planificare în domeniul mobilității și a celor opt planuri se va folosi și de expertiza Joint Assistance to Support Projects in European Regions (JASPERS).

Planurile de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând pe cel public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, aflat în mișcare sau în staționare. Acestea își propun să faciliteze accesul la locurile de muncă și la servicii, să contribuie la îmbunătățirea siguranței, la reducerea poluării și a consumului de energie, la eficiență și eficacitate privind costurile transportului și să sporească atractivitatea și calitatea mediului urban. Prin Planurile de Mobilitate se pot reglementa: crearea unor artere ocolitoare și închiderea inelelor rutiere principale, crearea rețelilor pentru trafic nemotorizat, redimensionarea arterelor majore de circulație în raport cu cerințele de trafic, organizarea infrastructurilor de staționare, organizarea intermodalității, stabilirea zonelor ce au restricții de circulație, reabilitarea zonelor centrale istorice și a zonelor garilor, autogarilor și aerogarilor, dezvoltarea rețelilor de transport public și integrarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice).

Realizarea unui Plan de Mobilitate cuprinde următoarele etape: 1) analiza planurilor și a studiilor existente; 2) realizarea modelului de transport inteligent pentru prioritizarea activităților; 3) dezvoltarea opțiunilor de planificare; 4) realizarea de planuri alternative; 5) dezvoltarea planului integrat; 6) asigurarea măsurilor de siguranță în circulație și protecție în cadrul planului; 7) aplicarea procedurii de evaluare a impactului strategic asupra mediului; 8) propuneri privind finanțarea planului; 9) propuneri privind continuarea, întreținerea și funcționarea modelului inteligent de transport.

Comunicarea Comisiei din decembrie 2013, COM(2013) 913, solicita țărilor membre acționarea în sensul unei mobilități urbane competitive¹. În ianuarie 2014, Comisia Europeană a publicat Ghidul pentru pregătirea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă². În România, prin legea 190/2013, a fost definit planul de mobilitate urbană, instrument de planificare strategică teritorială prin care sînt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

Teritoriul aferent PMUD cuprinde teritoriul administrativ al localității urbane care a generat planul și zona periurbană sau metropolitană

a acesteia, ce poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate. În cazul în care localitatea urbană face parte dintr-o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară (ADI) / Zonă Metropolitană, teritoriul supus studiului va cuprinde cel puțin teritoriul administrativ al unităților administrativ teritoriale ce fac parte din ADI / Zona Metropolitană.

Cele opt planuri de mobilitate au fost împărțite în patru loturi de proiectare astfel: Lot 1 – Brașov și Constanța, Lot 2 – Craiova, Iași, Ploiești, Lot 3 – Cluj-Napoca, Timișoara și Lot 4 – București-Ilfov. Se va lucra sub coordonarea BERD și a MDRAP.

Realizarea planului de mobilitate pentru București–Ilfov a fost cîștigată de un consorțiu format din ROM Transportation Engineering Ltd, Avenza Consulting Ltd și GDZ Suez-Tractebel Engineering. În perioada iulie-septembrie s-a derulat procedura de semnare a contractului de proiectare. Planul de mobilitate urmează a fi realizat într-un an (pînă la sfîrșitul lunii august) și va intra apoi în procedura de avizare și aprobare.

Procesul de realizare a PMUD București–Ilfov se află în faza de culegere de date. Acum se efectuează interviuri privind mobilitatea populației, se realizează recensăminte de circulație în intersecțiile principale și la intrările în oraș și anchete privind originea/destinația deplasărilor în trafic. De asemenea sînt prelucrate date de la ultimul recensămînt și din P.U.G.

În acest moment, există discuții pe marginea planului în cadrul Grupului de Lucru „Mobilitate” din cadrul PMB. Tot în cadrul Primăriei Generale, planul de mobilitate va fi supus atenției Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului și Urbanism și Comisiei de Circulații. PMUD se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă. Se estimează faptul că la începutul lui 2015 va exista o dezbatere publică pe marginea rețelei de transport public propusă de PMUD și a listei proiectelor de investiții. Materialele supuse dezbaterii vor fi publicate pe pagina web a PMB și a primăriilor din județul Ilfov. Va mai exista o dezbatere publică în cadrul procedurii de Evaluare Strategică de Mediu (SEA) și una înaintea adoptării prin hotărîri de consiliu (în baza Legii 52/2003).

Conținutul cadru al planurilor, momentele în care se realizează dezbaterea, organismele avizatoare vor fi stabilite exact prin norme metodologice. Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice se află într-un stadiu avansat în cadrul procedurii interne de aprobare a normelor metodologice privind realizarea PMUD.

Articol bazat pe informații puse la dispoziție de BERD.

¹ <http://goo.gl/VgcBwf>

² <http://goo.gl/PccGWL> și <http://goo.gl/dYN1BV>

Locuirea și mobilitatea urbană în Conceptul Strategic București 2035

Conceptul Strategic București 2035 (CSB 2035) își propune promovarea principiului potrivit căruia de rezolvarea problemelor ridicate de mobilitate depinde calitatea locuirii și a spațiului public. Este de observat, faptul că justificarea fiecărei politici din domeniul mobilității face referire la locuire.

„Un oraș competitiv se caracterizează printr-o bună accesibilitate internă și externă, dar și printr-o ridicată calitate a locuirii. Pentru armonizarea celor două obiective majore, toate marile metropole își remodelează mobilitatea în sensul diminuării automobilității și creșterii ponderii transporturilor cu impact redus asupra mediului fizic și natural, a transporturilor publice și a deplasărilor «blînde» (pe jos, cu bicicleta).” „Calitatea locuirii într-o metropolă europeană depinde și de existența unor condiții de deplasare în oraș, într-un mediu de calitate, pe o infrastructură confortabilă, atractivă.” „Calitatea locuirii într-un oraș și atractivitatea lui pentru investitori și turiști se sprijină, în mare parte, pe calitatea spațială și ambientală a spațiilor sale publice care, la rîndul său, depinde de o inteligentă gestionare a automobilității și a staționării.” Acestea¹ sînt cîteva dintre argumentele formulării politicilor de mobilitate CSB2035.

De altfel, Mihaela Negulescu co-autoarea raportului de expertiză CSB 2035 „Infrastructura de transport și mobilitatea”² arată, referitor la subiect, într-un recent articol din revista Urbanismul: „Se impune o cît mai rapidă schimbare a modelului de abordare și (re)organizare a mobilității, în acord cu practica europeană din ultimele trei decenii și cu recenta politică europeană de mobilitate, astfel încît, în viitor, să fie satisfăcute nu numai exigențele de accesibilitate, dar și acelea de calitate a locuirii și de protecție a mediului.”³

¹ Primăria Municipiului București, Conceptul Strategic București 2035, faza a II-a, 2011, p. 116, p. 124, respectiv, p. 120.

