

ROMÂNIA

Acord de servicii de asistență tehnică rambursabile privind
Programul de Dezvoltare Urbană a Municipiului București (P169577)

Componenta 2: Reabilitarea urbană a centrului istoric al Bucureștiului

**Livrabil 8 – Plan de acțiune și cadru de monitorizare pentru
proiectul-pilot**

Martie 2021



Declinarea responsabilității

Acest raport este un produs al Băncii Internaționale pentru Reconstrucție și Dezvoltare/Banca Mondială. Rezultatele, interpretarea și concluziile exprimate în acest document nu reflectă neapărat opiniile directorilor executivi ai Băncii Mondiale sau ale guvernelor pe care le reprezintă. Banca Mondială nu garantează exactitatea datelor incluse în această lucrare.

Drepturi de autor

Materialul din această publicație este protejat de drepturi de autor. Copierea și/sau transmiterea unor porțiuni din această lucrare fără permisiune poate constitui o încălcare a legilor aplicabile. Pentru permisiunea de a fotocopia sau imprima orice parte din această lucrare vă rugăm să trimiteți o solicitare cu informațiile complete fie către: (i) Primăria Municipiului București (Bd. Regina Elisabeta 47, București, România); sau (ii) Grupul Băncii Mondiale România (str. Vasile Lascăr 31, et. 6, Sector 2, București, România).

Prezentul raport este emis în luna martie 2021 în temeiul Acordului de servicii de asistență tehnică rambursabile privind 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. Acesta reprezintă Livrabilul 8 – Planul de acțiune și cadrul de monitorizare pentru proiectul-pilot aferente **Componentei 2: Reabilitarea urbană a centrului istoric al Bucureștiului**, în baza acordului menționat mai sus.

Mulțumiri

Prezentul raport este transmis în conformitate cu prevederile Acordului privind Serviciile de Asistență Tehnică Rambursabile privind Programul de Dezvoltare Urbană a Municipiului București și a fost elaborat sub îndrumarea și supravegherea lui Christoph Pusch (Manager de Sector, Managementul Riscurilor Sociale, Urbane, Rurale și al Rezilienței, Europa și Asia Centrală) și a Tatiane Proskuryakova (Manager de Țară, România și Ungaria). Raportul a fost elaborat de o echipă coordonată de Dean Cira (Specialist Principal în domeniul Urban) și alcătuită din Yondela Silimela (Specialist Senior Dezvoltare Urbană), Marcel Ionescu-Heroiu (Specialist Senior Dezvoltare Urbană), Corina Chirilă (Specialist în urbanism) și Andrei Mitrea (Specialist în urbanism), Alexandru Belenyi (Specialist în urbanism), Adrian Iordăchescu (Inginer constructor) și George Moldoveanu (Asistent Informații)

Echipa dorește să își exprime recunoștința pentru excelenta cooperare, îndrumarea și feedback-ul reprezentanților Municipiului București, în special Directorului Executiv Corina Dumitrescu, precum și actorilor locali și regionali care au sprijinit elaborarea acestui raport.

Abrevieri

ACCIB	Asociația Comercianților din Centrul Istoric București (<i>The Association of Merchants from the Historic Center of Bucharest</i>)
ADP	Administrația Drumurilor Publice (<i>Public Roads Administration</i>)
ALPAB	Administrația Lacuri, Parcuri și Agrement (<i>Lakes, Parks and Leisure Administration</i>)
AMRSP	Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice (<i>Municipal Authority for Public Service Regulation</i>)
AS	Administrația Străzilor (<i>Street Administration</i>)
BID	Grup de inițiativă orășenească (<i>Business Improvement District</i>)
CID	Grup de Inițiativă Civică (<i>City Improvement District</i>)
CTC	Comisia Tehnică de Circulații (<i>Technical Traffic Commission</i>)
GBM	Grupul Banca Mondială (<i>World Bank Group</i>)
GIC	Grup de Inițiativă Civică (<i>Civic Engagement Group - CEG</i>)
GIS	Sistemul Informațional Geografic (<i>Geographic Information System</i>)
HCGMB	Hotărârea Consiliului General al Municipiului București (<i>Decision of the General Council of Bucharest</i>)
HO.RE.CA.	Hoteluri, Restaurante, Cafenele (<i>Hotels, Restaurants, Cafes</i>)
ISC	Inspectoratul de Stat în Construcții (<i>State Inspectorate in Construction</i>)
ISU	Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (<i>Romanian General Inspectorate for Emergency Situations</i>)
MAI	Ministerul Afacerilor Interne (<i>Ministry of Internal Affairs</i>)
MAPN	Ministerul Apărării Naționale (<i>Ministry of National Defense</i>)
MC	Ministerul Culturii (<i>Ministry of Culture</i>)
ONG	Organizație non-guvernamentală (<i>Non-Governmental Organisation - NGO</i>)
PIDU	Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (<i>Urban Development Integrated Plan</i>)
PMB	Primăria Municipiului București (<i>Bucharest's Municipal City Hall</i>)
PMUD	Plan de mobilitate urbană durabilă (<i>Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP</i>)
PS	Primărie Sector (<i>Sector City Hall</i>)
S1	Sectorul 1 (<i>Sector 1</i>)
S2	Sectorul 2 (<i>Sector 2</i>)
SRI	Serviciul Român de Informații (<i>Romanian Intelligence Service</i>)
STB	Societatea de Transport București (<i>Bucharest Transport Society</i>)
STS	Serviciul de Telecomunicații Speciale (<i>The Special Telecommunication Service</i>)

Cuprins

1. Introducere	1
1.1 Perioada de timp acoperită	1
1.2 Surse de informare	1
1.3 Structura Raportului	2
2. Prezentarea generală a proiectului-pilot	2
2.1 Confirmarea bugetului	2
2.2 Stadiul autorizațiilor de construire pentru proiectul-pilot	3
3. Planul măsurilor de implementare	11
3.1 Procesul de aprobare. Obținerea autorizațiilor de construire	11
3.1.1 Procedura normativă	11
3.1.2 Autorizațiile de construire pentru proiectul-pilot	16
3.1.2.1 Certificatele de urbanism	16
3.1.2.2 Depunerea acordurilor și a avizelor pentru Autorizațiile de construire	16
3.1.2.3 Principalele probleme întâmpinate în timpul procesului de aprobare	18
3.1.2.4 Soluții recomandate.	19
4. Programul de construcție. Un plan de implementare detaliat pentru proiectul-pilot	21
5. Cartarea părților interesate	25
5.1 Părțile interesate vizate și afectate în cadrul proiectului-pilot	26
5.2 Alte părți interesate în proiectul-pilot	30
6. Acorduri instituționale. Delimitarea responsabilităților pentru proiectul-pilot în cadrul administrației publice locale	32
7. Managementul post-construcție	37
7.1 Nivel de proiect	37
7.1.1 Identificarea problemelor	37
7.1.1.1 Managementul incoerent al domeniului public	37
7.1.1.2 Proiectarea	40
7.1.1.3 Secvențierea defectuoasă a investițiilor de capital	43
7.1.1.4 Întreținere și menținere necoordonate	47
7.1.2 Cele mai bune practici pentru abordarea problemelor identificate	55
7.1.2.1 Stabilirea Organizațiilor pentru îmbunătățire orășenească (CID-uri) și identificarea stimulentele pentru tipurile de părți interesate locale	60
7.1.2.2 Liniile directoare pentru introducerea CID-urilor în București	64
7.1.2.3 Calea Rahovei –CID Pilot	66
8. Cadrul de monitorizare și de evaluare	74
8.1.1 Nivelul proiectului	74
8.1.2 Nivel de program. Îndeplinirea obiectivelor originale PIDU ZCB	77
9. Provocări și recomandări cu privire la implementare	82
10. Concluzii	83
11. Anexe	86
11.1 Anexa A	86
11.2 Anexa B	90
11.3 Anexa C	91
11.4 Anexa D	94

Lista de Figuri

Figura 1. Proiectul 8 și secțiunile care încă necesită aprobări și avize	4
Figura 2. Etapele principale ale procesului de autorizare a construirii	14
Figura 3. Planul de implementare a proiectului-pilot	23
Figura 4. Harta concisă a părților interesate (Sursa: Autorii)	25
Figura 5. Harta părților interesate relevante din vecinătatea proiectului-pilot	26
Figura 6. Harta părților interesate relevante alăturate proiectului-pilot	27
Figura 7. Părțile interesate din zona secțiunii studiate care prezintă interes pentru extinderea spațiului public	28
Figura 8. Schimbarea punctelor de jurisdicție în cadrul proiectului-pilot	33
Figura 9. Jurisdicția subproiectelor în cadrul proiectului-pilot	34
Figura 10. Ilustrație care prezintă elemente ale unui segment de stradă generic și entitățile responsabile	42
Figura 11. Organizarea organismelor relevante ale Administrației Străzilor (AS)	57
Figura 12. Relațiile dintre Administrația Străzilor (AS) și entitățile care efectuează lucrări de construcții pe domeniul public. Acțiuni recomandate pentru îmbunătățirea situației actuale	59
Figura 13. Părțile interesate, finanțarea și efectele modelului BID/CID pentru regenerarea centrelor orașelor din Serbia	63
Figura 14. Zona centrală din Zrenjanin după implementarea CID-lui	63
Figura 15. Inițiativă de plantare a copacilor în Cotroceni, octombrie 2016	65
Figura 16. Părțile interesate din secțiunea studiată, care prezintă interes pentru extinderea spațiului public	68
Figura 17. Care sunt serviciile legate de utilizarea domeniului public (stradă, scuar) care au nevoie de îmbunătățiri în zona privind implementarea legii?	69
Figura 18. Care sunt serviciile legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar) care au nevoie de îmbunătățiri în zona privind curățenia și colectarea deșeurilor?	70
Figura 19. Credeți că identitatea și publicitatea cartierului pot și îmbunătățite ?	70
Figura 20. Care este suma pe care ați fi dispus/ă să o plătiți lunar către un grup de inițiativă publică pentru a îmbunătăți nivelul actual al serviciilor? 50 RON, 100 RON, 200 RON, 500 RON, 800 RON, Alta?	71
Figura 21. Credeți că valoarea contribuției ar trebui decisă în funcție de tipul / dimensiunea afacerii și influența atractivității domeniului public asupra activității sale ?	71

Lista de Tabele

Tabelul 1. Stadiul autorizațiilor de construire pentru Proiectul 8	5
Tabelul 2. Procesul de autorizare a construirii pentru Proiectul 8	18
Tabelul 3. Probleme întâmpinate în timpul procesului de aprobare	18
Tabelul 4. Numărul de părți interesate în funcție de activitatea desfășurată în vecinătatea proiectului-pilot	27
Tabelul 5. Numărul de părți interesate alăturate proiectului-pilot	28
Tabelul 6. Tipuri de părți interesate din zona secțiunii studiate și posibile stimulente pentru implicarea lor	28
Tabelul 7. Jurisdicție per subsecțiune de proiect-pilot	35
Tabelul 8. Intervenții disfuncționale în domeniul public - exemple selectate	40
Tabelul 9. Elemente ale unui segment de stradă generic și entitățile responsabile pentru acestea	43
Tabelul 10. Departamentele implicate în managementul post-construcție al proiectului din cadrul administrațiilor publice relevante (administrația centrală, sectoarele 1,2,4,5)	45
Tabelul 11. Entități responsabile de elementele Proiectului 8, în funcție de jurisdicția de care aparțin	49
Tabelul 12. Numărul de proiecte de stradă alocate fiecărei administrații publice locale	55
Tabelul 13. Străzile care ar trebui eliminate din administrarea administrațiilor publice locale de sector	55
Tabelul 14. Serviciile care urmează să fie suplimentate de CID	66
Tabelul 15. Tipuri de părți interesate din secțiunea studiată și posibile stimulente pentru implicarea lor	67
Tabelul 16. Părțile interesate din secțiunea studiată și interesul lor pentru calitatea spațiului stradal	69
Tabelul 17. Ce servicii legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, piețe, parcuri) trebuie îmbunătățite în zonă în ceea ce privește aplicarea legii?	70
Tabelul 18. Indicatori de monitorizare propuși	74
Tabelul 19. Puncte critice în evoluția proiectului care necesită monitorizare și evaluare	76
Tabelul 20. Priorități inițiale PIDU ZCB și indicatorii de măsurare propuși	78
Tabelul 21. Pașii următori	84

1. Introducere

1.1 Perioada de timp acoperită

Acest raport acoperă perioada cuprinsă între iunie 2020 și martie 2021, în temeiul prezentului Acord de servicii de asistență tehnică. Raportul anterior a cuprins o actualizare a proiectului prioritar identificat, o analiză a situației lui, precum și oportunitățile și obstacolele identificate în implementarea acestuia. El s-a încheiat cu recomandări privind măsurile necesare pentru a depăși obstacolele identificate.

Acest raport continuă activitățile menționate mai sus, prin stabilirea unui plan de acțiune pentru implementare și propunerea unui cadru de monitorizare și evaluare pentru Proiectul 8 - Traseu prioritar pietonal și de bicicliști (proiectul-pilot). În pregătirea acestuia, echipa a întreprins următoarele:

- Un exercițiu de cartare a părților interesate, analizând atât părțile interesate interne (care țin de Primăria Municipiului București), cât și cele externe, evaluând atribuțiile diferitelor departamente și entități care au responsabilități în ceea ce privește proiectarea, construcția și gestionarea domeniului public;
- Un sondaj în rândul operatorilor de magazine amplasate pe traseul proiectului, pentru a determina dorința lor de a colabora și de a contribui la Grupul de inițiativă civică ca parte a monitorizării post-construcție;
- O evaluare a procesului de autorizare a construcției pentru a determina și evidenția impedimentele în calea implementării proiectului-pilot și, la final,
- O evaluare a bugetului disponibil.

1.2 Surse de informare

Acest raport se bazează pe informații disponibile publicului, precum și pe informații furnizate de Primăria Municipiului București și de Echipa implicată în proiectarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală a Bucureștiului (PIDU ZCB), denumită în continuare Echipa de proiect. Mai mult, o parte din rezultatele raportului se bazează pe sondaje în zona aferentă proiectului. Până în prezent, au fost utilizate următoarele surse:

- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală a Bucureștiului (PIDU ZCB)¹;
- Studii de fezabilitate pentru proiectele incluse în lista de priorități revizuită;
- Comunicarea cu departamentele relevante din cadrul Primăriei;
- Sondaje la fața locului și angajamente cu părțile interesate cheie.

Cu toate acestea, dialogul susținut cu reprezentanții administrației publice locale până în toamna anului 2020 a fost afectat de apariția pandemiei COVID 19 și în special de schimbările instituționale aduse de alegerile locale din toamna anului 2020. Astfel, Raportul a fost finalizat într-o perioadă de reorganizare instituțională, în care funcționarii publici au fost în mare parte indisponibili.

¹ Disponibil la: <https://bit.ly/30D140I> și <https://bit.ly/2JQBeil> [12/06/20].

1.3 Structura Raportului

Raportul este structurat în șapte părți principale:

- Prima parte oferă o prezentare generală a proiectului-pilot;
- A doua parte oferă o imagine de ansamblu asupra planului de acțiune pentru implementare;
- A treia parte detaliază programul de construcție și calendarul de implementare pentru proiectul-pilot;
- Aceasta este urmată de o secțiune care indică și cartează părțile interesate vizate;
- Secțiunea următoare descrie procedurile instituționale de facilitare a implementării proiectului-pilot;
- Ea este urmată de o secțiune care acoperă aspecte legate de managementul post-construcție și o evaluare a disponibilității părților interesate din zona aferentă proiectului de a participa la o organizație de tip Grup de inițiativă civică (CID);
- Ultima secțiune evidențiază mai multe provocări ce țin de implementarea proiectului-pilot și recomandări care trebuie luate în considerare pe măsură ce proiectul trece la etapa de implementare.

2. Prezentarea generală a proiectului-pilot

2.1 Confirmarea bugetului

Conform rapoartelor anterioare, investiția totală necesară pentru Proiectul 8 se ridică la suma de 63.813.520 de euro pentru anul 2016 și 67.273.280 de euro pentru anul 2020, după creșterea costurilor în baza ratei inflației între anii 2016 și 2020.

Cu toate acestea, din cauza fondurilor limitate și a altor proiecte existente întreprinse de administrația publică locală, au fost făcute mai multe modificări bugetare, după cum urmează:

Pentru toate cele 42 de proiecte incluse în PIDU ZCB, au fost aprobate credite de angajament care se ridică la o sumă de doar 282.300.000 RON (57.967.145 EUR²), stabilită prin Decizia 67/14.02.2020 emisă de Consiliul General al Municipiului București (HCGMB 67/14.02.2020)³ pentru anul 2020. Cu toate acestea, ca urmare a modificărilor bugetare ulterioare, suma totală alocată pentru anul în curs pentru acest obiectiv de investiții este de doar 1.000 RON (205,33 EUR⁴)⁵, o sumă insuficientă pentru orice tip de lucrări capitale. Au fost încheiate diverse acorduri cu administrația publică locală pentru a obține asigurarea că proiectul va fi inclus în prevederile bugetare pe 2021 și, din informațiile primite, discuțiile sunt în curs. Cu toate acestea, nu există încă nicio declarație oficială emisă în acest sens.

² Calculată la cursul euro din data de 06.12.2020 (1 EUR = 4,8725 LEI)

³ Hotărârea Consiliului General al Municipiului București (HCGMB).

⁴ Calculată la cursul euro din data de 06.12.2020 (1 EUR = 4,8725 LEI)

⁵ Adresa oficială a Direcției investiții 1.155/367/22.07.2020 și Adresa DGI 2.161/DSS583/25.11.2020

2.2 Stadiul autorizațiilor de construire pentru proiectul-pilot

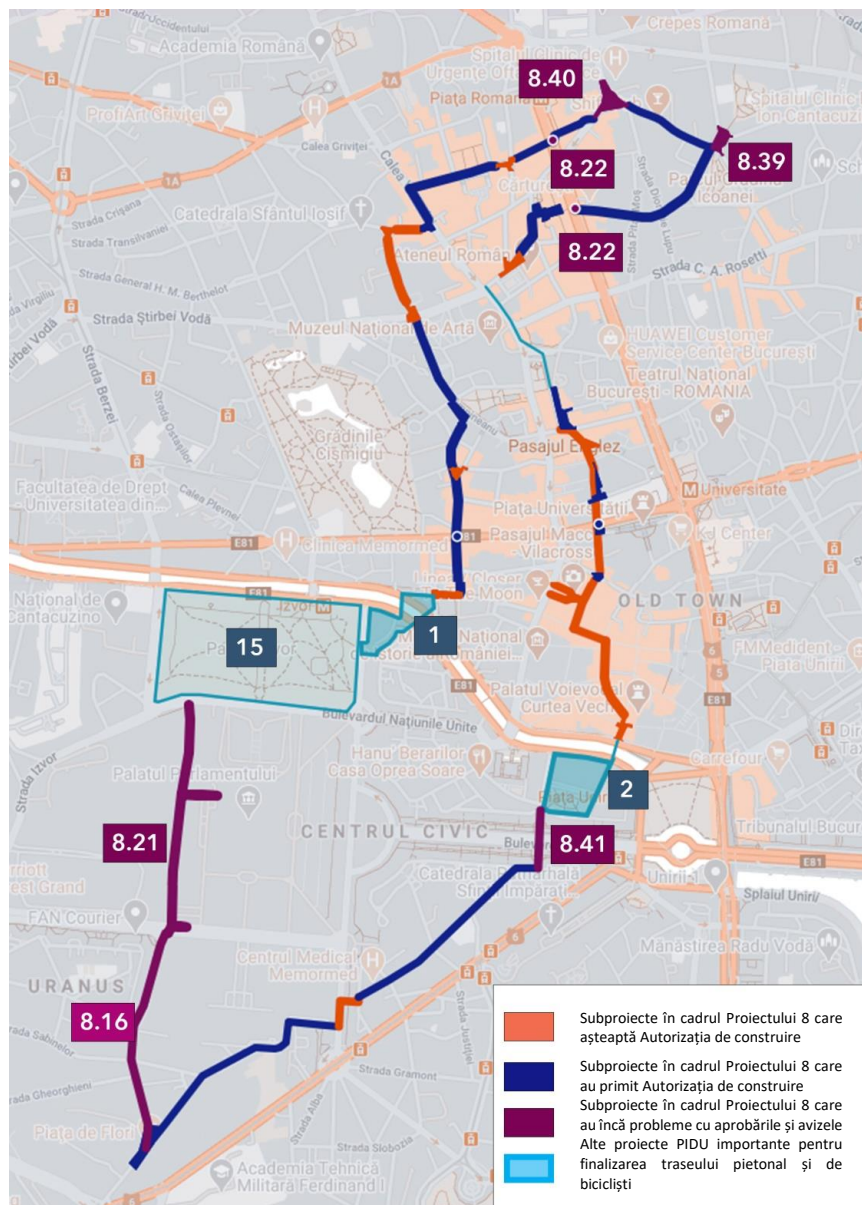
Figura 1 și Tabelul 1 oferă o imagine de ansamblu asupra stadiului actual al autorizațiilor de construire pentru proiectul-pilot. Este totuși important de reținut că, deși majoritatea proiectelor care așteaptă eliberarea autorizațiilor de construire (AC)⁶ pot fi soluționate administrativ, există unele proiecte care necesită intervenții la nivel înalt pentru soluționarea blocajelor. Acestea sunt:

- Subproiect 8.16: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA URANUS, ÎNTRE CALEA 13 SEPTEMBRIE ȘI CALEA RAHOVEI – *este nevoie de aprobarea Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și de urbanism (CTATU)*;
- Subproiect 8.21: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: CALEA 13 SEPTEMBRIE, 55, 57 – INTERSECȚIA CU STRADA URANUS – MNAC – *trebuie să se ia legătura cu Administrația Palatului Parlamentului pentru a aborda problemele de securitate cu trecerile planificate și pentru a obține permisiunea*;
- Subproiect 8.22: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 7, 9, 14, 16 – INTERSECȚIA DINTRE STRADA ARTHUR VERONA ȘI BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 24, 26 – INTERSECȚIA STRADA TACHE IONESCU – *este nevoie de aprobarea Brigăzii de Poliție Rutieră*;
- Subproiecte 8.39 și 8.40: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: infrastructură și parcare subterană PIAȚA GEORGE CANTACUZINO și Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: infrastructură și parcare subterană PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARY - *este nevoie de soluționarea considerentelor de deviere a rețelei de către Comisia de Coordonare Rețele*;
- Subproiect 8.41: Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: INTERSECȚIA BULEVARDUL UNIRII, ÎN APROPIERE DE STRĂZILE GEORGE GEORGESCU ȘI SFINȚII APOSTOLI – *este nevoie de avize de mediu și de la Brigada de Poliție Rutieră*.

Deși toate aprobările restante necesită o atenție centrată pe soluționare, se recomandă ca suita celor cinci subproiecte menționate mai sus să fie adusă în atenția Primarului pentru a obține sprijinul politic necesar - în special angajamentul cu Administrația Palatului Parlamentului.

⁶ Conform indicațiilor dnei Dumitrescu primite în februarie 2021, trebuie să fie depuse din nou mai multe cereri de proiecte, dar echipa de proiectare nu a primit încă nicio notificare oficială de la departamentul responsabil.

Figura 1. Proiectul 8 și secțiunile care încă necesită aprobări și avize



Sursă: Autorii, în baza informațiilor furnizate de Direcția Investiții

Tabelul 1. Stadiul autorizațiilor de construire pentru Proiectul 8

PROIECT	DENUMIRE PROIECT	CERTIFICAT URBANISM		AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE	STATUS PROIECT
		NUMĂR / DATĂ	VALABIL PÂNĂ LA	IDENTIFICARE	
8.1	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA SMÂRDAN ÎNTRE STRĂZILE LIPSCANI ȘI ȘELARI	595 R/ 1558759 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779461 / 10070 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.2	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA LIPSCANI ÎNTRE STRĂZILE EUGEN CARADA ȘI SMÂRDAN	594 R/ 1558758 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779437 / 10071 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.3	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA EUGEN CARADA	639 R/ 1558755 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782120 - 10370 / 18.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.4	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA ACADEMIEI ÎNTRE STRADA DOAMNEI ȘI PIAȚA REVOLUȚIEI	640 R/ 1558753 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782107 / 10372 / 29.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.5	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: TRASEU PIETONAL PE CALEA VICTORIEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI GENERAL BERTHELOT	644 R/ 1558749 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782116 / 10379 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 693/1782116 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 4 LUNI
8.6	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA EPISCOPIEI ÎNTRE STRĂZILE CONSTANTIN ESARCU AND ARTHUR VERONA	645 R/ 1558744 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782111 / 10380 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 706/1782105/27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 4 LUNI
8.7	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA ARTHUR VERONA ÎNTRE BULEVARDUL MAGHERU ȘI STRADA XENOPOL	638 R/ 1558743 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782123 / 10371 / 25.10.2019 NR. IDENTIF. INIȚIALĂ 1782119 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 697/1782123/27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.8	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA XENOPOL ÎNTRE STRĂZILE EREMIA GRIGORESCU ȘI DIONISIE LUPU	653 R/ 1558737 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782112/10377 / 25.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 696/1782112/27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI

PROIECT	DENUMIRE PROIECT	CERTIFICAT URBANISM		AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE	STATUS PROIECT
		NUMĂR / DATA	VALABIL PÂNĂ LA	IDENTIFICARE	
					DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 24 LUNI
8.9	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA EREMIA GRIGORESCU ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU CANTACUZINO ȘI PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI	593 R/ 1558732 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779435 / 10072 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 698/1779435/27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.10	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA TACHE IONESCU, ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI ȘI STRADA MENDELEEV	598 R/ 1558729 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779443 / 10073 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 700/1779435 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.11	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA PIAȚA AMZEI, ÎNTRE PIAȚA AMZEI ȘI CALEA VICTORIEI	585 R/ 1558724 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779466 / 10074 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 691/1779466 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.12	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA GENERAL BERTHELOT, ÎNTRE STRĂZILE LUTERANĂ ȘI CALEA VICTORIEI	596 R/ 1558721 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779444 / 10075 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.13	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA LUTERANĂ ÎNTRE STRĂZILE ȘTIRBEI VODĂ ȘI GENERAL BERTHELOT	586 R/ 1558719 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779469 / 10076 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.14	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA ION CÂMPINEANU ÎNTRE STRĂZILE ȘTIRBEI VODĂ ȘI ION BREZOIANU	587 R/ 1558716 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779470 / 10077 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 707/1779470 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.15	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA BREZOIANU, ÎNTRE STRĂZILE ION CÂMPINEANU ȘI LIPSCANI	635 R/ 1558711 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782113 / 10382 / 25.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 701/1782113 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI

PROIECT	DENUMIRE PROIECT	CERTIFICAT URBANISM		AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE	STATUS PROIECT
		NUMĂR / DATA	VALABIL PÂNĂ LA	IDENTIFICARE	
					DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 24 LUNI
8.16	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA URANUS ÎNTRE STRĂZILE CALEA 13 SEPTEMBRIE ȘI CALEA RAHOVEI	597 R/ 1558709 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779430 / 10078 / 11.10.2019	ÎNCĂ SUNT NECESARE APROBĂRI ȘI DE LA COMISIA TEHNICĂ URBANISTIC ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI
8.17	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA CALEA RAHOVEI, ÎNTRE STRADA URANUS ȘI BULEVARDUL LIBERTĂȚII	648 R/ 1558705 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782115-10366 / 18.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 699/1782115 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.18	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL LIBERTĂȚII, 8 – TRAVERSARE STRADA GEORGE GEORGESCU	643 R/ 1558699 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782110 / 10374 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.19	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: STRADA GEORGE GEORGESCU, ÎNTRE BULEVARDUL LIBERTĂȚII ȘI BULEVARDUL UNIRII	642 R/ 1558760 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782125 / 10384 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 710/1782125 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 14 LUNI
8.20	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 16, 35, 412– TRAVERSARE STRADA ACADEMIEI ȘI BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 38-43– TRAVERSARE STRADA ION BREZOIANU	582 R/ 1558763 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	*1779664 / 10079 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 702/1779664 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 4 LUNI
8.21	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: CALEA 13 SEPTEMBRIE 55, 57– TRAVERSARE URANUS – MNAC	641 R/ 1558765 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782124 / 10365 / 29.10.2019	CERERE ÎNREGISTRATĂ DE MAI MULT DE 30 DE ZILE: APROBARE DE LA ADMINISTRAȚIA PALATULUI PARLAMENTULUI
8.22	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 7, 9, 14, 16 – TRAVERSARE STRADA ARTHUR VERONA BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 24, 26 – TRAVERSARE STRADA TACHE IONESCU	1. 650 R/ 1558772 / 23.10.2017 C.U. semnalizare 232R / 1826172 / 02.03.2020	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782108 / / 10375 29.10.2019	CERERE ÎNREGISTRATĂ PENTRU: AVIZ PRIMAR SECTOR 1; CERERE ÎNREGISTRATĂ DE MAI MULT DE 30 DE ZILE: APROBARE BRIGADA DE POLIȚIE RUTIERĂ / CONFIRMAREA PROPRIETĂȚII TERENULUI DE

