

ROMÂNIA

**Acord privind Serviciile de Asistență Tehnică
Rambursabile pentru Programul de Dezvoltare Urbană a
Municipiului București (P169577)**

Componenta 2:

**REABILITAREA URBANĂ A CENTRULUI ISTORIC AL
BUCUREȘTIULUI**

**Livrabilul 7 - Identificarea unui proiect pilot și evaluarea
situației existente**

Iunie 2020



CLAUZĂ DE LIMITARE A RESPONSABILITĂȚII

Prezentul raport este un produs al Băncii Internaționale pentru Reconstrucție și Dezvoltare/Banca Mondială. Constatările, interpretările și concluziile exprimate în acest document nu reflectă în mod obligatoriu părerile Directorilor Executivi ai Băncii Mondiale sau ale guvernelor pe care aceștia le reprezintă. Banca Mondială nu garantează acuratețea datelor incluse în prezentul document.

DECLARAȚIE PRIVIND DREPTURILE DE AUTOR

Materialele din această publicație sunt protejate prin drepturi de autor. Copierea și/sau transmiterea anumitor secțiuni din acest document fără permisiune poate reprezenta încălcarea legislației în vigoare.

Pentru permisiunea de a fotocopia sau retipări orice secțiune a prezentului document, vă rugăm să trimiteți o solicitare conținând informațiile complete la: (i) Primăria Municipiului București (B-dul. Regina Elisabeta, nr. 47, Sector 5, București) sau (ii) Grupul Băncii Mondiale România (Str. Vasile Lascăr, nr. 31, etaj 6, Sector 2, București, România).

Prezentul raport a fost livrat în luna iunie 2020, cadrul Acordului pentru Servicii de Asistență Tehnică Rambursabile pentru Programul de Dezvoltare Urbană a Municipiului București (P169577), semnat între Municipiul București și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare la data de 4 martie 2019. Corespunde Livrabilului 7 - „Identificarea unui proiect pilot și evaluarea situației existente. Raport care include o evaluare a oportunităților și a barierelor legate de implementarea proiectului pilot, a costurilor de capital și de exploatare estimate și identificarea părților interesate relevante”, la Componenta 2: Reabilitarea urbană a centrului istoric al Bucureștiului, în baza acordului menționat mai sus.

MULȚUMIRI

Prezentul raport a fost livrat în conformitate cu prevederile Acordului privind serviciile de asistență tehnică rambursabile privind Programul de Dezvoltare Urbană a Municipiului București și este elaborat sub îndrumarea și supravegherea dlui David N. Sislen (Director de Practică, Managementul Riscurilor Sociale, Urbane, Rurale și al Rezilienței, Europa și Asia Centrală) și a dnei Tatiana Proskuryakova (Manager de Țară, România și Ungaria). Prezentul raport a fost elaborat de o echipă coordonată de Dean Cira (Specialist Principal în domeniul Urban) și alcătuită din Yondela Silimela (Specialist Senior în domeniul Urban), Marcel Ionescu-Heroiu (Specialist Senior Dezvoltare Urbană), Corina Chirilă (Expert) și Andrei Mitrea (Expert).

Echipa dorește să își exprime recunoștința pentru excelența cooperare, îndrumare și feedback primite de la reprezentanții Primăriei Municipiului București, în special Directorului General Corina Dumitrescu, precum și părților interesate locale și regionale care au contribuit la elaborarea acestui raport.

ABREVIERI

ADP	Administrația Domeniului Public
ALPAB	Administrația Lacuri, Parcuri și Agrement București
AMRSP	Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
AS	Administrația Străzilor
DGPMB	Direcția Generală de Poliție a Municipiului București
HG	Hotărâre de Guvern
ISU	Inspectoratul General pentru Situații de urgență
MC	Ministerul Culturii
O&Î	Operare și Întreținere
OAR	Ordinul Arhitecților din România
PIDU ZCB	Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București
PMB	Primăria Municipiului București
PMUD	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă
SF	Studiu de Fezabilitate
SRI	Serviciul Român de Informații
STB	Societatea de Transport București
TNM	Transport Nemotorizat
TVA	Taxă pe Valoare Adăugată

CUPRINS

Rezumat	1
1. Introducere	3
1.1 Perioada de timp acoperită	3
1.2 Surse de informare	4
1.3 Structura Raportului	4
2. Prezentare generală a listei prioritare revizuită a proiectelor	5
3. Selectarea proiectului prioritar	10
4. Descrierea proiectului prioritar și analiza situației (proiectul 8)	13
4.1 Analiza detaliată a celor 42 de subproiecte cuprinse în cadrul proiectului 8	19
4.2 Integrarea cu infrastructura generală de transport nemotorizat (TNM).	39
5. Costurile de implementare	42
5.1 O analiză comparativă a costurilor pentru proiecte de investiții similare	44
5.2 Modelul de operare și întreținere a unui tronson stradal	47
6. Identificarea părților interesate	49
7. Provocări legate de implementare și intervenții recomandate	51
8. Concluzii	53
Anexa 1:	55

LISTA FIGURILOR

Imaginea 1: Proiectul prioritar și sub-proiectele sale componente	1
Imaginea 2: Amplasarea proiectelor selectate	7
Imaginea 3: Pistele pentru biciclete finanțate în prezent (T1, T2, T3 și T4) și proiectele PIDU	11
Imaginea 4: Situația actuală (stânga) și reabilitarea propusă (dreapta) pentru tronsonul de stradă Ion Brezoianu (proiectul 8.15)	14
Imaginea 5: Situația actuală (stânga) și reabilitarea propusă (dreapta) pentru tronsonul de stradă Ion Brezoianu (proiectul 8.15)	15
Imaginea 6: Proiectul 8: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști	16
Imaginea 7: Integrare cu infrastructura generală de transport nemotorizat (TNM).	41
Imaginea 8: Harta sintetică a părților interesate	50

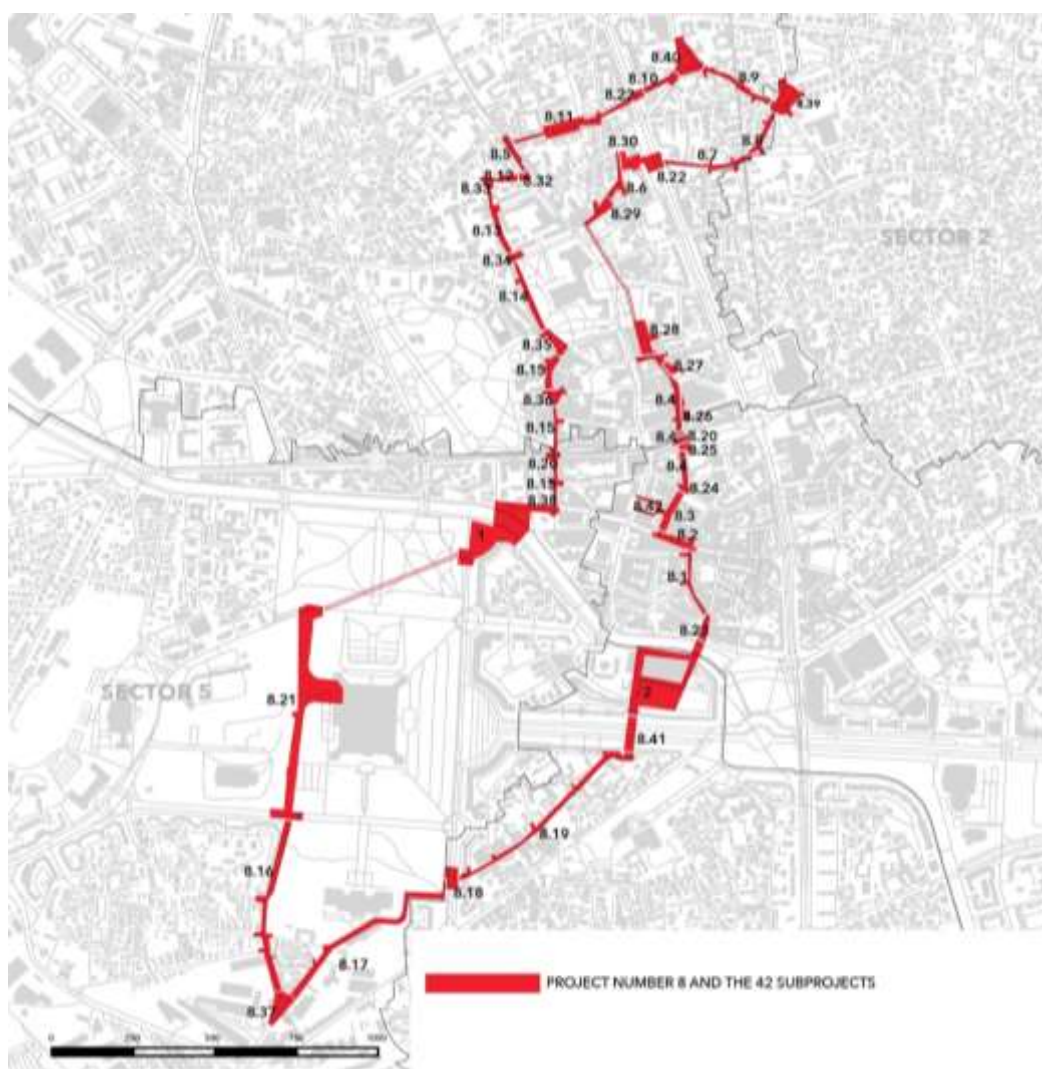
LISTA TABELELOR

Tabel 1: Lista prioritară revizuită a proiectelor	5
Tabel 2: Provocări și soluții pentru proiectele selectate PIDU ZCB	9
Tabel 3: Proiectul 8, cu cele 42 de subproiecte și problemele aferente	18
Tabel 4: Analiza detaliată a celor 42 de subproiecte cuprinse în cadrul proiectului 8	38
Tabel 5: Costuri de reabilitare pentru diverse spații publice	44
Tabel 6: Lucrările incluse în reabilitarea generală a spațiilor publice din cadrul studiilor de caz	45
Tabel 7: O analiză detaliată a studiilor de caz	46
Tabel 8: Valoarea investiției pentru tronsoane stradale	46
Tabel 9: Valoarea investiției pentru piețele mici	47
Tabel 10: Entități responsabile pentru operarea și întreținerea (O&Î) spațiilor publice	48
Tabel 11: Piedici și oportunități legate de implementare	52

Rezumat

Acest raport acoperă perioada cuprinsă între decembrie 2019 și iunie 2020 în cadrul prezentului Acord de servicii de asistență tehnică și vine în continuarea raportului din decembrie 2019, care a detaliat o matrice de ierarhizare, precum și procesele participative care au fost întreprinse pentru selectarea proiectelor PIDU ZCB.

Proiectul prioritar emergent este **traseul prioritar pietonal și de bicicliști (proiect 8 PIDU)**. Traseul traversează centrul istoric (conform diagramei de mai jos) și prevede modernizarea trotuarelor, realizarea benzilor dedicate pentru biciclete și a infrastructurii adiacente, cum ar fi parcări pentru biciclete, înlocuirea capacelor de canal, iluminat public, mobilier urban etc. În total, proiectul este compus din 42 de sub-proiecte, acestea fiind detaliate în Tabelul 4. Traseul este menit nu doar să faciliteze mersul cu bicicleta și mersul pe jos în oraș, ci și să contribuie, în același timp, la regenerarea domeniului public.



Imaginea 1: Proiectul prioritar și sub-proiectele sale componente

În 2016, costul total al proiectului a fost estimat la 63.813.520 euro. Pentru a stabili un cost mai realist al proiectului, această cifră a fost crescută la 67.273.280 euro în 2020. Ca urmare a fondurilor limitate, municipalitatea a trebuit să elimine treptat/să ierarhizeze implementarea proiectului și a

convenit asupra unui număr de 18 din cele 42¹ de sub-proiecte. Subproiectele prioritare alcătuiesc bucla sudică a traseului. Această selecție a fost motivată de factori precum investițiile de la aprobarea PIDU ZCB în 2015, ușurința execuției și impactul strategic. Costul estimat pentru această buclă sudică în 2020 este de 29.047.318 euro (majorat de la 27.547.370 euro, estimat în 2016).

Cu toate acestea, implementarea proiectului va trebui să fie treptată, deoarece subproiectul 8.21 necesită încă aprobarea Administrației Palatului Parlamentului. Prin urmare, subproiectele 8.17, 8.18, 8.19 și 8.41² vor reprezenta prima fază, iar investiția de capital pentru 2020 este estimată la 10.256.949 de euro (pe baza estimărilor din 2016 de 9.727.300 de euro). Bugetul indicat de 44.500³ mii lei (TVA inclus) de la Ministerul Mediului va fi suplimentat cu fonduri municipale pentru acoperirea costurilor totale.

Raportul realizează o comparație de cost între proiect și 13 modernizări comparabile ale domeniului public din diferite orașe europene, efectuate între 2010 și 2019 (cf. Tabelul 5). Acestea variază între 435 €/m² și 413 €/m² în funcție de dimensiuni, în timp ce costurile pentru proiectul prioritar sunt estimate în medie la 310,20 €/m², respectiv 240,40 €/m², în funcție de dimensiuni.

Gradul de maturitate a proiectului se află în diferite etape, toate având documentații în curs de aprobare a autorizației de construire, cu excepția sub-proiectului 8.41. Pentru proiectului 8.41, realizarea trecerii de pietoni necesită aprobarea Poliției Rutiere București. Această situație reprezintă un punct pozitiv în capacitatea de implementare a proiectului. Cu toate acestea, pentru a asigura o implementare lină, etapele viitoare de pregătire a proiectului ar trebui să se axeze pe următoarele aspecte:

- i) Construirea de parteneriate puternice cu părțile interesate, în special cu comunitățile de bicicliști și cu deținătorii de afaceri de pe traseu.
- ii) O legătură strânsă cu entitățile și cu departamentele municipale, pentru a confirma starea infrastructurii subterane.
- iii) Confirmarea departamentului/entității municipal/ă responsabil/ă cu implementarea proiectului.
- iv) Clarificarea aranjamentelor de management și întreținere post-construcție, inclusiv bugetele pentru operare și pentru întreținere.

¹ 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28, 8.37 și 8.41

² Toate aceste subproiecte vor fi desfășurate pe terenuri deținute de municipalitate, prin urmare, nu există probleme nesoluționate legate de teren.

³ Adică aproximativ 9.500.000,00 milioane de euro.

1. Introducere

1.1 Perioada de timp acoperită

În cadrul Programului de Dezvoltare Urbană București, Componenta 2 - Reabilitarea urbană a Centrului istoric al Municipiului București, Banca Mondială încearcă să sprijine Primăria Municipiului București (Clientul) pentru a avansa lucrările realizate în cadrul PIDU ZCB (Plan Integrat de Dezvoltare Urbană pentru Zona Centrală București, aprobat în 2015) prin întreprinderea următoarelor acțiuni:

1. Ierarhizarea proiectelor din cadrul PIDU ZCB;
2. Identificarea unui proiect pilot și efectuarea unei analize de situație;
3. Dezvoltarea unui plan de acțiune și a unui cadru de monitorizare pentru proiectul pilot; și
4. Pregătirea unui set de termeni de referință pentru susținerea implementării proiectului pilot.

Raportul de față acoperă perioada cuprinsă între 4 decembrie 2019 și 4 iunie 2020, în cadrul Acordului de servicii de asistență tehnică rambursabile și prezintă progresul activităților din cadrul programului, în special Reabilitarea urbană a Centrului Istoric al Municipiului București. Raportul din decembrie 2019 a oferit o actualizare a matricei de ierarhizare a proiectului, precum și a proceselor participative care au fost întreprinse pentru a selecta proiectele PIDU ZCB.

Acest raport dezvoltă procesul anterior prin:

- Identificarea unui proiect prioritar și etapizarea recomandată;
- Realizarea unei analize de situație pentru proiectul prioritar, axată pe:
 - Identificarea oportunităților și a provocărilor de implementare;
 - Identificarea părților interesate;
 - Analizarea costurilor anterioare estimate ale proiectului și
 - Identificarea resurselor potențiale pentru implementare; și
- Identificarea oportunităților și a obstacolelor în implementarea proiectului, precum și modalități de a le depăși.

Această analiză de situație va reprezenta baza pentru proiectarea detaliată și pentru programarea implementării.

Începând cu decembrie 2019, a fost identificat un grup de trei proiecte, format din:⁴

1. Ansamblul urban complex, care cuprinde podul Mihai Vodă, pod pietonal și pentru biciclete, precum și parcări subterane adiacente (Proiectul 1);^{5,6}
2. Traseul prioritar pietonal și de bicicliști (proiectul 8);⁷

⁴ Și anume, proiectele clasate 1, 2 și 4 în lista prioritară revizuită.

⁵ *Ansamblu urban complex - Pod Mihai Vodă, pod pietonal și pentru bicicliști peste Dâmbovița, și parcări subterane.*

⁶ Fiecare număr de proiect corespunde numărului său de Studiu de Fezabilitate relevant. Acest sistem de numerotare a fost utilizat de către Primăria Municipiului București în lista proiectelor prioritare, în cadrul documentului intitulat „Situație PIDU ZCB”, primit la data de 4 iulie 2019. Din motive de consecvență, am ales să menținem același sistem de numerotare.