² Din lipsa datelor primare și în condițiile timpului relativ scurt alocat proiectului, CSB 2035 a formulat diagnosticul pornind de la 12 rapoarte bazate pe experiența în domeniu a autorilor acestora. Unul dintre rapoarte a fost „Infrastructura de transport și mobilitatea”, realizat de ing. trafic Eugen Ionescu (Urban Traffic) și dr. arh. Mihaela Negulescu (CCPEC - UAUM).

³ Mihaela Negulescu, *Infrastructura de transport și mobilitatea*, articol în Urbanismul, nr. 16-17/2014, pp. 169-174.

Proiecte cardinale privind mobilitatea urbană în CSB 2035

Conceptul Strategic București 2035, în Cap. 12.1.2 „Politici privind mobilitatea”, arată necesitatea elaborării unor politici: 1) de modernizare și dezvoltare integrată a transportului public; 2) a staționării; 3) de ameliorare (funcțională și ambientală) a infrastructurii rutiere; 4) a deplasărilor alternative, «blînde»; 5) de planificare și proiectare urbană pentru mobilitate durabilă¹.

În politicile de mai sus, CSB 2035 subînscrie programe și unele „proiecte cardinale”. Acestea din urmă, în viziunea CSB 2035, sînt: respectarea Master-Planului General pentru Transport Urban – București (2008) și a PIDU Central București (2012), realizarea unor magistrale de metrou, introducerea tramvaiului pe anumite trasee, dezvoltarea unor poli intermodali, informatizarea sistemului de transport, realizarea parcarilor de reședință, a celor subterane din Strategia de parcare a Municipiului București (2008) – cu prioritate a celor din zona centrală, a celor de tip park&ride de pe perimetrul zonei centrale și de pe axul Buzești–Uranus. Se vor avea, de asemenea, în vedere parări pentru două roți și sistemul e-parking. La nivelul infrastructurii rutiere, CSB 2035 susține proiectele de închidere a inelelor și centurilor, definitivarea Diametrului Buzești-Uranus, ameliorarea relațiilor cu drumurile naționale, amplificarea și amenajarea trotuarelor bulevardelor Bălcescu - Magheru, pietonalizarea Căii Victoriei și a unor sisteme de spații publice. Proiectele cardinale ale politicii deplasărilor „blînde” se referă la sisteme pietonale și dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete

în relație cu un sistem de spații publice de calitate și diverse zone strategice ale orașului. În sfîrșit, „reabilitarea zonei centrale bazate pe un plan inteligent de remodelare a mobilității”, limitarea automobilității în zona Filaret – Mitropolie – Antim și crearea de poli urbani pe fostele platforme industriale și terenuri ale armatei sînt proiectele cardinale ale politicii de planificare pentru o mobilitate durabilă.

Conceptul Strategic București 2035 a fost elaborat de o echipă condusă de Constantin Enache (șef proiect) și Liviu Ianăși (coordonator proiect) și a implicat colective ale Centrului de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting al Universității de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”, S.C. IHS Romania S.R.L. și S.C. EMI INVEST S.R.L. Proiectul, elaborat pentru Primăria Municipiului București, a fost finalizat în 2011.

¹ De menționat faptul că CSB2035 în Cap. 8. *Politici publice propuse - orizontul 2035* sau în rezumatul sintetic identifică, aferent domeniului mobilitate, următoarele șase politici: 1) dezvoltarea integrată a transportului pe cale ferată; 2) integrarea pentru o funcționare mai bună a transportului public; 3) încurajarea transportului eco; 4) favorizarea circulației pietonale (inclusiv prin crearea unor rețele pietonale atît la scara orașului, cît și a unor subzone); 5) staționarea autovehiculelor: noduri park&ride, parkinguri majore, staționarea difuză; 6) mobilitatea în zona centrală cu favorizarea pietonilor și a transportului public.

Finanțarea proiectelor de mobilitate urbană ale ONG-urilor

Organizațiilor nonguvernamentale din domeniul mobilității urbane le revin acțiunile „soft” de promovare a deplasărilor sustenabile și de pregătire a intervențiilor majore.

Înțelegerea rolului esențial al acestora în economia generală a transporturilor și în dezvoltarea durabilă a localităților a determinat adaptarea programelor de finanțare europene.

În România, transporturile sunt asociate în mod curent cu sume foarte mari de bani. În înțelegerea curentă, rezolvarea problemelor de mobilitate presupune ample lucrări de infrastructură și implicit costuri enorme. De aici absența ori insuficiența fondurilor disponibile devine principala scuză invocată în cazul oricărui neajunsuri în domeniu. Totuși caracterul și eficiența deplasărilor într-un oraș țin atât de caracteristicile sale fizice, cât și de mentalitatea, sistemul de valori și alegerile celor care îl administrează, dar și ale fiecăruia dintre locuitori. Spre exemplu, în Milano și orașele învecinate din nordul Italiei, bicicleta este un mijloc de transport frecvent chiar dacă piste speciale amenajate sunt cvasi-inexistente. În paralel, majoritatea localităților din prima coroană urbană a Parisului au sisteme performante de piste pentru biciclete, coerent gândite și bine întreținute, care însă nu sunt folosite aproape deloc. Existența unei infrastructuri pentru un anumit mod de transport poate favoriza, dar, dacă nu sunt îndeplinite și alte condiții, nu implică în mod necesar adoptarea frecventă a acestuia. Schimbările în ceea ce privește folosirea sustenabilă a spațiilor și înțelegerea opțiunilor reale iau mult timp. Ele se fac de regulă treptat, cu pași mărunți, care nu necesită neapărat investirea concentrată a unor sume exorbitante. Aceste activități esențiale de explicare, promovare și motivare (măsurile „soft”) sunt făcute în general cu mijloace reduse și mult voluntariat, revenindu-le, de obicei, asociațiilor de mici dimensiuni.

Problema este că adesea chiar și finanțările minimale pentru astfel de proiecte „soft” sunt dificil de identificat și atras. Până acum câțiva ani, ONG-urile cu obiective în domeniu funcționau majoritar prin subcontractarea de către autoritățile publice locale ori, mai rar, angajate cu o plată modică de varii instituții de cercetare ori companii importante. Înțelegerea rolului acțiunilor de pregătire și comunicare a unor transformări majore și conștientizarea relevanței organizațiilor nonguvernamentale în acest domeniu au determinat o înlesnire progresivă a accesului acestora și a întreprinderilor mici și mijlocii la diferite surse de finanțare și tipuri de suport.

„Deschiderea” către ONG-uri a fost și mai evidentă la sfârșitul lui 2013 cu ocazia lansării noii serii de fonduri nerambursabile pentru următorii șapte ani. Acestea sunt menționate în mod explicit drept potențiali solicitanți, beneficiind chiar în unele cazuri de condiții speciale care le favorizează tocmai pentru a facilita o mai puternică implicare a societății civile în aceste chestiuni.