PROIECT	DENUMIRE PROIECT	CERTIFICAT URBANISM		AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE	STATUS PROIECT
		NUMĂR / DATA	VALABIL PÂNĂ LA	IDENTIFICARE	
					CĂTRE DIRECȚIA PATRIMONIULUI - PRIMĂRIE
8.23	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: INTERSECȚIE STRĂZILE FRANCEZĂ, ȘELARI ȘI SPLAIUL UNIRII	637 R/ 1558786 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782105 / 10383 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.24	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - DOAMNEI	636 R/ 1558789 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782117 / 10381 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 704/1782117 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.25	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - REGINA ELISABETA	584 R/ 1558794 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779458 / 10080 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 695/1779458 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 4 LUNI
8.26	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - EDGAR QUINET	599 R/ 1558797 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	*1779441 / 10081 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 709/1779441 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.27	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ACADEMIEI - BISERICA ENEI	652 R/ 1558798 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782121 / 10368 / 29.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.28	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZII ACADEMIEI, ÎN APROPIEREA INTRĂRII CRISTIAN POPIȘTEANU	588 R/ 1558799 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779454 / 10082 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 712/1779454 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.29	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR CONSTANTIN ESARCU ȘI EPISCOPIEI	649 R/ 1558803 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782104/10376 /25.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE

PROIECT	DENUMIRE PROIECT	CERTIFICAT URBANISM		AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE	STATUS PROIECT
		NUMĂR / DATA	VALABIL PÂNĂ LA	IDENTIFICARE	
8.30	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA ARTHUR VERONA, ÎNTRE STRADA NICOLAE GOLESCU ȘI BULEVARDUL MAGHERU	647 R/ 1558805 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN22.10.2019	* 1782119 / 10367 / 29.10.2019 IDENTIF. INIȚIALĂ 1782123 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 703/1782119 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.31	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRADA PIAȚA AMZEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI MENDELEEV	580 R/ 1558807 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779455 / 10083 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.32	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR GENERAL BERTHELOT ȘI CALEA VICTORIEI	591 R/ 1558811 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779447 / 10084 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 708/1779447 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 4 LUNI
8.33	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR LUTERANĂ ȘI GENERAL BERTHELOT	581 R/ 1558816 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779450 / 10085 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.34	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR ȘTIRBEI VODĂ AND LUTHERANĂ	590 R/ 1558817 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779459-10086 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.35	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZII ION CÂMPINEANU, ÎNTRE STRADA ION BREZOIANU ȘI PIAȚA WALTER MĂRĂCINEANU	589 R/ 1558820 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779439-10087 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 692/1779439 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI
8.36	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR BREZOIANU ȘI MATEI MILLO	592 R/ 1558821 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779442-10088 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.37	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA STRĂZILOR RAHOVEI ȘI URANUS	583 R/ 1558822 / 12.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1779428-10089 / 11.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE EMISĂ NUMĂR 694/1779428 /27.10.2020 VALABILITATE: 24 LUNI DURATA DE EXECUȚIE A LUCRĂRILOR: 7 LUNI

PROIECT	DENUMIRE PROIECT	CERTIFICAT URBANISM		AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE	STATUS PROIECT
		NUMĂR / DATA	VALABIL PÂNĂ LA	IDENTIFICARE	
8.38	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: PIAȚA LIPSCANI, ÎNTRE STRĂZILE ANGHEL SALIGNY ȘI ION BREZOIANU	633 R/ 1558824 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782122 / 10373 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE
8.39	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: Infrastructura și parcare subterană PIAȚA GEORGE CANTACUZINO	1110/3920 / 01.08.2019	2 ANI 31.07.2021	Nu se aplică	ÎN AȘTEPTARE - EXTINDEREA CĂTORVA APROBĂRI - (DISTRIGAZ, APA NOVA, NETCITY, RADET, RATB ETC.); PROIECTUL NECESITĂ DEVIERE REȚEA (ENEL)
8.40	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: Infrastructura și parcare subterană PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI	1064/3919 / 15.07.2019	2 ANI 14.07.2021	Nu se aplică	ÎN AȘTEPTARE - EXTINDEREA CĂTORVA APROBĂRI: (DISTRIGAZ, ENEL, NETCITY, RADET, RATB ETC.); PROIECTUL NECESITĂ DEVIERE REȚEA (APA NOVA)
8.41	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: TRAVERSARE BULEVARDUL UNIRII, ÎN APROPIEREA STRĂZILOR GEORGE GEORGESCU ȘI SFINȚII APOSTOLI	2. 646 R/ 1558825 / 23.10.2017 C.U. semnalizare 283R / 1831973 / 15.04.2020	1 AN + 1 AN 22.10.2019	* 1782106 / 10369 / 29.10.2019	CERERE ÎNREGISTRATĂ: AVIZ PRIMAR SECTOR 4; CERERE ÎNREGISTRATĂ DE MAI MULT DE 30 DE ZILE: ACORD DE MEDIU - AGENȚIA DE MEDIU, BRIGADA DE POLIȚIE RUTIERĂ
8.42	Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă: REABILITAREA PASAJULUI VILACROSSE	651 R/ 1558828 / 23.10.2017	1 AN + 1 AN 11.10.2019	* 1782109 / 10378 / 21.10.2019	AUTORIZAȚIE DE CONSTRUIRE ÎN AȘTEPTARE

Sursa: Autorii, în baza informațiilor furnizate de Direcția Investiții

3. Planul măsurilor de implementare

3.1 Procesul de aprobare. Obținerea autorizațiilor de construire

Această secțiune subliniază lecțiile învățate din procesul de aprobare dedicat Proiectului 8 din cadrul PIDU ZCB. Având în vedere întârzierile înregistrate până acum cu autorizațiile de construire și faptul că există încă aprobări restante, lecțiile din acest proces reprezintă un element-cheie al planului de măsuri de implementare. Secțiunea este redactată pe baza următoarelor surse:

- Descrierea normativă a procesului de aprobare, așa cum apare el în Legea 50/1991, privind autorizarea lucrărilor de construcții,⁷ și în normele sale metodologice de aplicare, aprobate prin Ordinul 839/2009 al Ministrului Dezvoltării Regionale și Locuințelor;⁸
- Un scurt raport privind istoricul aprobărilor pentru Proiectul 8, oferit cu amabilitate de către Echipa de proiectare; și
- Raportul intitulat „Doing Business in the European Union 2017: Bulgaria, Ungaria and Romania”, întocmit de Banca Mondială.⁹

3.1.1 Procedura normativă

Întregul proces de autorizare a construcției este descris, uneori puțin inconsecvent, în Legea 50/1991. Inconsecvențele din Lege sunt remediate parțial de normele de aplicare a legii, care oferă o imagine de ansamblu mai coerentă a întregului proces.

Pe scurt, procesul de autorizare a construcției constă în nouă etape principale,¹⁰ ilustrate în Figura 2. Întregul proces începe cu solicitarea Certificatului de urbanism.¹¹ În esență, Certificatul de urbanism enumeră regulile urbanistice care reglementează un anumit teren, precum și avizele și aprobările necesare pentru depunerea Documentației tehnice pentru autorizația de construire (DTAC), care include punctul de vedere sau actul administrativ¹² emis(ă) de Autoritatea pentru Protecția Mediului (APM). Este important de reținut că autoritatea emitentă, care este, de regulă, Primăria, rămâne aceeași atât pentru Certificatul de urbanism, cât și pentru Autorizația de construire.

La primirea avizelor și acordurilor solicitate prin Certificatul de urbanism, solicitantul trimite apoi documentația completă către autoritatea emitentă, inclusiv o copie a Certificatului de urbanism, titlul de proprietate asupra terenului respectiv, Documentația Tehnică (DT),¹³ toate

⁷ Legea 50/1991, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții.

⁸ Normele Metodologice de aplicare a Legii 50/1991, privind autorizarea lucrărilor de construcții, aprobate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale și Locuinței (MDRL) 839/2009.

⁹ World Bank (2017). Doing Business in the European Union 2017: Bulgaria, Ungaria and Romania. Washington (DC): Banca Mondială. Licență: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. Raport disponibil la: <https://bit.ly/2ToNfKM> [7/13/22].

¹⁰ A se consulta articolele 42-55 din Normele Metodologice de aplicare a Legii 50/1991.

¹¹ Certificatul de urbanism (CU).

¹² Acordul de mediu sau Avizul Natura 2000.

¹³ Documentația Tehnică vine în 3 variante: Documentația Tehnică pentru autorizarea lucrărilor de construire, Documentația Tehnică pentru autorizarea lucrărilor de demolare și, în cele din urmă, Documentația Tehnică pentru organizarea execuției lucrărilor, care, de obicei, le însoțește pe primele două.

avizele și acordurile solicitate pentru proiect, precum și punctul de vedere sau actul administrativ emis de Autoritatea pentru Protecția Mediului (APM).

După ce s-a asigurat că documentația trimisă este completă, autoritatea emitentă, adică Biroul Arhitectului Șef din cadrul Primăriei,¹⁴ examinează Documentația Tehnică (DT). După finalizarea examinării, Autorizația de construire este întocmită, semnată, înregistrată și, în cele din urmă, eliberată solicitantului. Astfel, întregul proces de autorizare nu ar trebui să dureze mai mult de 30 de zile, câtă vreme documentația solicitantului este completă și corectă.

Trebuie făcute aici și următoarele mențiuni:

- În primul rând, că autoritatea emitentă nu are dreptul să solicite avize sau acorduri care nu se referă direct la proiectul în cauză. Numărul rezultat de avize și acorduri solicitate ar trebui să fie limitat la minimum.¹⁵ Uneori se pot strecura însă erori materiale în redactarea Certificatului de urbanism, care rezultă într-un număr crescut de acorduri și avize solicitate. Acesta este de obicei cazul proiectelor mari, complicate, precum și al solicitărilor în care nu au furnizate informații suficient de precise. Evident, un număr crescut de avize și de acorduri enumerate în Certificatul de urbanism se transformă într-o perioadă mai lungă pentru pregătirea documentației necesare Autorizației de construire, prelungind astfel întregul proces de autorizare;
- În al doilea rând, obținerea unor avize și a unor acorduri este condiționată de obținerea, în prealabil, a altor avize sau acorduri. Prin urmare, solicitantul nu poate depune toate documentațiile necesare în același timp, necesitând astfel un timp mai îndelungat pentru obținerea întregii liste solicitate prin Certificatul de urbanism;
- În fine, dacă documentația solicitantului pentru autorizația de construire, în special Documentația Tehnică, nu oferă suficiente informații autorității emitente, aceasta este returnată solicitantului, cu o notificare care enumeră informațiile care trebuie completate.

Prin urmare, chiar dacă procedura de autorizare este limitată strict la 30 de zile, îndeplinirea condițiilor prealabile poate dura mai mult, ceea ce explică prelungirile de valabilitate solicitate de beneficiarul Certificatului de urbanism, așa cum apar ele detaliate în Secțiunea 3.1.2.

Informații similare sunt, de asemenea, subliniate în Raportul intitulat **Doing Business in the European Union 2017: Bulgaria, Hungary and Romania**, emis de Banca Mondială. Pe scurt, principalele constatări sunt următoarele:¹⁶

¹⁴ Acesta este cel mai frecvent scenariu, care se aplică și procesului de autorizare PIDU-ZCB.

¹⁵ Cf. articolul 5, alin. (4), din Legea 50/1991.

¹⁶ Cu toate acestea, trebuie remarcat faptul că în cazul de simulare utilizat pentru a constata ușurința obținerii unei autorizații de construire, a fost vorba despre un depozit. Mai precis: „Pentru a măsura ușurința de a obține autorizațiile de construire, *Doing Business* înregistrează procedurile, timpul și costurile necesare unei întreprinderi mici sau mijlocii pentru a obține aprobările necesare pentru construirea unui depozit comercial și branșarea acestuia la apă și canalizare. Acestea includ toate inspecțiile și certificatele prealabile necesare, în timpul și după construcția depozitului. Pentru a face ca datele să fie comparabile între locații, se presupune că depozitul se află în zona periurbană a orașului comercial analizat, că nu se află într-o zonă economică sau industrială specială și că va fi utilizat pentru stocarea generală de materiale nepericuloase, precum cărți. În plus, *Doing Business* compilează un indice de control al calității clădirilor care măsoară calitatea subiacentă a reglementărilor și controalelor cu privire la construcție. Indicele reprezintă o pătrime din scorul distanță până la soluționare pentru gestionarea autorizațiilor de construire”(cf. Banca Mondială, *Doing Business in the European Union 2017: Bulgaria, Hungary and Romania*, Washington (DC): Banca Mondială, 2007, p. 35).

Prin urmare, este de așteptat să apară variații în funcție de tipul de construcție și de complexitatea proiectului.

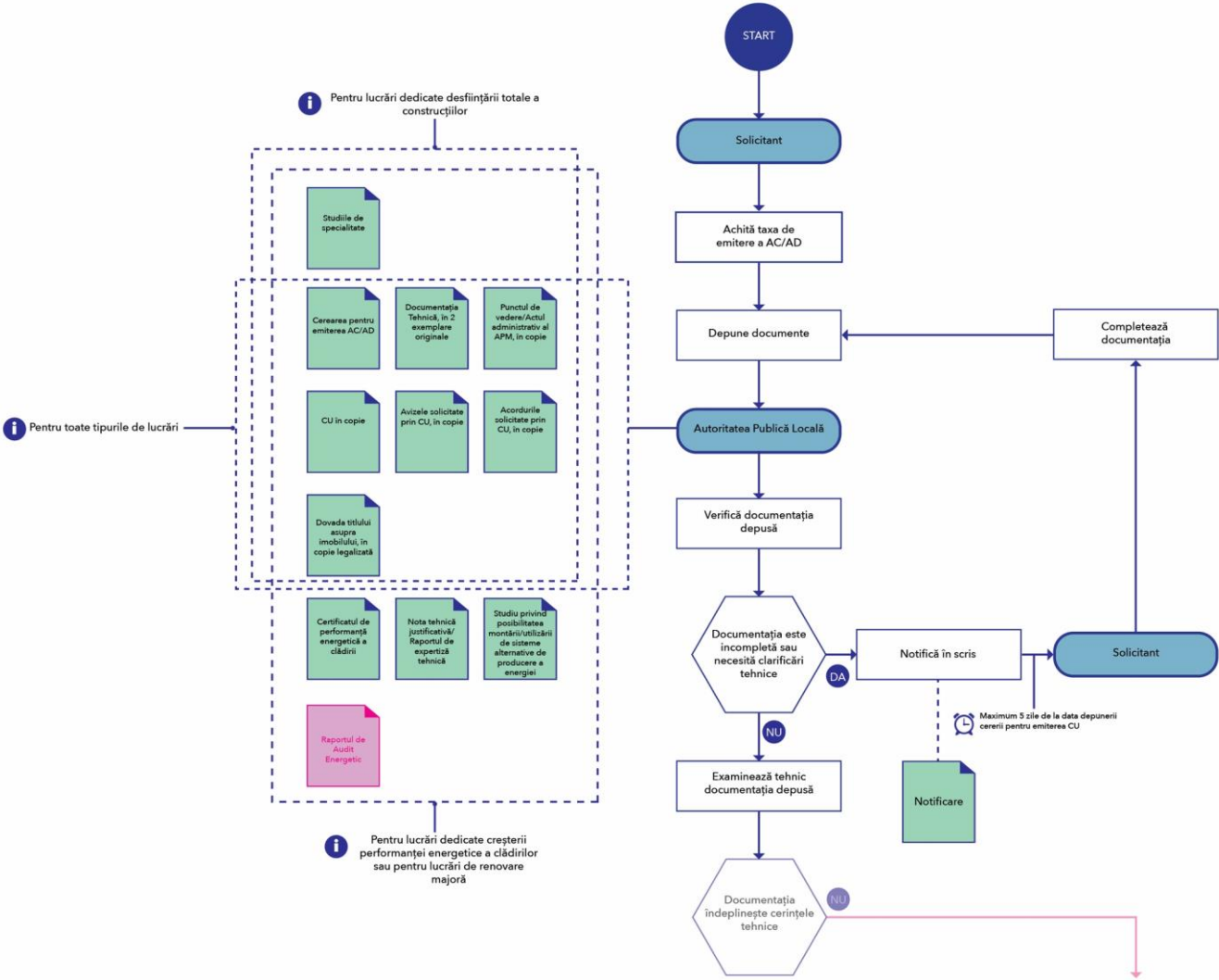
- Obținerea autorizațiilor de construire pare să fie cea mai ușoară în București, unde numărul procedurilor necesare este cel mai mic;
- Identificarea condițiilor legale și a standardelor de construire relevante este încă greoaie, chiar dacă autoritățile emitente sunt obligate să publice toate documentele relevante în locuri ușor accesibile, atât fizic, cât și pe paginile *web*. În plus, cerințele legale și tehnice nu sunt încă pe deplin consolidate;¹⁷
- În plus, fiecare proiect, indiferent de dimensiunea și de complexitatea sa, necesită un punct de vedere sau un act administrativ de la Autoritatea pentru Protecția Mediului (APM), chiar dacă Anexele 1 și 2 la Legea 292/2018, privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, enumeră în mod clar proiectele care fac obiectul evaluării impactului asupra mediului, precum și proiectele pentru care Autoritatea pentru Protecția Mediului (APM) trebuie să decidă dacă le supune evaluării impactului asupra mediului;¹⁸
- Una dintre cele mai urgente probleme este numărul mare de acorduri și de avize pe care trebuie să le obțină solicitantul, înainte de a cere Autorizația de construire. În general, aprobările și acordurile necesită vizite separate la fiecare instituție responsabilă, întrucât ghișeele unice se află încă într-o stare incipientă de dezvoltare;
- Același lucru este valabil și pentru platformele electronice dedicate eficientizării procesului de autorizare. Chiar dacă au început să apară câteva exemple de bune practici, ele sunt încă experimentale și afectate uneori de probleme tehnice.

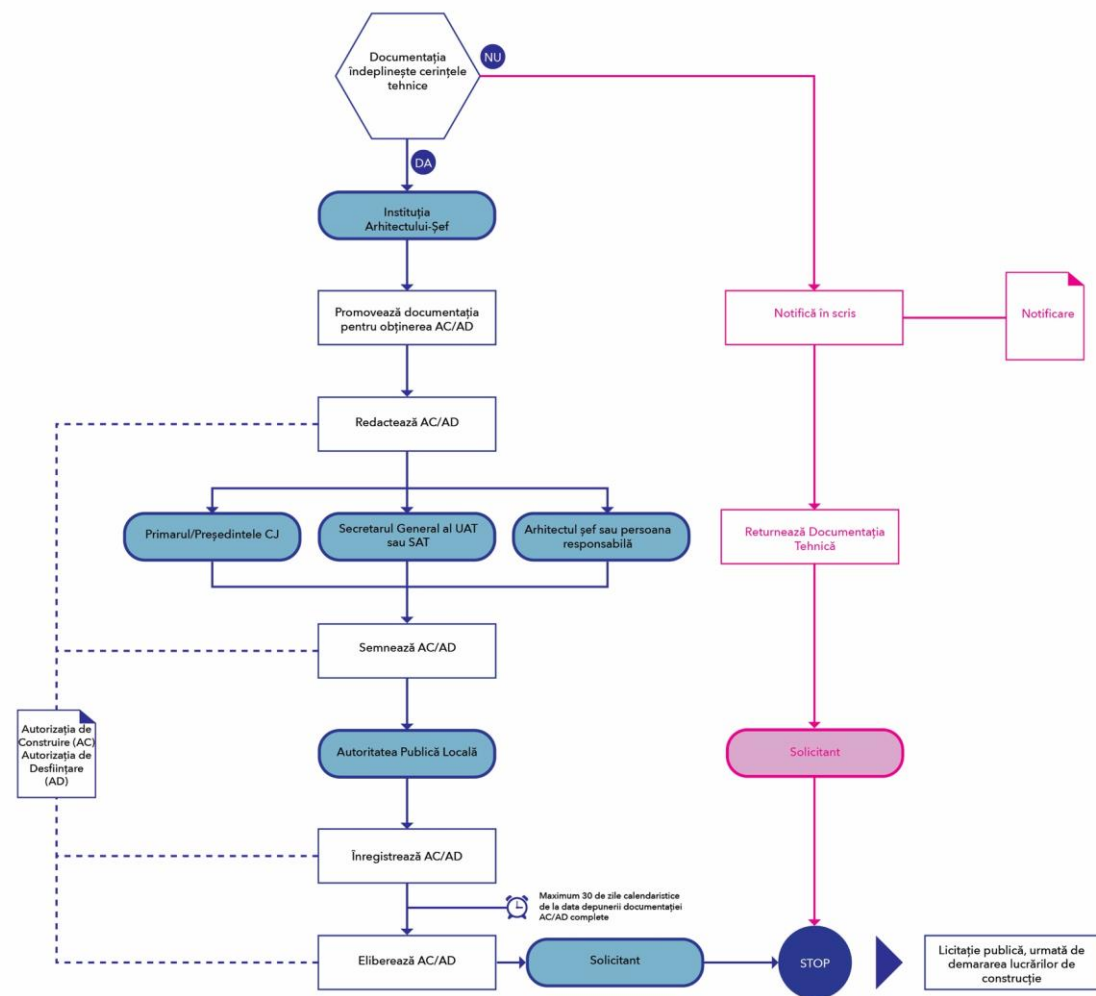
După cum se va vedea în paragrafele care urmează, mai toate constatările mai sus sunt vizibile și în istoricul procesului de autorizare al PIDU-ZCB.

¹⁷ Cu alte cuvinte: „O accesare ușoară a tuturor acestor informații ar reduce timpul necesar pentru pregătirea și revizuirea documentelor. În timp ce fiecare agenție implicată în autorizarea construirii ar trebui să furnizeze informații cu privire la propriul proces și la propriile cerințe, responsabilitatea pentru furnizarea de informații cu privire la procesul general ar trebui să revină autorității emitente de autorizații. Liniile directe exhaustive ar trebui să acopere etapele cheie, agențiile implicate, cerințele de documentare și certificatele, autorizațiile și aprobările necesare, împreună cu termenele și taxele corespunzătoare” (A se consulta Banca Mondială, *Doing Business în Uniunea Europeană 2017: Bulgaria, Ungaria și România*, Washington (DC): Banca Mondială, 2007, p. 42)

¹⁸ A se consulta Banca Mondială, *Doing Business în Uniunea Europeană 2017: Bulgaria, Ungaria și România*, Washington (DC): Banca Mondială, 2007, p. 43)

Figura 2. Etapele principale ale procesului de autorizare a construirii





Sursa: Autorii, în baza articolului 7 din Legea 50/1991 și a articolelor 42-55 din Normele sale metodologice

3.1.2 Autorizațiile de construire pentru proiectul-pilot

Secțiunea de față oferă o imagine de ansamblu sintetică asupra procesului de autorizare a construirii dedicat Proiectului 8 al PIDU ZCB. Ea se bazează pe materialele furnizate cu amabilitate de Echipa de proiect.

3.1.2.1 Certificatele de urbanism

Certificatele de urbanism pentru subproiectele numărul 8.1-8.38 au avut toate o valabilitate de un an, cu posibilitatea prelungirii lor suplimentare pentru încă un an.

Primele Certificate de urbanism au fost emise în luna octombrie a anului 2015. Valabilitatea lor a fost prelungită în luna octombrie a anului 2016 pentru încă un an și a expirat ulterior în luna octombrie a anului 2017. Prin urmare, a fost necesară emiterea unor noi Certificate de urbanism în octombrie 2017.¹⁹ Noile Certificate de urbanism au fost prelungete din nou, în octombrie 2018, pentru încă un an. Un an mai târziu, în octombrie 2019, Echipa de proiect a depus Documentațiile tehnice complete necesare pentru obținerea Autorizațiilor de construire.

Cele două subproiecte care includeau lucrări de construcții mai complicate, cum ar fi parcurile subterane,²⁰ au primit Certificate de urbanism valabile timp de doi ani, din nou cu posibilitatea unei prelungiri suplimentare de un an. Acesta a fost cazul subproiectelor 8.39 și 8.40: au fost emise două Certificate de urbanism pentru fiecare subproiect, primul lot fiind valabil în perioada aprilie 2016 - aprilie 2018, după care au fost prelungete până în octombrie 2019. După expirarea primei serii de Certificate de urbanism, al doilea lot a fost emis în luna august a anului 2019.

3.1.2.2 Depunerea acordurilor și a avizelor pentru Autorizațiile de construire

Din cauza faptului că mai multe avize erau condiționate de primirea altor avize,²¹ au fost necesare două etape diferite de depunere pentru procesul de aprobare.

Prin urmare, prima etapă a constat în pregătirea Documentațiilor Tehnice necesare pentru acordurile și pentru avize pentru utilitățile publice, Ministerul Culturii (MC), Inspectoratul de Stat în Construcții (ISC), Inspectoratul General al României pentru Situații de Urgență (ISU), Ministerul Apărării Naționale (MAPN), Ministerul Afacerilor Interne (MAI), Serviciul Român de Informații (SRI), Serviciul Special de Telecomunicații (STS), Comisia Tehnică de Circulație (CTC), Acordul de mediu, Administrația Străzilor (AS) etc. Depunerile s-au desfășurat în 2017, din luna februarie până în luna aprilie.

A doua etapă de depunere a început în 2019, când au fost depuse documentațiile pentru acordurile și pentru avizele Brigăzii de Poliție și ale Comisiei de coordonare rețele, iar documentațiile tehnice au fost completate cu acordurile și cu avizele suplimentare de la

¹⁹ Avizele și aprobările obținute rămân valabile, cu excepția cazului în care instituția emitentă prevede altfel.

²⁰ Respectiv Subproiectele 8.39 și 8.40.

²¹ Prin urmare, este necesar un aviz preliminar emis de Comisia Tehnică de Circulație înainte de a solicita avizele emise de Administrația Străzilor București (ASB), de către Societatea de Transport București (STB), precum și cele emise de Brigada Rutieră.

În mod similar, Acordul de mediu este condiționat de aprobările și avizele emise de Inspectoratul pentru Situații de Urgență (ISU).

Administrația Străzilor, de la Societatea de Transport București (STB), de la Inspectoratul de Stat în Construcții (ISC), precum și cu acordul de mediu.

În cazul în care acordurile și avizele implicau o taxă de depunere, au apărut două situații distincte: acordurile și avizele pentru care trebuia plătită taxa la eliberarea lor și acordurile și avizele în cazul cărora depunerea era condiționată de plata acestora.