⁷ *Traseu prioritar pietonal și de bicicliști.*

3. Spațiul public urban „Podul Calicilor” - ansamblul urban Domnița Bălașa, parcare subterană, amenajare urbană a spațiului public din jurul Palatului de Justiție (Proiectul 2).⁸

Primăria Municipiului București a susținut aceste proiecte, dar a manifestat preocupări legate de fezabilitatea unor aspecte ale proiectelor, precum și disponibilitatea fondurilor pentru implementarea lor. Analiza situațională prezentată în acest sens ține cont de aceste preocupări.

1.2 Surse de informare

Acest raport se bazează pe informații disponibile publicului, precum și pe informații furnizate de Primăria Municipiului București și Echipa de proiectare a proiectului. Până în prezent, au fost utilizate următoarele surse:

1. Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală a Bucureștiului (PIDU ZCB).⁹ Din păcate, însă, versiunea disponibilă on-line este doar o versiune preliminară a PIDU ZCB, corespunzătoare primei faze a Contractului 444 / 31.12.2010. Prin urmare, nu include eventuale revizuri rezultate în urma consultărilor publice. Cu toate acestea, aceasta este singura versiune disponibilă publicului;
2. Studii de fezabilitate pentru proiectele incluse în lista prioritară revizuită; și
3. Studii de fezabilitate pentru proiectele conexe, realizate în prezent de Municipiul București.

1.3 Structura Raportului

Raportul este structurat în șase părți principale:

1. Prima parte oferă o scurtă prezentare a listelor prioritare revizuite ale proiectelor, incluse în raportul precedent;
2. Ea este urmată de o secțiune care indică procesul de selecție a proiectului prioritar;
3. Secțiunea următoare descrie proiectul pilot și subproiectele sale, precum și efectuarea unei analize de situație detaliate, pentru a ghida și pentru a susține programarea implementării. De asemenea, ea descrie integrarea proiectului pilot cu alte proiecte conexe, desfășurate în prezent de Municipiul București;
4. În continuare sunt enumerate costurile implementării proiectului pilot. Această secțiune include, de asemenea, o analiză comparativă a unor proiecte europene similare, precum și câteva informații referitoare la operarea și întreținerea unui tronson tipic de stradă din centrul orașului;
5. Urmează o hartă orientativă care detaliază părțile interesate și care servește ca foaie de parcurs pentru conceperea planului de gestionare a părților interesate împreună cu municipalitatea, după încetarea actualei pandemii de COVID-19; și
6. Secțiunea finală evidențiază mai multe provocări de implementare care trebuie luate în considerare.

⁸ Spațiu public urban „Podul Calicilor” – ansamblul urban Domnița Bălașa, parcare subterană, amenajare urbană Palatul de Justiție.

⁹ Disponibilă la: <https://bit.ly/30D140I> și <https://bit.ly/2JQBeil> [15.06.2020].

2. Prezentare generală a listei prioritare revizuită a proiectelor

În raportul anterior, următoarele aspecte convenite au fost utilizate pentru a ierarhiza primul grup de proiecte selectate, din totalul de 62 de proiecte aferente PIDU ZCB:¹⁰

1. Impact: Evaluarea proiectului cu privire la impactul asupra priorităților pentru întregul oraș și alinierea demonstrabilă la alte strategii la scara orașului, cum ar fi Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București–Ilfov (PMUD B–IF);
2. Finanțare: Capacitatea de a finanța proiecte din surse de finanțare curente sau alternative;
3. Responsabilitatea și capacitatea de implementare: Proiecte care au un „proprietar de proiect” clar, care are capacitatea de a realiza proiectul și
4. Maturitatea proiectului: gradul de pregătire al proiectului sau, mai concret, studii de fezabilitate, autorizații de construire etc.

Astfel, ierarhizarea detaliată a proiectului a constat în două etape succesive. În a doua etapă, au fost luate în considerare aspecte precum dreptul de proprietate asupra terenului și impactul asupra patrimoniului construit. După acest proces, lista prioritară a fost revizuită, ea având următoarea formă revizuită:

Prioritate	Denumire proiect
1	Ansamblul urban complex, care cuprinde podul Mihai Vodă, pod pietonal și pentru biciclete, precum și parcări subterane adiacente ¹¹ (Proiectul 1)
2	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști ¹² (Proiectul 8)
3	Parcare subterană Uranus - Piața Rahova ¹³ (Proiectul 7)
4	Spațiul urban public „Podul Calicilor” - ansamblul urban Domnița Bălașa, parcări subterane, amenajare urbană a spațiului public din jurul Palatului de Justiție ¹⁴ (Proiectul 2)
5	Cheul Dâmboviței între Unirii și Izvor, Splaiul Independenței, Pod Unirii – Pod Izvor. Proiectul este alcătuit din trei secțiuni, Tronson 1: Pod Unirii - Pod Piața Națiunilor Unite; Tronson 2: Pod Piața Națiunilor Unite - Pod Mihai Vodă și Tronson 3: Pod Mihai Vodă - Pod Izvor ¹⁵ (Proiect 10)
6	Reconfigurare Calea Griviței, între Gara de Nord și Calea Victoriei ¹⁶ (Proiect 13)
7	Modernizare spațiu public urban Piața de Flori George Coșbuc ¹⁷ (Proiect 18)
8	Reconfigurare Calea Moșilor, între Strada Bărăției și Bulevardul Carol I ¹⁸ (Proiect 14)
9	Reabilitare Bulevardul Unirii, de la Piața Constituției la Piața Unirii, cu traversare la Strada George Georgescu ¹⁹ (Proiect 12)

Tabel 1: Lista prioritară revizuită a proiectelor

Sursă: Autorii.

¹⁰ Cele 62 de proiecte au fost ierarhizate prima dată pe baza unei prioritizări a proiectului multi-factor cu 32 de puncte și a unei matrici decizionale.

¹¹ *Ansamblu urban complex - Pod Mihai Vodă, pod pietonal și pentru bicicliști peste Dâmbovița, și parcări subterane.*

¹² *Traseu prioritar pietonal și de bicicliști.*

¹³ *Parcare subterană – Uranus – Piața Rahovei.*

¹⁴ *Spațiu public urban „Podul Calicilor” – ansamblul urban Domnița Bălașa, parcări subterane, amenajare urbană Palatul de Justiție.*

¹⁵ *„Cheul Dâmboviței Unirii – Izvor”, Splaiul Independenței, Pod Unirii – Pod Izvor. Proiectul este alcătuit din trei tronsoane Tronsonul 1: Pod Unirii – Pod Piața Națiunilor Unite, Tronson 2: Pod Piața Națiunilor Unite – Pod Mihai Vodă și Tronson 3: Pod Mihai Vodă – Pod Izvor.*

¹⁶ *Reconfigurare Calea Griviței, între Gara de Nord și Calea Victoriei.*

¹⁷ *Modernizare spațiu public urban Piața de Flori George Coșbuc.*

¹⁸ *Reconfigurare Calea Moșilor, între Strada Bărăției și Bulevardul Carol I.*

¹⁹ *Reabilitare Bulevardul Unirii, de la Piața Constituției la Piața Unirii, cu traversare la Strada George Georgescu.*

În urma discuțiilor purtate cu Clientul și cu echipa de proiectare, proiectul prioritar stabilit a fost Proiectul 8, denumit „Traseu prioritar pietonal și de bicicliști”, clasat pe locul al doilea din lista prioritară revizuită. Procesul de selecție este detaliat în secțiunile care urmează.

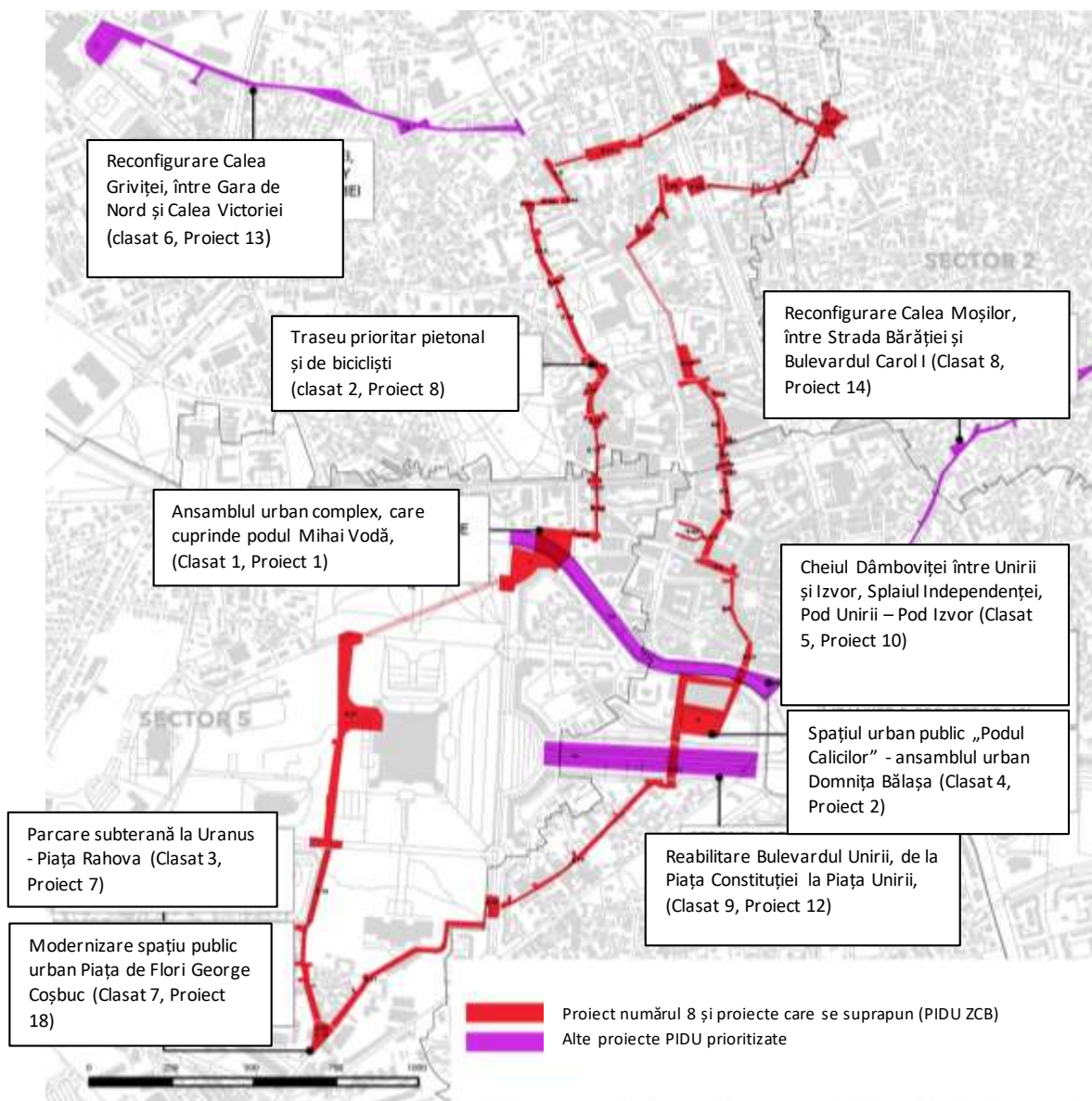
Următoarea hartă ilustrează proiectele selectate din raportul anterior și amplasarea lor exactă în centrul Municipiului București. Ea evidențiază, de asemenea, amplasarea Proiectului 8, în raport cu celelalte proiecte.

Harta indică modul în care proiectele clasate 1, 2 și 4 în ierarhizarea revizuită (cf. Tabel 1) sunt grupate, formând astfel o buclă coerentă pentru pietoni și pentru bicicliști. Traseul este completat de cele două poduri care se întind peste râul Dâmbovița, mai exact Podul Mihai Vodă și Podul Calicilor.

În partea de sud a buclei, traseul se suprapune cu alte două proiecte, clasate pe locurile 3 și, respectiv, 7, în lista prioritară revizuită (cf. Tabel 1).

O analiză detaliată a proiectelor clasate 1, 2, 3, 4 și 7 în lista prioritară revizuită (cf. Tabel 1) evidențiază necesitatea unei implementări coordonate a acestor proiecte, pentru a obține un impact de regenerare pozitiv și semnificativ (cf. Tabel 2). Prin urmare, proiectele ar trebui să fie percepute ca un singur proiect complex, care cuprinde diferite faze de implementare, unde proiectele clasate 1, 2 și 4 ar trebui ierarhizate.

În baza Imaginea 2, trebuie făcute câteva alte observații. Proiectele clasate pe locurile 5 și 9 se intersectează cu traseul pietonal și de biciclete și ar trebui, de asemenea, privite ca fiind importante în procesul de reabilitare. Proiectele clasate pe locurile 6 și 8 nu se intersectează cu traseul, ci sunt situate în imediata lui apropiere. Reabilitarea celor două străzi istorice (Calea Griviței și Calea Moșilor) ar trebui luată în considerare după implementarea celorlalte proiecte.



Imaginea 2: Amplasarea proiectelor selectate

Sursă: Autorii.

T

tabelul 2 de mai jos prezintă provocările cu care se confruntă fiecare dintre proiectele selectate, precum și soluțiile specifice identificate în cadrul diferitelor studii de fezabilitate.

Prioritate	SF ²⁰	Provocările care trebuie abordate	Soluția propusă
1	1	Lipsa unei rețele coerente de infrastructură pentru pietoni și biciclete; Slaba conexiune dintre centrul istoric și Parcul Izvor; Numărul redus de parcuri publice, în special cele subterane.	Construirea unui pod pentru pietoni și pentru bicicliști peste râul Dâmbovița. Podul include o platformă mare pentru odihnă și două galerii închise care pot încorpora diferite facilități publice; Parcare subterană pe fiecare parte a râului Dâmbovița;

²⁰ „SF” se referă la numărul fiecărui studiu de fezabilitate relevant.

Prioritate	SF²⁰	Provocările care trebuie abordate	Soluția propusă
			Pavaj, mobilier urban și sistem de iluminat noi.
2	8	Lipsa locurilor de parcare, care are ca efect parcare pe traseele pietonale; Traficul intens și timpul crescut petrecut în trafic în timpul orelor de vârf; Raport inadecvat între volumul de trafic și capacitatea străzilor, ceea ce duce la suprautilizarea sau subutilizarea spațiului public.	Consolidarea identității orașului prin promovarea circulației pietonilor și a bicicletelor (9,5 km); Promovarea unor spații publice importante în centrul orașului prin intermediul noilor conexiuni pentru pietoni și biciclete; Pavaj, mobilier urban, facilități publice și sistem de iluminat noi de-a lungul rutelor propuse;
3	7	Diferențe calitative între mediul construit existent; Conexiuni pietonale și intrări publice ineficiente și neatractive; Spații publice aglomerate cu construcții temporare și mașini parcate pe trotuar; Vehiculele de aprovizionare legate de piața de comerț cu ridicata blochează accesul pietonilor; Lipsa de elemente necesare unui spațiu public de calitate, cum ar fi zonele plantate, mobilierul urban, iluminatul public; Trafic greu intens, zgomot și poluare a aerului.	Construirea unei parcuri subterane care va elibera suprafața de la sol și va încuraja viitoarea dezvoltare a întregii zone; Datorită reabilitării zonei, clădirile adiacente pot primi noi funcțiuni, iar loturile sub-utilizate pot susține dezvoltarea viitoare; Accesul pietonal este corelat cu proiectul numărul 18.
4	2	Lipsa unei rețele coerente de infrastructură pentru pietoni și biciclete; Activitate economică scăzută, în ciuda apropierii de Piața Unirii; Lipsa locurilor de parcare; Lipsa mobilierului urban și a sistemului de iluminat adecvate.	Se propun trei intervenții principale: Podul Calicilor (legătura dintre Strada Șelari și Strada Sfinții Apostoli); Reabilitarea spațiului public (inclusiv parcare subterană) din apropierea bisericii Domnița Bălașa; Reabilitarea Parcului Sfinții Apostoli.
5	10	Lipsa de accesibilitate și conectivitate cu restul rețelei urbane printr-o infrastructură adecvată pentru pietoni și biciclete. Activitate economică scăzută, în ciuda apropierii de Piața Unirii; Lipsa mobilierului urban și a sistemului de iluminat adecvate; Trafic greu intens, zgomot și poluare a aerului.	Lipsa accesibilității și conectivității cu restul rețelei urbane, printr-o infrastructură adecvată pentru pietoni și biciclete. Construirea unei piste de biciclete de-a lungul malurilor.
6	13	Strada nu oferă varietate, siguranță și atractivitate; Zonele verzi sunt neglijate; Insuficiente spații publice; Spațiile publice existente sunt întreținute în mod neglijent; Lipsa locurilor de parcare alternative.	Reabilitarea spațiului public din fața Școlii Sfinții Voievozi; Reabilitarea parcului din fața Gării de Nord; Noi locuri de parcare pe Strada Gara de Nord; Îmbunătățirea accesului pentru persoanele cu dizabilități; Noi piste pentru biciclete pe Calea Griviței, Strada Semicercului și Bulevardul Dacia.
7	18	Mașini care ocupă suprafețe mari din spațiile publice;	Creșterea potențialului pieței de flori prin promovarea funcțiunilor urbane conexe;

Prioritate	SF²⁰	Provocările care trebuie abordate	Soluția propusă
		Zona piețelor este utilizată ineficient, iar conexiunile pietonale sunt puține; Spațiile publice sunt ocupate de mașini și construcții temporare; Lipsa mobilierului urban, a iluminatului public și a altor facilități urbane.	Reproiectarea nivelurilor subterane ale clădirii principale și introducerea de noi funcțiuni sociale și administrative; Reabilitarea clădirii A și reconstruirea clădirii B; Modificarea rutelor de aprovizionare, având în vedere că noul caracter al pieței este modificat de la comerțul cu ridicata la comerțul cu amănuntul, la scară mică.
8	14	Strada nu oferă varietate, siguranță și atractivitate; Zonele verzi sunt neglijate; Spațiile publice sunt insuficiente; Spațiile publice existente sunt întreținute în mod neglijent; Lipsa locurilor de parcare alternative.	Lărgirea aleilor pietonale; Străzile și aleile pietonale sunt aduse la același nivel; Restricționarea parcării pe spațiile publice (piețe și alei pietonale); Mobilier urban și sisteme de iluminat noi.
9	12	Lipsa identității specifice unui bulevard central; Conexiuni puține cu zonele adiacente; Lipsa conexiunii între partea de nord și partea de sud a bulevardului; Utilizarea redusă a spațiului pietonal.	Creșterea potențialului de promenadă printr-o serie de intervenții menite să activeze diverse segmente ale bulevardului; Reglarea traficului auto care ar permite implementarea pistelor pentru biciclete și crearea unor zone pietonale extinse; Încurajarea transportului public pe bulevard, ca alternativă la mașina personală.