Fondul pentru activități CIVITAS- City, Vitality, Sustainability al Uniunii Europene este adaptat organizațiilor mici fiind dedicat schimburilor de experiență și implementării măsurilor care au avut succes (deja testate și dovedite viabile) în alte contexte similare.

Cele patru arii de interes avute în vedere în acest context sunt:

- *Being inspired* (inspirația): vizite de studiu, ateliere profesionale și alte activități similare de inițiere a colaborărilor;
- *Structural dialogue* (dialog structural): schimburi de personal
- *Studies* (studii/cercetări): studii de fezabilitate și evaluare (pe termen lung; de impact și de proces) etc. și
- *Systematic transfer* (transfer sistematic): studii de fezabilitate premergătoare demonstrațiilor și implementărilor pilot.

Primele trei arii beneficiază de o cofinanțare de până la 50%, iar cea de a patra de una de maximum 30%.

Pentru 2014 și 2015, în acest program au fost prevăzute două runde de finanțare. Prima, *CIVITAS capital* s-a încheiat în aprilie. A doua are termenul-limită pe 31 octombrie și este structurată în jurul capitolelor: managementul mobilității, stiluri de viață independente de automobil și participarea populației.

Pentru perioada 2014-2020, temei *Smart, Green and Integrated Transport* (Transport integrat, ecologic și inteligent) din cadrul Horizon 2020 i-a fost alocat un buget total 6.339 mil. €. Anul acesta au fost lansate trei prime subsecțiuni: mobilitate pentru creștere/dezvoltare, vehicule nepoluante și a întreprinderi mici și inovație rapidă pentru transport (540 mil. €).

Pe 20 octombrie se încheie licitația de propuneri de măsuri în favoarea participanților la trafic considerați ca fiind cei mai vulnerabili (copii, persoane în vârstă și tineri șoferi) MOVE/C4-2014/298. Finanțarea se referă la proiecte de cooperare; activități de formare; acțiuni de informare și diseminare și inițiative care vizează crearea și consolidarea rețelelor și a schimburilor de bune practici.

În toate aceste cazuri, ONG-urile sunt privite drept principalii posibili solicitanți ai fondurilor puse la dispoziție.

Având în vedere influența transportului asupra mediului și resursele substanțiale implicate, multe dintre proiectele pentru mobilitate urbană durabilă inițiate de ONG-uri pot fi desfășurate și în cadrul unor programe care vizează în principal economia de energie, protecția mediului sau îmbunătățirea calității vieții ori care au caracter cultural-educational. Astfel, în cadrul Horizon 2020, proiectele de mobilitate urbană inițiate de organizații mici ar putea răspunde atât apelurilor corespunzătoare liniei de finanțare special dedicată transporturilor (secțiunea: Transport integrat, ecologic și inteligent), cât și altora adiacente.

Mai multe informații referitoare la finanțarea proiectelor din domeniul transporturilor subsumate programului Horizon 2020 pot fi găsite la: <http://goo.gl/lvQQRm>.

Traseul 84 al proiectului Drumuri Verzi în București, la nivel de schiță

Unul dintre primele trasee propuse de Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România - OPTAR în cadrul proiectului Drumuri Verzi în București (DVB) leagă Muzeul Satului de Parcul Crângași. Botezat „Traseul 84”, acesta traversează zone urbane cu caracter divers, de la spațiile largi ale Șoselei Kiseleff, la cartierele de case din Domenii, la zonele de blocuri din Grivița și Crângași.



Traseul 84: Crângași - Podul Grant - Piața Domenii - Muzeul Satului

Propunerea are în vedere toate categoriile de participanți la trafic, cu scopul alegerii unor soluții integrate de reconfigurare a acestuia. Astfel, creionarea traseului nu se limitează la dimensionarea unei piste de biciclete, ci aduce în discuție alternative pentru sistemul de circulație urbană. Proiectul prevede restrângerea spațiului dedicat autoturismelor personale, în favoarea pietonilor, bicicliștilor și a transportului în comun. Procesul de lucru a fost împărțit în două etape. În prima fază, ture de recunoaștere în teren, realizate la ore diferite și în mai multe zile ale săptămânii, combinate cu analize ale țesutului urban au permis stabilirea unui traseu virtual care să respecte criteriile de realizare a unei piste pentru biciclete și totodată să aibă un impact rezonabil asupra traficului în ansamblul său. În faza a doua am schițat variantele de rezolvare ale fiecărui tronson. Am urmărit posibilitatea de a realiza traseul în două etape: implementare (introducerea traseului cu costuri minime de realizare) și modernizare (realizarea lucrărilor de infrastructură care să aducă traseul la stadiul optim).

O provocare a traseului este traversarea căilor ferate, o barieră fizică și psihologică care, la o primă vedere, pare foarte puțin permeabilă pietonilor și bicicliștilor. Detaliul cel mai elocvent este conectarea podului Grant cu Calea Griviței, unde conformarea infrastructurii rutiere aduce în discuție necesitatea realizării unui pasaj subteran.

Soluțiile care stau la baza Traseului 84 sunt adaptate condițiilor locale și inspirate de exemple din orașe care se confruntă cu probleme asemănătoare. De pildă, amplasarea pistelor pentru biciclete între trotuar și banda de parcare auto, propusă pe Calea Crângași, e o măsură ieftină și simplă adoptată în Berlin sau

New York și care asigură un plus de confort și siguranță pentru bicicliști. Apoi, crearea de benzi speciale pentru transportul în comun în paralel cu pistă pentru biciclete, oportunitate identificată pe Șoseaua Kiseleff și Calea Griviței, este o metodă foarte răspândită, cu efect pozitiv în atenuarea traficului urban.

Rețeaua DVB este susținută de 62 de Puncte de Interes, distribuite pe întreaga suprafață a orașului și este formată din 96 de „tronsoane virtuale”. Un tronson virtual leagă două Puncte de Interes. Cei care „planifică” rețeaua nu sunt funcționari care stau în spatele unui birou. De data aceasta, cetățenii sunt invitați să se implice și să spună ce își doresc. Rolul echipelor de voluntari este de a transforma un „tronson virtual” într-un traseu funcțional.

Acum, la stadiul de schiță, Traseul 84 necesită un studiu detaliat și o documentare avansată. Propunerea prezentată, credem noi, împinge spre o reconfigurare modernă în liniile unei dezvoltări urbane durabile, oferind un exemplu pertinent de Drum Verde. „Echipa 84”, denumită după numărul traseului analizat, alcătuită din autorii acestui articol, este cea care a avut rolul să testeze Platforma DVB.

Drumuri Verzi în București (DVB) este un proiect de identificare, realizare și modernizare a primei rețele de drumuri dedicate pietonilor și bicicliștilor. Fluxurile pietonale vor fi separate de cele ale bicicletelor. Traseele vor fi accesibile tuturor categoriilor de persoane cu dizabilități, temporare sau permanente. Află mai multe pe <http://drumuriverzi.ro/>.