În ceea ce privește a doua etapă,²² la începutul anului 2019, taxele necesare pentru acorduri și pentru avize trebuiau acoperite de Primărie. Cu toate acestea, din cauza faptului că erau pe cale să expire Certificatele de urbanism pentru 40 de proiecte, în septembrie 2019, Echipa de proiect a decis să plătească taxele necesare pentru acorduri și avize,²³ pentru a putea depune la timp documentația tehnică pentru obținerea autorizațiilor de construire. Această decizie a fost luată pentru a evita solicitarea eliberării unui nou set de Certificate de urbanism și pentru a evita expirarea aprobărilor și avizelor deja obținute.²⁴

Situații speciale în timpul procesului de aprobare

Obținerea mai multor aprobări și avize a depășit termenul legal, fie din cauza depunerii mai multor proiecte în același timp (până la 60 de proiecte), fie din cauza mai multor cereri pentru clarificări suplimentare și pentru completarea Documentațiilor Tehnice.²⁵ Întârzierile au fost cauzate de:

- Pentru a obține Acordul de mediu (AM), a fost necesar ca Subproiectele 8.39 și 8.40, precum și Proiectele 1, 2, 3, 5, 6, 9, 12 și 15, să fie declarate proiecte de utilitate publică, pe baza redactării mai multor Planuri Urbanistice Zonale dedicate;
- Mai mult, din cauza modificărilor legislației de mediu și a faptului că cei doi ani pentru începerea evaluării impactului asupra mediului trecuseră deja, a trebuit să se depună o nouă cerere pentru Certificatele de urbanism, în pofida respectării pașilor în 2017, pentru a se conforma noilor cerințe ale evaluării impactului asupra mediului;
- Pentru a obține acordurile și avizele ISU, au fost solicitate alte proiecte tehnice rutiere și lucrări de expertiză rutieră, pentru Subproiectele 8.39 și 8.40, precum și pentru Proiectele 1, 2, 3, 5, 6, 7, 12, 15 și 18, în 2017.²⁶ Cu toate acestea, la a doua depunere a Documentației Tehnice cu documentele solicitate, nu s-au mai solicitat proiecte rutiere, deoarece regulamentul de aprobare internă fusese modificat în această perioadă.

²² Etapa a doua a constat în depunerea acordurilor și a avizelor care au fost condiționate de alte acorduri și avize.

²³ Aprobări pentru Distrigaz, Netcity și Brigada de Poliție.

²⁴ Procedura de prelungire a aprobărilor și avizelor nu este reglementată și diferă în funcție de instituția emitentă.

²⁵ De exemplu, pentru Proiectele 8.1 - 8.42, au trecut 20 de luni până la emiterea acordului final de la Ministerul Mediului (din martie 2017 până în noiembrie 2018).

²⁶ Cererile ulterioare implicau autorizarea și realizarea de noi sondaje stradale.

Procesul de autorizare a construirii pentru Proiectul 8

Tabelul 2 rezumă procesul complet de la etapa Certificatului de urbanism până la etapa Autorizației de construire:

Tabelul 2. Procesul de autorizare a construirii pentru Proiectul 8

Subiect	Discuții
Depunere inițială pentru Certificatele de urbanism	Pentru Proiectele 8.1 – 8.38, 8.41 și 8.42: octombrie 2015. Pentru Proiectele 8.39 și 8.40 – aprilie 2016.
Informații suplimentare solicitate pentru documentațiile trimise de solicitantul Certificatului de urbanism și entitatea care le-a solicitat	Nu au existat informații suplimentare Pentru Proiectele 8.1 – 8.38, 8.41 și 8.42, nu au fost solicitate informații suplimentare. Pentru Proiectele 8.30 și 8.40, Departamentul de Urbanism a solicitat o copie a înregistrării în cartea funciară. Înregistrările nu au putut fi puse la dispoziția Departamentului de Urbanism, deoarece proprietatea terenului nu a putut fi clarificată pentru proiectele menționate anterior. Astfel de exemple sunt: porțiuni de teren neînregistrate care aparțin Primăriei, porțiuni de teren în care este necesară exproprierea pe baza cauzei de utilitate publică sau situații în care sunt necesare mai multe aprobări și acorduri suplimentare. ²⁷
Perioada necesară pentru completarea adăugirilor solicitate pentru Certificatul de urbanism	Din martie 2019 până în octombrie 2019.
Date la care au fost eliberate Certificatele de urbanism	Pentru Proiectele 8.1 – 8.38: octombrie 2015 și octombrie 2017; Pentru Proiectele 8.39, 8.40: aprilie 2016 și august 2019.
Date la care a fost depusă documentația pentru Autorizația de construire	Pentru Proiectele 8.1 – 8.38, 8.41 și 8.42: octombrie 2018; Pentru Proiectele 8.39 și 8.40: septembrie 2020.
Adăugiri solicitate pentru Autorizația de construire și entitatea care le-a solicitat	Adăugirile au fost solicitate de Direcția Servicii Integrate și Serviciul Autorizare, Coordonare Lucrări Infrastructură; Direcția Servicii Integrate a solicitat următoarele adăugiri: - Planul de coordonare rețele, semnat de reprezentanții instituțiilor care au emis aprobările de la administrațiile publice locale;²⁸ - Aprobările de utilitate publică influențează emiterea aprobării pentru coordonarea utilităților și a Autorizației de construire.
Perioada necesară pentru completarea adăugirilor solicitate pentru Autorizația de construire	Un an, din octombrie 2019 până în septembrie 2020. Au fost făcute cinci adăugiri: în noiembrie 2019, decembrie 2019, mai 2020, iulie 2020, august 2020.
Autorizațiile de construire emise	Nu erau emise Autorizații de construire la momentul redactării (decembrie 2020). Cu toate acestea, când s-au făcut ultimele adăugiri la documentația pentru Autorizațiile de construire, 17 proiecte aveau Autorizații de construire preliminară.

Sursa: Discuții și materiale furnizate de Echipa de proiect.

3.1.2.3 Principalele probleme întâmpinate în timpul procesului de aprobare

Tabelul 3 rezumă principalele probleme întâmpinate în timpul procesului de aprobare, pe baza informațiilor primite de la Echipa de proiect:

Tabelul 3. Probleme întâmpinate în timpul procesului de aprobare

Tip de probleme	Observații
Probleme procedurale	Serviciul Autorizare Coordonare Lucrări de Infrastructură (SACLI) a fost delegat să aprobe un proiect dedicat spațiului public (Proiectul PIDU nr. 8). În perioada de valabilitate a Certificatului de urbanism, trebuie prezentată documentația pentru Autorizația de construire, inclusiv toate avizele și acordurile necesare. Prin urmare, dacă procedura pentru obținerea Autorizațiilor de construire durează mai mult de un

²⁷ Subproiectul 8.21.

²⁸ Planul a fost semnat de opt reprezentanți diferiți, ceea ce a presupus o prelungire pentru primirea aprobărilor care a variat de la două la patru săptămâni, în funcție de disponibilitatea semnatarului.

Tip de probleme	Observații
	an, Certificatul de urbanism trebuie reînnoit. În plus, un Certificat de urbanism poate fi reînnoit o singură dată, putând astfel atinge o perioadă de valabilitate de doi ani. Cu alte cuvinte, dacă procedura de obținere a Autorizației de construire durează mai mult de doi ani, incluzând aici obținerea tuturor acordurilor și a avizelor necesare, atunci trebuie emis un nou Certificat de urbanism. Mai mult, se pare că Echipei de proiect i s-a impus prin Certificatele de urbanism să obțină aprobări care nu erau strict legate de unele proiecte, cum ar fi aprobarea de la Autoritatea de coordonare rețele pentru proiecte care nu implicau intervenții sau devieri ale rețelelor de utilități publice. În plus, Certificatele de urbanism au solicitat încheierea mai multor contracte de execuție și contracte de eliminare a deșeurilor - cererea de contracte în această etapă putând fi considerată exagerată. Avizele și acordurile de la Brigada Rutieră au fost respinse, deoarece propunerile de circulație din cadrul proiectului nu au fost satisfăcătoare, deși au fost aprobate anterior de către Comisia Tehnică de Circulație în etapele studiului de fezabilitate, ale Planului Urbanistic Zonal și ale Documentației Tehnice.
Probleme instituționale	Suprapunerea mai multor proiecte PIDU ZCB cu alte proiecte care propun lucrări similare în aceeași zonă. Este necesară aici o coordonare încă de la etapa de inițiere a acestor proiecte, în conformitate cu strategia PIDU ZCB aprobată în 2010 și cu reglementările referitoare la Planurile Urbanistice Zonale PIDU, aprobate în ianuarie 2016. Între 2017 și 2018, au început procedurile de înregistrare a parcelelor pentru proiectele PIDU ZCB în Cartea funciară (cadastru). Cu toate acestea, nu toate cererile de înregistrare au fost îndeplinite. Mai mult, dintre cele 14 proiecte PIDU ZCB care au fost declarate proiecte de utilitate publică, procedura de expropriere a fost finalizată cu succes doar pentru 4 proiecte. Pentru majoritatea instituțiilor, nu există nicio procedură pentru extinderea, pentru reconfirmarea sau pentru retransmiterea acordurilor și a avizelor. Obținerea unei noi aprobări pentru aceleași lucrări implică plata dublă, pentru aceeași aprobare și în aceeași etapă contractuală. Nu a existat un buget clar alocat pentru plata acordurilor și avizelor suplimentare. Pentru proiectele în care este necesară devierea unor rețele edilitare, Primăria Municipiului București ar trebui să medieze discuțiile cu diferiți operatori de rețea, pentru a obține condiționări favorabile și aprobări și, în paralel, pentru organizarea licitațiilor destinate contractării furnizorilor autorizați pentru realizarea proiectelor de deviere.

Sursa: Discuții și materiale furnizate de Echipa de proiect.

3.1.2.4 Soluții recomandate.

- Procesul de eliberare a acordurilor și a avizelor de la instituțiile relevante pentru proiectele prioritare inițiate de Primărie ar trebui accelerat. Cu toate acestea, în cazul în care se efectuează acest demers, ar trebui acordată atenție nediscriminării solicitărilor și proiectelor inițiate în sectorul privat;
- Avizele și acordurile necesare pentru aceste proiecte ar trebui reduse la strictul necesar, cu excepția cazului în care există condiții fundamentate tehnic pentru a justifica cererile suplimentare. După o inspecție atentă a documentației depuse, avizele și acordurile trebuie verificate și confirmate, pentru a putea fi comunicate ulterior într-un mod clar Echipei de proiect, la începutul procesului de solicitare;
- Proiectele inițiate de Primărie ar trebui să fie exceptate de la plata taxelor de avizare, atunci când acordurile și avizele sunt emise de alte departamente sau de entități ale Primăriei. Există deja un proces similar, în cadrul căruia aprobările și avizele trebuie

emise în cadrul aceleiași instituții: astfel, taxele pentru Certificatul de Urbanism și Autorizația de construire nu sunt impuse pentru proiectele inițiate de Primărie;

- Procesul de depunere a documentațiilor tehnice în timpul stării de urgență în contextul pandemiei SARS-COV-2 ar trebui îmbunătățit. Pe durata stării de urgență, Documentațiile Tehnice trebuiau trimise atât *on-line*, cât și în format tipărit, în timp ce înainte, acestea erau solicitate doar în format tipărit. Cerința pentru 2 tipuri de depuneri în timpul pandemiei a constituit o povară suplimentară pentru proiectanți. Primăria ar trebui să accepte transferul tuturor cererilor în format electronic.

4. Programul de construcție. Un plan de implementare detaliat pentru proiectul-pilot

Programul de construcție se bazează pe următorii pași:

1. **Obținerea Autorizațiilor de construire:**²⁹ așa cum se menționează în Tabelul 1, aprobările pentru Autorizația de construire depind de aprobarea de către administrația publică locală a documentației complete care a fost prezentată, precum și de asigurarea aprobărilor de la Palatul Parlamentului și Brigada de Poliție pentru Subproiectele 8.21, respectiv 8.41.
2. **Întocmirea Proiectului tehnic și a documentelor aferente** (mai mult de 30 de zile): în această perioadă de timp, Echipa de proiectare va întocmi Proiectul tehnic,³⁰ Detaliile de execuție,³¹ Caietele de sarcini pentru procedura de achiziție publică și costurile de implementare actualizate, dacă este necesar. Este esențial ca în Caietele de sarcini pentru procedura de achiziție publică să se reflecte strategia de implementare a proiectului, pentru a nu bloca activitățile curente din zona proiectului;
3. **Aprobarea Proiectului în cadrul Comisiei Tehnico-Economice din cadrul Primăriei Municipiului București** (mai mult de 10 zile): în această etapă, reprezentanții Primăriei, inclusiv Direcția Investiții și Echipa de proiectare, dacă se consideră necesar, promovează proiectul spre aprobare și îl prezintă;
4. **Introducerea Proiectului în proiectul de buget pentru anul 2021** (durată exactă necunoscută): în această etapă, reprezentanții Primăriei, inclusiv Direcția Investiții, supraveghează includerea Proiectului în proiectul de buget pentru anul 2021. Este important de reținut însă că întârzierile în primele trei etape descrise mai sus s-ar putea traduce într-o oportunitate ratată de a include Proiectul în proiectul de buget pentru anul 2021;
5. **Stabilirea criteriilor de selecție pentru achizițiile publice de servicii de dirigenție de șantier și de execuție**, și anume, Caietele de sarcini pentru dirigenții de șantier și contractanții: părțile responsabile sunt, în acest caz, reprezentanții Primăriei, cu sprijinul potențial al Echipelor de proiectare;
6. **Achiziții publice de servicii de dirigenție de șantier și de execuție a lucrărilor**: ca și în etapa anterioară, părțile responsabile sunt, în acest caz, reprezentanții Primăriei, cu posibilul sprijin al Echipelor de proiectare;
7. **Prezentarea Proiectului, și anume, întocmirea graficelor de execuție, precum și identificarea riscurilor relevante și a procedurilor necesare de reducere a acestora**: în această etapă, responsabilitatea revine Echipelor de proiect, Dirigintului de șantier și Contractantului. În acest context, este important să subliniem că unele subproiecte trebuie să fie corelate cu lucrările de intervenție planificate dedicate reabilitării rețelei de termoficare centralizate;
8. **Devierea rețelelor de utilități, dacă este cazul**: în această etapă specială, responsabilitatea este împărțită între proprietarul și operatorul rețelei, contractantul, dirigenții de șantier și echipa de proiectare;

²⁹ Autorizațiile de construire (AC).

³⁰ Proiectul tehnic (PT).

³¹ Detaliile de execuție (DE).

9. **Executarea lucrărilor, cu asistență tehnică din partea Echipei de proiect** (aproximativ 4-7 luni): responsabilitățile rămân împărțite între Contractant, Dirigintele de șantier și Echipa de proiect;
10. **Recepția lucrărilor:** în această etapă, responsabilitatea este împărțită între reprezentanții Primăriei, inclusiv Direcția Investiții, contractantul, dirigintele de șantier și Echipa de proiectare.
11. **Monitorizare, și anume, urmărirea comportării în timp a lucrărilor** de-a lungul timpului, colectarea și prelucrarea datelor privind eficiența investiției și respectarea convergenței sau a sinergiilor cu alte proiecte.

Cei unsprezece pași descriși mai sus depind de îndeplinirea următoarelor condiții:

- Comisa Tehnică de Coordonare Rețele Edilitare³² trebuie să fie implicată pe tot parcursul procesului;
- Primăria trebuie să înceapă negocierile cu Administrația Palatului Parlamentului cu privire la Subproiectul 8.21 care implică traversarea spațiilor Palatului Parlamentului;
- Primăria trebuie să înceapă negocierile cu Brigada Rutieră³³ pentru a obține clarificări cu privire la poziția sa referitoare la Subproiectele 8.22 și 8.41. Ambele au primit Certificate noi de urbanism în 2020, dar Echipa de proiectare a întâmpinat dificultăți în obținerea aprobării Brigăzii Rutiere, chiar și după finalizarea modificărilor necesare și trimiterea din nou a documentației. În plus, merită menționat faptul că există două Planuri Urbanistice Zonale valabile (PUZ)³⁴ care reglementează eliberarea Autorizațiilor de construire în acele zone: primul este intitulat „PUZ Dublare diametrală nord-sud București, Tronson II: Strada B. P. Hașdeu – Strada Uranus – Calea Rahovei” și a fost aprobat în 2014,³⁵ iar al doilea se numește “PUZ Piața Constituției – Antim – Bulevardul Unirii” și a fost aprobat în 2015;³⁶
- Societatea de Transport București (STB)³⁷ și Apa Nova București trebuie să fie implicate din cauza aprobărilor condiționate care conțin cerințe care nu pot fi îndeplinite simultan. Mai precis, Apa Nova București a solicitat refacerea dispunerii infrastructurii existente, acțiune care nu era acoperită de estimări și care nu este posibilă fără a afecta infrastructura operată de Societatea de Transport București (STB).

Pentru a rezuma, Figura 3 prezintă planul de acțiune propus, acoperind cele unsprezece etape descrise mai sus, precum și părțile responsabile pentru fiecare etapă.

³² Comisa Tehnică de Coordonare Rețele Edilitare (CTCRE).

³³ Brigada Rutieră București (BRB).

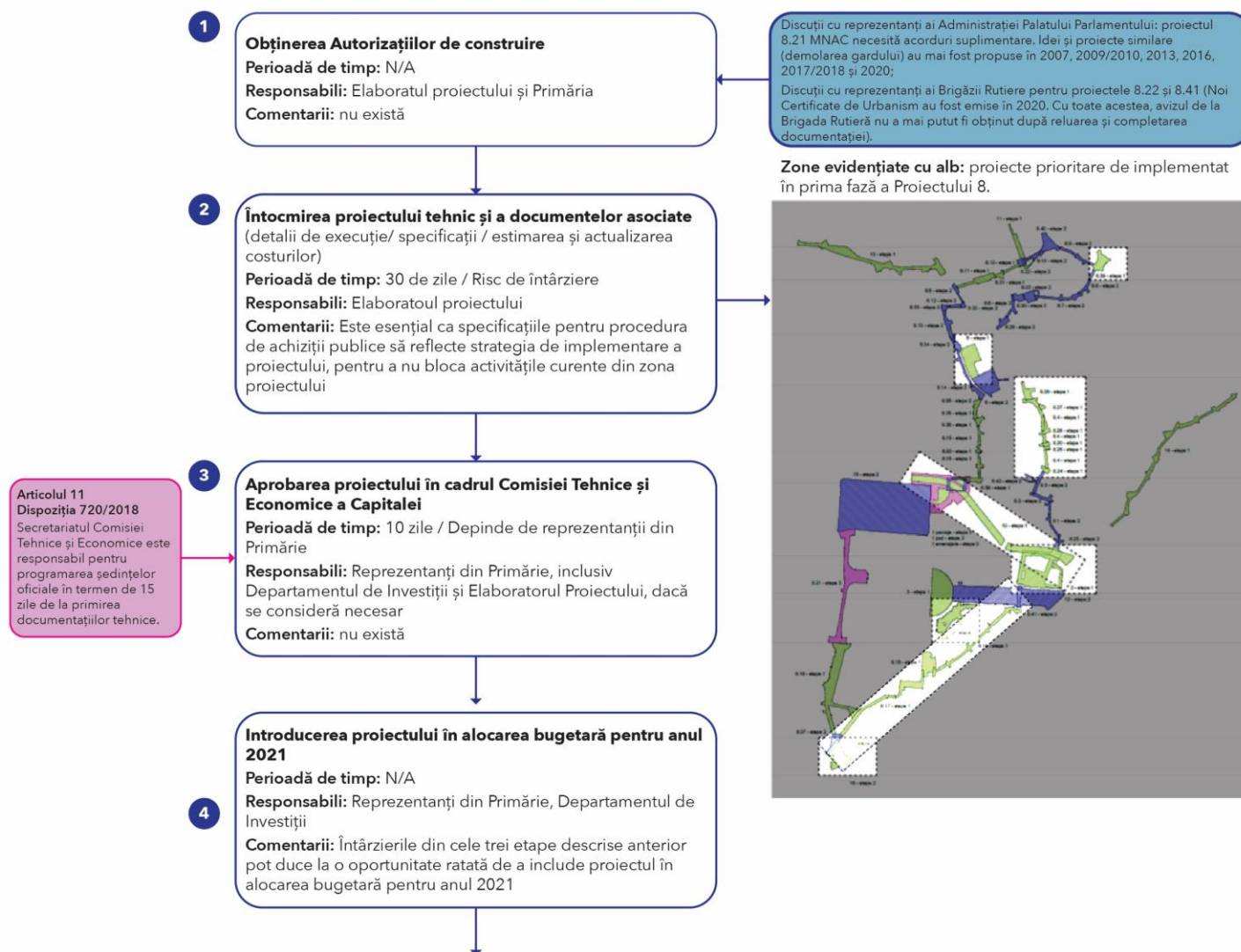
³⁴ Plan Urbanistic Zonal (PUZ).

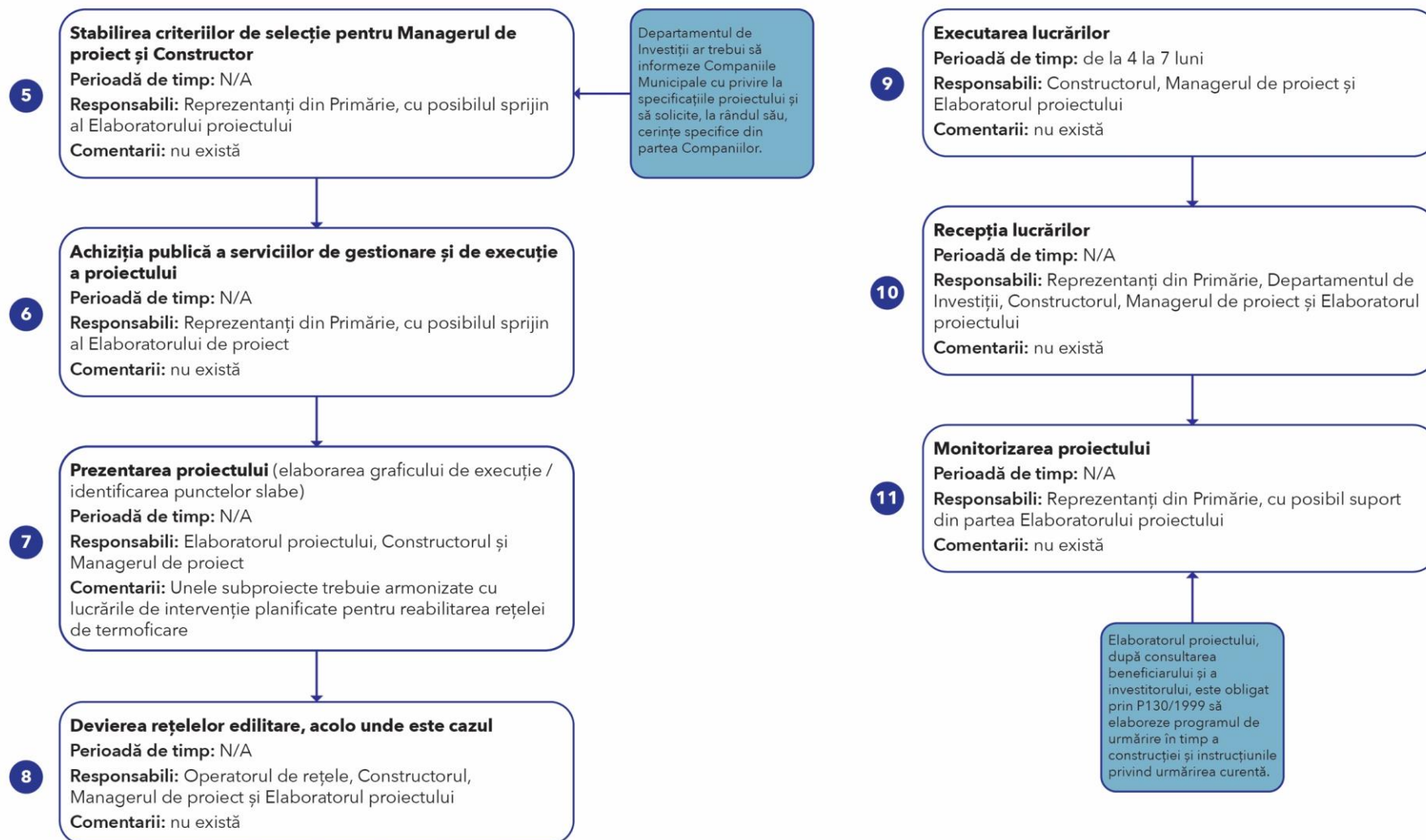
³⁵ Ordonanța de zonificare pentru „PUZ Dublare diametrală nord-sud București, Tronson II: Strada B. P. Hașdeu – Strada Uranus – Calea Rahovei” este disponibilă la: <https://bit.ly/3lFbarH> și <https://bit.ly/3go5sd0> [7/13/22].

³⁶ Ordonanța de zonificare pentru „PUZ Piața Constituției – Antim – Bulevardul Unirii” este disponibilă la: <https://bit.ly/3qv0box> și <https://bit.ly/39OsOqF> [7/13/22].

³⁷ Societatea de Transport București (STB).

Figura 3. Planul de implementare a proiectului-pilot





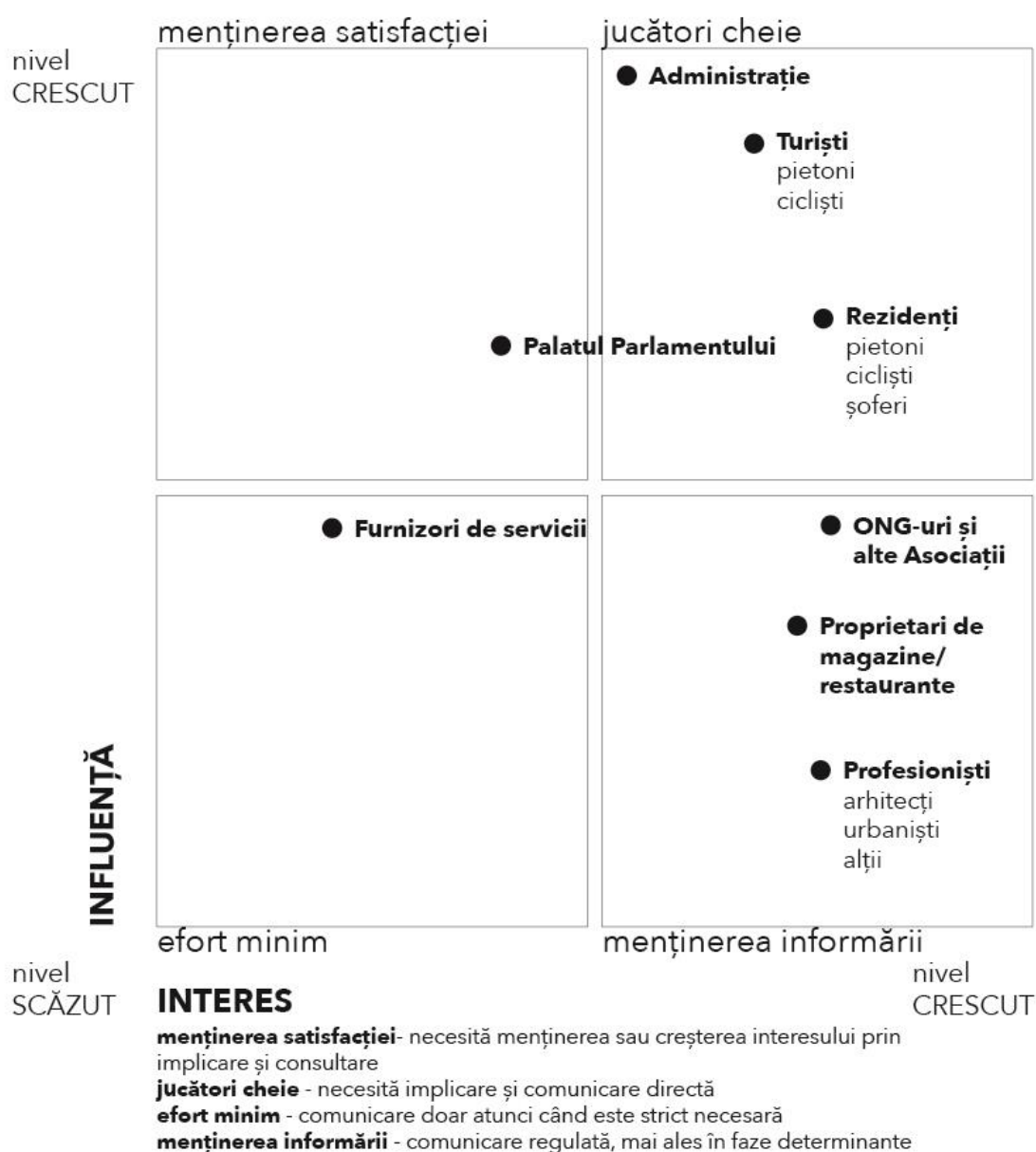
Sursa: Autorii

5. Cartarea părților interesate

Acest capitol reflectă profilul, rolurile și percepția diferitelor părți interesate vizate și afectate de proiect. Capitolul face diferența între părțile interesate din sectorul comercial care sunt alăturate fizic infrastructurii și vor fi afectate direct de implementarea proiectului și alte tipuri de părți interesate organizate în 4 grupuri: experții în urbanism și proiectare, ONG-urile, publicul larg și Administrația Palatului Parlamentului.