Tabel 2: Provocări și soluții pentru proiectele selectate PIDU ZCB

Sursă: Studii de fezabilitate.

3. Selectarea proiectului prioritar

Această secțiune evidențiază procesul de selecție a proiectului prioritar.²¹ Procesul s-a bazat pe trei factori importanți:

1. Finanțarea disponibilă și soluționarea dreptului de proprietate asupra terenului;
2. Sinergii cu proiecte întreprinse în prezent de Municipiul București; și
3. Sinergii cu alte proiecte din cadrul PIDU ZCB.

Astfel, un factor cheie pentru stabilirea statutului prioritar a fost reprezentat de confirmarea resurselor disponibile pentru implementare. În ianuarie 2020, Departamentul de Investiții a confirmat că au fost informați cu privire la disponibilitatea fondurilor de la Ministerul Mediului pentru implementarea mai multor piste de biciclete. Prin urmare, o parte din finanțare este acordată prin HG 277/2019,²² care aprobă indicatorii tehnici și economici pentru obiectivul de investiții denumit „Implementarea unui sistem de transport cu biciclete în zona centrală a Bucureștiului”. Finanțarea se bazează pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru București, care afirmă că rețeaua de piste pentru biciclete din București este slab dezvoltată și nu face față traficului existent. Nota de fundamentare pentru HG 277/2019 prevede, de asemenea, următoarele: „Configurația actuală a rețelei stradale nu asigură o circulație fluidă pentru bicicliști și nici nu permite dezvoltarea unei rețele de piste de biciclete care să îmbunătățească condițiile de trafic pentru această categorie de participanți la trafic.”²³

Fondurile²⁴ sunt alocate pentru patru rute, după cum urmează (cf. Imaginea 3):

1. Traseu T1: Piața Victoriei – Bulevardul Aviatorilor – Bulevardul Beijing – Strada Nicolae Caramfil – Șoseaua Pipera – Piața Presei Libere – Șoseaua Kiseleff – Bulevardul Constantin Prezan;²⁵
2. Traseu T2: Piața Victoriei – Bulevardul Iancu de Hunedoara – Șoseaua Ștefan cel Mare – Șoseaua Mihai Bravu;²⁶
3. Traseu T3: Calea Victoriei – Bulevardul Regina Elisabeta – Splaiul Independenței – Bulevardul Națiunile Unite;²⁷
4. Traseu T4: Bulevardul Libertății – Piața Constituției - Bulevardul Unirii – Bulevardul Decebal – Bulevardul Basarabia – Stadionul Național.²⁸

Finanțarea se va face de la bugetul de stat prin Ministerul Mediului, titlul 51 „Transferuri între unități ale administrației publice” articolul 51.02 „Transferuri de capital”, paragraful 51.02.39 „Transferuri din sumele obținute din vânzarea certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră, pentru finanțarea proiectelor de investiții”. Suma totală se ridică la 44.500²⁹ mii lei (TVA inclus).

²¹ „Traseu prioritar pietonal și de bicicliști”, Studiul de fezabilitate 8, s-a clasat pe locul doi în lista prioritară revizuită a proiectelor.

²² Cf. HG 277/2019, disponibilă la următorul link: <https://bit.ly/3eJBTB7> [4/23/20]

²³ Cf. HG 277/2019, Notă de fundamentare, pag. 3, disponibilă la: <https://bit.ly/3b93XuM> [5/06/20].

²⁴ Fondurile alocate sunt calculate pentru anul 2018.

²⁵ Suma totală specificată în Studiul de fezabilitate (TVA inclus): 1.613.693,38 milioane de euro.

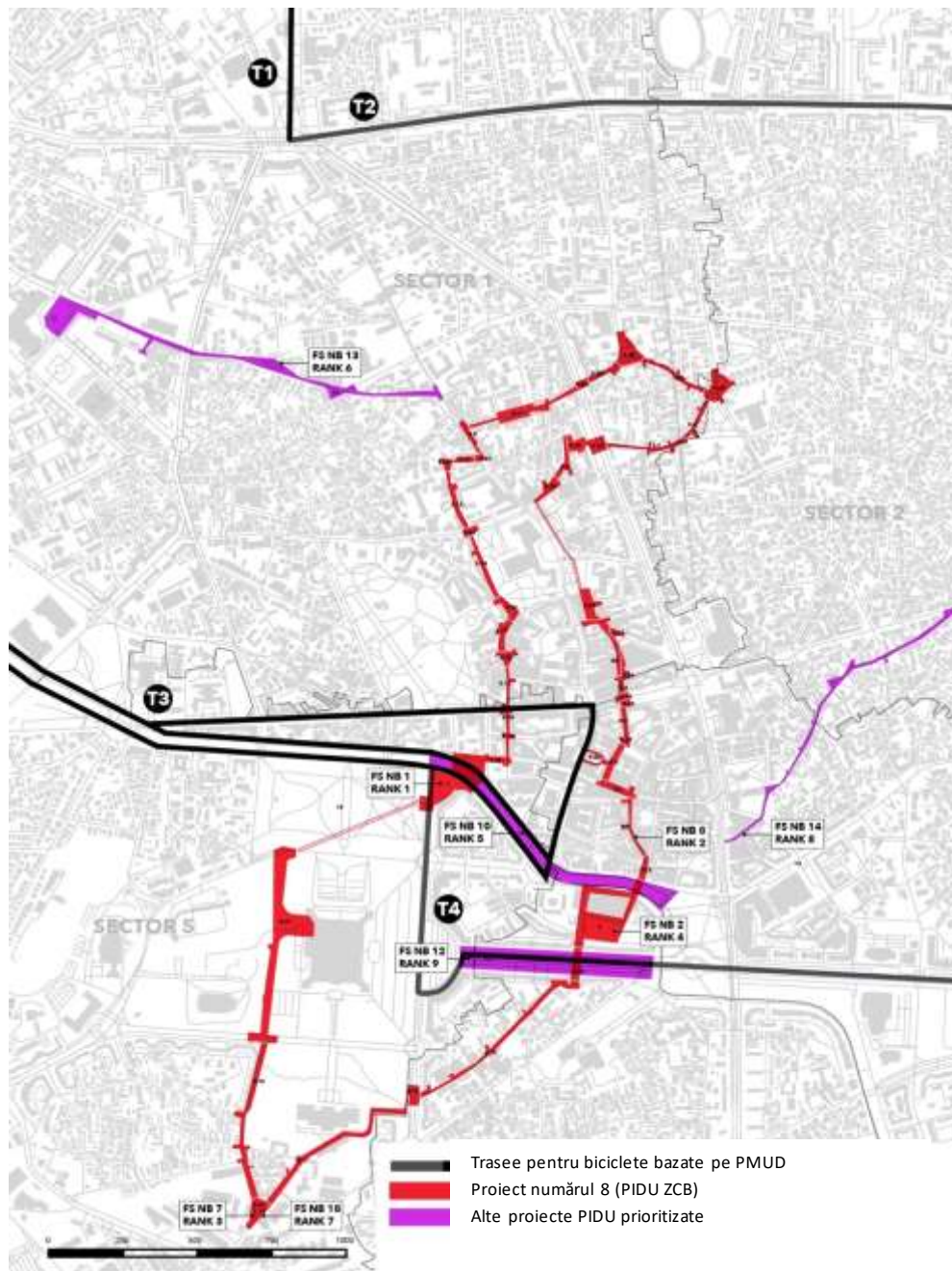
²⁶ Suma totală specificată în Studiul de fezabilitate (TVA inclus): 3.942.208,92 milioane de euro.

²⁷ Suma totală specificată în Studiul de fezabilitate (TVA inclus): 1.259.672,49 milioane de euro.

²⁸ Suma totală specificată în Studiul de fezabilitate (TVA inclus): 2.741.307,92 milioane de euro.

²⁹ Adică aproximativ 9.500.000,00 euro.

O altă parte a finanțării pentru cele patru rute va fi alocată de la bugetul local, în limita sumelor aprobate anual în acest scop, conform programelor de investiții publice.



Imaginea 3: Pistele pentru biciclete finanțate în prezent (T1, T2, T3 și T4) și proiectele PIDU

Sursă: Autorii, în baza studiilor de fezabilitate.

Cu toate acestea, în urma mai multor întâlniri pe care le-am avut cu Clientul, trebuie luate în considerare următoarele observații:

1. Traseele T1, T3 și T4 sunt în prezent în diferite faze de implementare;³⁰
2. Implementarea Traseului T4 va avea impact asupra³¹ Proiectului 12 din cadrul PIDU ZCB, „Reproiectarea Bulevardului Unirii, între Piața Constituției și Piața Unirii, cu o trecere pe Strada George Georgescu”,³² care a fost clasat pe locul 9 în lista prioritară revizuită.
3. Implementarea Traseului T2 nu este posibilă deocamdată, deoarece nu a primit aprobarea Direcției Generale de Poliție a Municipiului București (DGPMB).

Întrucât Traseul T2 nu va fi implementat deocamdată, fondurile alocate pentru Traseul 2 pot fi realocate pentru implementarea Proiectului 8 în cadrul PIDU ZCB. În urma discuțiilor cu Clientul, a fost identificată o nouă oportunitate de a atrage alte fonduri similare din partea Ministerului Mediului pentru Proiectul 8.

În plus, Proiectul 8 este implementat exclusiv pe domeniul public, evitând astfel procedurile de expropriere.^{33, 34} Prin urmare, Proiectul 8 a primit prioritate, în detrimentul altor proiecte din apropiere, pe baza posibilităților de finanțare disponibile și a probabilității mai mari de implementare cu succes.

Cu toate acestea, este recomandat ca proiectele să fie tratate ca un proiect complex, dacă se urmărește o reabilitare completă a Centrului orașului, Proiectul 8 fiind primul din linia de implementare.

³⁰ Traseul T1 este în prezent în curs de implementare; pentru Traseul T3, prima fază (Calea Victoriei - Splaiul Independenței) este aproape terminată, în timp ce celelalte două faze sunt în așteptarea autorizației de construire; Traseul 4 așteaptă autorizația de construire.

³¹ Proiectul PIDU ZCB numărul 12 are o abordare mai detaliată asupra spațiului public. În afară de piste pentru biciclete, alte obiective ale proiectului sunt: Crearea unei zone de promenadă cu mobilier urban nou, activități de agrement (mese de șah) și parcare pentru biciclete; Definierea zonelor cu caracteristici diferite și conectarea acestora prin zone de promenadă verzi și umbrite. În acest moment, este discutabil modul în care noile piste pentru biciclete propuse pot fi integrate cu proiectul PIDU ZCB.

³² *Reabilitare Bulevardul Unirii, de la Piața Constituției la Piața Unirii, cu traversare la Strada George Georgescu.*

³³ Implementarea proiectului clasat pe primul loc în Lista prioritară, *Ansamblu Urban Complex – Pod Mihai Vodă, pod pietonal și pentru bicicliști peste Dâmbovița și parcare subterană*, necesită o expropriere suplimentară a terenului pentru construcția podului. Terenul este ocupat în prezent de o stație de alimentare cu combustibil.

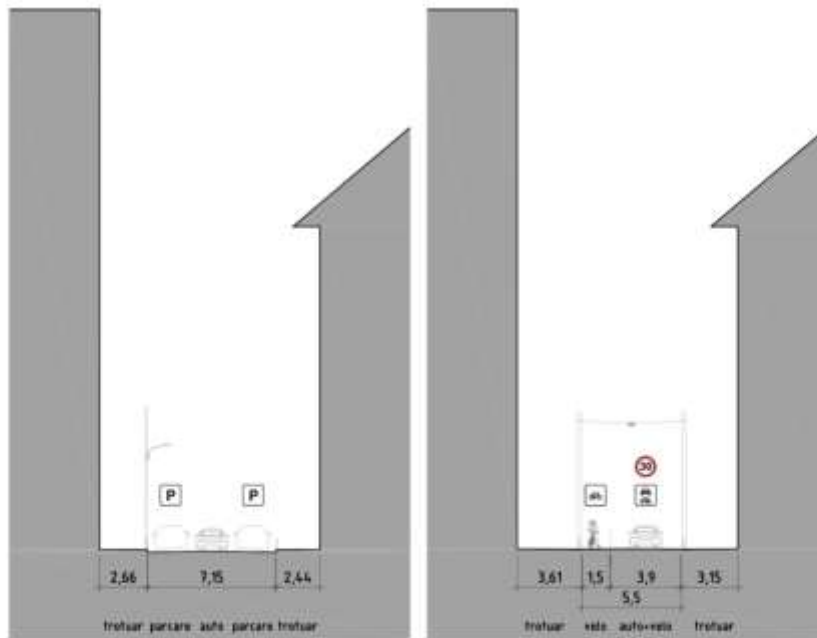
³⁴ Informațiile suplimentare primite de la client indică faptul că, pentru anul curent (2020), nu există fonduri suplimentare alocate pentru procedurile de expropriere.

4. Descrierea proiectului prioritar și analiza situației (proiectul 8)

Proiectul 8, denumit „Traseu prioritar pietonal și de bicicliști”³⁵ (cf. Imaginea 6), are următoarele caracteristici:

- Măsoară 9,5 km de trasee pentru pietoni și pentru biciclete, pe următoarele străzi: Ion Brezoianu, Ion Câmpineanu, Luterană, General Berthelot, Piața Amzei, Tache Ionescu, Eremia Grigorescu, Xenopol, Pictor Arthur Verona, Gheorghe Magheru, Episcopiei, Constantin Esarcu, Calea Victoriei, Academiei, Eugen Carada, Lipsani, Smârdan, Unirii, George Georgescu, Calea Rahovei, Uranus, 13 Septembrie, Splaiul Independenței;
- Leagă Piața Alexandru Lahovari în nord cu Piața Florilor în sud, prin două poduri care traversează râul Dâmbovița: Podul Mihai Vodă și Podul Calicilor;
- Bucla nordică cuprinde Calea Victoriei, în timp ce bucla sudică traversează bulevardul Unirii în fața străzii Gheorghe Danielopol, înainte de a se întoarce spre sud-vest pe Strada George Georgescu. Se reconectează apoi la bucla nordică trecând prin spatele Palatului Parlamentului și traversând Parcul Izvor;
- Include trasee dedicate pentru biciclete și trotuar cu nivel coborât, despărțite de bolarzi;
- În general, include noi sisteme de iluminat ambientale, rigole pe ambele părți, precum și diferite tipuri de bolarzi în spațiile comune. Sunt proiectate treceri special pentru persoanele cu deficiențe de vedere, iar vegetația existentă este menținută, cu noi copaci și arbuști plantați acolo unde este necesar. Detaliile pentru fiecare proiect sunt enumerate în Tabel 4;
- Este format din 42 de subproiecte, dintre care:
 - 19 proiecte sunt dedicate reabilitării tronsoanelor de stradă specifice din centrul orașului;
 - 16 proiecte sunt dedicate reabilitării intersecțiilor sau spațiilor publice de dimensiuni mici;
 - 2 proiecte sunt dedicate implementării parcărilor subterane și reabilitării spațiului public de la suprafață;
 - 4 proiecte sunt dedicate realizării unei treceri stradale; și
 - 1 proiect este dedicat reabilitării unui pasaj pietonal.