Existent / propunere - Șos. Kiseleff: Arcul de Triumf - Piața Presei Libere



Calea Griviței, subtraversarea bretelei de acces auto Pod Grant



Mobilitate urbană la firul ierbii

OUB a dorit să afle de la conducătorii de taximetre, vehicule RATB și de la bicicliști care sînt problemele din trafic ce țin de cadrul fizic al Capitalei.

În ediția tipărită vă prezentăm, grupate după subiectul lor principal, o parte dintre opiniile șoferilor de taxi.

Semaforizare

„Cînd vin de pe Iancu de Hunedoara ca să traversez Piața Victoriei, chiar în față la Guvern, semaforul ține pe roșu cam trei minute și jumătate, iar pe verde nici 50 de secunde. E foarte dificil de traversat.”

„Ar trebui puțin studiată problema semaforizării, adică să fie sincronizate mult mai bine. Sînt multe locuri unde trebuie studiată problema, de exemplu semaforul din Piața Victoriei cu Aviatorilor. Și dacă se poate, mai multe străzi cu sens unic.”

„Semaforul, cînd se vine dinspre Pantelimon spre Ritmului, în loc să se pună verde după intersecție, se pune prima dată verde la ăsta de intră în intersecție. Nu ai unde să te duci.”

„Cînd intru din Dacia pe Polonă să ies în Floreasca, problema e semaforul de la Ștefan cel Mare. Acum s-a făcut coada mai urîdă decît era înainte [n.r.: de introducerea sensurilor unice pe Polonă și Dorobanți].”

„Semafoarele sînt sincronizate la 40-45 km/h, dar dacă mergi cu 20, e normal să le prinzi de cîte cinci ori, ele sînt corelate, dar nu e de folos din cauza traficului.”

„Semafoarele, în primul rînd, să umble la ele, nu sînt reglate cum trebuie; pe străzile principale țin pînă le blochează, iar apoi cei care vin de pe străzile secundare nu mai au unde să meargă că deja e blocat. Semafoarele ei zic ca-s inteligente, dar nu sînt. Sau unde se uită pe monitoare, să le privească mai atenți.”

Sensuri unice

„Au făcut sens unic pe Polonă, iar pe Dorobanți au făcut sens unic pe sens invers și au aglomerat mai tare zona. Cei care vin din Dorobanți spre ASE, în momentul cînd ajung în intersecție, din cauza faptului ca vine flux foarte mare de pe Dacia, se

blochează și nu mai pot să traverseze intersecția. S-a aglomerat și mai tare, au făcut cea mai mare tîmpenie, trebuia să facă înfîi o probă. Acum se circulă groaznic, Polonă e supraaglomerată încontinuu.”

„Să scoată toate semnele de interzis de pe toate străduțele unde nu-și au rostul, mai rău se blochează traficul. Zona Colentina - Barbu Văcărescu... aia e cea mai aglomerată. Dacă ar scoate semnele de interzis ar fi bine, n-ar mai fi aglomerație.”

Stații pentru taximetre

„În ultimul an de zile am văzut multe stații noi de taxi. Dar degeaba le-au făcut dacă nu e stația mea. Dacă eu merg în stație nu am loc de taxiuri din alte localități sau de mașini particulare parcate. Pentru cei din București sînt făcute stațiile sau pentru cei care nu au autorizație de București? Trebuie un răspuns aici și nu să se tîrăgăneze ani și ani.”

„Stațiile de taxi sînt puse foarte prost. Uite, să vă dau un exemplu, acum ne apropiem de intersecția asta, să spuneți unde vedeți stația de taxi? Sebastian cu 13 Septembrie, e vreo stație de taxi aici? Dacă vrea poliția îi ia pe toți. În acest loc ar trebui să pună stație de taxi, n-ai în zonă o stație de taxi... La Piața Rahova, știți că există o singură stație de taxi de trei mașini, pentru ditamai Piața Rahova! Și-n Dorobanți au făcut două stații de taxi, e una pe banda de dreapta, cum te duci spre Ștefan cel Mare, cînd vii dinspre ASE, chiar dupa Ambasada Turciei. Acolo e bandă de dreapta, cum să-mi faci stație de taxi pe banda de dreapta? Mai e una în fața Studio Martin care niciodată nu-i liberă, ci e ocupată de mașini particulare. Niciodată n-o să găsești loc acolo, iar dacă vine poliția, nu-i ia, ne ia pe noi. Iarăși o tîmpenie, pentru că pe noi ne găsesc la mașină, dar ăia își încuie mașina și pleacă, s-o ridice, frate! La Spitalul Militar e stație de taxi, plină de mașini particulare. Dau telefon că au blocat stația de taxi. A venit cineva să-i ridice? N-a venit... Am stat trei sferturi de oră pînă am luat client. Am blocat și eu că eram la dublaj, uite așa.”

Prioritate pentru transportul public

„Benzile de transport public și taxi sînt bine - venite, cu cît mai multe cu atît mai bine, și pentru noi, și pentru clienți.”

„Poliția Locală și Poliția Rutieră nu își fac treaba. Dacă aș fi în locul lor, m-aș pune pe benzile de transport public și aș rupe capul la toți care nu au voie să circule pe ele.”

„Este nevoie de bunul-simț al participanților la trafic sau cel puțin prioritate pentru taximetriști la schimbarea benzilor de mers.”

„Transportul în comun să-l pună la punct și atunci lumea poate renunța la mașini și circula mai bine, asta-i singura soluție.”

Buzești – Berzei & Calea Victoriei

„Calea Victoriei era o șosea, să zicem, bună: și asfalt, și semafoare corelate. Veneai din Piața Victoriei și ajungeai la Splai într-un timp relativ scurt, fără opriri dese. Acum este paralizată. E foarte adevărat că primăria a făcut Buzești – Berzei, dar cînd vii de pe Kiseleff, mai ușor intri pe Victoriei sau pe Lascăr Catargiu decît pe Buzești. Acolo faci un ocol și e foarte aglomerată zona. Cei de pe 1 Mai [n.r. acum Bd. Ion Mihalache], cei de pe Titulescu se adună toți acolo și intersecția aia se blochează întotdeauna.”

„Buzești - Berzei e bună, dar să coreleze semafoarele alea, că se face prea mare aglomerație.”

„Pe Calea Victoriei se circula bine după ce a dat drumul la Buzești, nici la orele de vîrf nu era aglomerație. Acum e aglomerație permanentă pe Calea Victoriei, după ce au strîmtat-o în halul ăla.”

Opiniile negative venite din partea publicului larg, dovedit a fi greșite din punct de vedere științific, sînt utile specialiștilor deoarece ele relevă, în mod inconștient, erori neluate anterior în considerare de către aceștia. În perioada 3-12 octombrie au fost intervievați 25 de conducători de vehicule și bicicliști în diverse zone ale Bucureștiului.