Figura 4 prezintă o hartă concisă a părților interesate, care vizează concentrarea eforturilor administrației publice locale în construirea și menținerea unei relații productive cu părțile cheie interesate și afectate din PIDU ZCB și recomandă o abordare de angajament diferențiat pentru fiecare dintre cele două categorii de părți interesate.

Figura 4. Harta concisă a părților interesate (Sursa: Autorii)

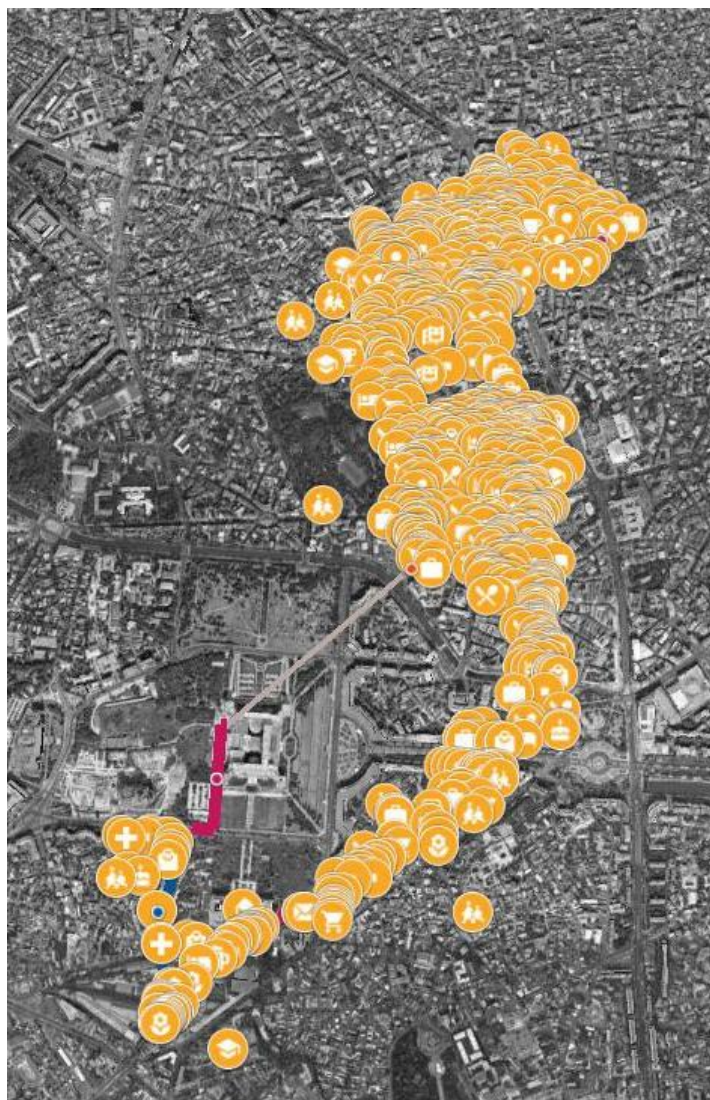


5.1 Părțile interesate vizate și afectate în cadrul proiectului-pilot

Bazându-se pe o perspectivă mai largă cu privire la părțile interesate active în cadrul proiectului-pilot, peste 800 de părți interesate au fost identificate în vecinătatea directă a Proiectului. Figura 5 cartează diversitatea actorilor care ar putea fi implicați în acțiunile viitoare dedicate implementării proiectului-pilot, prezentate în continuare în Tabelul 4. Aceștia sunt beneficiarii imediați ai Proiectului și trebuie să fie îndeaproape implicați, mai ales atunci când se analizează măsuri care să asigure durabilitatea pe termen lung a măsurilor.

Figura 5 și Tabelul 5, pe de altă parte, prezintă părțile interesate din vecinătatea generală a Proiectului propus.

Figura 5. Harta părților interesate relevante din vecinătatea proiectului-pilot



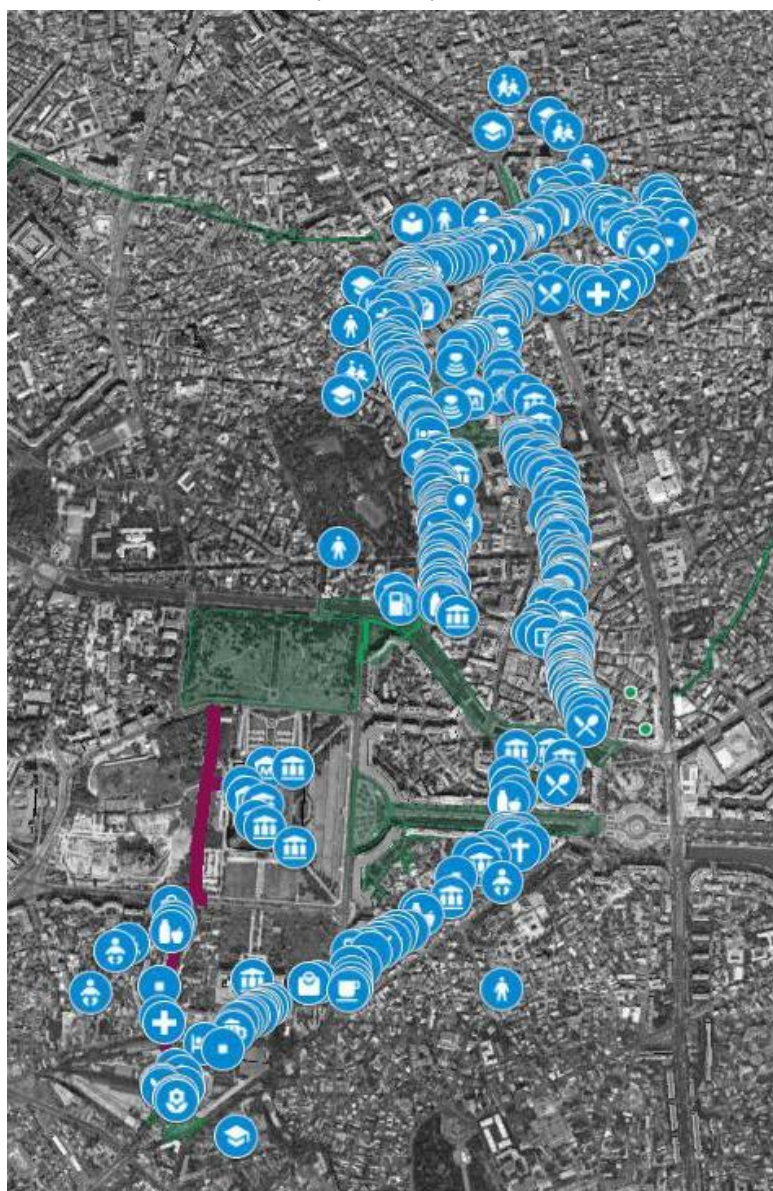
Sursa: Autorii, în baza Google Maps

Tabelul 4. Numărul de părți interesate în funcție de activitatea desfășurată în vecinătatea proiectului-pilot

În zona aferentă proiectului	Categorie de actori		Număr	
	HO.RE.CA.		402	
	Comerț		260	
	Educație	Grădiniță	7	28
		Școală primară	7	
		Liceu	5	
		Universitate	9	
	Instituție publică		36	
Servicii		161		
În afara zonei aferente proiectului	Stații/închirieri de biciclete		2	

Sursa: Autorii, în baza Google Maps

Figura 6. Harta părților interesate relevante alăturate proiectului-pilot



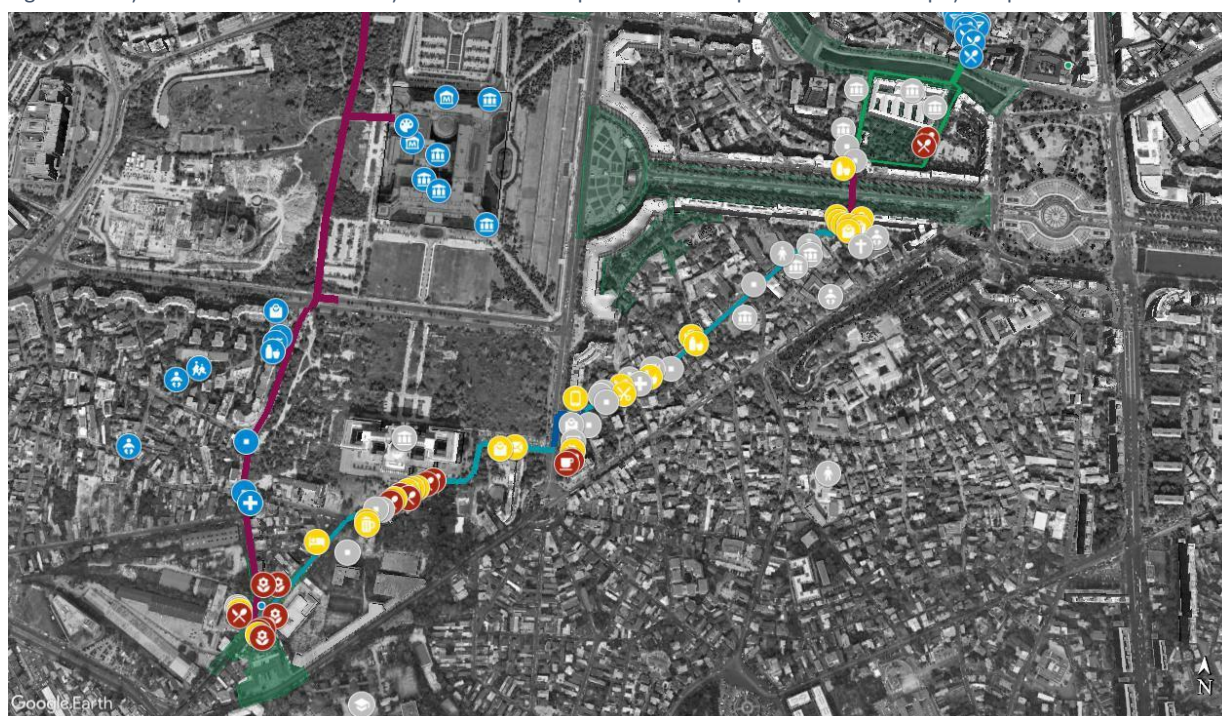
Sursa: Autorii, în baza Google Maps

Tabelul 5. Numărul de părți interesate alăturate proiectului-pilot

Categorie de actori		Număr	
HO.RE.CA.		184	
Comerț		136	
Educație	Grădiniță	7	28
	Școală primară	7	
	Liceu	5	
	Universitate	9	
Instituție publică		36	
Servicii		113	
Cultură		26	

Sursa: Autorii, în baza Google Maps

Figura 7. Părțile interesate din zona secțiunii studiate care prezintă interes pentru extinderea spațiului public



Sursa: Autorii, în baza Google Maps

Tabelul 6. Tipuri de părți interesate din zona secțiunii studiate și posibile stimulente pentru implicarea lor

Categorie de actori	Nr.	Tip	Nr.	Beneficii (stimulente pentru implicare)
HO.RE.CA.	19	Bar	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți; Îmbunătățirea spațiului înconjurător și percepție îmbunătățită a publicului mai larg.
		Grădină de vară	2	
		Cafenea	1	
		Spațiu pentru evenimente	2	
		Club	3	
		Companie de catering	1	
		Restaurant	8	

Categoria de actori	Nr.	Tip	Nr.	Beneficii (stimulente pentru implicare)
		Hotel	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți; O conexiune mai bună cu zona centrală a Bucureștiului.
Comerț	24	Companie imobiliară	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți; Îmbunătățirea spațiului înconjurător și percepție îmbunătățită a publicului mai larg; O conexiune mai bună cu zona centrală a Bucureștiului.
		Depozit	1	
		Florărie	5	
		Furnizor	1	
		Magazin	3	
		Magazin de îmbrăcăminte	8	
		Minimarket	4	
		Piață	1	
Educație	4	Academie	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști.
		Grădiniță	2	Acces facil pentru părinți, pietoni sau bicicliști.
		Liceu	1	Acces facil pentru studenți, pietoni sau bicicliști.
Instituție publică	10			Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști;
Servicii	17	Publicitate	3	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți;
		Agenție de turism	1	
		Bancă	1	
		Birou administrativ	1	
		Biserică	1	
		Cabinet medical	2	
		Psihologie	1	
		Firmă de servicii de securitate	1	
		Agenție de loterie publică	1	
		Furnizor de echipamente de aer condiționat	1	
		Salon	1	
		Școală de șoferi	1	
		Studio de film	1	
			1	

Sursa: Autorii, în baza Google Maps

A fost realizat un sondaj cu aceste părți interesate pentru a determina interesul lor pentru înființarea unui vehicul de management post-construcție, cum ar fi un Grup de inițiativă civică. Rezultatele sunt detaliate în Secțiunea 7.1.2.

5.2 Alte părți interesate în proiectul-pilot

Proiectul-pilot va genera probabil patru grupuri majore de părți interesate: experții în urbanism și proiectare, ONG-urile, publicul larg și Administrația Palatului Parlamentului.

- *Experții în urbanism și proiectare*, inclusiv experții urbaniști și peisagiști, proiectanții urbaniști și peisagiști, arhitecții și alți experți interesați de viața orașului. Aceștia apar ca actori cu interes ridicat și cu influență redusă pe harta concisă a părților interesate.

Proiectul-pilot este extrem de relevant pentru aceștia, deoarece atinge problemele fundamentale care afectează calitatea spațiului urban. O scurtă privire asupra gamei în creștere de competiții în ceea ce privește designul urban și arhitectural organizate de administrațiile publice locale din România în parteneriat cu Ordinul Arhitecților din România (OAR) este suficientă pentru a demonstra acest punct. În plus, există câteva administrații publice locale care au câștigat deja o vastă experiență în organizarea și utilizarea competițiilor de design urban și arhitectural pentru o varietate de obiective de regenerare urbană sau de refacere a spațiului public. Un astfel de exemplu proeminent este Administrația Publică Locală Cluj, care crește în mod sistematic numărul și ambițiile unor astfel de competiții.

Prin urmare, peisajul designului urban este semnificativ diferit acum față de ceea ce era atunci când a fost propus pentru prima dată PIDU ZCB. Pe de o parte, experiența administrației publice locale în gestionarea intervențiilor urbane prin competiții a crescut considerabil, în timp ce, pe de altă parte, așteptările împărtășite de majoritatea experților care lucrează în cadrul designului urban au crescut semnificativ.

În acest context, proiectul-pilot are un dublu scop: în primul rând, transmite mesajul clar al unui efort coerent menit să îmbunătățească spațiul public din centrul orașului București. Și în al doilea rând, servește ca o platformă aproape ideală pentru organizarea viitoarelor competiții de proiectare la scară mică în zonele adiacente, integrându-le astfel într-un întreg articulat.

- *În scopul acestui raport, am împărțit sectorul ONG-urilor în două ramuri: ONG-urile dedicate mobilității active precum ciclismul și ONG-urile dedicate proiectării și arhitecturii urbane.* Acestea sunt clasate ca actori cu interes ridicat și cu influență medie pe harta concisă a părților interesate. Această clasificare se bazează pe istoricul cooperării cu administrația publică locală.

În 2013, administrația publică locală a invitat ONG-uri importante dedicate ciclismului pentru a stabili posibilitățile de implementare a unui set de conexiuni coerente și viabile la nord-sud și est-vest în București. Printre participanți s-au numărat OPTAR, Revoluția Verde, Bate șaua să priceapă iapa, Skirt Bike and Cycling România. Declarațiile lor de misiune suprapuse se dovedesc benefice pentru viitorul proiectului-pilot, și anume:

- promovarea mijloacelor de transport alternative;
- redactarea, promovarea și implementarea proiectelor dedicate mobilității urbane;
- promovarea turismului cultural și ecologic;
- apărarea interesului public legitim legat de mijloacele de transport alternative.

Pragmatic, acestea întreprind următoarele tipuri de acțiuni, toate benefice pentru adoptarea proiectului-pilot:

- scriu și trimit petiții Brigăzii Rutiere și Administrației Străzilor București cu privire la siguranța bicicliștilor și a pietonilor (OPTAR);
- analizează în detaliu calitatea și utilizarea benzilor de biciclete (OPTAR);
- asigură locuri de reparare a bicicletelor de-a lungul pistelor de biciclete (Asociația HaicuBicla);
- organizează excursii cu bicicleta (Asociația Adevărații VeloPrietenii).

Prin urmare, proiectul-pilot intră în sfera lor de competență, cu un interes și o influență tot mai mare care se așteaptă să promoveze adoptarea sa mai rapidă.

În plus, există și ONG-uri dedicate intervențiilor urbane care nu sunt strict legate de infrastructura de ciclism. Printre cei care au un rol important în acest domeniu se numără ARCEN, BAZA și AMAIS, trei ONG-uri care și-au văzut influența crescând semnificativ în ultimii ani, în timp ce stabileau legături mai strânse cu administrația publică locală. Acestea au dezvoltat portofolii de proiecte diversificate, variind de la intervenții urbane la scară mică, precum Girafa Urbană, o intervenție tactică de proiectare urbană de către BAZA, menită să îmbunătățească deplasarea pietonilor între două traversări de stradă, la inițiative la nivel de cartier, cum ar fi Proiectul District 40 de către ARCEN, care include o serie de intervenții în rețea, cum ar fi Block Party, Insomniile Districtului, Antiseismic District și Grădini Deschise.

Similar interesului experților în urbanism, proiectul-pilot servește ca o platformă valoroasă pentru extinderea și testarea ulterioară a acestor inițiative în diferite medii și în diferite părți ale orașului.

- *Publicul larg este principalul beneficiar al întregului proiect PIDU ZCB; prin urmare, este un jucător-cheie în implementarea proiectului pilot. Are atât un interes ridicat pentru proiectul-pilot, cât și un grad ridicat de influență asupra acestuia. Publicul larg poate fi împărțit în rezidenți, turiști și proprietari de afaceri. Despre proprietarii de afaceri s-a discutat în detaliu în secțiunea anterioară a acestui capitol și interesele lor vor fi explorate în continuare printr-un sondaj prezentat în capitolul 7. În ceea ce privește turiștii și rezidenții, aceștia nu au o agendă explicită referitoare la proiectul-pilot. Cu toate acestea, sunt cel mai bine plasați pentru a ajuta la monitorizarea și evaluarea proiectului-pilot, odată ce acesta este implementat, formând în același timp un consilier valoros pentru dezvoltarea viitoare a proiectului-pilot.*

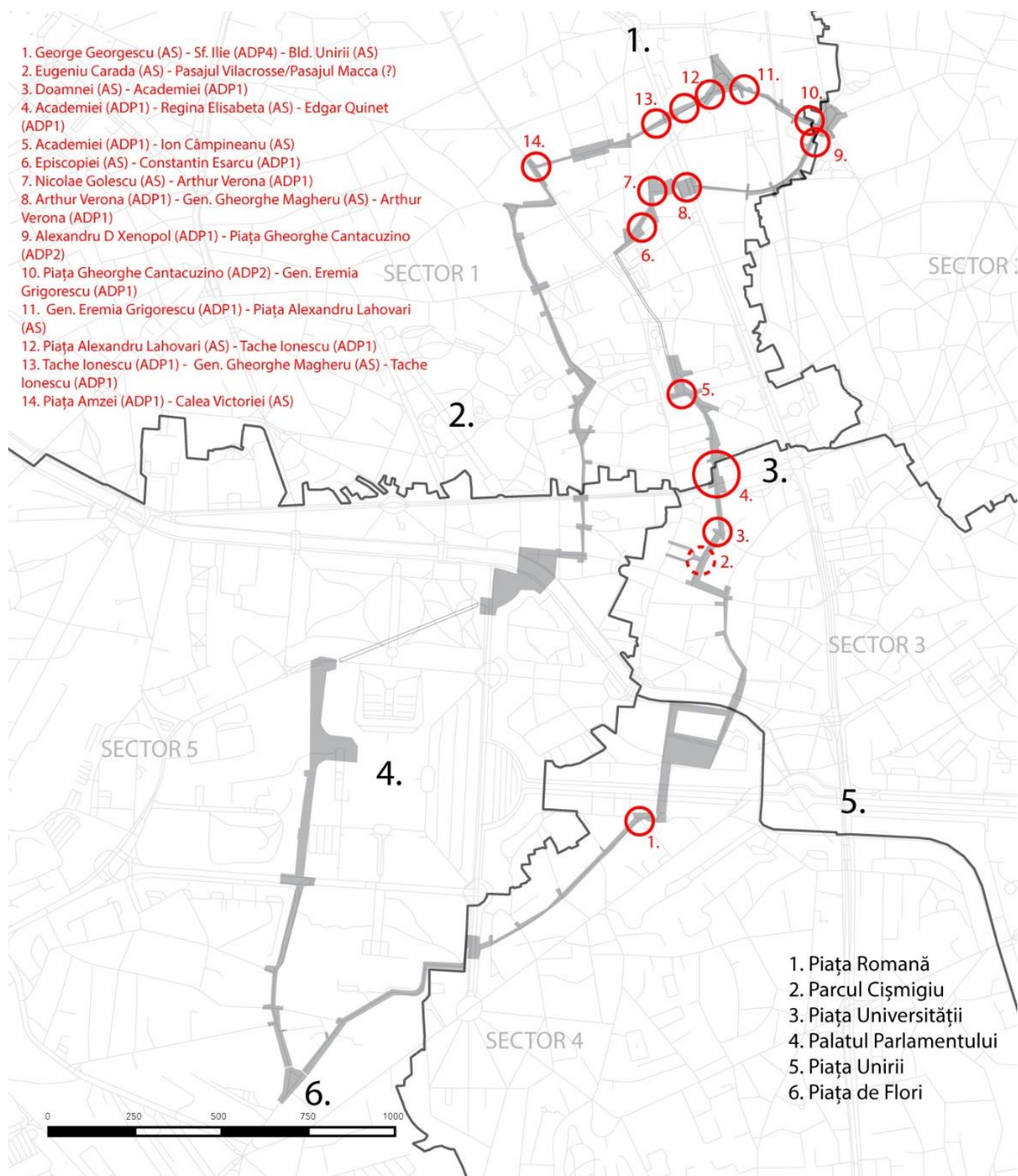
Administrația Palatului Parlamentului este un jucător-cheie suplimentar pentru dezvoltarea proiectului-pilot, deoarece este principala instituție responsabilă cu acordarea accesului în spațiul Subproiectului 8.21. Prin urmare, este un jucător-cheie cu un interes ridicat și o influență ridicată în PIDU ZCB, esențial pentru adoptarea buclei sudice în cadrul Proiectului 8. Această parte interesată are nevoie de un angajament la nivel înalt - ideal la nivelul primarului.

6. Acorduri instituționale. Delimitarea responsabilităților pentru proiectul-pilot în cadrul administrației publice locale

Datorită extinderii sale însemnate, proiectul traversează o varietate de jurisdicții, creând o serie de „puncte de conflict” între primăriile din două sectoare sau între primăria unui sector și primăria municipală. Aceste schimbări de jurisdicție se reflectă în schimbarea instituțiilor responsabile pentru anumite părți ale proiectului (uneori chiar părți ale unui subproiect, astfel cum se ilustrează în Figura 8 de mai jos), lucru care poate crea obstacole în dezvoltarea și întreținerea anumitor secțiuni de proiect. Mai mult, nu există protocoale clare de comunicare și coordonare între administrațiile publice locale, între departamentele a două administrații publice locale diferite sau între diferitele departamente ale aceleiași administrații publice locale. În același timp, deoarece departamentele responsabile pentru domeniul public au atribuții și personal foarte specializat, soluționarea problemelor care nu se încadrează perfect în fișa specifică a postului din fiecare departament devine practic imposibilă.

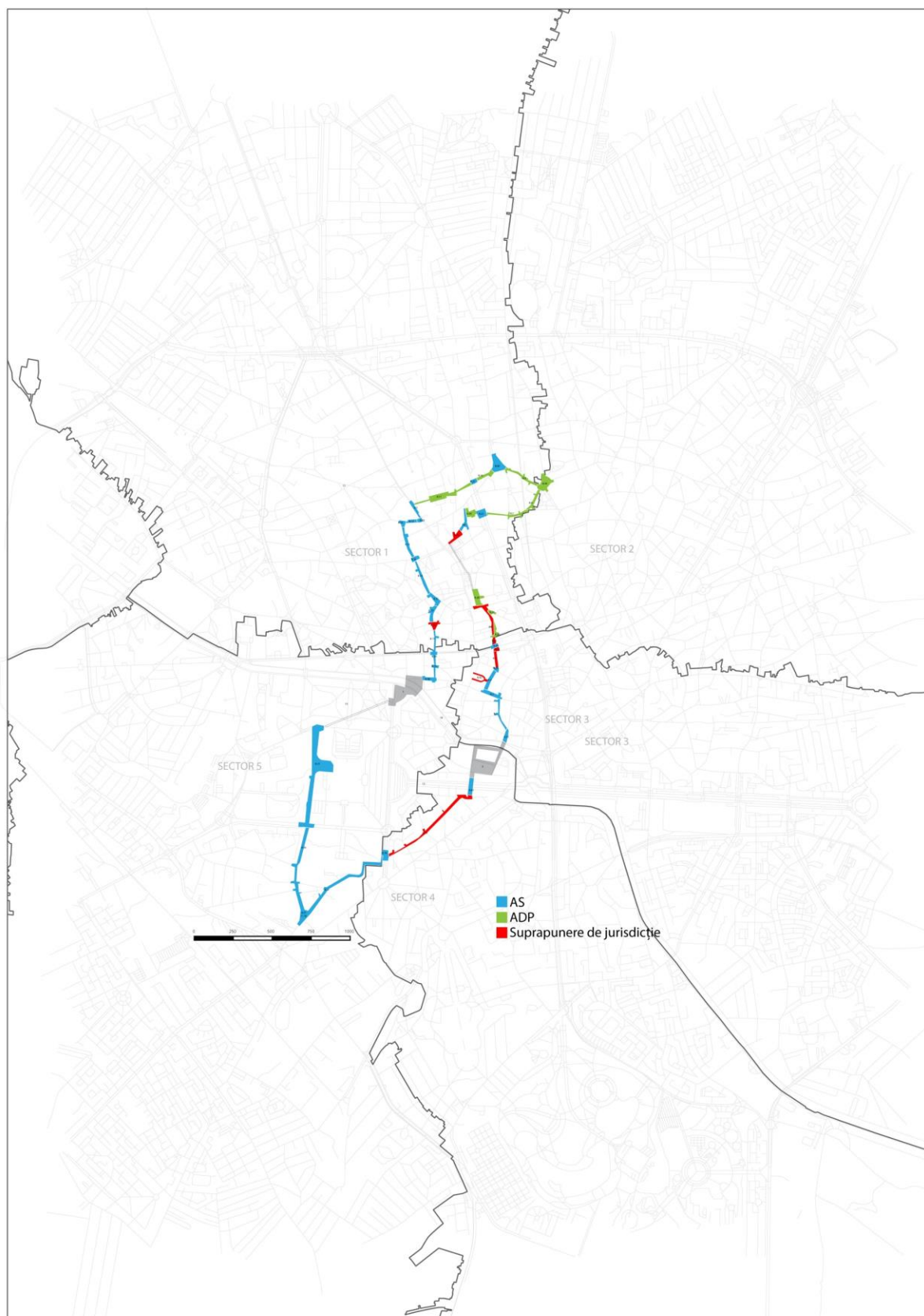
Pentru ca implementarea proiectului-pilot să aibă succes, este important să înțelegem diferenții actori implicați, responsabilitățile lor în proiectarea, implementarea și întreținerea domeniului public. Obiectivul acestui demers este îmbunătățirea alinierii responsabilităților, evidențierea suprapunerilor și a lacunelor și recomandarea de măsuri pentru îmbunătățirea comunicării și sensibilizării în cadrul multor instituții și departamente care se ocupă cu dezvoltarea și administrarea domeniului public.

Figura 8. Schimbarea punctelor de jurisdicție în cadrul proiectului-pilot



Sursa: Autorii.