³⁵ Traseu prioritar pietonal și de bicicliști.

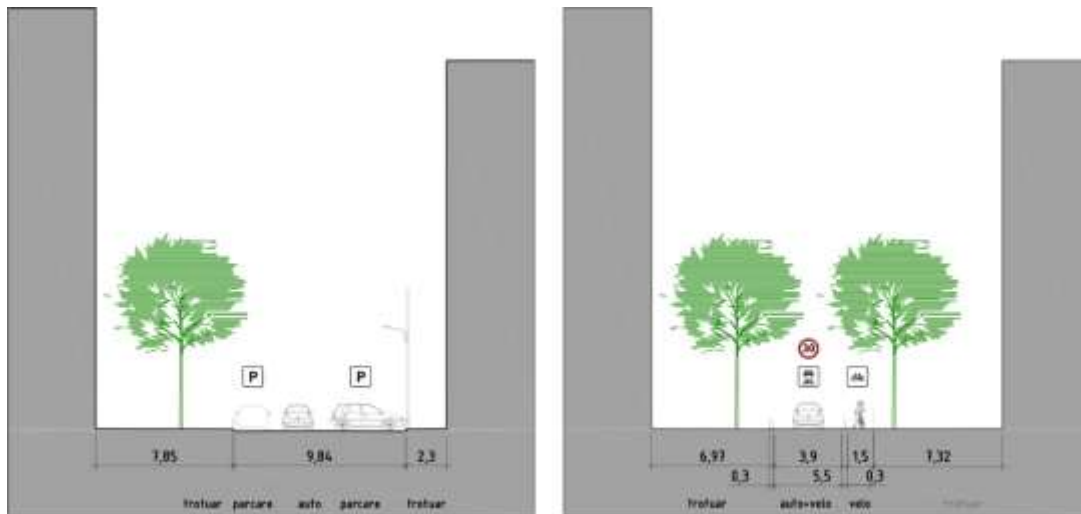


str. Ion Brezoianu nr. 3-8
EXISTENT

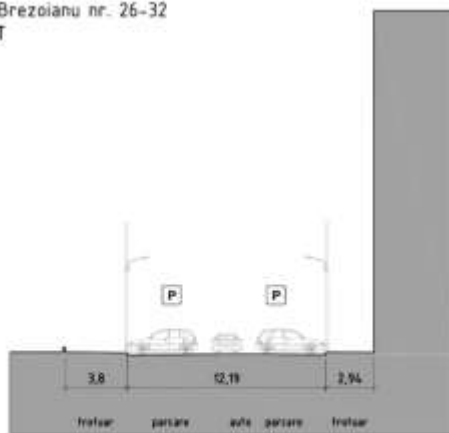
str. Ion Brezoianu nr. 3-8
PROPOS

Imaginea 4: Situația actuală (stânga) și reabilitarea propusă (dreapta) pentru tronsonul de stradă Ion Brezoianu (proiectul 8.15)

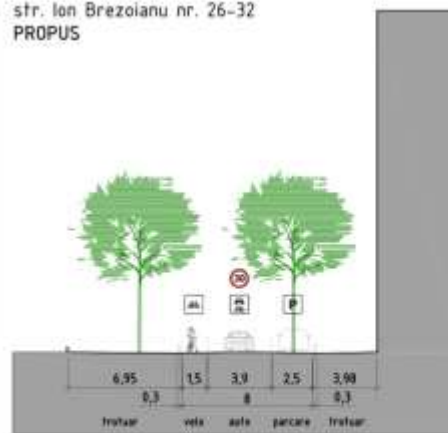
Sursă: Studiu de fezabilitate 8.15



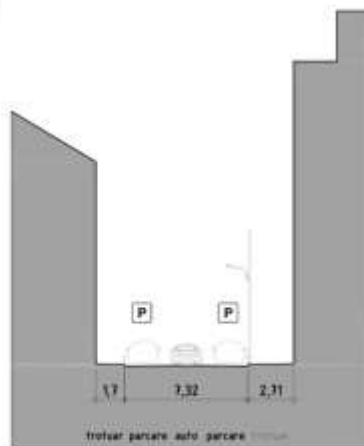
str. Ion Brezoianu nr. 26-32
EXISTENT



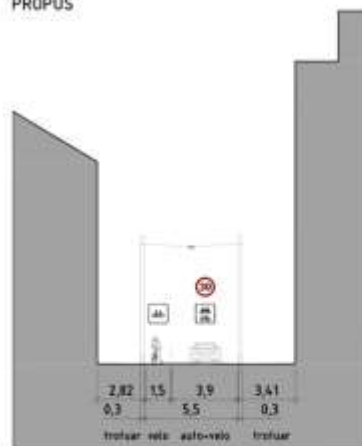
str. Ion Brezoianu nr. 26-32
PROPUS



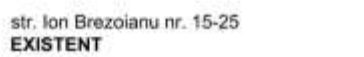
str. Ion Brezoianu nr. 36
EXISTENT



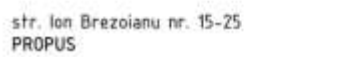
str. Ion Brezoianu nr. 36
PROPUS



str. Ion Brezoianu nr. 15-25
EXISTENT



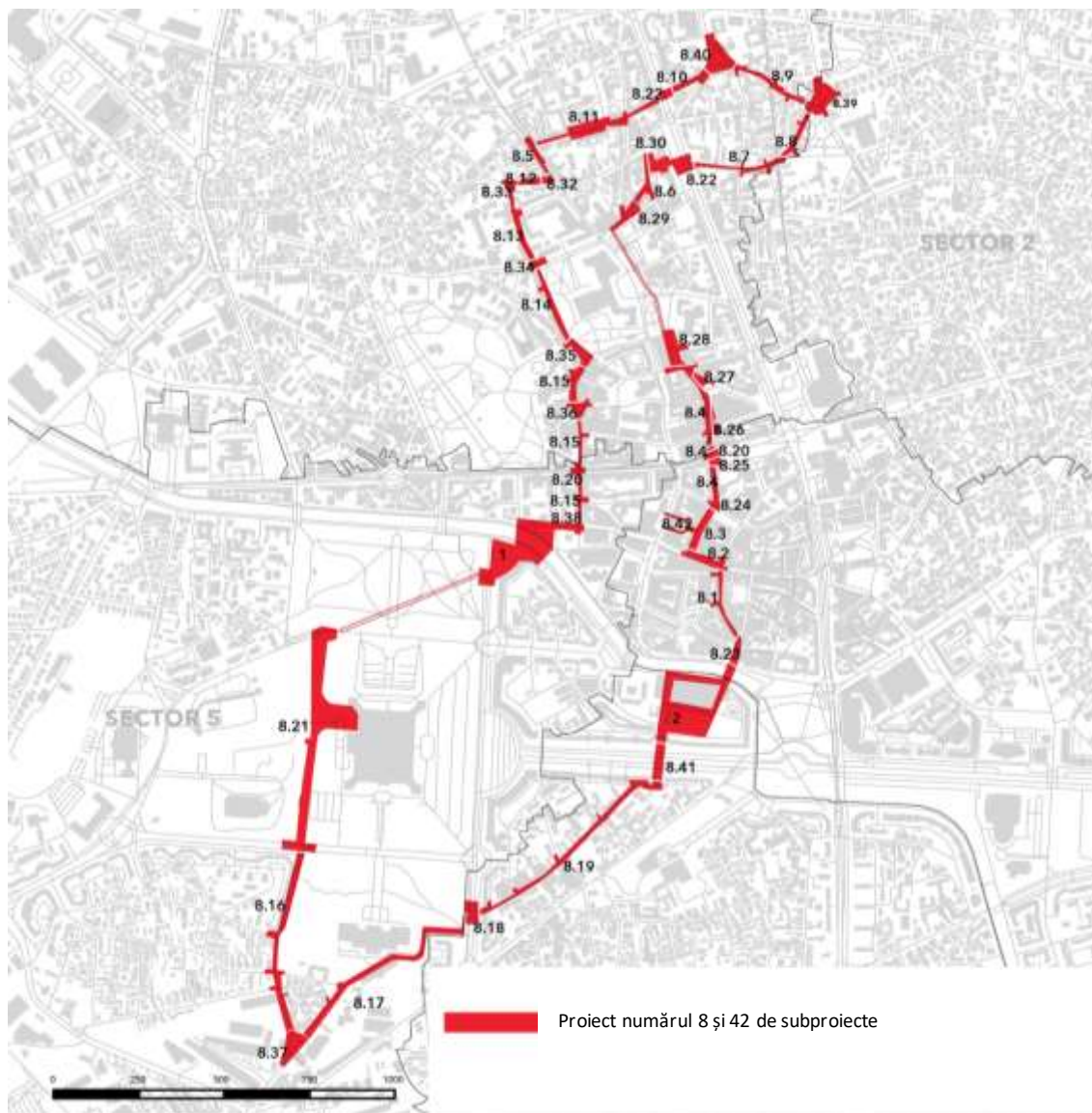
str. Ion Brezoianu nr. 15-25
PROPUS



Imaginea 5: Situația actuală (stânga) și reabilitarea propusă (dreapta) pentru tronsonul de stradă Ion Brezoianu (proiectul 8.15)

Sursă: Studiu de fezabilitate 8.15

Toate subproiectele au fost transmise pentru emiterea autorizației de construire. Tabelul 3 reprezintă o clasificare sistematică a tuturor proiectelor și a problemelor specifice apărute în timpul procesului de aprobare.



Imagina 6: Proiectul 8: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști

Sursă: Autorii.

Nr.	Denumire proiect	Probleme legate de aprobare ³⁶
8.1	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA SMÂRDAN ÎNTRE STRĂZILE LIPSCANI ȘI ȘELARI	—
8.2	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA LIPSCANI ÎNTRE STRĂZILE EUGEN CARADA ȘI SMÂRDAN	—
8.3	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA EUGEN CARADA	—
8.4	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA ACADEMIEI ÎNTRE STRADA DOAMNEI ȘI PIAȚA REVOLUȚIEI	—

³⁶ Toate problemele legate de aprobare au fost transmise de Echipa de proiectare care lucrează în prezent la proiectele PIDU ZCB.

Nr.	Denumire proiect	Probleme legate de aprobare ³⁶
8.5	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: TRASEU PIETONAL PE CALEA VICTORIEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI GENERAL BERTHELOT	—
8.6	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA EPISCOPIEI ÎNTRE STRĂZILE CONSTANTIN ESARCU AND ARTHUR VERONA	—
8.7	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA ARTHUR VERONA ÎNTRE BULEVARDUL MAGHERU ȘI STRADA XENOPOL	—
8.8	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA XENOPOL ÎNTRE STRĂZILE EREMIA GRIGORESCU ȘI DIONISIE LUPU	—
8.9	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA EREMIA GRIGORESCU ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU CANTACUZINO ȘI PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI	—
8.10	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA TACHE IONESCU ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI ȘI STRADA MENDELEEV	—
8.11	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA PIAȚA AMZEI ÎNTRE PIAȚA AMZEI ȘI CALEA VICTORIEI	—
8.12	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA GENERAL BERTHELOT ÎNTRE STRĂZILE LUTERANĂ ȘI CALEA VICTORIEI	—
8.13	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA LUTERANĂ ÎNTRE STRĂZILE ȘTIRBEI VODĂ ȘI GENERAL BERTHELOT	—
8.14	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA ION CÂMPINEANU ÎNTRE STRĂZILE ȘTIRBEI VODĂ ȘI ION BREZOIANU	—
8.15	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA BREZOIANU ÎNTRE STRĂZILE ION CÂMPINEANU ȘI LIPSCANI	—
8.16	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA URANUS ÎNTRE CALEA 13 SEPTEMBRIE ȘI CALEA RAHOVEI	SRI ³⁷ aviz de aprobare expirat
8.17	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: CALEA RAHOVEI, ÎNTRE STRADA URANUS ȘI BULEVARDUL LIBERTĂȚII	—
8.18	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL LIBERTĂȚII, 8 – TRECERE STRADA GEORGE GEORGESCU	—
8.19	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA GEORGE GEORGESCU, ÎNTRE BULEVARDUL LIBERTĂȚII ȘI BULEVARDUL UNIRII	—
8.20	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 16, 35, 412 – TRECERE STRADA ACADEMIEI ȘI BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 38-43 – TRECERE STRADA ION BREZOIANU	—
8.21	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: CALEA 13 SEPTEMBRIE 55, 57– TRECERE URANUS – MNAC	Secțiunea traversează terenul aparținând Casei Poporului. Sunt necesare clarificări suplimentare.
8.22	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 7, 9, 14, 16 – TRECERE STRADA ARTHUR VERONA	Avizul de aprobare al poliției rutiere necesită clarificare

³⁷ Serviciul Român de Informații

Nr.	Denumire proiect	Probleme legate de aprobare ³⁶
	BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 24, 26 – TRECERE STRADA TAKE IONESCU	
8.23	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: INTERSECȚIE STRĂZILE FRANCEZĂ, ȘELARI ȘI SPLAIUL UNIRII	—
8.24	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - DOAMNEI	—
8.25	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - REGINA ELISABETA	—
8.26	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - EDGAR QUINET	—
8.27	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - BISERICA ENEI	—
8.28	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZII ACADEMIEI, ÎN APROPIEREA INTRĂRII CRISTIAN POPIȘTEANU	—
8.29	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR CONSTANTIN ESARCU ȘI EPISCOPIEI	—
8.30	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA ARTHUR VERONA, ÎNTRE STRADA NICOLAE GOLESCU ȘI BULEVARDUL MAGHERU	—
8.31	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRADA PIAȚA AMZEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI MENDELEEV	—
8.32	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR GENERAL BERTHELOT ȘI CALEA VICTORIEI	—
8.33	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR LUTERANĂ ȘI GENERAL BERTHELOT	—
8.34	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ȘTIRBEI VODĂ AND LUTERANĂ	—
8.35	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZII ION CÂMPINEANU, ÎNTRE STRADA ION BREZOIANU ȘI PIAȚA WALTER MĂRĂCINEANU	—
8.36	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR BREZOIANU ȘI MATEI MILLO	—
8.37	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR RAHOVEI ȘI URANUS	—
8.38	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA SCUAR LIPSCANI, ÎNTRE STRĂZILE ANGHEL SALIGNY ȘI ION BREZOIANU	—
8.39	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: Infrastructura și parcare subterană PIAȚA GEORGE CANTACUZINO	—
8.40	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: Infrastructura și parcare subterană PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI	—
8.41	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: TRECERE Avizul de aprobare BULEVARDUL UNIRII, ÎN APROPIEREA STRĂZILOR GEORGE GEORGESCU ȘI SFINȚII APOSTOLI	al poliției rutiere necesită clarificare
8.42	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: REABILITAREA PASAJULUI VILACROSSE	—

Tabel 3: Proiectul 8, cu cele 42 de subproiecte și problemele aferente

Sursă: Autorii.

4.1 Analiza detaliată a celor 42 de subproiecte cuprinse în cadrul proiectului 8

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸												
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Probleme legate de aprobări
8.1	STRADA SMÂRDAN, ÎNTRE STRĂZILE LIPSCANI ȘI ȘELARI – TRONSON ⁴¹	Se menține pavajul existent; Se înlocuiesc capacele de canal; Este reglementată o suprafață cu lățimea de 4 m, dedicată exclusiv traficului pietonal și vehiculelor speciale de intervenție. Delimitarea se face cu bănci și ghivece din lemn; Sunt permise terasele de mici dimensiuni; Ca elemente de identificare sunt folosite plăcile de alamă, inserate din loc în loc în pavaj.	Pentru copacii mici se vor folosi ghivece mari din beton, iar pentru arbuști și flori, ghivece metalice. Ghivecele sunt folosite pentru a delimita aleile pietonale și terasele sezoniere.	Fără intervenții.	Se mențin stâlpii existenți. Nu se propune niciun fel de iluminat ambiental.	1,11 (3)	0,00	9,13	140,44	16,30	166,98	4 -

³⁸ Costurile estimate se bazează pe estimări generale oficiale pentru subproiecte, aprobate în 2016 prin HCG MB 256/2016.

³⁹ În toate cazurile, mobilierul urban propus este alcătuit din componente cu rol funcțional și reprezentativ (bolarzi, zone de ședere, coșuri de gunoi, suporturi rastel pentru biciclete și grilaje de protecție pentru copaci). Sunt propuse și elemente de orientare (stâlpi de iluminat, totemuri, ecrane de informare, inserții pentru pavaj).

⁴⁰ Estimarea generală pentru achiziția de terenuri include următoarele costuri: 1. Costuri pentru achiziții de terenuri; 2. Costuri pentru amenajarea de terenuri; 3. Costuri pentru amenajări pentru protecția mediului și pentru aducerea amplasamentului la starea inițială, după implementarea proiectului. Pentru o lectură facilă, am adăugat între paranteze numărul corespunzător pentru tipul de cost specific, menționat anterior.

⁴¹ Tronson.