Mai multe observații despre principalele probleme din trafic, în materialul integral de pe www.observatorulurban.ro.

Depouri bucureștene

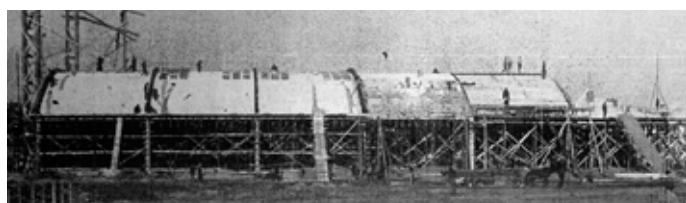


OUB vă prezintă depouri care alcătuiesc, deși nici una dintre clădiri nu este clasată în Lista Monumentelor Istorice, o parte a patrimoniului construit cultural bucureștean.

Depoul Vasile Lascăr/ fost Teilor (str. V. Lascăr, nr. 216)

Aici a funcționat, începînd din 1871, primul depou pentru tramvaie trase de cai din București. După o reconversie în centru comercial (2005), majoritatea construcțiilor de pe parcelă (inclusiv hala principală, datînd din 1936) au fost demolate. Se păstrează clădirile de la intrare datînd de la sf. sec. XIX-lea - înc. sec. XX-lea (foto 1).

1 2
3
4
5
6
7
8



Depoul Victoria/ anterior Bonaparte (Str. Mexic, nr. 19; 1888) Se păstrează o hală figurată în planul orașului la 1899ⁱ (foto 2, 3).

Depouri tip: Panduri, Dudești, Bucureștii Noi, Floreasca

Hala Depoului Panduri (1937) este prima construcție din seria celor bazate pe un proiect tip cu două sau trei travee acoperite de suprafețe boltite subțiri din beton (foto 4). Depoul Panduri a fost demolat în 1987, pe locul acestuia construindu-se Spitalul Clinic Th. Burhele. Din serie mai fac parte depourile: Dudești (Calea Dudești, nr. 184; 1938; foto 5), Bucureștii Noi (Bd. Bucureștii Noi, nr. 42, 1942/1943), și Floreasca (Str. Donizetti, nr. 8-10, 1945). Proiectele sînt realizate de ing. Victor Popescu și arh. Grigore Ionescuⁱⁱ.

Depoul Vatra Luminoasă (Str. Tony Bulandra, nr. 2; jumătatea sec. al XX-lea; foto 6)

Depoul Colentina (Șos. Colentina, nr. 278; 1966?; foto 7)

Depoul Ferentari (Str. Iacob Andrei, nr. 30; sfîrșitul celei de a doua treimi a sec. al XX-lea; foto 8)

ⁱⁱ Planul Orașului București, Institutul Geografic al Armatei, 1895-1899

ⁱ Emil Prager în *Betonul armat în România* (București, Editura Tehnică, 1979) arată că autorul proiectului tip este ing. Victor Popescu. Doar Depoul Bucureștii Noi apare în CV-ul arh. Grigore Ionescu din dosarul aflat în arhiva Uniunii Arhitecților din România, fondul Pensii de merit (el apare drept coautor alături de ing. Victor Popescu), apud Simina Stan în *Arhitecți la Radio. Grigore Ionescu*, în revista *Arhitectura* nr. 4-5/2014. Volumetria proiectului tip amintește de cea a halei, cu dimensiuni mai modeste, proiectate în 1927 de ing. Gheorghe Filipescu pentru depoul din Calea Șerban Vodă, nr. 168. Hala aparține acum REBU și este abandonată.

Pistele de biciclete vor fi refăcute

Aproximativ 8% dintre bucureșteni se deplasează, în prezent, cu bicicleta, a declarat recent primarul general al Capitalei, Sorin Oprescu, care a dat asigurări că pistele destinate lor vor fi refăcute „în condiții civilizate”.

„Multe dintre pistele de biciclete sunt funcționale. (...) Vom crea un sistem coerent, nu așa cum s-a făcut în anii 2006-2007, nu din cauza neapărat a primarului, ci din cauza dorinței de a accede la UE. Aceste pistele vor fi și pe carosabil. Este vorba de educația șoferilor, în primul rând, când o să îi vadă și pe bicicliști. Au venit să îmi spună unii că sunt prea mari pistele de pe Calea Victoriei, alții că nu sunt suficiente. Nu am spus niciodată că numai pe Calea Victoriei voi face piste. Vom lega coerent Nordul cu Sudul, Estul cu Vestul, după aceea vom începe a doua rețea”, a afirmat Oprescu, potrivit Agerpres.

Primarul Capitalei a primit, la finele lunii august, diploma de aderare a municipiului București la Rețeaua Orașelor Sănătoase din Europa a Organizației Mondiale a Sănătății. Referindu-se la spațiile verzi, Sorin Oprescu a spus că acestea s-au extins, de la 16 metri pătrați pe cap locuitor, cât era în 2008, la 26 de metri pătrați. „După analiza Cadastrului Verde încheiată în urmă cu doi ani, fără inventarierea spațiilor verzi din privat, erau 26 metri pătrați pe cap de locuitor. Cum locuitorii Capitalei nu au scăzut, ci, din contră, au crescut, rămâne să mergem în continuare pe amenajarea spațiilor stradale. Merge destul de greu, pentru că sunt două dimensiuni: educația și păstrarea lor, întreținerea lor”, a mai spus edilul.

Lucrările de pe Calea Victoriei, oprite

Lucrările de reamenajare a Căii Victoriei și a pistelor pentru bicicliști ar fi trebuit finalizate pe 1 octombrie. Pe șantier nu se mai lucrează de câteva săptămâni, iar la data oficială a inaugurării o parte din lucrare a rămas neterminată. Constructorul, firma Tehnologica Radion, a cerut intrarea în insolvență.

Chiar și în această situație, Administrația Străzilor dă asigurări că lucrarea va fi terminată până la începutul lunii noiembrie. Până acum a fost finalizat tronsonul cuprins între Piața Victoriei și Piața Revoluției. Au fost refăcute în totalitate trotuarele, realizată pista pentru biciclete pe carosabil și marcajele rutiere. Pe bucata cuprinsă între Piața Revoluției și Bd. Elisabeta, lucrările au fost începute, însă de câteva săptămâni, în zonă, utilajele s-au oprit.

Proiectul prevede lărgirea trotuarelor, amenajarea de piste pentru bicicliști și reducerea circulației rutiere la două benzi, sens unic, față de patru în prezent. Față de ceea ce a fost anunțat, la momentul începerii șantierului, cu privire la proiect, o noutate este că, în Piața Revoluției, pistele vor fi deviate pe arterele secundare (str. Benjamin Franklin, str. George Enescu, str. C.A. Rosetti, prin spatele statuii lui Carol I), după care se reîntorc pe artera principală.