Figura 9. Jurisdicția subproiectelor în cadrul proiectului-pilot



Sursa: Autorii.

Tabelul 7. Jurisdicție per subsecțiune de proiect-pilot

Proiect	Descriere	Jurisdicție
8. 1	STR. SMÂRDAN ÎNTRE STR. LIPSCANI ȘI STR. ȘELARI	AS
8. 2	STR. LIPSCANI ÎNTRE STR. EUGEN CARADA ȘI STR. SMÂRDAN	AS
8. 3	STR. EUGEN CARADA	AS
8. 4	STR. ACADEMIEI ÎNTRE STR. DOAMNEI ȘI STR. PIAȚA REVOLUȚIEI	AS
8. 5	TRASEU PIETONAL PE CALEA VICTORIEI, ÎNTRE STRĂZILE PIAȚA AMZEI ȘI STR. GENERAL BERTHELOT - SEGMENT	AS
8. 6	STR. EPISCOPIEI ÎNTRE STR: CONSTANTIN ESARCU ȘI STR. ARTHUR VERONA	AS
8. 7	STR. ARTHUR VERONA ÎNTRE BULEVARDUL MAGHERU ȘI STR. XENOPOL - SEGMENT	AS
8. 8	STR. XENOPOL ÎNTRE STR. EREMIA GRIGORESCU ȘI STR. DIONISIE LUPU - SEGMENT	AS
8. 9	STR. EREMIA GRIGORESCU ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU CANTACUZINO ȘI PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI - SEGMENT	S1
8. 10	STR. TACHE IONESCU, ÎNTRE PIAȚA ALEXANDRU LAHOVARI ȘI STR. MENDELEEV	S1
8. 11	STR. PIAȚA AMZEI, ÎNTRE STR. PIAȚA AMZEI ȘI CALEA VICTORIEI	S1
8. 12	STR: GENERAL BERTHELOT ÎNTRE STR. LUTERANĂ ȘI CALEA VICTORIEI	AS
8. 13	STR. LUTERANĂ ÎNTRE STR. ȘTIRBEI VODĂ ȘI STR. GENERAL BERTHELOT	AS
8. 14	STR. ION CÂMPINEANU ÎNTRE STR. ȘTIRBEI VODĂ ȘI STR. ION BREZOIANU	AS
8. 15	STR. ION BREZOIANU, ÎNTRE STR. ION CÂMPINEANU ȘI STR. LIPSCANI	AS
8. 16	STR. URANUS ÎNTRE CALEA 13 SEPTEMBRIE ȘI CALEA RAHOVEI	AS
8. 17	CALEA RAHOVEI, ÎNTRE STR. URANUS ȘI BULEVARDUL LIBERTĂȚII	AS
8. 18	BULEVARDUL LIBERTĂȚII, 8 – STR. GEORGE GEORGESCU TRAVERSARE	AS
8. 19	STR. GEORGE GEORGESCU, ÎNTRE BULEVARDUL LIBERTĂȚII ȘI BULEVARDUL UNIRII	AS/S4
8. 20	BULEVARDUL REGINA ELISABETA, 16, 35, 412 – TRECERE STR. ACADEMIEI ȘI BULEVARDUL REGINA ELISABETA, TRECERE STR. ION BREZOIANU 38-43	AS
8. 21	CALEA 13 SEPTEMBRIE 55, 57– TRECERE STR. URANUS – MNAC	AS
8. 22	BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 7, 9, 14, 16 – TRECERE STR. ARTHUR VERONA, BULEVARDUL GHEORGHE MAGHERU, 24, 26 – TRECERE STR. TACHE IONESCU	AS
8. 23	INTERSECȚIE PIAȚA STR. FRANCEZĂ, STR. ȘELARI ȘI SPLAIUL UNIRII	AS
8. 24	INTERSECȚIE PIAȚA STR. ACADEMIEI - STR. DOAMNEI	AS
8. 25	PIAȚA STR. ACADEMIEI - STR. REGINA ELISABETA	AS/S1
8. 26	INTERSECȚIE PIAȚA STR. ACADEMIEI - STR. EDGAR QUINET	S1
8. 27	INTERSECȚIE PIAȚA STR. ACADEMIEI - STR. BISERICA ENEI	S1
8. 28	PIAȚA STR. ACADEMIEI, ÎN APROPIERE DE STR. CRISTIAN POPIȘTEANU	S1
8. 29	INTERSECȚIE PIAȚA STR. CONSTANTIN ESARCU ȘI STR. EPISCOPIEI	AS/S1
8. 30	PIAȚA STR. ARTHUR VERONA, ÎNTRE STR. NICOLAE GOLESCU ȘI BULEVARDUL MAGHERU	S1
8. 31	PIAȚA AMZEI, ÎNTRE STR. PIAȚA AMZEI ȘI STR. MENDELEEV	S1

Proiect	Descriere	Jurisdicție
8. 32	INTERSECȚIE PIAȚA STR. GENERAL BERTHELOT ȘI CALEA VICTORIEI	AS
8. 33	INTERSECȚIE PIAȚA STR. LUTERANĂ ȘI STR. GENERAL BERTHELOT	AS
8. 34	INTERSECȚIE PIAȚA STR. ȘTIRBEI VODĂ ȘI STR. LUTERANĂ	AS
8. 35	PIAȚA ION CÂMPINEANU, ÎNTRE STR. ION BREZOIANU ȘI PIAȚA WALTER MĂRĂCINEANU	AS
8. 36	INTERSECȚIE PIAȚA STR. BREZOIANU ȘI STR. MATEI MILLO	S1/S5
8. 37	INTERSECȚIE PIAȚA STR. RAHOVEI ȘI STR. URANUS	AS
8. 38	PIAȚA LIPSCANI, ÎNTRE STR. ANGHEL SALIGNY ȘI STR. ION BREZOIANU	AS
8. 39	Infrastructură și parcare subterană piața GEORGE CANTACUZINO	S2
8. 40	Infrastructură și parcare subterană piața ALEXANDRU LAHOVARI	AS
8. 41	TRECERE BULEVARDUL UNIRII, ÎN APROPIERE DE STR. GEORGE GEORGESCU ȘI STR. SFINȚII APOSTOLI	AS
8. 42	REABILITARE PASAJ VILACROSSE	?

Sursa: Autorii.

Capitolul 7 oferă mai multe recomandări referitoare la organizarea instituțională, pentru a facilita implementarea și durabilitatea pe termen lung a proiectului-pilot.

7. Managementul post-construcție

7.1 Nivel de proiect

7.1.1 Identificarea problemelor

În prezent, starea domeniului public din București este caracterizată prin neglijare, legislație incompletă și eterogenitate. Pe lângă faptul că este complet evident pentru oricine încearcă să atingă pe jos punctul A din punctul B, acest fapt a fost documentat în mai multe studii la scară largă (și anume, PMUD, PIDU ZCB).

În toată zona centrală a Bucureștiului se poate observa cu ușurință o lipsă de coordonare între elementele fizice care populează domeniul public. Echipamentele de infrastructură și utilități, stâlpii și indicatoarele de circulație, coșurile de gunoi, diferitele tipuri de borduri și alte astfel de elemente interacționează pentru a crea un mediu nepotrivit, ducând aproape de disfuncționalitate completă. Printre cele mai mari probleme de management neadecvat, se numără problema parcării nereglementate, vehiculele care ocupă trotuarele, blocând trecerile de pietoni și, uneori, chiar și benzile pentru mijloacele de transport în comun. Exemple ale modului în care această condiție este resimțită de utilizatori sunt prezentate în secțiunea 7.1.1.2.

Ca atare, dacă este implementat în același sistem administrativ fragmentat, se așteaptă ca proiectul-pilot să scadă treptat în funcționalitate și în aspect. Este foarte probabil ca, lăsând să treacă suficient timp, să atingă același grad de lipsă de unitate, incoerență și neglijare pe care îl resimțim astăzi pe orice stradă din București.

Exemple bune de astfel de descompunere treptată este un proiect emblematic din București: recenta reabilitare a Pieței Revoluției (Piața Revoluției, Memorialul Renașterii).

În astfel de circumstanțe, necesitatea unei abordări care va încerca să ofere soluții alternative pentru depășirea problemelor menționate mai sus devine destul de clară. Măsurile propuse mai jos sunt menite să atenueze riscurile menționate mai sus și să protejeze valoarea acestor investiții de capital și performanța acestora.

7.1.1.1 Managementul incoerent al domeniului public

Pe durata analizei, a fost dificil să se identifice o entitate singulară responsabilă pentru proiectarea și coordonarea generală a peisajului stradal la nivel de oraș. Mai mult, cadrul legal și protocoalele de comunicare și coordonare între organele administrative din cele 6 sectoare (M.S.), nivelul municipal (M.B.) și alți actori privați cu impact asupra domeniului public (cum ar fi proprietarii și operatorii de utilități) sunt fie incomplete sau inexistente. La data elaborării acestui livrabil a fost identificat cadrul legal pentru protocoale de colaborare între Administrația Străzilor (PMB) și Primăriile de sector, aprobate prin hotărâri ale C.G.M.B.³⁸

După cum s-a menționat deja și cartat în Capitolul 6, având în vedere extinderea sa, proiectul traversează o varietate de jurisdicții, creând o serie de „puncte de conflict” între primăriile din două sectoare sau între primăria unui sector și Primăria Municipiului București. Această schimbare de jurisdicție se reflectă în schimbarea entităților responsabile de anumite părți ale proiectului, aspect care este probabil să creeze obstacole în dezvoltarea și întreținerea anumitor secțiuni ale proiectului.

³⁸ Cf. Adresa 14775.21.05.2021, Administrația Străzilor, Municipiul București

Această situație este deja remarcată de rapoartele anterioare PIDU ZCB:

“6. Nu există o relație ierarhică clară între Proiectul 8 și alte proiecte, cum ar fi reabilitarea utilităților efectuate de alte companii. Acest lucru este cauzat de faptul că astfel de proiecte sunt realizate de diferite departamente, ducând la o implementare fragmentată a proiectului. S-au luat măsuri pentru accelerarea procesului de aprobare pentru subproiecte la sud de râul Dâmbovița;”³⁹

Lipsa comunicării între Primăria Municipiului București și alte părți interesate. Primăria Municipiului București ar trebui încurajată să declanșeze un proces transparent de implementare și luare a deciziilor. Un proces care va implica alte părți interesate;”⁴⁰ Acorduri instituționale. Delimitarea responsabilităților pentru proiectul-pilot în cadrul administrației publice locale

Datorită extinderii sale însemnate, proiectul traversează o varietate de jurisdicții, creând o serie de „puncte de conflict” între primăriile din două sectoare sau între primăria unui sector și primăria municipală. Aceste schimbări de jurisdicție se reflectă în schimbarea instituțiilor responsabile pentru anumite părți ale proiectului (uneori chiar părți ale unui subproiect, astfel cum se ilustrează în Figura 8 de mai jos), lucru care poate crea obstacole în dezvoltarea și întreținerea anumitor secțiuni de proiect. Mai mult, nu există protocoale clare de comunicare și coordonare între administrațiile publice locale, între departamentele a două administrații publice locale diferite sau între diferitele departamente ale aceleiași administrații publice locale. În același timp, deoarece departamentele responsabile pentru domeniul public au atribuții și personal foarte specializat, soluționarea problemelor care nu se încadrează perfect în fișa specifică a postului din fiecare departament devine practic imposibilă.

Pentru ca implementarea proiectului-pilot să aibă succes, este important să înțelegem diferenții actori implicați, responsabilitățile lor în proiectarea, implementarea și întreținerea domeniului public. Obiectivul acestui demers este îmbunătățirea alinierii responsabilităților, evidențierea suprapunerilor și a lacunelor și recomandarea de măsuri pentru îmbunătățirea comunicării și sensibilizării în cadrul multor instituții și departamente care se ocupă cu dezvoltarea și administrarea domeniului public.

³⁹ Livrabil 7. Identificarea proiectului-pilot și analiza situațională, p. 53.

⁴⁰ *Ibid.*

Figura 8 prezintă punctele de schimbare a jurisdicției între Administrația Străzilor (PMB) și Administrația Domeniului Public (nivel sectorial) sau între două administrații diferite ale domeniului public. După cum se poate observa, există numeroase puncte de frontieră cu un risc ridicat de management defectuos. Problema este detaliată în continuare în

Figura 9, unde diferitele subproiecte ale zonei pilot au fost împărțite în subproiecte care vor fi realizate pe străzi aflate sub jurisdicția administrației centrale, proiecte care se încadrează în administrarea sectorială și subproiecte în care doi sau mai mulți administratori se suprapun. După cum se poate observa, acest lucru este deosebit de problematic în zona de nord-est a proiectului.

De asemenea relevantă pentru impactul administrării fragmentate asupra proiectului este analiza unei politici integrate pentru parcare, care apare în Planul de mobilitate durabilă (PMUD),⁴¹ parcare pe bordură nereglementată reprezentând un impediment semnificativ în funcționalitatea proiectului.

„Lipsa unei politici coerente de parcare integrată pentru parcare stradală, parcare subterană și park & ride [...]. Din 2008, există pentru București o strategie de parcare care nu a fost implementată în întregime. Astfel, nu a fost creată structura administrativă necesară pentru strategie, denumită generic Unitatea Parcări. Sarcina Unității Parcare a fost de a gestiona toate activitățile din domeniu (elaborarea reglementărilor specifice, funcționarea, identificarea spațiilor de parcare, proiectarea, construcția, inițierea PPP, administrarea parcarilor).”⁴²

De la finalizarea PMUD (PMUD B-IF), nu este clar dacă au existat progrese reale în această direcție, întrucât nou-înființata companie Parking se va închide în curând din cauza problemelor legale. Trimiterile la necesitatea unei administrări integrate a parcarii sunt făcute pe întreg documentul, fiind unul dintre principalele proiecte pe termen scurt, cu un impact mare asupra publicului și a calității spațiului public.

7.1.1.2 Proiectarea

Lipsa unui organism public sau a unei companii municipale unice responsabilă pentru proiectarea totală a străzilor este deosebit de problematică pentru lucrările de întreținere de rutină, care necesită o proiectare minimă a străzilor și o coordonare între toate entitățile implicate, așa cum se va explica în următoarele imagini. Companiile private și departamentele primăriilor acționează independent, fiecare aplicându-și propriul set de reguli, standarde și norme. Regulile sunt adesea în conflict direct între ele. Singurul document care setează o serie de standarde privitoare la spațiul public îl reprezintă „Carta mobilierului urban”, aprobată prin HCGMB nr. 213/2005, în care este explicat modul de ocupare a domeniului public cu mobilier urban, pe tipuri de trasee.⁴³

Tabelul 8. Intervenții disfuncționale în domeniul public - exemple selectate

⁴¹ Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov/PMUD B-IF.

⁴² Avensa, ROM Transportation, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.), București, 2017, p. 27

⁴³ Cf. Adresa 939/337/2021, Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului, Serviciul Proiecte Urbane

Strada Pictor Theodor Amman, S1



Stâlpul din mijloc este un indicator rutier plasat de ADP/AS.

Stâlpul din dreapta este un stâlp ușor plasat de LUXTEN sau o altă companie de iluminat public.

Coșul de gunoi este plasat de o companie privată responsabilă cu colectarea gunoiului.

Cele trei elemente fac trotuarul inaccesibil, cu mai puțin de 50 cm de fiecare parte a stâlpului din mijloc.

Pentru integrarea celor trei elemente, sunt necesare competențe minime de proiectare urmate de protocoale de coordonare.

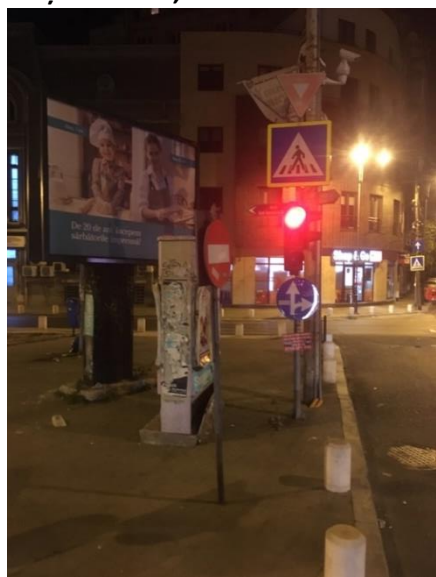
Strada Domnița Ruxandra, S2



Trotuarul din imagine are lățimea legală minimă de 120 cm.

Cu toate acestea, prin utilizarea bordurii standard și a stâlpilor de protecție, se reduce lățimea trotuarului cu încă 45 cm, rămânând o lățime liberă pentru trecerea pietonilor de numai 75 cm.

Piața Rosetti, S1



Indicatoare, stâlpi, cutii utilitare și alte elemente ocupă ceea ce altfel ar fi fost un trotuar mare care lega două treceri de pietoni.

Pilonii din dreapta imaginii sunt din marmură și fac parte din proiectul de design al spațiului public care a fost implementat cu câțiva ani înainte. Imediat după instalarea lor, investiția inițială a devenit aproape inutilă prin administrarea necoordonată a domeniului public.

Piața Rosetti, S1

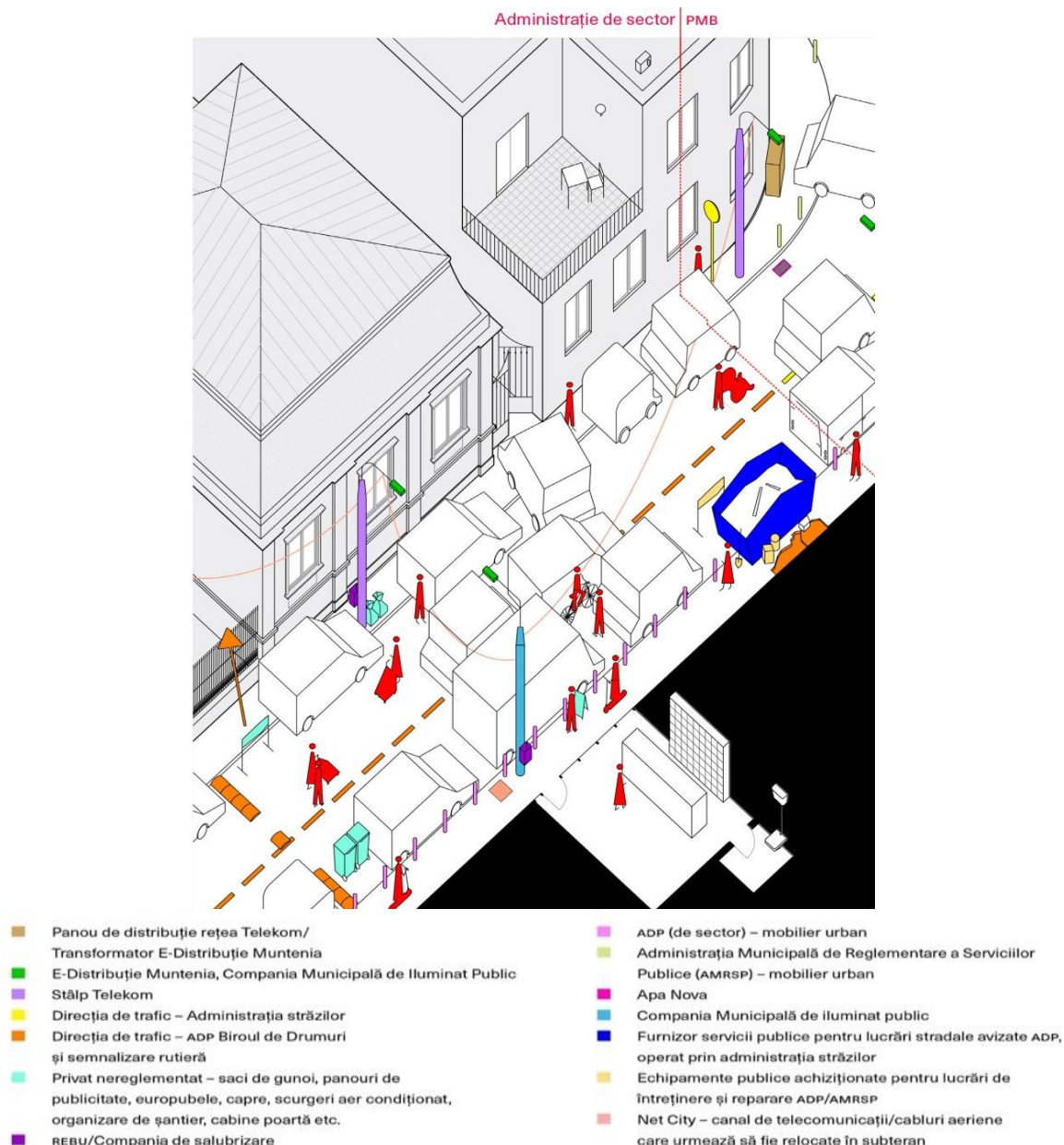


Un proiect de reabilitare a spațiului public recent implementat (similar cu cel mai mic dintre subproiectele PIDU) a fost modificat de ADP/AS prin adăugarea unuia sau a două locuri de parcare suplimentare. Acest lucru, la rândul său, a făcut ca trotuarul recent renovat să fie complet inutil din cauza scăderii lățimii care a dus la un trotuar cu o lățime mai mică de 50 cm.

Sursa: Autorii

Bazată pe un segment de stradă generic, Figura 10 descrie în continuare abundența sistemelor și jurisdicțiilor care se suprapun de obicei pe un segment de stradă dat.

Figura 10. Ilustrație care prezintă elemente ale unui segment de stradă generic și entitățile responsabile



Sursa: Autorii.

Tabelul 9. Elemente ale unui segment de stradă generic și entitățile responsabile pentru acestea

Carosabil	Administrația Străzilor (PMB)
Parcare pe bordură	Administrația Străzilor (PMB), precum și primăriile de sector pentru parările rezidențiale
Trotuar	Aprobat de ADP (de sector), Biroul pentru străzi, poduri și pasaje (PMB)
Bordură	Aprobată de ADP (de sector), Biroul pentru străzi, poduri și pasaje (PMB)
Semnalizare stradală orizontală	Aprobată de ADP (de sector), Biroul pentru străzi, poduri și pasaje (PMB)
Semnalizare verticală	Aprobată de ADP (de sector), Biroul pentru străzi, poduri și pasaje (PMB)
Limitatoare de viteză	Aprobate de ADP (de sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Stâlpi de iluminat	4 entități diferite, Compania Municipală Iluminat Public, Telekom, STB, PMB
Iluminat stradal	Furnizorul de energie - E-Muntenia Distribuție
Stâlp transport public	Proprietatea STB, furnizorul de energie E-Muntenia Distribuție
Rigolă apă pluvială	Operat de Apa Nova, proprietatea PMB
Guri de vizitare	Operate de Apa Nova, proprietatea PMB
Canal subteran pentru infrastructura pentru internet	Proiectat, construit, operat, deținut de NetCity
Piloni	Aprobați de/proprietatea ADP (sector), AS (PMB)
Coșuri de gunoi	Proprietatea ADP, operate de REBU (companie privată de colectare a gunoierului)
Panouri publicitare stradale	Aprobate de ADP (sector), Administrația Străzilor (PMB)
Cutie utilitară electrică	Operată de E-Muntenia Distribuție, aprobat de ADP (sector), AS (PMB)
Cutie de distribuție linie fixă	Operată de Telekom, aprobat de ADP (sector), AS (PMB)
Contoare stradale de gaz	Distrigaz, cu acordul proprietarului, aprobat de MC (zone protejate)
Conducte de gaz	Distrigaz, aprobat de ISU, aprobat de MC (zone protejate)
Bancă	Aprobată de/proprietatea ADP (sector), AS (PMB), reglementat de AMRSP (PMB)
Adăpost stație de autobuz	STB, PMB
Coșuri de gunoi ECO	REBU/ operatorul serviciilor de salubritate, PS
Parcare	ADP (de sector), AMRSP (PMB)
Parcare pentru mașini	Aprobată de ADP (de sector), AS (PMB), AMRSP (PMB)
Copac	ADP (de sector), ALPAB (PMB)
Ghivece	Aprobate de ADP (de sector), AS (PMB), AMRSP(PMB)

Sursa: Autorii.

7.1.1.3 Secvențierea defectuoasă a investițiilor de capital

Organismul public cel mai apropiat de rolul de management general al domeniului public este Administrația Străzilor (AS) împreună cu cele 6 organisme de administrare a domeniului public (ADP 1-6). Cu toate acestea, pentru moment, nici AS, nici ADP nu au proceduri, cadru legal și resurse (umane și materiale) pentru a monitoriza și coordona toate problemele legate de spațiile publice.⁴⁴

În ceea ce privește organizarea internă a organismelor publice, administrațiile publice locale par să aibă aceleași responsabilități generale legate de domeniul public. Dar, chiar dacă există unele asemănări din punct de vedere departamental, la o privire mai atentă, diferențele dintre resursele fiecărui departament și responsabilitățile aferente indică moduri destul de diferite de management al domeniului public. Acest lucru este important în special atunci când se iau în considerare posibilitățile pentru toate organismele publice de a îndeplini același set

⁴⁴ Pe baza materialelor disponibile legate de organizarea internă a administrațiilor publice locale (organigrame pentru PMB, PS, AS și ADP).

de cerințe, cu același nivel de calitate, în perioade de timp similare și de a efectua același set de acțiuni necesare în timpul etapei de management post-construcție.

Principalele probleme care rezultă din această analiză sunt:

- *AS și ADP sunt agenții din cadrul administrației publice locale, de nivel municipal respectiv sectorial. Nu există protocoale clare de comunicare și coordonare între administrații publice locale, între departamentele administrațiilor publice locale sau între diferite departamente din aceeași administrație publică locală. În acest sens, nu există o metodologie de monitorizare a proiectelor complexe sau de acționare într-o manieră coordonată. Structura organismului public este concepută pentru a implementa un set foarte specializat de instrucțiuni și există o capacitate redusă de adaptare.*

În cadrul acestei rețele, unele departamente au dobândit mai multe atribute, pentru a acoperi atribuțiile esențiale legate de management sau eficientizarea deciziilor, dar rezultatele unor astfel de practici sunt discutabile. Un exemplu este departamentul de achiziții publice, care emite propriile cerințe tehnice pentru licitații publice, în loc să le solicite de la departamentele tehnice propriu-zise ale administrațiilor publice locale.