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
8.2	STRADA LIPSCANI, ÎNTRE STRĂZILE EUGEN CARADA ȘI SMÂRDAN – TRONSON	Idem 8.1	Idem 8.1	Idem 8.1	Idem 8.1	0,84 (3)	0,00	8,58	74,03	9,3	92,75	4	-
8.3	STRADA EUGEN CARADA – TRONSON	Idem 8.1 cu o singură excepție: zona din fața Băncii Naționale nu va fi delimitată cu bănci și ghivece.	Idem 8.1	Idem 8.1	Idem 8.1	1,06 (3)	0,00	8,12	83,24	10,19	102,60	4	-
8.4	STRADA ACADEMIEI, ÎNTRE STRADA DOAMNEI ȘI PIAȚA REVOLUȚIEI - TRONSON	Carosabil și alee pietonală identice, cu pavajul cu finisare din granit. Pavajul este format din plăci triunghiulare gri deschis și gri închis (jumătate dintr-un pătrat de 30 cm); Carosabilul este pavat cu plăci de 12 cm grosime, iar aleea pietonală este pavată cu plăci de 6 cm grosime (îmbinări de 5 mm); Delimitarea dintre banda comună (mașini și biciclete) și banda de biciclete opusă va fi marcată	Copacii existenți sunt menținuți și recondiționați. În jurul zonelor de ședere vor fi grupate ghivece noi.	Rigole pe ambele părți ale carosabilului, între bolarzi și aleea pietonală. Scurgerea este conectată la sistemul de canalizare existent.	Stâlpi de 7 m montați la distanță de 18 m, în linie cu bolarzii. Sursă de iluminat: LED-uri cu lumină caldă.	2,44 (3)	0,00	80,76	1.357,98	184,06	1.625,24		-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸												
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Probleme legate de aprobare
		<p>cu o culoare diferită și o diferență de nivel de 2 cm.</p> <p>Sunt utilizate trei tipuri de bolarzi: Bolarzi din fontă de 55 cm pentru delimitarea dintre stradă și trotuar, bolarzi din granit de 40 cm pentru delimitarea dintre stradă și piețe și bolarzi retractabili pentru zonele care au nevoie de acces regulat;</p> <p>Ca elemente de identificare sunt folosite plăcile de alamă, inserate din loc în loc în pavaj.</p> <p>Sunt prevăzute treceri pietonale cu covoare tactile pentru persoanele cu deficiențe de vedere (inserții metalice în pavajul din granit);</p> <p>Bănci și ghivece metalice.</p>										

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
8.5	TRASEU PIETONAL PE CALEA VICTORIEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI GENERAL BERTHELOT - TRONSON	Idem 8.4	Nu există spații verzi și copaci. Nu sunt propuse spații verzi și copaci.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,00	0,00	15,95	173,81	23,50	213,26	4	-
8.6	STRADA EPISCOPIEI, ÎNTRE STRĂZILE CONSTANTIN ESARCU AND ARTHUR VERONA - TRONSON	Idem 8.5 cu unele excepții: Pavajul existent este menținut la intersecția dintre străzile Episcopiei și Nicolae Golescu; Se folosesc doar bolarzi din fontă de 55 cm.	Idem 8.5	Idem 8.4	Idem 8.5	0,00	0,00	25,51	423,07	57,03	505,62	4	-
8.7	STRADA ARTHUR VERONA, ÎNTRE BULEVARDUL MAGHERU ȘI STRADA XENOPOL - TRONSON	Carosabil și alee pietonală identice cu pavajul cu finisare din granit. Pavajul este format din plăci triunghiulare gri deschis și gri închis (jumătate dintr-un pătrat de 30 cm); Pavajul este alternat cu granit sau bazalt, piatră cubică de 10-12 cm lățime (îmbinări de	Pe lângă zonele verzi existente, este propusă vegetație în aliniament de-a lungul străzii Arthur Verona (pe partea dreaptă a drumului); În zona Bisericii Anglicane sunt propuse mici spații verzi.	Idem 8.4	Stâlpi de 7 m montați la distanță de 18 m, în linie cu bolarzii. Sursă de iluminat: LED cu lumină caldă pentru intersecția cu	9,94	0,00	57,73	1.006,67	138,17	1.212,51	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
		1 cm). Pietrele cubice existente vor fi menținute sau reutilizate; Carosabilul este pavat cu plăci de 12 cm grosime, iar aleea pietonală este pavată cu plăci de 6 cm grosime (îmbinări de 5 mm); Delimitarea dintre banda comună (mașini și biciclete) și banda de biciclete opusă va fi marcată cu o culoare diferită și o diferență de nivel de 2 cm. Sunt utilizate trei tipuri de bolarzi: Bolarzi din fontă de 55 cm pentru delimitarea dintre stradă și trotuar, bolarzi din granit de 40 cm pentru delimitarea dintre stradă și piețe și bolarzi retractabili pentru zonele care au nevoie de acces regulat;			Bulevardul Magheru; Pentru celelalte zone, iluminatul general este asigurat de lămpile suspendat. În zona Bisericii Anglicane vor fi instalate grupuri de becuri de 5 m și 10 m înălțime.								

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
		Ca elemente de identificare sunt folosite plăcile de alamă, inserate din loc în loc în pavaj. Sunt prevăzute treceri pietonale cu covoare tactile pentru persoanele cu deficiențe de vedere (inserții metalice în pavajul din granit); Viteza de trafic este redusă la 30 km/h.											
8.8	STRADA XENOPOL ÎNTRE STRĂZILE EREMIA GRIGORESCU ȘI DIONISIE LUPU - TRONSON	Idem 8.7, cu unele excepții: Pentru Strada Xenopol, piatra cubică de 10 x 10 cm va fi refolosită.	Se menține vegetația existentă; Pentru stâlpii de iluminat sunt propuse plante suspendate.	Idem 8.4	Lămpi suspendate deasupra axului străzii, la o înălțime de 7 m. Sursă de iluminat: LED-uri cu lumină caldă.	1,54 (3)	0,00	39,70	681,97	92,97	816,18	7	-
8.9	STRADA EREMIA GRIGORESCU ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU CANTACUZINO ȘI PIAȚA ALEXANDRU	Idem 8.7, cu unele excepții: Trotuarul este diferențiat în funcție de destinația zonei (zonă de plimbare sau de ședere).	Copacii existenți sunt menținuți și recondiționați. În jurul zonelor de ședere vor fi grupate ghivece noi.	Idem 8.4	Idem 8.4 Pentru zonele de ședere sau de așteptare este prevăzut	0,58 (3)	0,00	62,43	1.342,45	183,42	1,588/89	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
	LAHOVARI - TRONSON	Pentru anumite zone, se va aplica un strat de vopsea epoxidică peste pavaj pentru a marca zonele cu un anumit specific.			iluminatul suplimentar.								
8.10	STRADA TACHE IONESCU, ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI ȘI STRADA MENDELEEV	Idem 8.4	Copacii existenți sunt menținuți și recondiționați.	Idem 8.4	Pentru tronsonul Mendeleev - Magheru - lămpi suspendate peste axa străzii; Pentru tronsonul Magheru - Lahovari - stâlpi cu înălțimea de 5 m. La intersecția cu piața Lahovari, este propus un grup de trei stâlpi de iluminat (5, 7 și 12 m). Unele surse de lumină suplimentare sunt	14,13 (3)	0,00	47,21	825,89	114,48	1.001,70	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
					introduse în ghivecele existente.								
8.11	STRADA PIAȚA AMZEI, ÎNTRE PIAȚA AMZEI ȘI CALEA VICTORIEI	Idem 8.5 cu o excepție: Se folosesc doar bolazii din fontă de 55 cm.	Copacii existenți sunt menținuți și recondiționați.	Idem 8.4	Pentru Calea Victoriei 9 - 10, lămpi suspendate peste axul străzii. Pentru Calea Victoriei 10 - 22, stâlpi de iluminat cu înălțimea de 7 m.	0,00	0,00	56,74	1.004,26	136,06	1.197,05	7	-
8.12	STRADA GENERAL BERTHELOT ÎNTRE STRĂZILE LUTERANĂ ȘI CALEA VICTORIEI	Idem 8.4	Copaci noi cu grilaj de protecție.	Idem 8.4	Idem 8.4	6,53 (3)	0,00	15,50	281,00	38,54	341,56	4	-
8.13	STRADA LUTERANĂ ÎNTRE STRĂZILE ȘTIRBEI VODĂ ȘI GENERAL BERTHELOT	Idem 8.4	Idem 8.12	Idem 8.4	Idem 8.4	9,66 (3)	0,00	46,97	763,70	105,70	926,04	7	-
8.14	STRADA ION CÂMPINEANU ÎNTRE STRĂZILE	Idem 8.13 cu unele excepții:	Fără copaci existenți. Este propus un	Idem 8.4	Între clădirile cu numerele	0,28 (3)	0,00	23,64	495,64	66,80	586,36	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
	ȘTIRBEI VODĂ ȘI ION BREZOIANU	Sunt utilizate doar două tipuri de bolarzi: Bolarzi din fontă de 55 cm pentru stradă și delimitarea aleilor pietonale și bolarzi retractabili. Este propusă o pistă de biciclete cu două sensuri, cu suporturi rastel pentru biciclete.	copac mare în fața clădirilor cu numerele 31 și 33.		31 și 33, stâlpi de iluminat cu înălțimea de 7 m. Pe Strada Ion Câmpineanu, stâlpi de iluminat cu înălțimea de 15 m. Sursă de iluminat: LED-uri cu lumină caldă.								
8.15	STRADA BREZOIANU, ÎNTRE STRĂZILE ION CÂMPINEANU ȘI LIPSCANI	Idem 8.4	Extinderea zonelor verzi existente cu copaci de talie mijlocie de-a lungul drumului, copaci de talie mare în intersecții și ghivece în jurul zonelor de sedere.	Idem 8.4	Idem 8.4	10,83 (3)	0,00	80,16	1.346,70	183,66	1.621,35	7	-
8.16	STRADA URANUS ÎNTRE CALEA 13	Idem 8.7	Idem 8.15	Idem 8.4	Stâlpi înălțimea de 7 m. Este propus	119,69 (3)	0,00	173,88	3.877,94	541,63	4.713,14	14	SRI ⁴² aviz de aprobare

⁴² Serviciul Român de Informații

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
	SEPTEMBRIE ȘI CALEA RAHOVEI				iluminatul ambiental pentru intersecția Calea Rahovei și Bulevardul 13 Septembrie, cu stâlpi cu înălțimea de 2,4 m. Sursa de lumină: lampă fluorescentă.								e expirat
8.17	CALEA RAHOVEI, ÎNTRE STRADA URANUS ȘI BULEVARDUL LIBERTĂȚII	Idem 8.7 cu unele excepții: Sunt utilizate doar două tipuri de bolarzi: Bolarzi din fontă de 55 cm pentru stradă și delimitarea aleilor pietonale și bolarzi retractabili.	Extinderea zonelor verzi existente cu copaci de talie mijlocie de-a lungul drumului.	Idem 8.4	Stâlpi de 7 m montați la distanță de 30 m, în linie cu bolarzii. Sursă de iluminat: LED-uri cu lumină caldă.	69,15 (3)	0,00	136,30	2.876,54	400,47	3.482,47	14	-
8.18	BULEVARDUL LIBERTĂȚII, 8 – TRECERE STRADA GEORGE GEORGESCU	Idem 8.7 cu unele excepții: Pavajul nu este schimbat pe	Extinderea zonelor verzi existente cu copaci de talie mijlocie de-a lungul	Idem 8.4	Stâlpi de 7 m montați la distanță de 18-22 m, în linie cu bolarzii.	26,32 (3)	0,00	22,44	607,95	84,60	741,31	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
		Bulevardul Libertății.	drumului și ghivece în jurul zonelor de ședere.		Sursă de iluminat: LED-uri cu lumină caldă.								
8.19	STRADA GEORGE GEORGESCU, ÎNTRE BULEVARDUL LIBERTĂȚII ȘI BULEVARDUL UNIRII	Idem 8.4	Idem 8.15	Idem 8.4	Idem 8.18	14,38 (3)	0,00	123,11	2.590,36	352,14	3.080,00	14	-
8.20	BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 16, 35, 412 – TRECERE STRADA ACADEMIEI ȘI BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 38-43 – TRECERE STRADA ION BREZOIANU	Idem 8.4	În zonele de intervenție nu sunt propuși copaci existenți sau alți copaci.	Idem 8.4	Stâlpi de iluminat cu înălțimea de 7 m, montați la distanță de 18 m, în linie cu bolarzii. Sursă de iluminat: LED-uri cu lumină caldă.	0,00	0,00	16,10	183,05	24,94	224,10	4	-
8.21	CALEA 13 SEPTEMBRIE 55, 57– TRECERE URANUS – MNAC	Idem 8.4 cu unele excepții: Proiectul este împărțit în trei zone: zona de acces și zona de parcare - zona pavată, zona	Câțiva copaci vor fi relocați. Sunt propuși copaci noi de talie medie de-a lungul drumului și arbori de	Idem 8.4	Stâlpi de iluminat cu înălțimea de 7 m de-a lungul traseului principal. Iluminat	99,46 (3)	0,00	356,91	8.107,44	1.124,25	9.688,06	18	Secțiunea traversează terenul aparținând Casei

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
		pieței - pavadă cu accente verzi și zona parcului - zona verde cu accente minerale. Sunt utilizate doar două tipuri de bolarzi: Bolarzi din fontă de 55 cm pentru stradă și delimitarea aleilor pietonale și bolarzi retractabili. Pentru MNAC - Bulevardul Națiunile Unite sunt propuse plăci de granit cu îmbinări verzi (ideea este de a obține imaginea unui parc mineral); Sunt permise doar câteva chioșcuri și un turn de observație.	dimensiuni mari în intersecții.		ambiental pentru piață și iluminat arhitectural pentru turn. Pe Calea 13 Septembrie și Bulevardul Națiunile Unite se păstrează stâlpii de iluminat existenți.	0,00	0,00	33,56	399,17	53,97	486,70	7	Poporul ui. Sunt necesare clarificări suplimentare.
8.22	BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 7, 9, 14, 16 – TRECERE STRADA ARTHUR VERONA	Idem 8.7 cu unele excepții: Se folosesc doar bolarzi din fontă de 55 cm.	Copacii existenți și zonele verzi sunt menținute și recondiționate.	Idem 8.4	Idem 8.20	0,00	0,00	33,56	399,17	53,97	486,70	7	Avizul de aprobare al poliției rutiere necesită

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
	BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 24, 26 – TRECERE STRADA TAKE IONESCU												clarificare
8.23	INTERSECȚIE STRĂZILE FRANCEZĂ, ȘELARI ȘI SPLAIUL UNIRII	Idem 8.1	Idem 8.1	Idem 8.1	Idem 8.1	9,38 (3)	0,00	6,89	73,61	10,17	100,05	4	-
8.24	PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - DOAMNEI	Pentru Strada Doamnei: Carosabil și alee pietonală identice cu pavajul cu finisare din granit. Pavajul este format din plăci triunghiulare gri deschis și gri închis (jumătate dintr-un pătrat de 30 cm); Carosabilul este pavat cu plăci de 12 cm grosime, iar aleile pietonale sunt pavate cu plăci de 6 cm grosime (îmbinări de 5 mm); Delimitarea dintre banda comună (mașini și biciclete) și banda opusă a pistei de biciclete va fi marcată cu o	Pentru Strada Doamnei: Ghivece în jurul zonelor de ședere. Pentru restul zonelor: Ghivece în jurul zonelor de ședere.	Idem 8.1, cu excepții pe Strada Doamnei, unde sunt propuse rigole pe ambele părți ale șoselei, între bolarzi și aleea pietonală. Scurgerea este conectată la sistemul de canalizare existent.	Pentru Strada Doamnei: Stâlpi de iluminat cu înălțimea de 7 m de-a lungul traseului principal. Pentru restul zonelor: Se mențin stâlpii existenți.	1,57 (3)	0,00	10,41	183,62	25,04	220,63	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
		culoare diferită și va avea o diferență de nivel de 2 cm. Pentru restul zonelor: Se mențin pavajul și bolarzii existenți; Pe Strada Eugen Carada este stabilită o suprafață de 4 m lățime, dedicată exclusiv traficului pietonal și vehiculelor speciale de intervenție. Delimitarea se face cu bănci și ghivece din lemn; Se înlocuiesc capacele de canal; Ca elemente de identificare sunt utilizate plăci de alamă inserate din loc în loc; Sunt prevăzute treceri pietonale cu covoare tactile pentru persoanele cu deficiențe de vedere (inserții metalice în pavajul din granit);											