Lucrările de lărgire a trotuarelor de pe Calea Victoriei și amenajarea unei piste pentru biciclete au început în această primăvară, fiind realizate de Administrația Străzilor București.

Al doilea pod de la Pasajul Mihai Bravu ar putea fi gata la sfârșitul lunii

Lucrările la cel de-al doilea pod de la pasajul Mihai Bravu ar putea să fie finalizate la sfârșitul lunii. „Suntem deja la finisări, zilele astea facem probele pentru al doilea pod. Atunci dăm drumul în cele două sensuri, ne apucăm și lucrăm puțin dedesubt, pe podul vechi, de trecere, să-i dăm o notă de consolidare. (...) Ne calăm pe pasajul subteran de la Berceni. Acolo suntem puțin întârziați, dar la nivel de două, trei săptămâni”, a declarat Sorin Oprescu, la începutul lunii octombrie, pentru Adevărul Live.

Edilul-șef a mai precizat și că lucrările de la Pasajul Piața Sudului ar trebui să se finalizeze la sfârșitul anului viitor. Primarul speră că în martie-aprilie să fie gata pasajul de la Piața Presei. El a afirmat că Piața Charles de Gaulle se înscrie în nota generală, adică 2.225 de șantieri în București la începutul lunii iunie, dintre acestea 1.700 sunt pe infrastructură, pentru că rețelele de gaze trebuie schimbate, deoarece au 75 de ani. „Piața Charles de Gaulle nu am

făcut-o în urmă cu aproximativ cinci ani când am făcut Aviatorilor pentru că acolo imaginaseră specialiștii un parcaj de 1.500 de locuri pe două niveluri. Calculele arătau că, în fiecare sâmbătă și duminică, sunt în jur de 42.000 de mașini care vin în Parcul Herăstrău. În timpul săptămânii aș fi adunat mașinile de pe Primăverii, Dorobanți care nu au unde să parcheze, plus cei din blocul fost Vodafone de pe colț și am fi avut o eficiență crescută. N-a fost să fie, am reziliat contractul cu constructorul, în niciun caz pe ideea insolvenței, ci pentru că la vremea respectivă constructorul nu a respectat timingul”, a spus Oprescu. El a spus că firma care a realizat bulevardul a avut un „accident socio-juridic penal”. „În momentul acela s-a pus sechestru pe conturi, am întrebat care este forma legală să pot să dau bani pentru ce s-a lucrat și pentru ce se va lucra. De abia în trei săptămâni au stabilit că se poate, fiind în insolvență, dar este voie ca să pot să-mi termin lucrarea aceasta. Situația este similară și pe Calea Victoriei, unde același constructor mai are de finalizat aproximativ 220 de metri de trotuar.”

Comisia Europeană solicită României să ia măsuri pentru a diminua poluarea aerului

„România nu își protejează cetățenii de poluarea cu particule fine (PM10). Aceste particule fine provin din emisiile generate de industrie, trafic și încălzirea locuințelor și pot cauza astm, afecțiuni cardiovasculare, cancer pulmonar și deces prematur. În conformitate cu legislația UE, statele membre au obligația de a limita expunerea cetățenilor la particulele de acest tip. Cetățenii din anumite zone din București, Brașov și Iași au fost expuși în mod aproape continuu unor niveluri nesănătoase de PM10 încă din 2007, potrivit ultimelor rapoarte din 2012. Comisia consideră că România nu a întreprins acțiunile necesare încă din 2007 pentru protejarea sănătății cetățenilor și solicită României să ia măsuri de perspectivă rapide și eficiente pentru ca perioada de neconformitate să fie cât mai scurtă posibil”, precizează un comunicat de presă al CE din 25 septembrie 2014.

Deschiderea formală a procedurii de infringement presupune trimiterea unei „Scrisori de punere în întârziere” – în care se precizează care sunt încălcările legislației comunitare. Comisia, având rolul de autoritate de investigare, solicită statului informații suplimentare pentru a elimina eventualele neînțelegeri. Potrivit art. 258 al Tratatului de Funcționare al UE, în lipsa unui răspuns sau, dacă, în urma analizării observațiilor primite de la statul în cauză, Comisia consideră răspunsul nesatisfăcător, aceasta adoptă un „aviz motivat” pe care îl transmite statului.

Comunicatul de presă al CE de la sfârșitul lunii septembrie arată că este vorba de o recidivă: „acțiunea de azi, care este din punct de vedere tehnic un aviz motivat suplimentar, urmează unei scrisori de punere în întârziere suplimentare transmisă în februarie 2013. Dacă

România nu acționează, Comisia poate sesiza cazul Curții de Justiție a UE.” Astfel România ar putea fi amendată cu sume între 50 și 100.000 de euro pe zi din cauza poluării.

Datele culese în perioada 2004-2008, plasează Bucureștiul între cele mai poluate capitale din Uniunea Europeană.

În 2009, un raport al Ecopolis atenționa că în București sunt depășite frecvent pragurile de poluare a aerului admise de Uniunea Europeană și Organizația Mondială a Sănătății. Spre exemplu, stația de măsurare din Mihai Bravu înregistrase de 87 de ori depășiri ale limitei maxime de 50 µg/mc pe zi (ajungându-se chiar la valori de trei ori mai mari). În 2011, măsurătorile Agenției Regionale pentru Protecția Mediului București arătau pentru 80 de zile depășiri ale normelor pentru pulberile în suspensie PM10, uneori înregistrându-se chiar valori comparabile cu dublul limitei.

În Capitală există 8 stații de măsurare a calității aerului, dar, în lipsa unui contract de mentenanță, care ar costa aproximativ 70.000 de euro pe an, acestea nu au funcționat, începând cu 2010, decât pentru o parte din indicatori și doar în unele zile. Pe de altă parte, autolaboratorul mobil, achiziționat de Primăria Capitalei în 2011, nu poate fi folosit din cauza costurilor de depanare. Șeful serviciului de monitorizare din Agenția pentru Protecția Mediului București spune că datele colectate de aceste stații sunt incomplete și că n-ar trebui folosite pentru calcularea indicilor de calitate a aerului. Lucrul este afirmat în două interviuri realizate în 2012 de Think Outside the Box și, respectiv, în 2014 de HotNews. Fără să menționeze acest fapt, Consiliul General a aprobat rapoarte anuale privind stadiul realizării măsurilor din programul integrat de gestionare a calității aerului.

Registrul spațiilor verzi din București, în curs de reactualizare

În 2011, primarul general al Capitalei anunța că registrul care inventariază spațiile verzi din București - Cadastrul Verde - a fost finalizat. Contractul în valoare de 2,65 milioane de euro a fost atribuit în 2009 firmei Theotop SRL, în urma unei licitații demarate în 2007.