- *Departamentele responsabile de domeniul public au atribuții specializate, precum și personal și echipamente tehnice specializate. Există foarte puțină flexibilitate în soluționarea problemelor care nu se potrivesc cu fișa specială a postului fiecărui departament, în special din cauza alocării bugetare foarte stricte. Tabelul 10 prezintă departamentele relevante care pot fi implicate în lucrările de întreținere și reparații legate de proiectul-pilot. În cadrul fiecărei administrații publice locale, responsabilitățile sunt împărțite între departamentul responsabil pentru domeniul public (AS, ADP) și alte departamente, cum ar fi Direcția Investiții. Primăria Municipiului București și sectoarele 1 și 2 au structuri departamentale similare, astfel încât comunicarea și colaborarea dintre aceste instituții ar putea fi mai directe. Cu toate acestea, administrațiile sectoarelor 4 și 5 au structuri organizatorice foarte diferite, sectorul 4 externalizând complet întreținerea domeniului public către SC Totul Verde SA, în timp ce sectorul 5 a redus ADP la o unitate de management care gestionează contractele de externalizare pentru întreținerea domeniului public.*
- *În ceea ce privește relația dintre administrație și sectorul privat, în special furnizorii de utilități sau operatorii de rețele publice: conform cadrului legal actual, nu este obligatoriu pentru companiile private să colaboreze și să facă schimb de informații cu administrațiile publice locale. Furnizorii de utilități, cum ar fi ENEL sau APA NOVA, sunt reticenți să ofere informații cu privire la investițiile lor în curs sau la lucrările viitoare planificate. În acest sens, nu există nicio relație ierarhică între tipurile de intervenție care să permită o secvențiere eficientă și rațională a lucrărilor.*

Tabelul 10. Departamentele implicate în managementul post-construcție al proiectului din cadrul administrațiilor publice relevante (administrația centrală, sectoarele 1,2,4,5)

PMB	Administrația Străzilor	Direcția de investiții	Departamentul „Planificare urbană și dezvoltare teritorială”	Poliția locală	Departamentul pentru utilități publice, salubritate și protecția mediului				
	Administrația Străzilor (AS)	Lucrări de administrare, planificare și supraveghere a siguranței în serviciul de exploatare a drumurilor și podurilor	Serviciul Lucrări Tehnice și Urbane	Serviciul Administrare, Planificare și Supraveghere Lucrări Rutiere	Departamentul de administrare, planificare și urmărire lucrări și sisteme de reglementarea și siguranța circulației	Secția Sisteme de Iluminat Rutier, Semnalizare și Întreținere	Secția Exploatare și Întreținere Drumuri, Poduri și Pasaje Pietonale și Motorizate	Direcția Parcări	Secția Exploatare Parcaje
PS1	Administrația Domeniului Public	Arhitect șef, Serviciul pentru aprobarea lucrărilor de utilități și dezvoltare durabilă							
	Administrația Domeniului Public (ADP1)	Biroul pentru drumuri și semnalizare rutieră	Biroul Parcări Publice	Serviciul Spații Verzi	Biroul Parcări Publice	Direcția Spații Verzi			
PS2	Serviciul Monitorizare Lucrări Utilitare	Serviciul pentru achiziții publice							
	Administrația Domeniului Public (ADP2)	Direcția Drumuri și Supravegherea Investițiilor	Compania de Administrare a Domeniului Public	Secția Domeniu Public, Întreținere și Aprovizionare	Departamentul Economic, Biroul Parcări	Departamentul Tehnic Secția Spații Verzi, Sere și Supravegherea Investițiilor	Serviciu Control și Administrarea Domeniului Public		

PS4	Direcția Investiții și Achiziții Publice	Departamentul de planificare urbană și teritorială	Direcția Management Local Monitorizarea și controlul spațiilor verzi Monitorizarea și controlul colectării gunoierului						
	Administrația Domeniului Public (ADP4)	<i>Responsabilități externalizate către SC Totul Verde SA</i>							
PS5	Arhitect șef/ Departamentul de planificare urbană și teritorială	Departamentul pentru administrarea domeniului public și privat Biroul pentru supravegherea lucrărilor de utilități Biroul pentru administrarea domeniului public	Direcția Generală Investiții și Achiziții	Direcția Poliția Comunitară					
	Administrația Domeniului Public (ADP5)	Serviciul de inspecție și administrare a domeniului public							

Sursa: Autorii.

7.1.1.4Întreținere și menținere necoordonate

Următoarele pagini prezintă un sondaj al entităților implicate în administrarea domeniului public din București, în diferitele sale domenii de jurisdicție și la diferite niveluri de autoritate, atât în sectorul public, cât și în cel privat. Acest lucru este necesar pentru a înțelege în ce măsură ar putea fi afectate implementarea și gestionarea proiectului de situația actuală și modul în care această problemă poate fi abordată.

Punctul de plecare pentru acest sondaj a fost distribuirea generală a responsabilităților în cadrul Primăriei București și în cadrul sectoarelor. Pe baza Tabelului 10⁴⁵ din *Livrabilul 7 – Identificarea proiectului-pilot și analiza situațională*,

⁴⁵ Livrabil 7. Identificarea proiectului-pilot și analiza situațională, p. 53.

8. Anexe

ilustrează numărul mare de entități implicate în activitatea de management al spațiului public din București (atât publice, cât și private) și potențialele suprapuneri de responsabilități în ceea ce le privește, cu date adăugate din rapoartele oficiale ale primăriei și diagrame organizatorice disponibile online.

Tabelul 11 prezintă un rezumat al tuturor elementelor utilizate în proiect, astfel cum apar în Studiile de fezabilitate. Ulterior, aruncă o privire mai atentă asupra posibilei entități care ar putea fi responsabilă pentru fiecare element, în timpul și după implementarea proiectului, în funcție de jurisdicția de care aparține. Acest proces arată de ce atât punctele de schimbare jurisdicțională, cât și punctele în care două jurisdicții se suprapun, astfel cum este subliniat în Capitolul 6, pot genera o serie de situații problematice, precum cele exemplificate în Tabelul 8. O bună desfășurare a proiectului în contextul actual ar necesita o colaborare extinsă între toate părțile implicate, care s-a dovedit că lipsește chiar și între diferitele organe interne ale aceleiași jurisdicții și cu atât mai mult între diferite jurisdicții.

Tabelul 11. Entități responsabile de elementele Proiectului 8, în funcție de jurisdicția de care aparțin

		Entitate responsabilă, per jurisdicție					
	Element	AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4	ADP 5
Trasee rutiere, pietonale și pentru bicicliști	Traseu pietonal	AS: Compartimentul Administrare, Planificare și Supraveghere a Lucrărilor Rutiere;	ADP 1: Birou Semnalizare și Reglementare Rutieră;	ADP 2: Secția Întreținere și Furnizare Domeniu Public;	ADP 3: Serviciul Administrare Domeniu Public și Parcuri;	PS 4: Serviciul Urbanism și Organizare Teritorială	PS 5: Serviciul Urbanism și Organizare Teritorială;
	Pistă pentru bicicliști						
	Pistă comună pentru pietoni și bicicliști	AS: Secția Exploatare și Întreținere a Drumurilor, Podurilor și Pasajelor;	PS1: Serviciul Aprobare Lucrări Urbane, Infrastructură și Dezvoltare Durabilă	ADP 2: Secția Străzi și Supravegherea Investițiilor;	ADP 3: Serviciul Întreținere și Reparații Stradale;		PS5: Compartimentul Prognose și Strategii Urbane;
	Pistă comună pentru mașini și bicicliști						
	Drumuri	PMB: Direcția Patrimoniu;		ADP 2: Secția Administrare și Control Domeniu Public;	ADP 3: Serviciul Urbanism și Organizare Teritorială;		ADP5: Biroul Inspecție și Planificare Domeniu Public;
	Pavaje existente	PMB: Serviciul Proiecte Urbane (doar pentru studiile de pre-fezabilitate și cele de fezabilitate) ⁴⁶ ;		PS 2: Serviciul comunitar de gospodărire;	AS 3: Direcție Dezvoltare Durabilă și Durabilitate;		PS5: Serviciul Verificare Lucrări Urbane;
	Trotuar specific traseului						
	Pavaj cu mozaic						
	Nisip pilonat	PMB: Direcția de Urbanism;		PS 2: Serviciul Autorizare și Documentare Urbană	AS 3: Serviciul Investiții în Lucrări Publice;		
	Pietriș	Compania Municipală Agrement;			AS 3: Serviciul Întreținere și Supraveghere a Contractelor de Lucrări;		
		Compania Municipală Dezvoltare Durabilă;					
	Bordură	Compania Municipală Străzi, Poduri și Pasaje;					
	Bordură acces auto						
Parcare	Parcare	AS: Secția Exploatare Parcaje;	ADP 1: Biroul Parcare Publică	ADP 2: Biroul Parcări	ADP3: Serviciul de Recondiționare a Parcărilor și Aleilor;	PS 4: Compartimentul Parcări Publice	ADP5: Serviciul Parcări Publice și Rezidențiale;
	Parcare pentru biciclete	Compania Municipală Parking,					

⁴⁶ Cf. Adresa 939/337/2021, Direcția Generală Urbanism și Amenajarea Teritoriului, Serviciul Proiecte Urbane

		Entitate responsabilă, per jurisdicție					
	Element	AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4	ADP 5
Semnalizare stradală	Treceri pentru pietoni	AS: Serviciul Administrare, Planificare și Urmărire Lucrări și	ADP 1: Biroul Drumuri și Semnalizare Rutieră	ADP 2: Secția Întreținere și Furnizare Domeniu Public;	ADP 3: Serviciul Administrare Domeniu Public și Parcuri;	PS 4: Biroul Achiziții de Materiale și Alte bunuri;	PS 5: Serviciul Achiziții Publice
	Semnalizare pavaj pentru persoanele cu deficiențe de vedere	Sisteme de Reglementarea și Siguranța Circulației;		ADP 2: Secția Străzi și Supravegherea Investițiilor;	ADP 3: Serviciul Marcaje și Amenajare Maluri de Răuri;		
	Marcaje rutiere	Poliția Municipală: Biroul Semnalizare și Reglementare Trafic;		ADP 2: Secția Administrare și Control Domeniu Public;	AS 3: Serviciul Investiții în Lucrări Publice;		
	Inserturi metalice în pavaj pentru a marca traseul pietonal și bicicliști	Compania Municipală Managementul Traficului					
	Totem pentru identificarea traseului						
	Semafor pietonal						
	Semnalizare rutieră						
	Semafor pentru mașini	AS: Secția Întreținere Sisteme Luminoase de semnalizare Rutieră;					
	Semafor pentru biciclete	Poliția Municipală: Biroul Semnalizare și Reglementare Trafic;					
		Compania Municipală Managementul Traficului					
Iluminat	Stâlp de iluminat existent	Compania Municipală Iluminat Public;	Compania Municipală Iluminat Public;	Compania Municipală Iluminat Public;	Compania Municipală Iluminat Public;	Compania Municipală Iluminat Public;	Compania Municipală Iluminat Public;
	Stâlp de iluminat ambiental	Enel;	Enel;	Enel;		Enel;	Enel;
	Iluminat punct de pavaj	Telekom;	Telekom;	Telekom;	Enel;	Telekom;	Telekom;
	Sursă de iluminat cu proiecție	STB	STB	STB	Telekom;	STB	STB
	Sursă de iluminat cu cablu suspendat				STB		

Entitate responsabilă, per jurisdicție							
	Element	AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4	ADP 5
Mobilier urban	Sursă de iluminat fântână sub apă						
	Lumină suspendată alee						
	Bancă din lemn masiv	PMB: Serviciul Proiecte Urbane (doar pentru studiile de pre-fezabilitate și cele de fezabilitate) ⁴⁷ ;	ADP 1: Biroul Achiziții Publice	ADP 2: Secția Furnizare și Întreținere Mobilier Urban;	ADP 3: Secția Administrare Domeniu Public și Parcuri;	PS 4: Biroul Achiziții de Materiale și alte Bunuri;	ADP5: Biroul Inspecție și Planificare Domeniu Public;
	Traseu metalic Bancă specifică						
	Bancă grinzi din lemn	PMB: Direcția de Urbanism;		ADP 2: Secția Străzi și Supravegherea Investițiilor;	ADP 3: Serviciul Întreținere și Reparații Stradale;		PS 5: Serviciul Achiziții Publice
	Bancă din piatră naturală	Compania Municipală Agreement;		ADP 2: Secția Administrare și Control Domeniu Public;	AS 3: Serviciul Investiții în Lucrări Publice;		
	Bancă de beton						
	Scaun fără spătar						
	Scaun cu spătar			PS 2: Serviciul Autorizare și Documentare Urbană;			
	Bancă fără spătar						
	Bancă prevăzută cu spătar						
	Masă de șah						
	Etichete metalice legate pe cabluri						
	Suport pentru biciclete						
	Piloni retractabili						
	Piloni metalici						
	Piloni din granit						
	Avizier						
	Stație de autobuz						
	Punct de informare						

⁴⁷ Cf. *ibid.*

Entitate responsabilă, per jurisdicție						
Element	AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4	ADP 5
Chioșc multifuncțional						
Gard metalic						
Gard verde						
Biblioteca urbană						
Post de securitate						
Ghiveci metalic pentru plante mici						
Ghiveci metalic pentru arbuști						
Ghiveci din beton pentru copaci mici						
Protecție copac						
Jgheab	PMB: Serviciul Proiecte Urbane (doar pentru studiile de pre-fezabilitate și cele de fezabilitate) ⁴⁸ ;;	ADP 1: Biroul Achiziții Publice;	ADP 2: Secția Furnizare și Întreținere Mobilier Urban;	ADP 3: Secția Administrare Domeniu Public și Parcuri;	PS 4: Biroul Achiziții de Materiale și alte Bunuri;	ADP5: Biroul Inspecție și Planificare Domeniu Public;
Fântână		Apa Nova;				
Fântână cu apă potabilă	PMB: Direcția de Urbanism;		ADP 2: Secția Străzi și Supravegherea Investițiilor;	ADP 3: Serviciul Întreținere și Reparații Stradale;	Apa Nova;	PS 5: Serviciul Achiziții Publice;
Fântână cu apă potabilă din granit luteran	Compania Municipală Agreement;					Apa Nova;
Hidrant existent	Apa Nova;		ADP 2: Secția Administrare și Control Domeniu Public;	AS 3: Serviciul Investiții în Lucrări Publice;		
Punct de irigare			PS 2: Serviciul Autorizare și Documentare Urbană;	Apa Nova;		
Jet de apă pavaj			Apa Nova;			

⁴⁸ Cf. *ibid.*

		Entitate responsabilă, per jurisdicție				
Element	AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4	ADP 5
Coș de gunoi	Poliția Municipală; Serviciul Controlul Salubrității	Comitetul pentru utilități publice, salubritate și protecția mediului Sector 1; Romprest;	ADP 2: Biroul Salubritate; Supercom;	Consiliul de Salubritate al Sectorului 3	PS 4: Serviciul de supraveghere și control al salubrității; Rosal Grup;	SC SALUBRIZARE FAPTE 5 SA
Utilități	AS: Serviciul Aprobări și Urmărirea Lucrărilor Tehnice aferente Utilităților; PMB: Serviciul Proiecte Urbane (doar pentru studiile de pre-fezabilitate și cele de fezabilitate) ⁴⁹ ; PMB: Direcția de Urbanism; Compania Municipală Dezvoltare Durabilă; Compania Municipală Energetică; Compania Municipală Iluminat Public;	PS1: Serviciul Aprobare pentru Lucrări Urbane, Infrastructură și Dezvoltare Durabilă	ADP 2: Serviciul Achiziții Publice, Concesionare și Fonduri Structurale; ADP 2: Secția Străzi și Supravegherea Investițiilor; ADP 2: Secția de Administrare și Control Domeniu Public; PS 2: Serviciul comunitar de gospodărire;	ADP 3: Serviciul Administrare Domeniu Public și Parcuri; ADP3: Serviciul Utilități Publice; AS 3: Serviciul Investiții în Lucrări Publice;	PS4: Serviciul Avize, Utilități și Mediu;	PS5: Serviciul Verificarea Lucrărilor Urbane;
Utilități	Panou electric	ENEL	ENEL	ENEL	ENEL	ENEL
	Gură de vizitare telefonie	Telekom	Telekom	Telekom	Telekom	Telekom
	Gură de vizitare energie electrică	ENEL	ENEL	ENEL	ENEL	ENEL
	Gură de vizitare apă	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova
	Gură de vizitare termoficare	Compania Municipală Termoeenergetica	Compania Municipală Termoeenergetica	Compania Municipală Termoeenergetica	Compania Municipală Termoeenergetica	Compania Municipală Termoeenergetica
	Gură de vizitare tehnică fântână	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova
	Ventilație					
	Capac gură de vizitare	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova	Apa Nova

⁴⁹ Cf. *ibid.*

Entitate responsabilă, per jurisdicție							
Element	AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4	ADP 5	
Capac gură de vizitare gaz	Distrigaz	Distrigaz	Distrigaz	Distrigaz	Distrigaz	Distrigaz	
Spațiu verde	Copac	PMB: Serviciul Proiecte Urbane (doar pentru studiile de pre-fezabilitate și cele de fezabilitate) ⁵⁰ ;	ADP 1: Serviciul Spații Verzi;	ADP 2: Serviciu Supraveghere Spații Verzi, Sere și Investiții;	ADP 3: Serviciul Administrare Domeniu Public și Parcuri;	PS 4: Serviciul de supraveghere și control spații verzi;	PS 5: Serviciul Urbanism și Organizare Teritorială;
		PMB: Direcția de urbanism;	ADP 1: Compartimentul Materiale Dendrologice		AS 3: Direcția Dezvoltare Durabilă și Durabilitate;	PS4: Compartimentul Administrarea Parcurilor;	PS5: Compartimentul Prognoză Urbană și Strategii;
		Compania Municipală Agreement;				PS 4: Serviciul Urbanism și Organizare Teritorială;	ADP5: Biroul Inspecție și Planificare Domeniu Public;
		Compania Municipală Dezvoltare Durabilă;					
	Plantă cățărătoare	Compania Municipală Dezvoltare Durabilă;					
	Spațiu verde	Compania Municipală Întreținerea Arborilor și Spațiului Verde;					
	Compania Municipală Parcuri și Grădini;						

Sursa: Autorii.

⁵⁰ Cf. *ibid.*

8.1.1 Cele mai bune practici pentru abordarea problemelor identificate

Ca proiect trans-sectorial, PIDU ZCB trece prin toate tipurile de jurisdicție și este plasat în principal în zona istorică a Bucureștiului care se află sub supravegherea Comisiei Naționale a Monumentelor Istorice,⁵¹ parte a Ministerului Culturii.

După cum s-a menționat anterior, departamentele administrației publice locale responsabile pentru domeniul public nu au modalități oficiale de comunicare și coordonare.

Ca atare, este important să:

1. se identifice un organism public unic, capabil să îndeplinească sarcina de director general/coordonator al infrastructurii.
2. evalueze dacă organismul public selectat are capacitățile necesare pentru a îndeplini toate sarcinile necesare și propune soluții administrative pentru competențele lipsă.
3. propune mijloace alternative de îndeplinire a sarcinilor legate de întreținerea infrastructurii.

Vom discuta pe rând fiecare dintre aceste trei puncte.

1. Identificarea unui organism public unic, capabil să îndeplinească sarcina de director general/coordonator al infrastructurii

O analiză a străzilor pe care va fi implementat proiectul ne oferă următoarea situație cu privire la numărul de străzi alocate fiecărei municipalități/administrației publice locale:

Tabelul 12. Numărul de proiecte de stradă alocate fiecărei administrații publice locale

AS	ADP 1	ADP 2	ADP 3	ADP 4		ADP 5	ADP 6
27	12	1	0	4		2	0

Sursa: Autorii.

Tabelul 13. Străzile care ar trebui eliminate din administrarea administrațiilor publice locale de sector

Denumire stradă	ADP	Denumire stradă	ADP
Sfântul Ilie	S4	Scuar verde Pța. G. Cantacuzino	
Danielopol Gheorghe	S4	Gen. Eremia Grigorescu	S1
Palatul Justiției	S4	Scuar verde A. Lahovari	
Parcul Tribunalului		Tache Ionescu	S
Sfinții Apostoli	S4	Piața Amzei	S1
Academiei	S1	D.I. Mendeleev	S1
Biserica Enei	S1	Parc Kretzulescu	
Edgar Quinet	S1	Parc Sala Palatului	
Cristian Popișteanu	S1	Matei Millo	S5
Constantin Esarcu	S1	Scuar verde Millo/Vraca	
Georges Clemenceau	S1	George Vraca	S5
Loc de joacă pentru copii cu spațiu verde			
Arthur Verona	S1		
Alexandru D Xenopol	S1		
Piața Gheorghe Cantacuzino	S2		

Sursa: Autorii

⁵¹ Comisia Națională a Monumentelor Istorice/CNMI.

Pe baza unui sondaj al numărului de străzi de proiect alocat fiecărei administrații publice locale, se recomandă ca Administrația Străzilor (AS) să preia custodia legală pentru străzile administrate de administrațiile sectoriale. Procedând astfel, Administrația Străzilor va fi singura entitate responsabilă cu întreținerea și exploatarea infrastructurii.

2. Evaluarea dacă organismul public selectat are capacitățile necesare pentru a îndeplini toate sarcinile necesare și propune soluții administrative pentru lipsa competențelor

Pe baza informațiilor publice existente, Administrația Străzilor poate efectua doar anumite lucrări de întreținere din cauza resurselor sale tehnice limitate și a lipsei de personal calificat. În acest sens, este important ca AS fie:

A) să asigure pregătirile necesare pentru a putea efectua lucrări de întreținere:

- angajarea sau instruirea personalului necesar
- achiziția echipamentelor necesare și închirierea conform bugetului a echipamentelor specializate
- introducerea articolelor necesare în registrul de inventar (mobilier stradal și alte elemente de proiectare urbană, cum ar fi grătare, lumini etc.)⁵²
- materiale de construcție conform bugetului, necesare lucrărilor de reparații.

Vor fi implicate următoarele departamente:

Departamentul pentru Drumuri (Serviciul Aprobări și Supravegherea Lucrărilor Tehnice aferente Utilităților; Compartimentul Administrarea, Planificarea și Supravegherea Lucrărilor Rutiere) - însărcinat cu planificarea

Direcția Parcări - însărcinată cu gestionarea parcărilor stradale

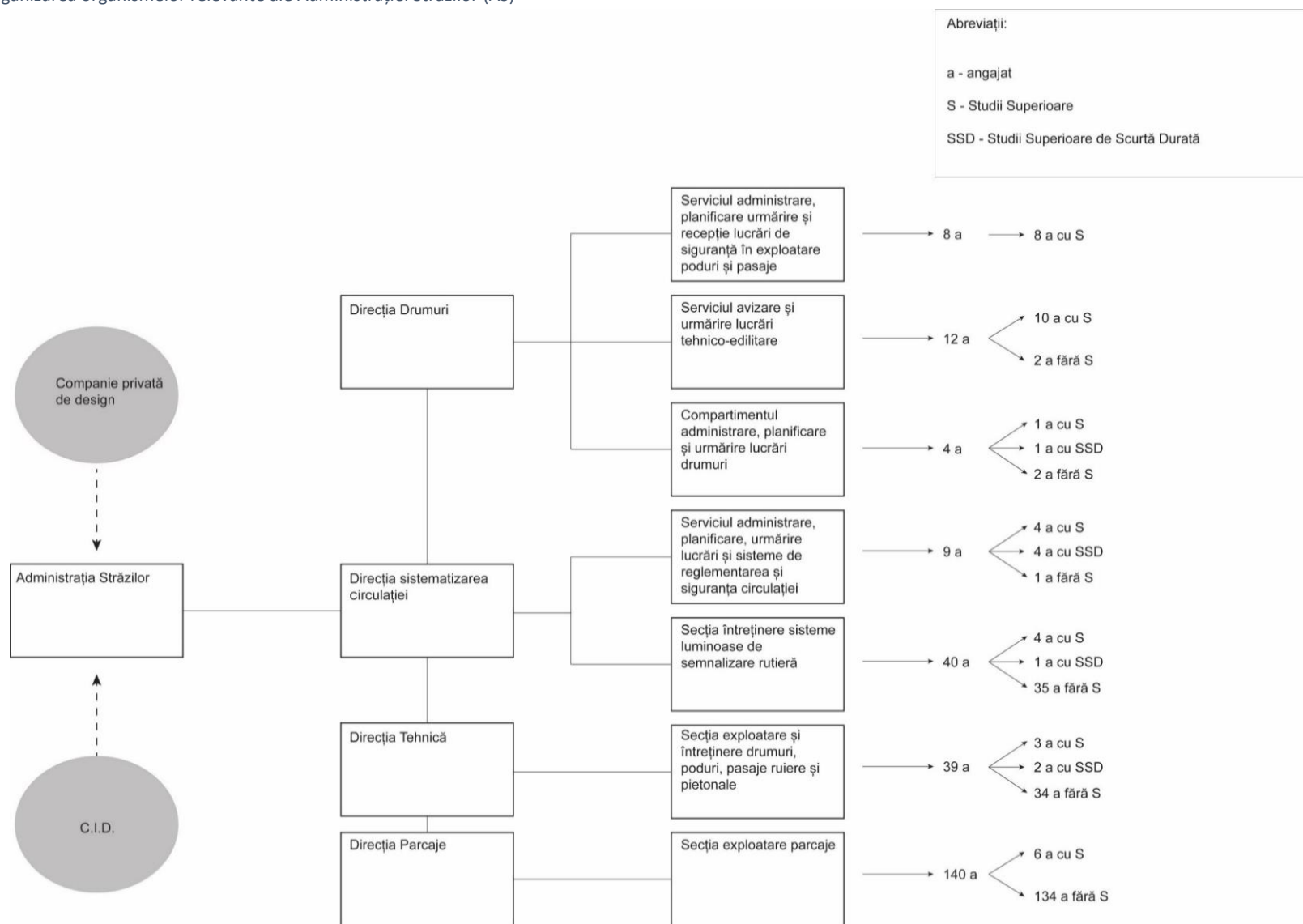
Direcția Tehnică - însărcinată cu executarea efectivă a lucrărilor

B) să organizeze o licitație publică pentru externalizarea serviciilor de întreținere către o entitate privată

Cel puțin până acum, punctul B a fost norma pentru efectuarea reparațiilor și întreținerii pe domeniul public de către companii precum STRABAG, care a fost responsabilă cu executarea indicatoarelor rutiere orizontale și a altor lucrări similare.

⁵² O listă completă a articolelor poate fi regăsită în proiectul tehnic (PT) dedicat fiecărei secțiuni a proiectului-pilot.

Figura 11. Organizarea organismelor relevante ale Administrației Străzilor (AS)



3. Propunerea de mijloace alternative de îndeplinire a sarcinilor legate de întreținerea infrastructurii.

Proiectare stradală completă:

AS nu are un departament specific însărcinat cu proiectarea stradală completă, respectiv care să supravegheze toate aspectele legate de proiectarea stradală . Cea mai probabilă soluție provizorie la această problemă ar putea fi următoarea: să implice în continuare autorii proiectului (SC. ReAct Now Studio SRL) sau o altă companie privată, atribuind astfel responsabilitatea pentru revizuirea oricărei modificări viitoare în proiectarea inițială a infrastructurii propuse.

Exemple de astfel de modificări de proiectare ar putea fi următoarele: amplasarea cutiilor utilitare pentru electricitate, gaz, internet pe trotuare mai înguste de 1,5 m, înlocuirea mobilierului urban, adaptări la geometria străzii pe baza feedback-ului oferit de utilizatori etc.

Pentru a externaliza serviciul de proiectare către o companie privată, există două posibilități legale:

- A) formarea unui parteneriat între compania privată și administrația publică locală. Parteneriatele trebuie aprobate prin vot de către Consiliul Municipiului București;
- B) organizarea unei licitații publice pentru subcontractarea serviciilor de consultanță în proiectare de la o companie privată.

Secvențierea investițiilor de capital.

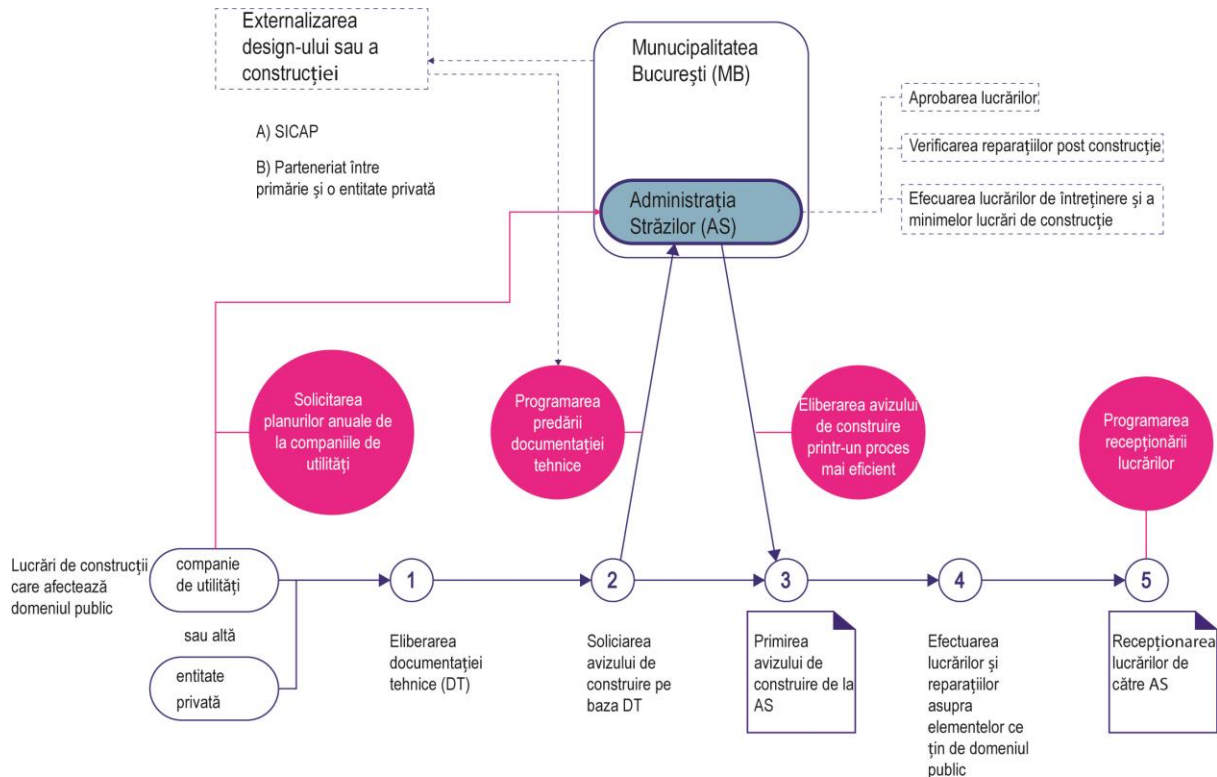
Administrația Străzilor București (AS) este responsabilă pentru autorizarea oricărui tip de lucrare de construcție care afectează domeniul public. În acest sens, AS (și ADP) centralizează cererile și sunt în măsură să organizeze mai bine proiectele și să secvențieze investițiile de capital. Pentru a face acest lucru, AS trebuie să dezvolte o metodologie pentru secvențierea proiectelor, primul pas necesar fiind să solicite un calendar al lucrărilor de utilități planificate de la fiecare companie de utilități (proprietar sau administrator) și să propună scenarii pentru o secvențiere eficientă și rațională a lucrărilor.