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
8.25	PIAȚA STRĂZILOR ACADEMEI - REGINA ELISABETA	Idem 8.4	Nu sunt propuse spații verzi.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,00	0,00	8,11	70,16	9,58	87,85	4	-
8.26	PIAȚA STRĂZILOR ACADEMEI - EDGAR QUINET	Idem 8.4	Copacii existenți sunt recondiționați. Vor fi plantați copaci noi de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Idem 8.4 Pentru zonele de ședere, sunt propuse surse de iluminat în pavaj.	20,66 (3)	0,00	24,32	430,86	60,59	536,42	7	-
8.27	PIAȚA STRĂZILOR ACADEMEI - BISERICA ENEI	Pentru traseul pentru pietoni și biciclete, Idem 8.4. Pentru piață este propusă piatră cubică din granit.	Copacii existenți sunt recondiționați. Vor fi plantați copaci noi de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Idem 8.26	3,16 (3)	0,00	11,56	218,80	28,72	262,25	7	-
8.28	PIAȚA STRĂZII ACADEMIEI, ÎN APROPIEREA INTRĂRII CRISTIAN POPIȘTEANU	Idem 8.4	Copacii existenți sunt recondiționați. Vor fi plantați copaci noi de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Idem 8.26	21,88 (3)	0,00	225,26	997,81	138,53	1.383,47	7	-
8.29	PIAȚA STRĂZILOR CONSTANTIN ESARCU ȘI EPISCOPIEI	Idem 8.4	Va fi plantat un copac nou reprezentativ, de dimensiuni mari.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,00	0,00	28,12	524,53	70,78	623,43	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
8.30	PIAȚA ARTHUR VERONA, ÎNTRE STRADA NICOLAE GOLESCU ȘI BULEVARDUL MAGHERU	Idem 8.4	Copacii existenți sunt recondiționați. Vor fi plantați copaci noi, de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Stâlpi de iluminat de înălțimi dar cu un design similar. Paralel cu banda pentru biciclete vor fi amplasați stâlpi cu înălțimea de 5 m. Pentru zonele verzi sunt propuși stâlpi cu înălțimea de 10 m și 7 m.	14,00 (3)	0,00	24,50	462,02	64,62	565,13	7	-
8.31	PIAȚA STRADA PIAȚA AMZEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI MENDELEEV	Idem 8.4	Va fi plantat un copac nou reprezentativ, de dimensiuni mari.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,00	0,00	17,58	296,32	40,03	353,94	7	-
8.32	PIAȚA STRĂZILOR GENERAL BERTHELOT ȘI CALEA VICTORIEI	Idem 8.4	Nu sunt propuse zone verzi existente sau alte spații verzi.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,00	0,00	8,87	129,96	17,68	156,51	4	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
8.33	PIAȚA STRĂZILOR LUTERANĂ ȘI GENERAL BERTHELOT	Idem 8.4	Sunt propuși 5 copaci noi pe partea de est.	Idem 8.4	Idem 8.4	2,96 (3)	0,00	12,71	274,46	37,23	327,37	7	-
8.34	PIAȚA STRĂZILOR ȘTIRBEI VODĂ AND LUTERANĂ	Idem 8.4	Nu sunt propuse zone verzi existente sau alte spații verzi.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,00	0,00	20,67	462,29	62,75	545,71	7	-
8.35	PIAȚA STRĂZII ION CÂMPINEANU, ÎNTRE STRADA ION BREZOIANU ȘI PIAȚA WALTER MĂRĂCINEANU	Idem 8.4	Copacii existenți sunt recondiționați. De-a lungul străzii vor fi plantați copaci noi, de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Idem 8.4	9,81	0,00	24,14	453,52	62,52	549,98	7	-
8.36	PIAȚA STRĂZILOR BREZOIANU ȘI MATEI MILLO	Idem 8.4 O zonă centrală, delimitată de o bancă circulară și de copacii existenți, va fi finisată cu un strat permeabil de 8 cm grosime de nisip stabilizat.	Copacii existenți sunt recondiționați. De-a lungul străzii vor fi plantați copaci noi, de dimensiuni medii și mari. Pentru stâlpii de iluminat sunt propuse plante suspendate.	Idem 8.4	Idem 8.4	0,78 (3)	0,00	20,19	380,28	51,87	453,13	7	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
8.37	PIAȚA STRĂZILOR RAHOVEI ȘI URANUS	Idem 8.7	Copacii existenți sunt recondiționați. În jurul zonelor de ședere circulare vor fi plantați copaci noi, de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Idem 8.4 Pentru zonele de ședere sunt propuși stâlpi cu înălțimea de 2,5 m. În partea de nord, un grup de stâlpi (cu înălțimea de 7, 10 și 12 m înălțime) va acționa ca un semnal pentru întreaga zonă.	14,60 (3)	0,00	73,07	1.636,07	144,88	1.868,63	7	-
8.38	PIAȚA SCUAR LIPSCANI, ÎNTRE STRĂZILE ANGHEL SALIGNY ȘI ION BREZOIANU	Idem 8.4	Copacii existenți sunt recondiționați. Vor fi plantați copaci noi, de dimensiuni medii și mari.	Idem 8.4	Idem 8.4	10,22 (3)	0,00	28,99	471,30	65,24	575,74	7	-
8.39	Infrastructura și parcare subterană PIAȚA GEORGE CANTACUZINO	Parcare subterană cu reabilitare la nivelul solului. Reabilitarea la nivelul solului este similară cu proiectul 8.4. Deasupra	În plus față de vegetația existentă, proiectul propune un plan verde în pantă, spații	Idem 8.4	Idem 8.4	67,43 (3)	448,89	426,62	7.871,60	1.137,17	9.951,70	27	-

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro)	Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare
		solului se propune un parc nou cu gazon, vegetație înaltă și nisip stabilizat. Restul suprafeței este acoperit cu piatră cubică (12x12 cm).	verzi la intrările în parcare subterană și copaci înalți din jurul zonelor de ședere.										
8.40	Infrastructura și parcare subterană PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI	Parcare subterană cu reabilitare la nivelul solului. Reabilitarea la nivelul solului este similară cu proiectul 8.4.	În plus față de vegetația existentă, proiectul propune un plan verde în pantă, spații verzi la intrările în parcare subterană și copaci înalți din jurul zonelor de ședere.	Idem 8.4	Idem 8.4	38,13 (3)	1.175,78	410,09	7.359,97	1.164,30	10.148,27	27	-
8.41	TRECERE BULEVARDUL UNIRII, ÎN APROPIEREA STRĂZILOR GEORGE GEORGESCU ȘI SFINȚII APOSTOLI	Trei tipuri de pavaj: Plăci de 30x60 cm, plăci de 30x90 cm și plăci triunghiulare. Pavajul din zona pasarelelor va fi din piatră cubică. Alte detalii sunt similare proiectului 8.4. Sunt propuse construcții noi: un loc de joacă, trei trepte mari inversate de culoare	Majoritatea zonelor verzi sunt reprezentate de plăci cu îmbinări verzi. Copacii existenți sunt integrați în reabilitarea generală.	Idem 8.4	Sisteme de iluminat diferite pentru străzi, drumuri pietonale și zone verzi. Pasarelele vor fi, de asemenea, iluminate.	6,89 (3)	0,00	27,37	457,45	63,19	554,89	7	Avizul de aprobare al poliției rutiere necesită clarificări

Costuri estimate (TVA inclus) în euro (2016) ³⁸													
Nr.	Denumire proiect	Intervenții la nivelul străzii (pavaj, mobilier urban, ³⁹ construcții temporare)	Intervenții asupra spațiilor verzi	Intervenții asupra rețelei de alimentare cu apă	Intervenții asupra sistemului de iluminat	Achiziția de terenuri ⁴⁰ (în mii de euro)	Utilități (în mii de euro)	Proiectare și asistență tehnică (în mii de euro)	Construcții și infrastructură (în mii de euro)	Alte costuri (în mii de euro)	Total (în mii de euro) Perioada (luni)	Probleme legate de aprobare	
		verde, o instalație de apă ca un „fir roșu” continuu care va uni fântânile existente.											
8.42	REABILITAREA PASAJULUI VILACROSSE	Pavajul existent va fi înlocuit cu plăci din piatră naturală de 6 cm de diferite dimensiuni și culori, cu îmbinări de alamă de 3 cm.	Nu există spații verzi și copaci. Nu sunt propuse spații verzi și copaci.	Idem 8.4	Stâlpii de iluminat existenți vor fi înlocuiți cu surse de iluminat la nivelul solului.	0,00	0,00	8,49	110,90	15,15	134,53	4	-
Total (2016):						609,85	1.624,67	2.858,39	51.508,83	7.212,22	63.813,52		
Total (2020)⁴³:						642,45	1.712,75	3.013,36	54.301,47	7.603,24	67.273,28		

Tabel 4: Analiza detaliată a celor 42 de subproiecte cuprinse în cadrul proiectului 8

Sursă: Autorii, pe baza estimărilor generale aprobate în 2016.

⁴³ Rata inflației a fost calculată pentru zona euro, folosind adresa următoare: <https://bit.ly/2VH4Mqs> [15.06.2020].

4.2 Integrarea cu infrastructura generală de transport nemotorizat (TNM).

Pentru moment, cadrul normativ dedicat spațiilor publice nu este foarte amplu. Reglementările existente sunt în mare parte succinte și tehnice, fără a ține cont de actorii care conturează spațiile publice sau de tendințele actuale care afectează mobilitatea, cum ar fi numărul mare de autovehicule private și comportamentele de călătorie detaliate. Prin urmare, există o diferență radicală între modelul ideal al unei străzi și realitatea. Următoarele practici influențează obținerea „străzii ideale” în București:

1. Un număr foarte mare de mașini personale, indicând un grad ridicat de deținere a mașinilor, cu parcare gratuită la bordură, este un stimul cunoscut pentru traficul din zona centrală;
2. În lipsa unor reglementări clare și într-un climat de toleranță politică și legislativă, șoferii încă decid singuri unde să parcheze. Din acest motiv, mai multe străzi cu două sensuri s-au transformat în străzi cu sens unic;
3. Se pare că există o mulțime de cazuri în care șoferii, ca măsură de precauție privind aglomerarea străzilor, își parchează mașinile parțial pe traseul pietonal, îngustând astfel drastic trotuarul;
4. Lipsa distincției între diferitele moduri de parcare duce la adaptări extreme, de exemplu, vehiculele de aprovizionare parchează perpendicular pe stradă, blocând astfel complet trotuarul;
5. În acest context, strada începe să se transforme într-un spațiu comun tolerat, însă nereglementat, lucru care duce la un număr crescut de conflicte dintre pietoni și șoferi;
6. Toate aspectele enumerate mai sus afectează negativ spațiile comerciale care funcționează la parter;
7. Nu există o integrare la nivelul străzii între mobilier și alte componente aferente ale spațiului public. Pentru toate utilitățile publice există reguli de amplasare recomandată, însă aceste reguli sunt respectate doar într-o mică măsură; și
8. Coșurile de gunoi, rampele de acces, unitățile de aer condiționat și alte componente ocupă uneori prețiosul spațiu liber care rămâne nemodificat.

Atât PIDU ZCB (2013) cât și PMUD⁴⁴ (2016) au o bază analitică puternică, cu studii de trafic concentrate pe trei componente: pe transportul public, pe transportul personal și pe bicicliști. Ambele planuri evidențiază faptul că străzile sunt, de regulă, ocupate în mare măsură cu locuri de parcare ilegale.

În ambele studii, strada, ca spațiu public, este identificată ca o posibilitate numai atunci când fluxul pietonal depășește restul componentelor, iar acest lucru este condiționat de elemente precum: locuri de parcare reglementate în centrul orașului (PIDU ZCB) și locații de tip „park&ride” pe Inelul Median și, respectiv, parcare stradală reglementată (PMUD).

PIDU ZCB oferă soluții teoretice pentru reorganizarea străzilor prin păstrarea dimensiunilor existente, dedicând parcare pe bordură altor categorii: rezidenți, vizitatori, situații de urgență, livrări și utilizatori cu dizabilități. În același timp, sunt menționate neajunsurile majore ale echipamentelor stradale pentru accesibilitate generală, precum conexiunile, marcajele și panourile informaționale.

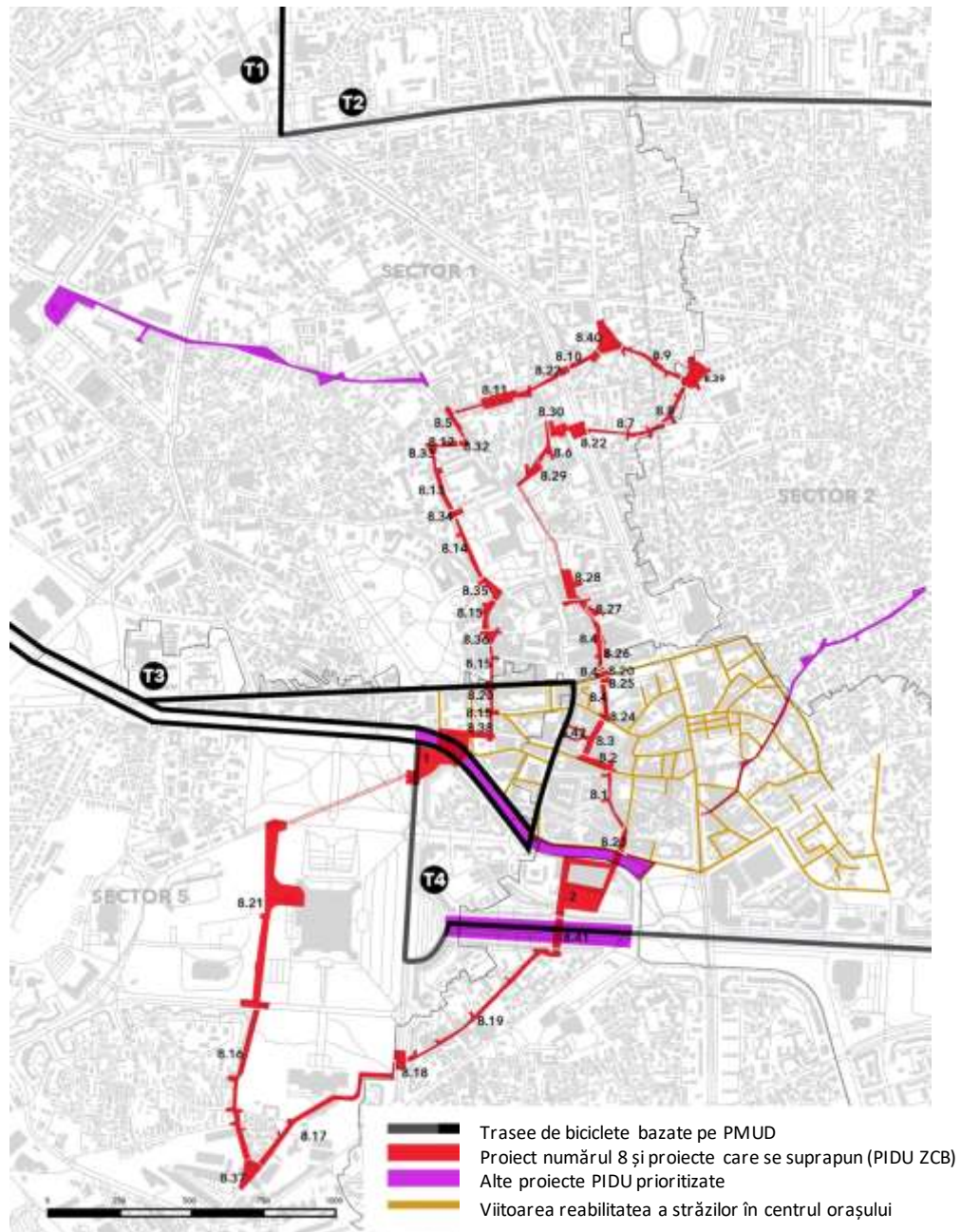
⁴⁴ Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru regiunea București - Ilfov. În document se găsesc recomandări pentru implementarea mai multor piste pentru biciclete. Proiectele sunt în conformitate cu investițiile curente întreprinse de către municipalitate.

Pe de altă parte, PMUD se concentrează în principal pe rețeaua de metrou, diminuând importanța spațiului urban public. Cu toate acestea, el oferă câteva recomandări pentru implementarea mai multor piste pentru biciclete pe baza preferințelor utilizatorilor. Pistele de biciclete propuse sunt în conformitate cu investițiile curente întreprinse de către municipalitate.

Prin urmare, putem considera că Proiectul 8 PIDU ZCB se integrează cu infrastructura TNM generală propusă la nivelul orașului și o completează. Practic, dacă PMUD propune o rețea la nivel de oraș, PIDU ZCB propune o a doua rețea, dedicată centrului orașului (*cf.* Imaginea 3).

În urma discuțiilor cu Clientul, a rezultat integrarea Proiectului 8 cu un alt proiect întreprins în prezent de municipalitate (*cf.* Imaginea 7). Proiectul, denumit „Reabilitarea infrastructurii de bază, inclusiv rețele de utilități publice, lucrări de sistematizare și amenajare de suprafață cu dotările de mobilier urban aferente, inclusiv punerea în valoare a vestigiilor istorice și dotarea cu rețea de iluminat a Centrului Istoric, zona B”⁴⁵ evidențiază faptul că cele două proiecte ar trebui să fie ierarhizate în consecință, în special în contextul în care unul dintre ele implică restaurarea infrastructurii de utilități publice.