Contractul stipula numai inventarierea spațiilor publice. În 2010, Sorin Opreșcu declara că inventarierea spațiilor private va fi prevăzută într-o anexă la contract. În cele din urmă, Cadastrul Verde publicat pe pagina web a PMB, în 2013, marca arborii și de pe terenurile private. Studiul indică o creștere a suprafeței de spațiu verde de la 11 mp/cap de locuitor, cât se estima anterior, la 23,21 mp/cap de locuitor¹, aproape de standardele europene (26 mp /cap de locuitor). ONG-urile din domeniu acuzau faptul că statisticile n-au fost îmbunătățite prin plantații noi, ci prin artificii de felul considerării în suprafață verde a luciului lacurilor. De remarcat faptul că, uneori,

s-a păstrat încadrarea de zone plantate din carourile topo ale anilor 1990, deși pe acele terenuri au apărut clădiri.

În luna noiembrie 2013, Primăria a lansat licitația „Inventarierea spațiilor verzi private și actualizarea registrului spațiilor verzi al Municipiului București”. Municipality a primit, la licitație, două oferte, dintre care a admis numai una, cea a unei asocieri de 7 firme: Cornel & Cornel Topoexim, Geoter Proiect, Primul Meridian, Gauss, Infotop, Cartotop și Blom Romania. Potrivit Mediafax, serviciile de arhitectură, inginerie, amenajare urbană și arhitectură peisagistică, dar și servicii conexe de consultanță științifică și tehnică vor fi asigurate contra sumei de 13,27 mil. lei (circa 3 mil. €), fără TVA.

Necesitatea elaborării registrului derivă din Legea 24/2007. Normele de aplicare a legii (prima dată apărute în 2008), solicitau ca registrele să fie realizate atât pentru spațiile publice, cât și pentru cele private.

¹ Potrivit unui comunicat de presă PMB din 23.06.2011, <http://goo.gl/jubQ2T>

Al doilea protest al bicicliștilor în 2014

Marșul de protest organizat în data de 20 septembrie de Comunitatea Bicicliștilor din București și Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România (OPTAR) a scos în stradă în jur de 2.500 de bicicliști.

Numărul participanților a fost mai mic decât cel de la acțiuni similare precedente deoarece Primăria Capitalei nu a autorizat marșul, motivând că un alt eveniment legat de „Zilele Bucureștiului” este programat simultan pe același traseu.

În consecință, bicicliștii au decis să iasă la o „plimbare”.

Potrivit participanților, protestul a fost motivat de încurajarea transportului motorizat în București, cea mai poluată capitală europeană, neaplicarea măsurilor de siguranță rutieră, lipsa viziunii administrației orașului pentru creșterea calității vieții, menținerea în funcție a persoanelor vinovate de pagubele provocate de recepția ilegală a pistelor pentru biciclete, neaplicarea măsurilor de eficientizare a transportului public prin asigurarea benzilor dedicate, lipsa accesibilizării orașului.

Primul astfel de marș, „Existăm și-o s-avem bandă!”, a avut loc în octombrie 2012. Marșul cu numărul cel mai crescut de participanți, 8.000, a avut loc pe 21 septembrie 2013.

Nou termen pentru Magistrala 5

Antreprenorul general Astaldi a anunțat, la începutul lunii octombrie, că va relua, la capacitate maximă, lucrările la metroul din Drumul Taberei, după mai mult de 45 de zile de pauză. Metrorex solicitase rezilierea contractului și plata unor daune, însă a revenit în urma mai multor întâlniri de conciliere.

Concomitent, firma va ataca Metrorex în instanță pentru decontarea unor lucrări nerecunoscute de regia de stat, suplimentare față de contractul de licitație. Suma solicitată este de 45 de milioane de lei.

Lucrările au demarat în 2011 cu promisiunea unei linii funcționale în 2014. Astăzi, gradul de realizare a structurii de rezistență este abia la jumătate. Termenul de execuție pentru prima etapă, aceea a lucrărilor de structură, stații și cale de rulare, a fost amânat pentru septembrie 2015. Pentru etapa lucrărilor de finisaje, ventilație și cabluri, inclusiv cumpărarea garniturilor de tren, termenul este septembrie 2017.

În cazul nerespectării termenelor stabilite prin contractul de finanțare semnat la mijlocul lui 2013, România trebuie să returneze Uniunii Europene circa 200 mil. € de care beneficiază pentru proiect, ceea ce ar însemna noi întârzieri, statul nedisponind de banii necesari.



Uși automate

20 de ani de experiență în România / Arhitectură de Calitate

Siatec consolidează colaborarea dintre arhitecți și ceilalți actori ai pieței construcțiilor pentru a face posibilă construcția spațiilor perfecte pentru viață. Scanează codul pentru pagina dedicată!

siatec
specialiștii intrarilor automate
www.siatec.ro



Perspective noi

alutermgroup



UrbanEye este festivalul de film dedicat subiectelor legate de arhitectură și oraș a cărui ediție-pilot va avea loc între 16-19 noiembrie, la Cinematograful Elvira Popescu din București.

Cele patru zile ale festivalului pregătesc o selecție de proiecții însoțite de dezbateri pe teme abordate prin fiecare secțiune în parte. Vor fi invitați arhitecți, urbaniști, regizori sau fotografi, în cadrul unor discuții libere, ateliere tematice și mese rotunde.

În deschiderea festivalului va fi proiectat “Cathedrals of Culture - a film project about the soul of buildings” (2014 | 165’ | R: Wim Wenders, Robert Redford, Michael Madsen, Michael Glawogger, Margreth Olin, Karim Ainouz). “Cathedrals of Culture” constituie o serie de filme realizate de șase regizori diferiți care oferă, prin intermediul a șase clădiri emblematice precum Filarmonica din Berlin sau Opera din Oslo, răspunsuri diferite pentru o singură întrebare: „Ce ar spune despre noi clădirile, dacă ar putea vorbi?”.

Prima ediție a Festivalului de film UrbanEye este organizată de Asociația ARTA în dialog cu sprijinul Ordinului Arhitecților din România, prin programul Proiecte culturale finanțate din Timbrul arhitecturii. Mai multe informații pe www.urbaneye.ro și Facebook (UrbanEye Film Festival).

Florin Bălțeanu

Expoconferința de arhitectură RIFF



În perioada 10-11 noiembrie are loc, la Hotelul Raddison Blu din București, cea de a V-a ediție a Expoconferinței Internaționale de Arhitectură RIFF – acoperișuri, izolații, fațade.

Invitatul special al acestei ediții este arhitectul Ósbjörn JACOBSEN, câștigătorul Marelui Premiu al Uniunii Europene pentru Arhitectură Contemporană “Mies van der Rohe” 2013. La eveniment participă 40 de vorbitori, din care 10 arhitecți străini, 10 arhitecți români și 20 de reprezentanți ai unor companii. RIFF promovează exemplele recente de bună practică din arhitectura românească și internațională. Evenimentul face parte dintr-o serie de expoconferințe internaționale organizate de ABplus Events, Ordinul Arhitecților din România, Asociația Arhitecților Polonezi și Camera Arhitecților din Ungaria, la București, Varșovia și Budapesta. Mai multe informații pe <http://ieriff.ro/>.