Figura 12 indică o serie de acțiuni care ar putea fi întreprinse pentru a permite AS să facă estimări pe tot parcursul anului și să îmbunătățească secvențierea. Aceste acțiuni sunt:

1. solicitarea de propuneri de planificare pe tot parcursul anului pentru lucrări de construcții de la fiecare companie de utilități. Pe baza acestor informații, AS poate emite un plan de intervenție și poate propune un calendar de lucrări;
2. programarea depunerii Documentației Tehnice (DT). Odată ce o DT este supusă aprobării, AS are un termen legal de 30 de zile pentru a oferi un răspuns. Astfel, pentru ca AS să aplice calendarul lucrărilor, trebuie să programeze, de asemenea, depunerea DT în ordinea în care trebuie efectuate;
3. eliberarea de autorizații de construire în conformitate cu secvența planificată. Pasul numărul 2 va avea ca rezultat eliberarea autorizațiilor de construire în ordinea planificată;
4. programarea recepției lucrărilor. Nu este clar dacă AS poate impune, de asemenea, o dată specifică pentru efectuarea lucrărilor. O posibilă soluție ar putea fi și programarea recepției lucrărilor care urmează a fi executate.

Cu toate acestea, este important să subliniem că recomandările de mai sus ar trebui confirmate în continuare de către departamentul juridic al Primăriei București. Dacă este implementat primul set de acțiuni, se recomandă ca AS să pună la dispoziția publicului toate informațiile legate de lucrările planificate prin utilizarea unei platforme digitale.

Figura 12. Relațiile dintre Administrația Străzilor (AS) și entitățile care efectuează lucrări de construcții pe domeniul public. Acțiuni recomandate pentru îmbunătățirea situației actuale



Sursa: Autorii.

Întreținere

După cum s-a explicat anterior, una dintre cele mai mari probleme legate de proiectarea și întreținerea domeniului public este lipsa de coordonare între departamentele instituțiilor publice, precum și o lipsă de coordonare cu entitățile private, cum ar fi companiile de utilități. Funcționarii publici se confruntă cu această problemă zilnic și există, de asemenea, un interes în numele lor de a depăși problema prin abordări temporare, până la implementarea unui cadru legal pentru organizare.

Ca răspuns la această provocare, se recomandă construirea unei platforme GIS comune, în care diferiții actori care acționează pe domeniul public să poată prezenta intervenții planificate și să împărtășească informații. Platforma ar putea include, de asemenea, o funcție de notificare și aprobare. Instrumentul GIS ar putea deveni un panou de control descendent și un prototip pentru un instrument de management orizontal mai complex.

Platforma va avea un impact asupra reducerii anumitor costuri de construcție. Exemple bune sunt lucrările pentru electricitate, apă sau internet care se desfășoară una după alta, pe aceeași stradă, dar într-o manieră necoordonată. Acest lucru are ca rezultat situația în care

aceeași porțiune de trotuar este în permanență excavată și reparată pe o perioadă scurtă de timp (3-6 luni). Este probabil ca o parte din lucrări să poată fi agregate într-o singură intervenție, evitând astfel costul reparațiilor multiple ale trotuarului.

Astfel cum se prezintă în Tabelul 9, administrarea fragmentată poate duce la nevoia ca muncitorii din diferite companii să utilizeze întreaga lățime a unui trotuar pentru echipamente, stâlpi de iluminat sau indicatoare rutiere. Aceste erori ar putea fi ușor remediate prin măsuri foarte concrete, cum ar fi instalarea de indicatoare rutiere pe stâlpii de iluminat. O descriere mai amplă a situației și a disfuncționalităților existente ale trotuarului poate fi regăsită în documentul privind starea spațiului stradal, produsă de Grupul Băncii Mondiale și intitulată „București, structură minoră”. Astfel, un al doilea rezultat mai semnificativ al instrumentului GIS ar putea fi un trotuar funcțional.

Nivel inadecvat al serviciilor publice

După cum s-a explicat în secțiunea anterioară, calitatea și omogenitatea serviciilor legate de spațiul stradal diferă de la o zonă la alta în întregul oraș. Pentru a compensa nivelurile scăzute de servicii publice, sunt necesare mijloace alternative de intervenție și gestionare. Acestea pot include co-investiții cu părțile private interesate și afectate (de exemplu, afaceri de-a lungul infrastructurii), organizate în grupuri finanțate de comunitatea locală sau părțile interesate. Un exemplu tipic de organizație, răspândit la nivel european și nord american este Organizația pentru îmbunătățire orășenească (BID/CID). O descriere mai detaliată a modului în care BID/CID ar putea fi implementate în București se găsește în secțiunea următoare.

8.1.1.1 Stabilirea Organizațiilor pentru îmbunătățire orășenească (CID-uri) și identificarea stimulentei pentru tipurile de părți interesate locale

Organizațiile pentru îmbunătățire orășenească (CID-uri) sunt organizații nonprofit de întreprinderi și proprietari de terenuri din zone geografice bine definite, care sunt de acord să plătească impozite, taxe și/sau comisioane suplimentare, pentru oferirea de servicii suplimentare și complementare celor furnizate de autoritatea locală, cu scopul stimulării îmbunătățirii mediului fizic și social al zonei.⁵³ CID-urile pot fi urmărite istoric începând cu sfârșitul anilor 1960 în Canada, de unde s-au răspândit în SUA, Australia, Noua Zeelandă, Marea Britanie, Africa de Sud și Europa.⁵⁴

Serviciile furnizate de CID-uri includ, de obicei:

- Securitate
- Curățarea și întreținerea spațiilor publice
- Marketing
- Îmbunătățiri fizice și programe speciale pentru a aborda aspecte precum transportul, accesul și parcare

⁵³ Mai multe informații sunt disponibile la: <http://bit.ly/3aTRLQL> [7/13/22].

⁵⁴ Didier, S., Peyroux, E. and Morange, M. (2012), Răspândirea modelului Grupului de inițiativă civică în Johannesburg și Cape Town: regenerarea urbană și agenda neoliberală în Africa de Sud, în *International Journal of Urban and Regional Research*, 36/5, pp. 915-935.

- Crearea unei asociații pentru persoanele fără adăpost
- Dezvoltarea activităților generatoare de venituri; și
- Sistem de pază auto care angajează persoanele fără adăpost.⁵⁵

Din perspectiva finanțării, există trei tipuri de CID-uri: CID-uri legiferați sub management privat; scheme de cofinanțare între sectorul privat și autoritățile publice și consorții.⁵⁶

Critici legate de CID-uri - cu toate acestea, există și unele critici care ar trebui reținute referitoare la CID-uri:

- *Gentrificarea:*

Un proces în care o zonă săracă (precum cele dintr-un oraș) se confruntă cu un aflax de clasă mijlocie sau de oameni bogați care renovează și reconstruiesc case și afaceri și care are ca rezultat adesea o creștere a valorilor proprietăților și strămutarea unor rezidenți anteriori, de obicei mai săraci.⁵⁷

- *Acțiuni împotriva identității locale („Turistificarea”):*

Gentrificarea poate veni uneori sub forma unor servicii turistice excesive și a extinderii unui spațiu stradal generic, pe baza maximizării zonei care poate fi transformată în terase sau amenajări destinate turismului spre deosebire de serviciile solicitate de rezidenți.

- *Asprimea excesivă față de categoriile sociale vulnerabile:*

BID-urile se concentrează în principal pe îmbunătățirea condițiilor pentru afacerile de la marginea drumului și pe creșterea atractivității financiare a spațiului public. Acest obiectiv nu se potrivește bine categoriilor sociale vulnerabile, care pot fi asociate cu pericolul, contribuind la o imagine de cartier decrepit sau nesigur. În acest context, acțiunile BID-urilor ar putea avea ca rezultat împingerea categoriilor vulnerabile în alte zone și contactului persoanelor vulnerabile cu rețelele sociale locale care le permit să supraviețuiască.

CID în Europa - în Europa, cea mai prolifică utilizare a CID-urilor poate fi observată în Marea Britanie, unde Parlamentul a introdus legislația impusă prin Legea guvernului local din 2003.⁵⁸ Numărul de CID-uri a crescut treptat și în 2012 au existat 180 de CID-uri operaționale în toată Anglia.

Primul CID din Marea Britanie este Kingston First,⁵⁹ înființat la Kingston Upon Thames în 2005, care este și astăzi operațional. Activitățile pe care le susține sunt finanțate printr-o taxă plătită de afacerile situate în zona geografică a CID-ului și sunt direcționate către susținerea unui mediu înfloritor și atractiv în care să se întreprindă afaceri, precum și o destinație vibrantă și interesantă oferită oamenilor pentru vizitat, cumpărat, învățat, trăit și lucrat. Aceștia

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ Mai multe informații sunt disponibile la: <http://bit.ly/3rtqifi> [7/13/22].

⁵⁸ Mai multe informații sunt disponibile la: <http://bit.ly/2YRDH4o> [7/13/22].

⁵⁹ Mai multe informații sunt disponibile la: <http://bit.ly/3oWBAHb> [7/13/22].

reprezintă comunitatea de afaceri, asigurându-se că vocea lor este auzită. Activitățile CID-ului sunt organizate în următoarele secțiuni, fiecare secțiune integrând numeroase subproiecte:

- Îmbunătățirea străzilor
- Promovarea orașului
- Susținerea afacerilor
- Reprezentarea afacerilor
- Keep it Kingston („Kinston trebuie să rămână Kingston”)
- COVID 19.

Germania - 6 din cele 16 state federale din Germania au adoptat, de asemenea, legislație pentru stabilirea CID-urilor, dar CID-urile operaționale există doar în câteva orașe.

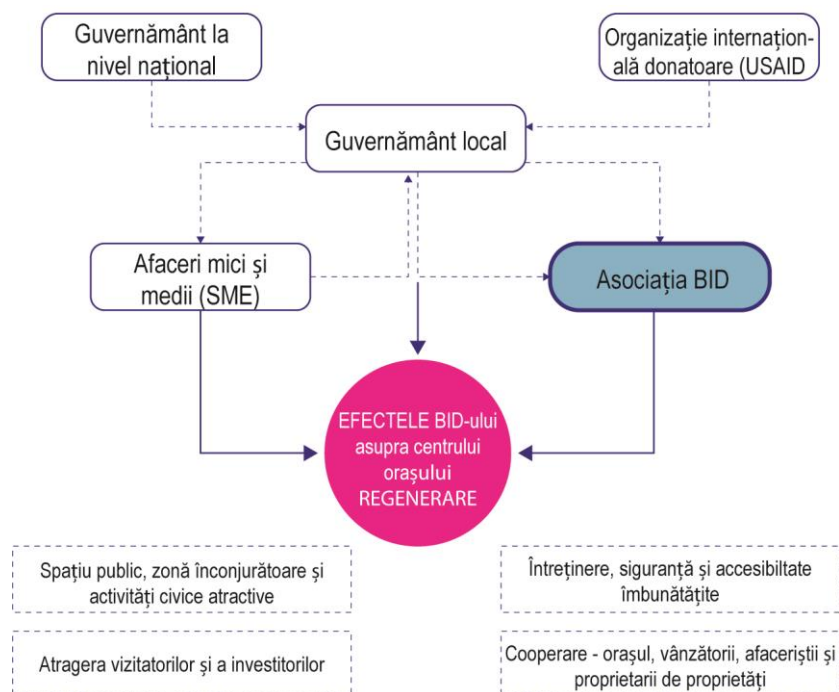
CID-uri în Europa de Est - Exemple mai relevante de CID-uri, implementate într-un context est-european, sunt cazurile Zrenjanin și Vranje, în Serbia, implementate în 2003 și, respectiv, 2007, ca instrumente de management pentru regenerarea zonei centrale din oraș. CID-urile au fost înființate în principal pentru a ajuta la canalizarea fondurilor de reconstrucție provenite atât de la autoritățile centrale, cât și de la autoritățile locale și UAAID. Dintre cele două propuneri, doar CID Zrenjanin a fost complet implementat și monitorizat în ceea ce privește rezultatele.

CID Zona pentru regenerarea Zrenjanin⁶⁰ - CID din Zrenjanin, Serbia, a fost fondat ca o asociație de afaceri în 2003, pe o stradă principală lungă de 700 m. Suprafața este alcătuită dintr-o zonă comercială și pietonală centrală, cu piața principală a orașului, câteva pasaje și galerii care acoperă aproximativ 28.000 m². Zona a fost împărțită spațial de grădini și nu a fost văzută ca un tot unificat, fațadele clădirilor devastate și pasajele spre străzile laterale fiind abandonate înainte de implementarea CID-ului. Puțini proprietari de afaceri au fost prezenți mai bine de 60 de ani în zonă, în timp ce majoritatea au venit în anii 1990. Zona avea în 2007 220 de membri, incluzând 30 de magazine cu amănuntul, 10 bănci și companii de asigurări, firme de avocatură, restaurante, farmacii și mici magazine de producție, fără spații de birouri neocupate.

Finanțarea CID-lui a constat într-o sumă inițială de aproximativ 150.000 EUR provenind de la administrația publică locală Zrenjanin și de la alți donatori internaționali. Finanțarea susținută a CID-ului vine sub forma unui impozit pe venit suplimentar de 20% plătit de afacerile locale.

⁶⁰ Mai multe informații sunt disponibile la: <https://bit.ly/3jpaQhj> [7/13/22].

Figura 13. Părțile interesate, finanțarea și efectele modelului BID/CID pentru regenerarea centrelor orașelor din Serbia



Sursa: Radosavljević, U., Đorđević, A. and Živković, J. (2015), Grupurile de inițiativă orășenească ca instrument de gestionare pentru regenerarea centrului orașului în Serbia, în *Architecture and Civil Engineering*, 13/1, 2015, pp. 11-22.

Figura 14. Zona centrală din Zrenjanin după implementarea CID-lui



Sursa: Radosavljević, U., Đorđević, A. and Živković, J. (2015), Grupurile de inițiativă orășenească ca instrument de gestionare pentru regenerarea centrului orașului în Serbia, în *Architecture and Civil Engineering*, 13/1, 2015, pp. 11-22.

Concluzii: CID-urile pot fi utile în următoarele situații:

În cazul Bucureștiului, CID-ul va veni ca o soluție pentru mai multe probleme principale:

- Compensarea unei administrări fragmentate și a lipsei competențelor de proiectare în corpul administrativ
- Suplimentarea serviciilor care nu sunt plătite sau sunt lipsite de calitate
- Monitorizarea și raportarea stării infrastructurii
- Implicarea în lucrările de întreținere efective și în dezvoltarea în continuare a spațiului public din jurul infrastructurii

Toate cele de mai sus sunt cunoscute a avea loc în grupurile civice de vecinătate.

8.1.1.2 Linii directe pentru introducerea CID-urilor în București

Această secțiune schițează liniile directe dedicate introducerii CID-urilor în București.

Legislația și organizațiile existente

În prezent, nu există o legislație dedicată pentru BID/CID în România, dar alte tipuri de organizații au dezvoltat strategii și proceduri pentru a ajuta la rezolvarea problemelor legate de utilizarea spațiului public sau subreprezentarea intereselor comerciale locale.

Organizații non-guvernamentale (ONG-uri)

Cea mai comună organizație care operează în legătură cu domeniul public este ONG-ul. Au funcționat mai multe ONG-uri în București cu activități care variază de la supravegherea activităților publice și protecția drepturilor cetățenilor, până la accesarea diferitelor tipuri de finanțare și implementarea proiectelor. Un tip informal, dar foarte răspândit, este GIC - Grup de inițiativă civică. GIC-urile sunt practic ONG-uri care s-au auto-promovat sub titlul menționat mai sus, pentru a-și sublinia interesul pentru chestiuni legate de viața civică și protecția cartierelor.

Acțiunile realizate de ONG-uri care funcționează ca GIC variază de la acțiuni legale împotriva proiectelor de dezvoltare ilegală (GIC Floreasca) la implementarea efectivă a proiectelor legate de spațiul public. Un bun exemplu al unui astfel de ONG este InCotroceni.⁶¹ De-a lungul anilor, au luptat împotriva autorizațiilor de construire ilegale, implementând linii directe de proiectare pentru sistemul de distribuție a gazelor, economisirea energiei electrice și întreținerea spațiilor verzi.

Finanțarea ONG-urilor se bazează în principal pe proiecte, dar ONG-urile pot primi și donații.

⁶¹ Mai multe informații sunt disponibile la: <http://bit.ly/3twKbE2> [7/13/22].

Figura 15. Inițiativă de plantare a copacilor în Cotroceni, octombrie 2016



Sursa: Pagina de Facebook Page InCotroceni.⁶²

Federații

Un anumit tip de organizații este Asociația Comercianților din Centrul Istoric București (ACCIB⁶³). ACCIB a fost fondată în 2012, pentru a proteja interesele firmelor și companiilor care lucrează în domeniul alimentelor și restaurantelor din centrul istoric al orașului București. ACCIB este o federație de comercianți finanțată printr-o taxă de 200 RON/lună. Peste 50% din cei aproximativ 200 de comercianți din zonă sunt înscrși în federație. Acțiunile întreprinse de federație se concentrează în principal pe probleme juridice, dar au fost rezolvate și alte tipuri de probleme prin intervenția lor.

Legislație necesară

- Se recomandă ca participarea comunității la îmbunătățirea serviciilor de-a lungul infrastructurii să fie realizată în cadrul legal existent, chiar dacă nu există o cale legală clară pentru acest tip de sarcină. În acest sens, administrația publică locală poate semna protocoale de colaborare și, ulterior, externaliza servicii.

⁶² Imaginea este disponibilă la adresa: <http://bit.ly/3joAkel> [7/13/22].

⁶³ Asociația Comercianților din Centrul Istoric București/ACCIB.

Metode de finanțare

- Impozit (colectat de administrația publică locală):

Precedentele din sistemul judiciar românesc pentru colectarea unui impozit suplimentar și redistribuirea banilor către o entitate privată sau ONG sunt dificil de identificat, deși nu neapărat imposibil. Dar nu există un cadru legal clar pentru parteneriatele public-privat (PPP) sau o procedură care să corespundă acestei sarcini. După cum s-a menționat în secțiunea 7.1.2.1, majoritatea țărilor care au adoptat modelul CID au implementat, de asemenea, legislație specifică.

- Taxă (colectată direct de BID/CID și mai ușor de redirecționat):

Colectarea unei taxe de la membrii CID este cel mai rapid și mai simplu mod de a permite comunității să participe la întreținerea proiectului-pilot. În acest sens, Primăria Municipiului București poate semna protocoale cu diferitele organizații și le permite să intervină direct pe domeniul public. Organizația privată va furniza serviciile enumerate în Tabelul 14. Dintre aceste servicii, singurul care va necesita un cadru legal special este punerea în funcțiune a lucrărilor de reparații private.

- Opțiuni pentru determinarea valorii impozitului/taxei:

Valoarea taxei ar trebui să fie fixă și determinată pe baza unui sondaj. O primă încercare de a determina valoarea taxei a fost făcută printr-un sondaj, ale cărui rezultate sunt prezentate mai jos.

8.1.1.3 Calea Rahovei –CID Pilot

Stabilirea serviciilor care trebuie completate de CID:

Serviciile descrise în Tabelul 14 se bazează pe interviuri cu părți interesate cu interes moderat sau ridicat în ceea ce privește calitatea spațiului stradal.

Tabelul 14. Serviciile care urmează să fie suplimentate de CID

Curățenie	Curățarea suplimentară a trotuarelor	
	Colectarea suplimentară de gunoi stradal	
Securitate	Aplicarea reglementărilor cu privire la parcare	
	Aplicarea altor reglementări legate de spațiul public	
Colectare de date	Tarifarea parcării	Date referitoare la parcare pe stradă și rata fluctuației
	Colectarea datelor relevante pentru indicatorii de calitate și de impact	Numărul de clienți zilnici Venituri nete (afaceri stradale) Numărul de locuri de muncă etc.
Reprezentare	Legală	Consultanță și asistență pentru membri, în probleme juridice
	Probleme publice	Adresarea către publicul larg în numele comunității
	Consultare comunitară	Reprezentarea interesului comunității în raport cu administrația publică
Asistență pentru raportare și întreținere	Monitorizarea deteriorării sau degradării infrastructurii/domeniului public și raportarea către autorități	
	Monitorizarea stadiului reparațiilor și crearea de presiuni pentru rezolvare	
	Darea în exploatare a lucrărilor private	

Amenajare/branding de oraș	Darea în exploatare și gestionarea unui proiect de branding de zonă	
	Organizarea de activități destinate promovării cartierului (evenimente, concerte etc.)	

Sursa: Autorii.

Cartarea părților interesate

Pentru a determina interesul părților interesate locale de a participa la un CID, a fost realizat un sondaj organizat pe bucla sudică a proiectului-pilot. Scopul acestui sondaj a fost de a evalua suma de bani pe care oamenii ar fi dispuși să o plătească pentru a crește nivelul de servicii în zona proiectului. În plus, am fost interesați să aflăm care dintre serviciile publice oferite de Primăria Municipiului București sunt inadecvate sau au nevoie de îmbunătățiri.

Sondajul a fost realizat în următoarea succesiune. Părțile interesate au fost contactate prin telefon și prin e-mail. De asemenea, a fost organizat un sondaj la fața locului, pentru a ajunge la administratori și companii ale căror contacte nu au fost făcute publice.

Grupul țintă al sondajului apare în Tabelul 15. Descrierea furnizată se bazează pe o serie de stimulente potențiale pentru implicare. Pe baza informațiilor din Tabelul 15, Tabelul 16 este un rezumat al părților interesate cu interes direct în extinderea în spațiul stradal.

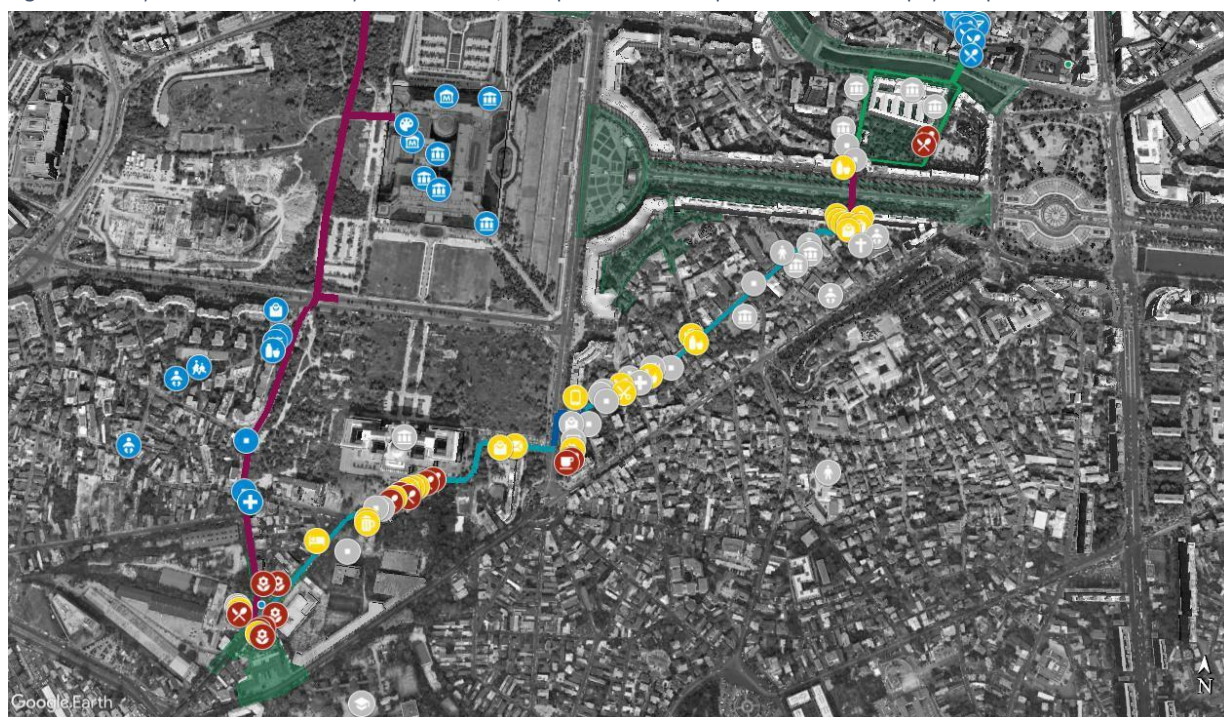
Tabelul 15. Tipuri de părți interesate din secțiunea studiată și posibile stimulente pentru implicarea lor

Categoria de actori	Nr.	Tip	Nr.	Beneficii (stimulente pentru implicare)
HORECA	19	Bar	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți; Îmbunătățirea spațiului înconjurător și percepție îmbunătățită a publicului mai larg.
		Grădină de vară	2	
		Cafenea	1	
		Spațiu pentru evenimente	2	
		Club	3	
		Companie de catering	1	
		Restaurant	8	
		Hotel	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți; O conexiune mai bună cu zona centrală a Bucureștiului.
Comerț cu amănuntul	24	Societate comercială	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști; Expunere mai bună pentru clienți; Îmbunătățirea spațiului înconjurător și percepție îmbunătățită a publicului mai larg; O conexiune mai bună cu zona centrală a Bucureștiului.
		Depozitare	1	
		Florărie	5	
		Furnizor	1	
		Magazin	3	
		Magazin de îmbrăcăminte	8	
		Minimarket	4	
		Piață	1	
Educație	4	Academie	1	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști.
		Grădiniță	2	Acces facil pentru părinți, pietoni sau bicicliști.
		Liceu	1	Acces facil pentru studenți, pietoni sau bicicliști.
Instituție publică	10			Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști;
Servicii	17	Publicitate	3	Acces facil pentru angajați și clienți, pietoni sau bicicliști;
		Agenție de turism	1	Expunere mai bună pentru clienți;
		Bancă	1	

Categoria de actori	Nr.	Tip	Nr.	Beneficii (stimulente pentru implicare)
		Birou administrativ	1	
		Biserică	1	
		Cabinet medical	2	
		Psihologie	1	
		Firmă de servicii de securitate	1	
		Agenție de loterie publică	1	
		Furnizor de echipamente de aer condiționat	1	
		Salon	1	
		Școală de șoferi	1	
		Studio de film	1	
			1	

Sursa: Autorii.

Figura 16. Părțile interesate din secțiunea studiată, care prezintă interes pentru extinderea spațiului public



Sursa: Autorii, în baza Google Maps.

Figura 16 prezintă distribuția părților interesate în regiunea proiectului. Informațiile despre părțile interesate au fost mai întâi colectate online și validate la fața locului.

Tabelul 16. Părțile interesate din secțiunea studiată și interesul lor pentru calitatea spațiului stradal

Rezultatele sondajului

Interes direct pentru calitatea spațiului stradal	Nr.	Grupul țintă al sondajului	Participarea la sondaj	Nr.
Crescut	19	54	Participanți	7
Moderat	35		Au refuzat să participe	24
			Indisponibili	23
Scăzut sau inexistent	33			
Numărul total de părți interesate la fața locului	87			

Sursa: Autorii.