⁴⁵ Proiectul a fost emis de Departamentul de Servicii Publice și de Serviciul de Utilități Publice.



Imagina 7: Integrare cu infrastructura generală de transport nemotorizat (TNM).

Sursă: Autorii, în baza studiilor de fezabilitate.

5. Costurile de implementare

Conform Tabel 4, investiția totală pentru Proiectul 8 se ridică la 63.813.520 euro pentru anul 2016 și până la 67.273.280 euro pentru anul 2020, după creșterea costurilor în baza ratei de inflație între anii 2016 și 2020.

Ca urmare a fondurilor reduse și a proiectelor existente desfășurate de municipalitate, a fost necesară o a doua ierarhizare pentru Proiectul 8. Decizia a fost luată după mai multe discuții cu Departamentul de Investiții și Echipa de proiectare.

Al doilea exercițiu de prioritizare s-a bazat pe următoarele ipoteze:

1. Au fost analizate informații detaliate privind adecvarea strategică generală, consecvența și coerența Proiectului 8 PIDU ZCB;
2. Consecvența, coerența și conformitatea cu alte documente de planificare relevante la nivel municipal și zonal au fost deja evaluate;
3. Sunt disponibile studii de fezabilitate pentru toate proiectele, oferind o descriere detaliată pentru fiecare proiect, inclusiv costurile de implementare, precum și costurile de operare și cele de întreținere.

După ierarhizare, mai multe subproiecte au fost selectate pentru a fi tratate prioritar. Subproiectele sunt: 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.16, 8.17, 8.18, 8.19, 8.20, 8.21, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28, 8.37 și 8.41. În timp ce proiectele 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.20, 8.23, 8.24, 8.25, 8.26, 8.27, 8.28 sunt concentrate în partea de nord a râului Dâmbovița, celelalte sunt situate în partea de sud.

Pentru ierarhizarea de mai sus trebuie făcute următoarele clarificări:

1. În 2015, la trei ani de la aprobarea oficială a PIDU ZCB, pe Calea Victoriei a fost inaugurată o nouă pistă pentru bicicliști, care se întinde paralel cu traseul PIDU ZCB propus, pe tronsonul străzii Academiei (pe partea de est) și pe tronsonul străzii Ion Brezoianu (pe partea de vest). În esență, reabilitarea părții de nord, așa cum este propusă în documentul PIDU ZCB, ar părea inefficientă sau redundantă. Cu toate acestea, multe părți din spațiul public din această zonă sunt ocupate în prezent de mașini parcate ilegal pe traseele pietonale, cu puțin mobilier urban și fără dotări publice urbane. Mai mult, zona este folosită în mare parte de studenți și de turiști, ceea ce ar justifica intervențiile care ar reabilita spațiul public și ar reactiva cadrul construit prin funcțiuni urbane de scară mică, cum ar fi cafenele, terase, galerii de artă etc;
2. Dacă proiectele din partea de nord ar fi implementate, ar trebui acordată o atenție specială mașinilor parcate existente. Parcarea subterană din Piața Universității ar oferi, pentru moment, spațiul necesar pentru mutarea mașinilor;
3. Proiectele selectate din partea de nord pot fi integrate ușor în pista de biciclete existentă pe Calea Victoriei, astfel încât să se creeze o buclă completă;
4. Partea de sud este mai puțin dezvoltată, însă oferă mai multe oportunități de reabilitare. Ideea principală din spatele pistei de biciclete propuse este un concept de revitalizare și de reconectare a zonelor cu caracter diferit, care, luate împreună, constituie centrul orașului București. Mai precis, proiectul își propune să reconecteze Calea Rahovei și Strada Uranus în centrul orașului, împreună cu podurile nou construite. Un beneficiu suplimentar prin restabilirea acestor două conexiuni ar fi o creștere a vizibilității Mănăstirii Antim, a Palatului Bragadiru și a Pieței de Flori Coșbuc;

5. Transformarea părții de sud servește ca un impuls pentru transformarea Splaiul Dâmboviței într-o stradă locală, schimbându-și astfel caracterul actual de magistrală;
6. Din cauza imposibilității PIDU ZCB de a face intervenții pe terenuri private, singura opțiune disponibilă este să se investească în infrastructură, în spații publice și în construirea incubatoarelor de afaceri și a centrelor comunitare, acolo unde este posibil. Rahova-Uranus este una dintre cele trei zone principale care beneficiază de această prioritate, ceea ce implică și proiecte de restaurare a patrimoniului construit.

Luând în considerare aceste observații, precum și limitele fondurilor existente, primele proiecte care vor fi implementate ar fi proiectele situate în partea de sud a râului Dâmbovița, considerând că impactul lor asupra sudului centrului orașului va fi mai mare comparativ cu cele situate în partea de nord.

Valoarea totală a investițiilor pentru subproiectele selectate se ridică la 27.547.370 de euro (2016) și respectiv 29.047.318 de euro (2020). Proiectele din partea de nord însumează 3.418.800 de euro (2016), respectiv 3.604.953 de euro (2020). Proiectele din partea de sud însumează 24.128.500 de euro (2016), respectiv 25.442.292 de euro (2020).

Cu toate acestea, din cauza faptului că proiectul 8.21 are încă nevoie de aprobare specială din partea Administrației Palatului Parlamentului, este foarte probabil ca proiectele 8.41, 8.19, 8.18 și 8.17 să fie implementate mai întâi. Valoarea totală a investițiilor pentru aceste proiecte se ridică la 9.727.300 de euro (2016) și respectiv 10.256.949 de euro (2020).

5.1 O analiză comparativă a costurilor pentru proiecte de investiții similare

Această secțiune realizează o analiză comparativă a investițiilor PIDU ZCB în reabilitarea spațiilor publice cu alte investiții similare din străinătate. Secțiunea își propune să contribuie la o mai bună înțelegere a calității investițiilor propuse. Astfel, au fost luate în considerare câteva aspecte cheie:

1. Reabilitarea zonelor pietonale;
1. Reabilitarea suprafețelor de drum (stradă sau spațiu comun);
2. Implementarea sistemelor de colectare a apelor pluviale;
3. Implementarea unui sistem de iluminat adecvat (sistemele de iluminat reglabile, cu un consum redus de energie);
4. Implementarea sistemelor de iluminat arhitectural (mai ales pentru clădiri de patrimoniu);
5. Furnizare de mobilier urban de calitate (bănci, suporturi rastel pentru biciclete, alte facilități), inclusiv toalete publice;
6. Amenajarea unor zone verzi;
7. Integrarea elementelor de apă, cum ar fi fântânile arteziene sau jeturile de apă la cota pavajului;
8. Amplasarea unor construcții temporare, cum ar fi chioșcuri, scene de evenimente, care susțin diverse activități sezoniere;

Următoarele proiecte au fost selectate pentru analiza comparativă (cf. Tabel 5):

Denumire	Țara	An	Euro	S (m ²)	Euro/m ²
1. Grønnegade Square	Danemarca	2012	2.143.312	6.000	357
2. Grote Markt Vilvoorde	Belgia	2019	3.878.917	8.000	485
3. Olai Square	Danemarca	2015	401.871	1.200	335
4. Urban Space Paul Grimault	Franța	2011	1.000.000	3.400	294
5. Pedestrian Bad Salzuflen	Germania	2014	1.600.000	2.850	561
6. Brotorgetby	Suedia	2016	1.600.000	4.900	327
7. Sovereign Square	Anglia	2016	2.925.000	4.550	643
8. Châtenay-Malabry	Franța	2016	1.800.000	4.200	429
9. Place des Anciens-Fossés	Elveția	2015	5.300.000	7.850	675
10. Papa Ioan Paul al II-lea, Zadar	Croația	2010	1.700.000	5.655	301
11. Täby Torg	Suedia	2015	5.850.000	10.000	585
12. Statens Museum for Kunst	Danemarca	2014	2.700.000	7.500	360
13. Place de la Fontaine Chaude	Franța	2013	3.000.000	10.000	300
Valoarea medie a investiției:					435

Tabel 5: Costuri de reabilitare pentru diverse spații publice

Sursă: Autorii, în baza analizei OAR⁴⁶.

Proiectele au fost selectate pe baza tipului de lucrări incluse în reabilitarea generală, și sunt rezumate în Tabel 6.

⁴⁶ Ordinul Arhitecților din România (OAR).

	Reabilitarea pavajelor	Mobilier urban	Structuri temporare	Sistemul de alimentare cu apă	Zone verzi	Iluminat
1.	X	Bănci	—	Fântâni și loc de joacă	—	Interactiv
2.	X	Bănci și suporturi rastel pentru biciclete	Spațiu acoperit	Fântâni și loc de joacă	Copaci	Ajustabil
3.	X	Bănci și artă publică	Închidere parțială	Fântâni și loc de joacă	—	Normal
4.	X	Bănci	—	—	Arbuști și grădină	Normal
5.	X	Bănci și suporturi rastel pentru biciclete	—	Fântâni și loc de joacă	Copaci	Normal
6.	X	Mese și scaune	Foisor, scenă, toalete	Fântâni și loc de joacă	Arbuști și gazon	Normal
7.	X	Bănci	—	Fântână și loc de joacă	Copaci și grădină	Ajustabil
8.	X	Trepte	—	Fântână	Arbuști	Normal
9.	X	Bănci	Foisor	Fântâni	Copaci, arbuști și grădină	Ajustabil
10.	X	Bănci	Pavilion și închidere parțială	Fântână	Copaci și gazon	Ajustabil
11.	X	Suporturi rastel pentru biciclete	Scenă, spații comerciale	Fântâni	—	Ajustabil
12.	X	Bănci și suporturi rastel pentru biciclete	—	Bazin de apă	Copaci, gazon și grădină	Normal
13.	X	Bănci	—	—	—	Normal

Tabel 6: Lucrările incluse în reabilitarea generală a spațiilor publice din cadrul studiilor de caz

Sursă: Autorii, în baza analizei OAR.

Ca urmare a faptului că majoritatea spațiilor publice incluse în Proiectul numărul 8 nu depășesc limita de 5.000 m² (cf. Tabel 8 și Tabel 9), am actualizat Tabel 5 pentru a include doar studiile de caz care se încadrează în această limitare de zonă (cf. Tabel 7). Valoarea medie a investițiilor similare atinge 413 EUR/m², atunci când sunt incluse doar lucrări similare. De asemenea, trebuie menționat faptul că pare să existe o diferență de costuri între diferite regiuni ale Uniunii Europene. Prin urmare, cel mai apropiat exemplu este Piața Papei Ioan Paul al II-lea din Zadar, Croația, cu un buget declarat de 301 EUR/m².

Denumire	Țara	Anul	Euro	S (m ²)	Euro/m ²
3. Olai Square	Danemarca	2015	401.871	1.200	335
4. Urban Space Paul Grimault	Franța	2011	1.000.000	3.400	294
5. Pedestrian Bad Salzuflen	Germania	2014	1.600.000	2.850	561
6. Brotorgetby	Suedia	2016	1.600.000	4.900	327
7. Sovereign Square	Anglia	2016	2.925.000	4.550	643
8. Châtenay-Malabry	Franța	2016	1.800.000	4.200	429
10. Papa Ioan Paul al II-lea, Zadar	Croația	2010	1.700.000	5.655	301
Valoarea medie a investiției:					413

Tabel 7: O analiză detaliată a studiilor de caz

Sursă: Autorii, în baza analizei OAR.

Tabel 8 arată că Proiectul 8 oferă un nivel similar de atenție asupra calității reabilitării, urmărind, în plus, utilizarea pietrelor locale, cum ar fi andezitul și dolomitul, cu o grosime de 6 cm pentru zonele pietonale și 12 cm pentru străzi, din motive ecologice.

Astfel, în zona numită „Camera de ambianță”, practic o succesiune de străzi (Verona, Xenopol, Eremia Grigorescu, George Enescu) care conectează o serie de piețe publice, valoarea medie a investiției pentru întreaga zonă este descrisă în următorul tabel, inclusiv cu actualizările cu rata de inflație ulterioară⁴⁷ între 2013-2020⁴⁸ (cf. Tabel 8):

Nr.	Denumire	m ²	RON (TVA inclus)/m ²	RON/m ²	EURO/m ² (2013)	Euro/m ² (2020)
8.7	Strada Verona	4.382	1.293,2	1.086,7	244,2	259,82
8.8	Strada Xenopol	2.600	1.467,1	1.232,8	277,0	294,96
8.9	Strada Eremia Grigorescu	3.243	2.289,7	1.924,1	432,4	460,00
8.10	Strada Tache Ionescu	3.854	1.214,7	1.020,8	229,4	243,85
8.39	Strada Cantacuzino	5.714	1.055,2	886,7	199,3	211,90
8.40	Strada Lahovari	6.190	1.944,7	1.634,2	367,2	390,79
Valoarea medie a investiției:					291,6	310,20

Tabel 8: Valoarea investiției pentru tronsoane stradale

Sursă: Autorii, în baza analizei OAR.

În scopul de a obține o perspectivă mai bună, am analizat, de asemenea, valoarea investiției pentru mai multe piețe mici incluse în Proiectul 8 (cf. Tabel 9).

Nr.	Denumire	m ²	RON (TVA inclus)/m ²	RON/m ²	Euro/m ² (2013)	Euro/m ² (2020)
8.26	Piața Quinet	2.452,0	1.022,4	859,2	193,1	205,51
8.27	Piața Enei	819,0	1.497,5	1.258,4	282,8	300,28
8.28	Cristian Popișteanu	4.199,7	1.539,6	1.293,8	290,7	308,80
8.29	Exarcu Episcopiei	2.365,0	1.232,0	1.035,3	232,6	247,04
8.30	Piața Verona	2.445,0	1.080,2	907,7	204,0	217,22
8.31	Piața Amzei	1.435,0	1.152,7	968,7	217,7	231,07
8.32	Piața Berthelot	700,6	1.044,1	877,4	197,2	209,77

⁴⁷ Rata inflației a fost calculată pentru zona euro, folosind adresa următoare: <https://bit.ly/2VH4Mqs> [27.04.2020]

⁴⁸ Estimările generale inițiale au fost întocmite în 2013. Acestea au fost reaprobatate în 2016 prin HCGMB 256/2016.

Nr.	Denumire	m ²	RON (TVA inclus)/m ²	RON/m ²	Euro/m ² (2013)	Euro/m ² (2020)
8.33	Piața Luterană	1.187,9	1.288,0	1.082,3	243,2	258,75
8.34	Piața Știrbei	2.233,8	1.141,7	959,4	215,6	228,94
8.35	Piața Câmpineanu	2.592,0	991,7	833,3	187,3	199,12
8.36	Piața Brezoianu	1.320,7	1.603,5	1.347,5	302,8	321,58
8.36	Piața Uranus	4.854,7	778,8	654,5	147,1	156,53
Valoarea medie a investiției:					225,7	240,40

Tabel 9: Valoarea investiției pentru piețele mici

Sursă: Autorii, în baza analizei OAR.

În baza analizei comparative anterioare, se pot trage mai multe concluzii:

1. Zonele care se preconizează a fi minimal concepute (zone pietonale și drumuri, colectarea apelor pluviale, iluminatul și mobilierul urban) pot fi considerate la o valoare estimată de aproximativ 240 EURO/m²;
1. Zonele care cuprind suplimentar reabilitarea zonelor de pavaj, spații verzi cu posibile plantări de copaci, fântâni de apă, fântâni interactive, precum și mobilier sau structuri temporare pot fi considerate la o valoare estimată de 310 EURO/m²;
2. Proiectul 8 acordă o atenție rezonabilă calității spațiilor publice propuse pentru reabilitare, ceea ce poate contribui semnificativ la îmbunătățirea generală a centrului orașului.

5.2 Modelul de operare și întreținere a unui tronson stradal

Ca urmare a faptului că, deocamdată, nu au fost stabilite costuri operaționale și de întreținere (O&Î), această secțiune se concentrează pe informații suplimentare referitoare la responsabilitățile legate de gestionarea unui tronson stradal.

Criza actuală legată de gestionarea spațiului public din București este cauzată în mare parte de sistemul instituit în timpul regimului comunist. Ajustările s-au făcut treptat și fără o viziune clară a modului de îmbunătățire a eficienței generale a acestora. Practic, sistemul actual funcționează prin modificări interminabile începute la începutul anilor '90. În plus, mai multe responsabilități sunt împărțite între diferite niveluri ale administrației, adică nivelul sectorului și nivelul orașului, care se dovedesc a fi destul de ineficiente din cauza suprapunerilor multiple.

Câteva dintre acestea sunt străzile cu transport în comun, care se află sub autoritatea decizională și administrativă a Primăriei Generale, în timp ce celelalte străzi se află sub administrarea primăriilor de sector. O astfel de stare împiedică negocierile dintre jurisdicțiile intersectoriale și sectoriale-municipale.

Pentru a înțelege mai bine guvernarea unei străzi de bază situate în centrul orașului, am analizat un segment de stradă cu componentele sale specifice în raport cu entitatea administrativă responsabilă cu proiectarea, întreținerea și execuția.