OUB nr. 19 / 2014 | Bun de tipar: 15.10.2014 | ISSN 2066 - 866X | Se distribuie gratuit.

Editor & DTP _ Florin Bălțeanu, redactori _ Florin Bălțeanu, Raluca Iuga, Oana Mihalache | Răspunderea pentru opiniile exprimate aparține autorilor.

Coperta 1: Supratraversarea DN 1A de către linia de cale ferată ce asigură legătura Gara de Nord, București - Aeroportul Internațional Henri Coandă, Otopeni

Credite imagini: F. Bălțeanu: coperta 1, p. 9 - foto: 1, 3, 6-8; Rupprecht Consult / Eltisplus: pp.2, 3; OPTAR: p. 7;

Emil Prager (în *Betonul armat în România*): p.9 - foto (2, 4); Crăița Frunză: p. 9 - foto 5.

Reclame sponsori Bienala Națională de Arhitectură: pp. 12, 14, 15, 16.

Observatorul Urban București _ Str. J. L. Calderon 48, București, contact@observatorulurban.ro, www.observatorulurban.ro

Uniunea Arhitecților din România _ str. Demetru Dobrescu 5, București, uar_contact@yahoo.com, www.uniuneearhitecților.ro



International Group

SERVICII INTEGRATE PRIN SHOPFITTING



www.daas.ro

- Bucătării profesionale, Cantine, Baruri, Spălătorii
- Instalații refrigerare comercială și industrială
- Rafturi și mobilier comercial • HVAC • Shopfitting

Oferta integrată Lafarge

HydromediaTM
DRENAJ RAPID AL APEI PRIN BETON

Soluții
pentru gestionarea
apei pluviale



Cu o gamă complexă de produse și servicii pentru realizarea lucrărilor mari de infrastructură **Lafarge oferă constructorilor o soluție integrată**, care generează **importante economii de timp și costuri**



Arteria
ARTA BETONULUI

Beton
decorativ
în diverse texturi
și nuanțe



Agilia[®]

Beton
autocompactant,
vibrații

ZERO

LAFARGE
Clădim orașe mai bune™

Programul Bienalei Naționale de Arhitectură 2014



Bienala Națională de Arhitectură este cel mai important eveniment profesional al „breslei” arhitecților, organizat neîntrerupt din 1994. Ea se concentrează prin intermediul atât al expoziției-concurs de proiecte, principala componentă a Bienalei, cât și al unor manifestări conexe, asupra valorilor creației arhitecturale recente, a celor patrimoniale ale spațiului arhitectural și asupra posibilităților de ameliorare a calității vieții prin urbanism, design și arhitectură. Ediția din acest an a Bienalei Naționale de Arhitectură, având ca temă “Dilemele și provocările spațiului arhitectural”, este organizată de Uniunea Arhitecților din România în colaborare cu Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu” în perioada 15-30 octombrie. Bienala Națională de Arhitectură 2014 își propune să fie un moment de reflecție asupra valorilor fundamentale ale ambientului urban sau rural și a rolului creației arhitecților și urbanistilor. Bienala este, totodată, o chemare la protejarea, sporirea ori punerea în evidență a acestor valori.

14 octombrie 2014

- 18:00 - 20:00 / Conferința „Patrimoniu comemorativ”
organizator UAUIM - DITACP

♥ Institutul Italian de Cultură „Vito Grasso”

15 octombrie 2014

- 17:00 - 20:30 / Festivitate de deschidere a expoziției-concurs „Bienala Națională de Arhitectură, ediția a XI-a, București, 2014”

♥ Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”

16 octombrie 2014

- 17:00 - 21:00 / Gala decernării premiilor BNA 2014

♥ Teatrul Național București

17 octombrie 2014

- 17:00 - 19:30 / Prezentare nominalizări și premii (I): Arhitectura patrimoniului cultural & Conferința prof. Stefano D’Avino, Roma

♥ UAUIM, Sala Frescelor

20 octombrie 2014

- 17:00 - 19:30 / Conferință: „Imaginea spațiului public” & Proiecție film, Premiile Revistei URBANISMUL

♥ Institutul Francez, Sala Elvire Popesco

21 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Conferință: România 100+ „Arhitectura, patrimoniul și peisajul cultural”

organizator OBSERVATORUL URBAN BUCUREȘTI

♥ Institutul Francez, Sala Elvire Popesco

22 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Conferință: „Vă plac spațiile publice?”

organizator: Revista URBANISMUL

♥ Muzeul Național al Țăranului Român, Sala Club

23 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Conferință: România 100+ „Contribuția arhitecturii «private» la identitatea spațiului public”

organizator: Revista ARHITEXT

♥ Institutul Cultural Român

24 octombrie 2014

- 16:00 - 19:00 / Conferință: România 100+ „Fizionomia României prin arhitectura dotărilor publice”

organizator: Revista ARHITECTURA

♥ Institutul Cultural Român, Aleea Alexandru nr. 38

27 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Prezentare nominalizări și premii (II): Arhitectura locuinței & Arhitectura spațiului public și urbanismul

♥ UAUIM, Sala Frescelor

28 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Prezentare nominalizări și premii (III): Arhitectura spațiului interior & Conferința Luc Kamperman

♥ UAUIM, Sala Frescelor

29 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Prezentare nominalizări și premii (IV): Arhitectura dotărilor & Publicații de arhitectură

♥ UAUIM, Sala Frescelor

30 octombrie 2014

- 17:00 - 20:00 / Gala de închidere și prezentarea Catalogului Expoziției Concurs BNA 2014 & Vernisaj MUZEUL UAUIM

♥ UAUIM, Sala Frescelor

○ = acces liber; ● = acces în baza invitației transmise de organizatori



ACO. Soluții de drenaj pentru viitor.



ACO. Soluții de drenaj pentru viitor.

În toate colțurile lumii, compania ACO este recunoscută ca lider în gestionarea apelor meteorice, în special prin modul foarte atent în care abordează fiecare aspect legat de controlul și procesarea acestora.

Înțelegerea provocărilor clienților noștri ne-a ghidat către crearea de produse și materiale inovative și către dezvoltarea de servicii necesare nevoilor actuale ale beneficiarilor, proiectanților și constructorilor.

Întreaga familie de produse ACO este structurată prin conceptul nostru de abordare a fluxului apei: Collect-Clean-Hold-Release.



Colectare

- Rigole
- Guri de scurgere
- Capace de canal



Pre-epurare

- Separatoare de hidrocarburi



Retenție

- Sisteme de retenție



Reintroducere în circuitul natural

- Sisteme de infiltrare
- Stații de pompare