Componente	Entitate responsabilă pentru operare și întreținere (O&Î)
Șosea	Administrația Străzilor (AS - PMB)
Cale pietonală	Aprobat de Administrația Domeniului Public (ADP) (nivel de sector), Direcția Străzi, Pasaje, Poduri (PMB)
Bordură	Aprobat de ADP (nivel de sector), Direcția Străzi, Pasaje, Poduri (PMB)

Componente	Entitate responsabilă pentru operare și întreținere (O&Î)
Marcaje orizontale	Aprobat de ADP, Biroul Drumuri, semnalizare Rutieră (nivel de sector), AS – PMB, AMRSP – PMB
Marcaje verticale	Aprobat de ADP, Biroul Drumuri, semnalizare Rutieră (nivel de sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Limitatoare de viteză	Aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB, AMRSP – PMB
Stâlp iluminat	Patru entități diferite - LUXTEN, Telekom, STB, PMB
Sistem de iluminat	Alimentat de ENEL
Stâlp transport public	Apartține Societății de Transport București (STB), alimentată de ENEL
Colectarea apei pluviale	Gestionată de Apa Nova, concesiune PMB
Rigolă	Gestionată de Apa Nova, concesiune PMB
Bolarzi	Mobilier urban, aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB
Coșuri de gunoi	Mobilier urban, aparțin ADP/REBU
Panouri publicitare	Aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB
Cutie de transformator electric	ENEL, aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB
Cutie de distribuție pentru semnal de telefonie	Telekom, aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB
Cutie gaz	Distrigaz, aprobat de Ministerul Culturii (MC) în cazul ariilor protejate
Conducte de gaz	Distrigaz, aprobat de Inspectoratul pentru Situații de Urgență (ISU), aprobat de MC în cazul ariilor protejate
Bănci	Mobilier urban, aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB, AMRSP – PMB
Stație transport public	STB, PMB
Pubele de colectare selectivă	REBU, Primăriei de sector
Locuri de parcare	ADP (nivel de sector), AMRSP – PMB
Suporturi rastel pentru biciclete	Mobilier urban, aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB, AMRSP – PMB
Copaci de-a lungul drumului	ADP (nivel de sector), Administrația Lacuri Parcuri și Agreement București (ALPAB- PMB)
Ghivece de flori	Mobilier urban, aprobat de ADP (nivel de sector), AS – PMB, AMRSP – PMB

Tabel 10: Entități responsabile pentru operarea și întreținerea (O&Î) spațiilor publice

Sursă: Autorii.

În acest moment, este foarte important de reținut faptul că elementele enumerate în Tabel 10 sunt de obicei completate de o serie de alte obiecte și acțiuni, care, în general, extind spațiul privat până la stradă: diferite forme de bariere de parcare, depozitarea ilegală a resturilor menajere, aparate de aer condiționat și scurgeri de apă care depășesc limita proprietății, depozitarea nereglementată a scuterelor sau a bicicletelor, terase nereglementate etc.

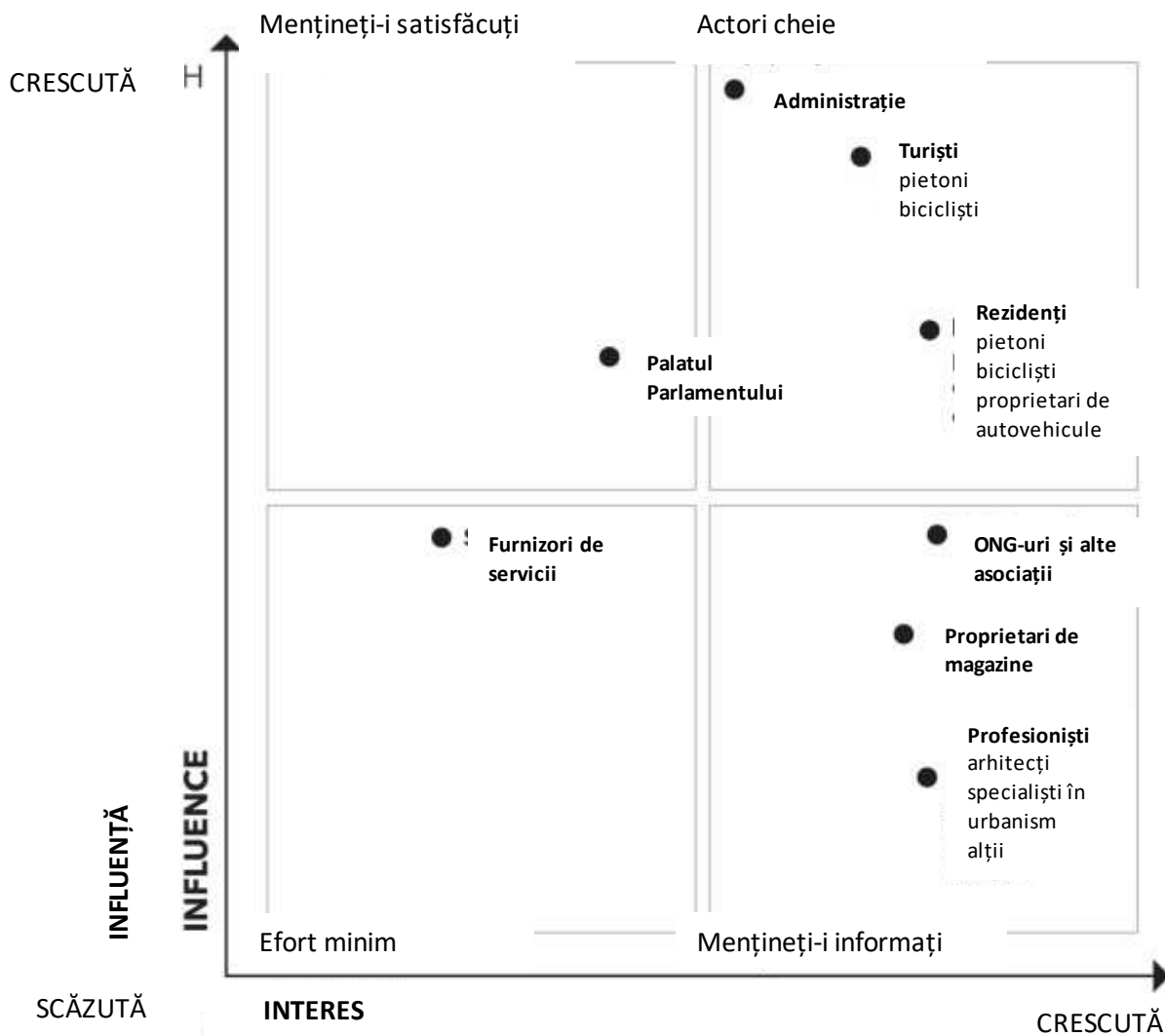
6. Identificarea părților interesate

Pe baza informațiilor furnizate în Secțiunea 4 și în descrierea Proiectului 8, Imaginea 8 ilustrează o hartă exactă a părților interesate, pe care o considerăm esențială pentru succesul proiectului. Colaborarea cu părțile interesate cheie va ajuta managerii de proiect să obțină informații valoroase cu privire la proiect, în același timp, gestionându-și pozitiv așteptările. Mai mult, implicarea activă a părților interesate va duce la o percepție sporită a succesului proiectului.

Prin urmare, fiecare dintre cele patru cadrane din Imaginea 8 este, în esență, o combinație între diferitele niveluri de influență asupra proiectului și interesul față de acesta. În acest context, avem următoarele patru situații distinctive:

1. Combinația dintre influența ridicată asupra proiectului și nivelul crescut de interes față de acest proiect este orientată spre implicarea părților interesate cheie, care sunt, în acest caz, administrația, locuitorii și turiștii. Cei trei ar trebui să fie implicați direct, astfel încât să se asigure un sentiment profund de angajament față de proiect;
2. Combinația dintre influența ridicată și nivelul scăzut de interes indică la părțile interesate care trebuie consultate, pentru a-și crește interesul și participarea la proiect. Cu toate acestea, în acest caz particular nu avem organizații sau comunități care se încadrează în această categorie;
3. Combinația dintre un nivel de interes ridicat și o influență scăzută cuprinde o serie de ONG-uri și de alte asociații, precum și proprietarii magazinelor și profesioniștii în planificare. Ei trebuie să fie informați, prin sesiuni de comunicare periodice, pentru a-și afirma competențele, atunci când este nevoie;
4. Iar la final, combinația dintre interesul scăzut și influența scăzută indică părțile interesate care necesită doar un efort minim pentru a-și asigura participarea. Ele trebuie informate despre evoluția proiectului numai atunci când acest lucru este necesar.

În acest context, Imaginea 8 servește ca foaie de parcurs pentru conceperea planului de gestionare a părților interesate împreună cu municipalitatea, după încetarea actualei pandemii de COVID-19.



Mențineți-i satisfăcuți – implicați-i, consultați-i și încercați să le creșteți interesul

Actori cheie – luați-i în considerare și abordați-i direct

Efort minim – comunicați doar la nevoie

Mențineți-i informați – comunicați în mod regulat

Imaginea 8: Harta sintetică a părților interesate

Sursă: Autorii.

7. Provocări legate de implementare și intervenții recomandate

Tabel 11 prezintă piedicile și oportunitățile pentru implementarea proiectului pilot:

Oportunități și piedici	Recomandări
1. Oportunități	
1.1 Finanțare disponibilă de la Ministerul Mediului	<p>Finanțarea disponibilă s-ar putea dovedi suficientă pentru a implementa o buclă coerentă pentru pietoni și pentru biciclete, ca parte a proiectului pilot. Cu toate acestea, rămâne încă întrebarea cu privire la finanțarea care poate fi asigurată pentru finalizarea întregului proiect pilot.</p> <p>În acest context, recomandăm discuții suplimentare între municipalitate și Ministerul Mediului, pentru a stabili disponibilitatea unor finanțări suplimentare necesare implementării Proiectului 8.</p>
1.2 Campionatele EURO 2020	<p>Campionatele EURO 2020 au un impact semnificativ asupra construcției rapide a traseelor T1, T3, T4, oferind astfel un acces mult mai larg la Proiectul 8.</p> <p>Cu toate acestea, având în vedere amânarea Campionatelor, municipalitatea ar putea fi nevoită să caute un alt eveniment la scară largă, care să servească ca impuls pentru dezvoltarea traseelor de biciclete.</p>
2. Piedici	
2.1 Finanțarea	<p>Valoarea exactă a finanțării disponibile este încă incertă. Municipalitatea ar trebui să aibă o certitudine și un grad mai mare de precizie atunci când intenționează programarea financiară.</p>
2.2 Incertitudinea privind starea infrastructurii tehnice de sub trotuare.	<p>Proiectele PIDU ZCB vizează doar integrarea lor în infrastructurile de utilități publice. Cu toate acestea, ele nu fac referire la reparații capitale la aceste infrastructuri.</p> <p>Prin urmare, este nevoie de o colaborare mai strânsă între departamentele relevante și companiile care lucrează pentru municipalitate, pentru a obține o imagine clară referitoare la locația și starea infrastructurii, înainte de începerea lucrărilor.</p>
2.3 Două treceri problematice, una peste bulevardul Unirii și cealaltă în spatele Palatului Parlamentului.	<p>Ambele treceri necesită atenție suplimentară:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Până la clarificarea problemelor cu traversarea străzii George Georgescu (Proiectul 8.41), traseul pentru pietoni și pentru biciclete poate face uz de trecerile existente din vecinătate, cu toate că este vorba de unele devieri de la traseu. Sunt necesare discuții suplimentare cu Direcția Generală de Poliție, pentru a testa fezabilitatea acestei treceri pe fundalul modernizării Bulevardului Unirii, între Piața Unirii și Piața Constituției; • Secțiunea din spatele Palatului Parlamentului (Proiectul 8.21) necesită o implicare activă cu

Oportunități și piedici	Recomandări
	Administrația Palatului Parlamentului. În cazul de față, recomandăm municipalității să ia inițiativa și să organizeze o întâlnire cu Administrația Palatului Parlamentului.
2.4 Capacitatea de implementare difuză	Ținând cont de faptul că mai multe proiecte se suprapun și afectează parțial proiectele conținute în cadrul PIDU ZCB sunt cunoscute în detaliu, se pot institui măsuri de coordonare mai strânsă.
2.5 Managementul post-construcție necoordonat	Proiectul prioritar oferă o oportunitate importantă de simplificare a arhitecturii administrative care guvernează gestionarea spațiilor publice din București.
2.6 Infrastructură incompletă pentru a sprijini mersul pe jos și ciclismul - adică fântâni de apă	Municipalitatea ar trebui să monitorizeze îndeaproape implementarea Proiectului 8, pentru a nu rata oportunitățile de integrare a infrastructurii de sprijin necesare pentru traseele de ciclism și pietoni, cum ar fi fântânile de apă și toaletele publice. Acestea ar trebui să fie considerate ca o a doua fază în implementarea Proiectului 8.
2.7 Achizițiile publice	Municipalitatea ar trebui să respecte îndeaproape reglementările privind achizițiile publice pentru a nu efectua întârzieri legate de implementarea Proiectului 8.

Tabel 11: Piedici și oportunități legate de implementare

Sursă: Autorii.

8. Concluzii

Deși s-au înregistrat progrese în privința ierarhizarea proiectelor, mai există totuși și câteva probleme care trebuie rezolvate:

1. Proiectul pilot (proiectul 8) completează rețeaua de transport nemotorizat existentă și propusă, asigurând astfel o integrare coerentă cu prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru regiunea București-Ilfov;
2. Problemele legate de finanțare și terenuri sunt soluționate în cea mai mare parte, cu excepția exclusivă a Proiectului 8.21, care traversează incinta Palatului Parlamentului. Cu toate acestea, acest proiect prezintă un interes deosebit pentru strategia de reabilitare urbană, deoarece conține prevederi mai complexe, cum ar fi un loc pentru evenimente și un turn de belvedere dedicat;
3. În urma analizei comparative prezentate în secțiunea 5.1, costurile pentru implementarea Proiectului 8 par a fi rezonabile. Cu toate acestea, costurile aprobate nu au fost actualizate din 2013. Prin urmare, costurile actualizate prezentate în acest raport ar trebui considerate simple recomandări, întrucât nu reprezintă estimări oficiale;
4. Mai mult decât atât, creșterea costurilor ar putea avea un impact negativ asupra domeniului de aplicare al proiectului 8. Prin urmare, etapizarea sa ar trebui să vizeze viabilitatea fiecărei faze sau secțiuni finalizate;
5. Unele proiecte au întâmpinat dificultăți în timpul procesului de aprobare. Prin urmare, o serie de probleme legate de infrastructurile de bază va trebui rezolvată pe parcurs, cum ar fi, de exemplu, conectarea fântânilor la rețeaua de alimentare cu apă din oraș. Cu toate acestea, reprezentanții Primăriei au confirmat posibilitatea soluționării acestor probleme;
6. Nu există încă o confirmare clară a ierarhizării Proiectului 8 în raport cu celelalte proiecte, cum ar fi reabilitarea infrastructurii de bază, inclusiv infrastructura de utilități de pe mai multe străzi din centrul orașului. Acest lucru este cauzat de faptul că proiecte similare sunt puse în aplicare de diferite departamente/companii, rezultând astfel o proiectare și o implementare fragmentată a proiectului. Cu toate acestea, s-au luat măsuri pentru accelerarea procesului de aprobare pentru subproiectele situate în partea de sud a râului Dâmbovița;
7. Există o lipsă de comunicare între Primărie și alte părți interesate. Proiectul nu este promovat extern din cauza dificultăților apărute de-a lungul anilor, care sunt în mare parte legate de întârzierile apărute în implementarea proiectului. Prin urmare, Primăria ar trebui încurajată să pună în aplicare un proces transparent de luare a deciziilor, în cadrul căruia părțile interesate cheie să fie luate în considerare;
8. Ca urmare a amânării jocurilor EURO2020 și a unei eventuale crize economice, nu se știe încă ce măsuri va lua Primăria în viitorul apropiat și îndepărtat.
9. Pandemia Covid 19 are efecte devastatoare la nivel global. Orașele se află în linia întâi a luptei împotriva pandemiei și multe orașe mari ale lumii imaginează un mediu nou, post-Covid, caracterizat prin mai puține mașini și alocarea unui spațiu mai generos opțiunilor de mobilitate durabilă, cum ar fi mersul pe jos și ciclismul. Acest lucru are scopul de a oferi un spațiu adecvat pentru distanțarea socială, însă și de a asigura durabilitatea avantajelor pentru mediu obținute ca urmare a folosirii unui număr redus de vehicule motorizate în

perioadele de carantină. Cu proiectul prioritar identificat, Bucureștiul este în măsură să copieze orașe precum Parisul, care a anunțat că 50 km de benzi utilizate în mod normal de mașini vor fi rezervate bicicletelor și alte 30 de străzi vor deveni pietonale.

Anexa 1

Câteva imagini relevante din mai multe proiecte selectate sunt prezentate mai jos.



Project 8.39



Project 8.40



Detalii tehnice pentru proiectul 8.36

Technical details for project 8.36