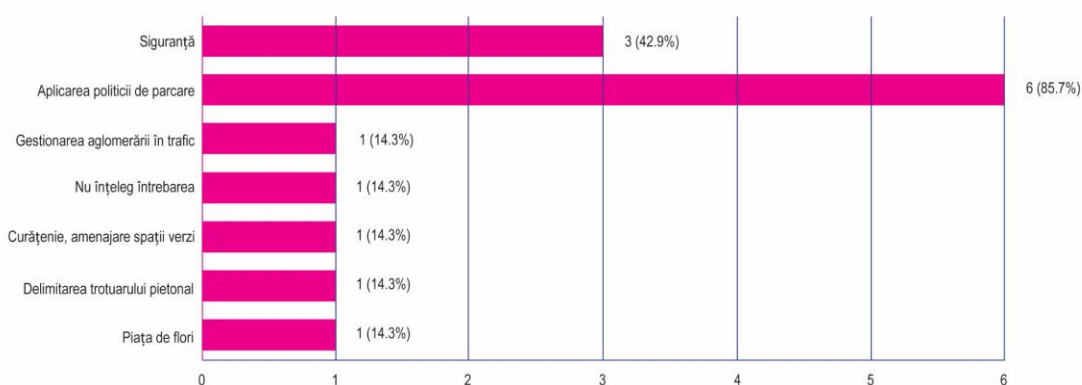
Grupul țintă al sondajului este alcătuit din întreprinderi care pot beneficia în mod direct de un spațiu public îmbunătățit, pietonal și prietenos pentru bicicliști, prin extinderea sau publicitatea conferită activității lor în spațiul stradal. Părțile interesate din prima categorie sunt active în domeniul HORECA, în timp ce părțile interesate cu un interes moderat pentru extinderea în spațiul stradal sunt active în servicii sau activități de retail care depind de intensitatea fluxului pietonal. Părțile interesate cu un interes scăzut sau inexistent pentru calitatea spațiului stradal sunt instituțiile publice, de educație și servicii, precum centrul medical, cabinetul de terapie sau școala de șoferi.

Următoarele cifre⁶⁴ prezintă preferințele celor 7 participanți la sondaj.

Figura 17. Care sunt serviciile legate de utilizarea domeniului public (stradă, scuar) care au nevoie de îmbunătățiri în zona privind implementarea legii?

Care sunt serviciile legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar, parc) care au nevoie de îmbunătățiri în zonă privind implementarea legii?

7 răspunsuri



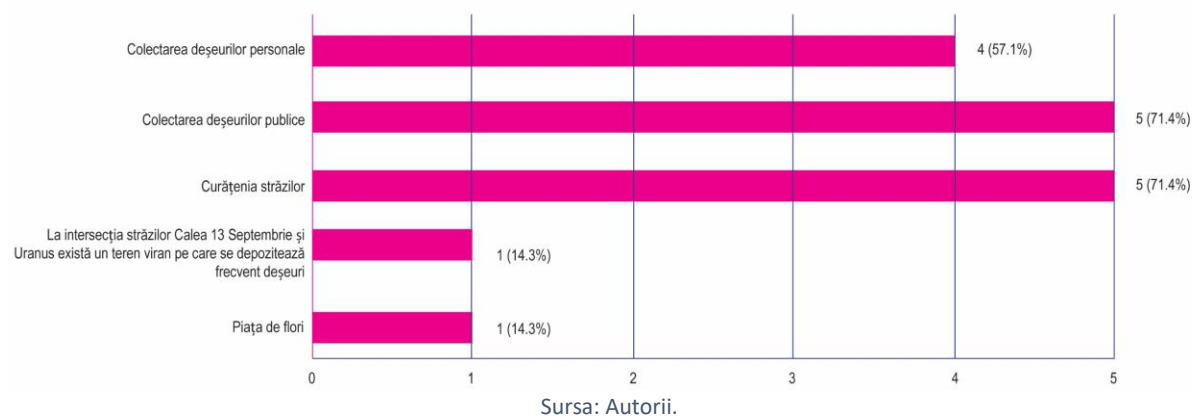
Sursa: Autorii.

⁶⁴ Formularul de sondaj a fost disponibil online pe tot parcursul lunii ianuarie 2021 și poate fi găsit în Anexa 2

Figura 18. Care sunt serviciile legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar) care au nevoie de îmbunătățiri în zona privind curățenia și colectarea deșeurilor?

Care sunt serviciile legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar, parc) care au nevoie de îmbunătățiri în zonă privind curățenia și colectarea deșeurilor?

7 răspunsuri



Tabelul 17 Ce servicii legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, piețe, parcuri) trebuie îmbunătățite în zonă în ceea ce privește aplicarea legii?

Care sunt serviciile legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar, parc) care au nevoie de îmbunătățiri în zonă privind întreținerea domeniului public?

6 răspunsuri

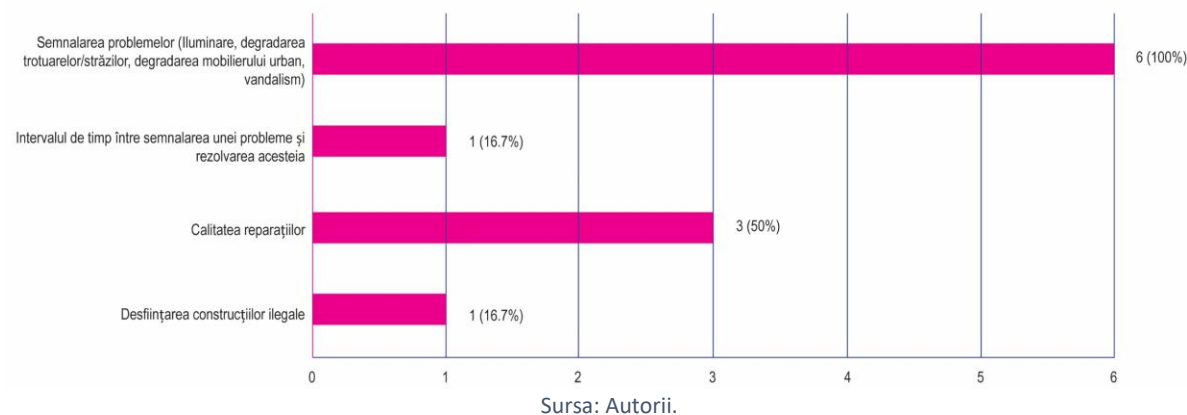


Figura 19. Credeți că identitatea și publicitatea cartierului pot fi îmbunătățite ?

Credeți că identitatea și publicitatea cartierului pot fi îmbunătățite?

7 răspunsuri

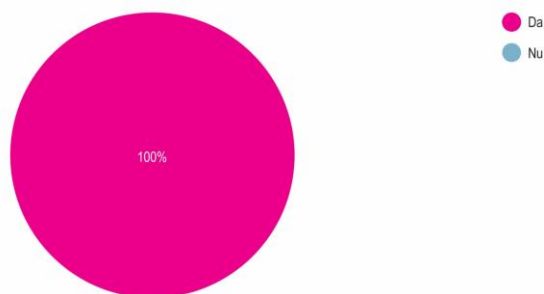
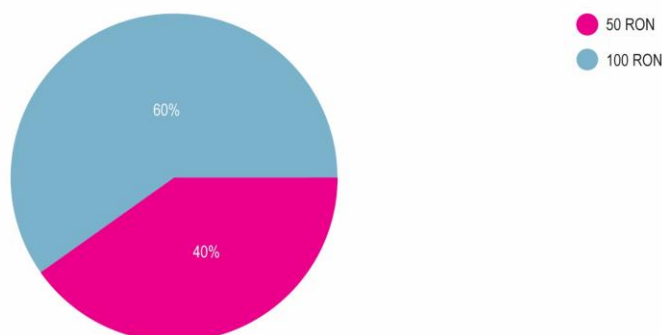


Figura 20. Care este suma pe care ați fi dispus/ă să o plătiți lunar către un grup de inițiativă publică pentru a îmbunătăți nivelul actual al serviciilor? 50 RON, 100 RON, 200 RON, 500 RON, 800 RON, Alta?

Care este suma pe care sunteți dispus/ă să o plătiți lunar către un grup de inițiativă publică pentru a îmbunătăți nivelul actual al serviciilor?

5 răspunsuri

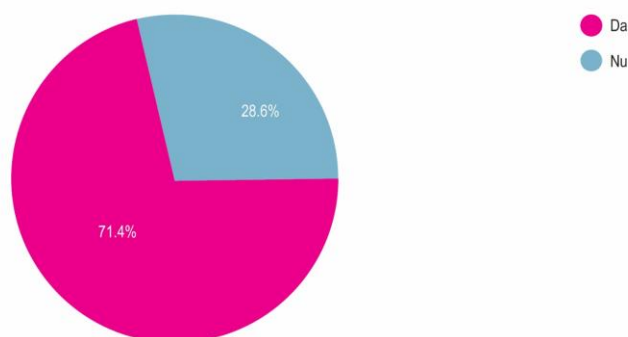


Sursa: Autorii

Figura 21. Credeți că valoarea contribuției ar trebui decisă în funcție de tipul / dimensiunea afacerii și influența atractivității domeniului public asupra activității sale ?

Credeți că valoarea contribuției ar trebui decisă în funcție de tipul/ dimensiunea afacerii și influența atractivității domeniului public asupra activității sale?

7 răspunsuri



Sursa: Autorii

Alte probleme ridicate de respondenți au fost introducerea mai multor spații verzi și parcuri, eliminarea spațiului rămas folosit pentru eliminarea gunoierului, demolarea construcțiilor ilegale și reglementarea parcării ilegale.

Concluziile sondajului

Pe baza interesului și participării reduse la sondaj, coroborate cu interviuri la fața locului cu părțile interesate, se pot face mai multe extrapolări:

1. Sondajul a fost realizat într-o perioadă marcată de dificultăți financiare crescute pentru operatorii comerciali din cauza restricțiilor legate de COVID-19. Astfel, proprietarii de afaceri au fost reticenți în a lua în considerare orice propunere care implică contribuții financiare.
2. Majoritatea proprietarilor de afaceri închiriază spațiul de la mari companii imobiliare sau de la proprietari privați, apărând astfel o nouă categorie de părți interesate, respectiv proprietarii de spații închiriable. Într-un asemenea context, a fost dificilă atât

definirea, cât și abordarea grupului de proprietari. Cu toate acestea, recomandăm ca orice sondaj viitor să includă și acest grup de părți interesate, deoarece este o entitate mai stabilă și mai fiabilă.

Pe baza răspunsurilor celor 7 participanți, se evidențiază trei probleme principale:

Lipsa reglementării parcării stradale

Deficiențele în colectarea gunoiului

Lipsa dialogului cu primăria cu privire la avariile din spațiul public

Alte probleme care ar putea fi abordate printr-un CID sau GIC:

Zonele nesigure

Congestia la ore de vârf

Întreținerea necorespunzătoare a spațiilor verzi

Calitatea scăzută a reparațiilor din spațiul public

În ceea ce privește problema sumei efective de bani, proprietarii de afaceri au optat pentru 50 sau 100 RON/lună. Răspunsurile lor ar trebui înțelese ca venind de la proprietarii de afaceri mici, vulnerabili la schimbările economice. În acest sens, proprietarii de afaceri nu se consideră la fel de vizați precum deținătorii de proprietăți sau întreprinderile mai mari și mai stabile din zonă.

Se remarcă astfel o concluzie importantă - principalii beneficiari ai infrastructurii sunt de fapt deținătorii de proprietăți din zonă, care câștigă bani din închirierea proprietăților cu vad stradal către întreprinderi mai mici. Acestea la rândul lor, contribuie prin caracterul social al activității lor, la o activitate socială vibrantă și un mediu economic atractiv.

Concluziile provizorii⁶⁵ sunt că întreprinderile mici care operează în zona proiectului sunt un grup volatil care nu poate constitui coloana vertebrală a unei asociații. Acest rol ar trebui revendicat de părțile interesate mai stabile, cum ar fi deținătorii de proprietăți (atât companiile, cât și persoanele private) și întreprinderile mai mari și mai stabile.

În acest sens, mai mulți actori din zonă au organizat evenimente sociale care au ca scop atât atragerea unui nou public în zonă, cât și stimularea sentimentului de apartenență și a comunității atât pentru rezidenți, cât și pentru întreprinderile existente. Organizația care conduce eforturile este DC Communications - compania din spatele renovării vechii clădiri de a Bursei de mărfuri, numită acum The Ark.

Printre evenimentele importante care au avut loc în zonă, se numără E-Uranus Garden and Cinema sau Șofran Food Festival (<http://sofranfest.ro/>).

De asemenea, sunt relevante unele dintre concluziile unui sondaj ⁶⁶ realizat de The Ark și DC Communications cu tema identitatea locală. Printre rezultate, se află o matrice care indică principalele instituții și entități comerciale asociate zonei și implicit părții de sud a proiectului PIDU.

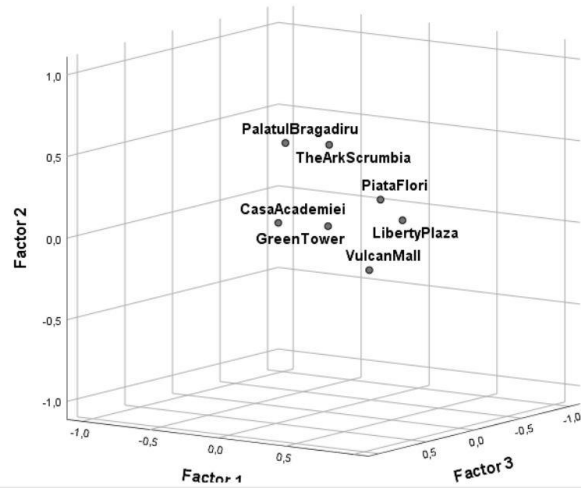
⁶⁵ Deoarece participarea la sondaj a fost sever limitată de criza COVID în curs, se recomandă faptul ca un altul, mai complex lipsă text

⁶⁶ <https://theark.ro/resurse/cercetare-sociologica/> [7/13/22]

Actorii enumerați în matrice ar putea fi coloana vertebrală a unui grup puternic de vecinătate care va cheltui treptat pentru a include toate tipurile de actori din zonă și va ajuta la menținerea unor niveluri adecvate de servicii de-a lungul buclei sudice a infrastructurii.

Acestea sunt:

- **Palatul Bragadiru**
- **Scrumbia The Ark**
- **Piața de flori**
- **Casa Academiei**
- **Green Tower**
- **Liberty Plaza**
- **Vulcan Mall**



9. Cadrul de monitorizare și de evaluare

Acest capitol propune un cadru de monitorizare și de evaluare pentru proiectul-pilot. În plus, el tratează și monitorizarea și evaluarea întregului PIDU - pentru a confirma contribuțiile proiectului la obiectivele generale de dezvoltare ale PIDU-ZCB.

9.1.1 Nivelul proiectului

Această secțiune include indicatorii extrași din studiile de fezabilitate pentru fiecare segment al proiectului-pilot în parte, precum și alți câțiva indicatori legați de impactul infrastructurii asupra economiei locale.

Informațiile de bază au fost extrase din planșele care prezintă situația existentă. Deoarece toate planșele folosesc o linie punctată roșie pentru a indica zona proiectului pentru fiecare secțiune, numărul de obiecte (de exemplu, numărul de stâlpi de iluminat stradal) include obiectele aflate în interiorul conturului roșu punctat sau imediat în afara acestuia.

Unii dintre indicatorii de bază lipsesc sau sunt depășiți. Un rezumat al acestor situații este prezentat în notele de subsol și imediat după tabel.

Tabelul 18. Indicatori de monitorizare propuși

			Unitate de măsură	Valoare de referință	Obiectiv ⁶⁷
Livrabil proiect	Infrastructură		m ²	0	
		Suprafața pavajului	m ²	7831,3	
		Suprafața traseului de biciclete	m ²	0	
		Copaci plantați ⁶⁸	număr	365	
		Coșuri de gunoi	număr	31	
		Bănci	număr	19	
		Parcare de biciclete	număr	0	
		Spații de parcare la bordură	număr	679	
		Cișmele	număr	0	
		Stâlpi de iluminat public	număr	319	
Indicator impact	Parcare	Rata medie de ocupare a parcarii	NA	NA	
		Preț parcare	RON	10 RON/h	Medie dinamică
	Utilizare	Pietoni	număr/zi	A se stabili ⁶⁹	
		Biciclete	număr/zi	A se stabili	
		Vehicule	număr/zi	A se stabili	
		Utilizatori de mijloace de transport în comun	număr/zi	A se stabili	

⁶⁷ Se confirmă înainte de implementare, după ce au fost asigurate bugetele.

⁶⁸ Copacii plantați în jardiniere nu au fost luați în considerare.

⁶⁹ Studiul traficului este învechit

			Unitate de măsură	Valoare de referință	Obiectiv ⁶⁷
	Curățenie (relevantă pentru impactul CID)	Frecvența colectării pubelelor de gunoi	număr/săptămână	2/zi	
		Frecvența colectării deșeurilor	număr/săptămână	2/zi	
		Frecvența măturării și a spălării străzilor	număr/săptămână	2/zi	
	Securitate (relevantă pentru impact)	Vehicule parcate ilegal/greșit	număr/zi	A se stabili ⁷⁰	
		Conduită necorespunzătoare în spațiul public	număr/săptămână	A se stabili	
	Raportare și promovare oraș (relevante pentru impact)	Mențiuni media cu privire la zonă	număr/săptămână	A se stabili. ⁷¹	
		Postări pe rețelele sociale folosind eticheta geografică (<i>geotag</i>) din zonă	număr/săptămână	A se stabili	
	Întreținere (relevantă pentru impact)	Probleme semnalate autorităților	număr/săptămână	Informații disponibile în cadrul departamentului specific al administrației publice locale	
		Probleme rezolvate de comunitate	număr/săptămână	A se stabili ⁷²	

Sursa: Autorii.

⁷⁰ Informațiile geomarcate pot fi furnizate de poliția rutieră.

⁷¹ Informațiile pot fi colectate de membrii CID pentru a urmări eficiența campaniilor media.

⁷² Informațiile relevante pot fi colectate odată ce comunitatea este reprezentată de o persoană juridică.

Tabelul 19. Puncte critice în evoluția proiectului care necesită monitorizare și evaluare

	Perioada estimată	Monitorizare/Evaluare	Entitate responsabilă
Etapă de construcție	Pentru majoritatea proiectelor, termenul de implementare este cuprins între 4 și 7 luni. Pentru proiectele 8.16 și 8.19, termenul de implementare este de 14 luni, iar pentru proiectele 8.39 și 8.40, termenul de implementare este de 27 de luni. ⁷³ Prin urmare, trebuie monitorizate cu precizie trei etape critice ale lucrărilor de construcție: dezafectarea rețelelor publice, instalarea rețelelor publice și lucrările de arhitectură.	Funcția de monitorizare: Asigură concordanța proiectului realizat cu Proiectul tehnic (P.Th.); Evaluarea aspectelor tehnice specifice (fântâni de apă, stâlpi de iluminat, mobilier urban etc.) în cadrul proiectelor și asigurarea implementării corecte a acestora.	Departamente specifice din cadrul Primăriei
Primele rezultate	La finalul lucrărilor de construcție	Funcția de evaluare: Evaluarea calității generale pentru Proiectul 8, în varianta lui realizată („as built”)	Departamente specifice din cadrul Primăriei
Primul impact	La 1 an după lucrările de construcție	Funcția de evaluare: Evaluarea relevanței proiectului și actualizarea altor intervenții prioritare; Verificarea conformității obiectivelor intervenției cu cerințele beneficiarilor.	Departamente specifice din cadrul Primăriei
Finalizare	La 2 ani după lucrările de construcție	Funcția de evaluare: Estimarea impactului proiectului; Evaluare ex-post: rezultate generale și lecții învățate.	Departamente specifice din cadrul Primăriei

Sursa: Autorii.

⁷³ Proiectele 8.39 și 8.40 nu fac parte din lista prioritară de proiecte. Ambele proiecte implică parcare subterană și devierea rețelei, prin urmare acestea ar trebui excluse din procesul de monitorizare a etapei de construcție.

9.1.2 Nivel de program. Îndeplinirea obiectivelor originale PIDU ZCB

După implementarea Proiectului 8 trebuie construit un cadru de monitorizare detaliat pentru proiectul-pilot, pentru a confirma că acesta se aliniază obiectivelor inițiale PIDU ZCB. Mai mulți indicatori relevanți pentru un asemenea cadru de monitorizare sunt prezentați în Tabelul 20.

Mai precis, informațiile conținute în tabel se referă la trei tipuri principale de măsurători, după cum urmează:⁷⁴

1. Modificări fizice și operaționale rezultate din implementarea proiectului specific. Aceste tipuri de măsurători sunt importante pentru:
 - Evaluarea proiectului în raport cu condițiile anterioare sau cu zonele sale de control
 - Crearea unui inventar și a unei baze de date cu infrastructura orașului
 - Demonstrarea și comunicarea realizărilor și a progreselor pe termen scurt către părțile interesate
 - Măsurarea calității percepute a proiectului realizat.
2. Schimbări de utilizare și de funcționare, care ar trebui să evidențieze cum și de ce funcționează strada în mod diferit. De asemenea, ele ar trebui să identifice nivelul de satisfacție față de schimbările făcute. Aceste tipuri de măsurători sunt importante pentru:
 - Evaluarea succesului schimbării dorite în comportamentul utilizatorilor și în funcțiile străzii
 - Măsurarea satisfacției și a percepției utilizatorilor
 - Evaluarea proiectului în raport cu condițiile anterioare și cu alte proiecte similare
 - Alcătuirea unei suite de exemple de bună practică pentru străzile durabile
 - Învățarea lecțiilor și îmbunătățirea proiectelor viitoare de străzi .
3. Impacturile rezultate și măsura în care proiectul contribuie la obiective locale și regionale mai mari, precum și la principiile sănătății și ale siguranței publice, ale calității vieții, ale durabilității mediului, ale durabilității economice și ale echității sociale. Aceste tipuri de măsurători sunt importante pentru:
 - Evaluarea impacturilor și beneficiilor pe termen lung
 - Evaluarea proiectului în raport cu obiectivele și cu prioritățile mai importante de la nivelul orașului
 - Alcătuirea unei suite de exemple de bună practică pentru străzile durabile
 - Măsurarea rentabilității investiției și evaluarea eficacității costurilor necesare
 - Comunicarea cu publicul larg și asigurarea sprijinului comunităților pentru străzile durabile.

În conformitate cu obiectivele PIDU ZCB, instrumentele disponibile pentru evaluarea impactului proiectului ar trebui să fie următoarele: fotografii și montaje video înainte și după intervenții, planuri și secțiuni înainte și după intervenții, anchete privind calitatea infrastructurii, măsurători și observații la fața locului, analize cantitative, analize comparative ale rezultatelor anchetelor făcute în zona proiectului, analize de mediu etc.

⁷⁴ Inițiativa Global Designing Cities (2016), Ghidul Global Street Design, p. 46.

Tabelul 20. Priorități inițiale PIDU ZCB⁷⁵ și indicatorii de măsurare propuși

Prioritate PIDU	Prioritate secundară		Indicatori de măsurare ⁷⁶
Reabilitare	Reabilitarea identității urbane a zonei centrale a Bucureștiului	Utilizarea terenurilor	Utilizările clădirii, densitățile și utilizarea terenului: identificarea modificărilor de utilizare a terenurilor în limitele proiectului. Identificarea zonelor de utilizare mixtă a terenului. Măsurarea ar trebui făcută anual, raportând situația anterioară implementării proiectului cu cea de după implementarea lui.
		Spații neocupate	Numărul și procentul clădirilor și al loturilor neocupate: Identificare după localizare și după folosință: birou, comerț cu amănuntul, divertisment, spații de agrement și spații culturale. Măsurarea ar trebui făcută anual, raportând situația anterioară implementării proiectului cu cea de după implementarea lui.
	Reabilitarea zonei situate pe malul sudic al râului Dâmbovița și reconectarea acesteia cu centrul orașului		Numărul vizitatorilor din zonă (turiști și localnici). Măsurarea ar trebui făcută lunar, raportând situația anterioară implementării proiectului cu cea de după implementarea lui. Numărul publicărilor pe rețelele sociale care utilizează etichete geografice în zonă (lunar) Numărul vizitatorilor la Mănăstirea Antim, la Palatul Bragadiru și la Piața de flori Coșbuc (lunar).
	Reabilitarea râului Dâmbovița și rolul său proeminent în centrul orașului		Numărul vizitatorilor din zonă (turiști și localnici) (lunar) Numărul publicărilor pe rețelele sociale care utilizează etichete geografice în zonă (lunar).
	Regenerarea cartierelor tradiționale, degradate		Numărul vizitatorilor din zonă (turiști și localnici) (lunar) Numărul publicărilor pe rețelele sociale care utilizează etichete geografice în zonă (lunar) Numărul afacerilor noi care au apărut după implementarea proiectului (în special în zonele Rahova – Uranus, Calea Moșilor Vechi și Grivița) (anual).
	Recuperarea și conversia mediului construit		Numărul clădirilor reabilite și transformate (anual) Numărul vizitatorilor în clădirile reabilite (anual).
Spații publice	Încurajarea calității și diversității spațiilor publice	Calitatea trotuarului	Numărul și localizarea trecerilor de pietoni, așezarea, identificarea drumurilor, a umbrarelor, a extinderilor de trotuare, a insulelor de refugiu pietonal, a piațetelor, a piețelor etc. Atunci când este relevant, trebuie menționate localizarea și întinderea acestor dotări sau amenajări (anual).
		Accesibilitate universală	
		Infrastructură ecologică	Numărul arborilor și al jardinierelor: identificarea amplasamentelor, a distanțelor și a dimensiunilor gropilor pentru arbori (anual) Suprafața procentuală a zonelor permeabile: identificarea materialelor utilizate, a ratei de permeabilitate etc. (anual) Suprafața și lungimea grădinilor pluviale și a bazinelor de retenție biologică (anual).
		Iluminat	Procentul suprafeței bine luminate din proiect (fără locuri întunecate) în funcție de dotare: identificarea numărului stâlpilor de iluminat care se află în fața ferestrelor rezidențiale (anual).
		Umbră	Procentul de străzi cu umbră, măsurat la diferite momente ale zilei (anual).
		Participare	Numărul persoanelor care se deplasează în spațiile publice (turiști și localnici) (lunar).

⁷⁵ A se vedea Componenta 2: Regenerarea Urbană a Centrului Istoric din București, Raport de început (2019).

⁷⁶ Frecvența propusă a măsurărilor este doar orientativă, ea putând fi ajustată în funcție de necesități.

Prioritate PIDU	Prioritate secundară		Indicatori de măsurare ⁷⁶
Trafic			Numărul membrilor comunității care participă la ședințe publice, la audieri și la informare: măsurarea creșterii participării și a implicării cetățenilor (lunar).
		Reciclare	Procentul deșeurilor colectate care sunt reciclate: identificarea cotei din reciclarea colectată ca parte din deșeurile totale (lunar).
		Servicii de curățenie stradală	Frecvența serviciilor de curățare stradală și de colectare a deșeurilor (lunar).
		Percepția curățeniei	Procentul persoanelor care percep strada ca fiind curată (o dată la șase luni).
	Străzi și piețe prietenoase	Dimensiuni trotuar	Dimensiunile și suprafața trotuarului: măsurare lățimilor totale, a căilor libere și a zonei de mobilier urban/fațadă (anual) Măsurarea se va face în mai multe locuri, atunci când dimensiunile trotuarului variază.
		Dimensiuni stradă	Lățimea secțiunii transversale: calcularea lățimii și/sau alocarea spațiului ce îi revine fiecărui utilizator. Calcularea spațiului de trecere. Măsurarea se va face în diferite puncte (anual).
		Intersecții	Numărul intersecțiilor: identificarea raportului dintre intersecțiile pietonale și cele dedicate bicicliștilor, pe de-o parte, și cele dedicate exclusiv autovehiculelor, pe de alta (anual).
		Alte facilități pietonale	Numărul, dimensiunile, lungimea și frecvența trecerilor de pietoni: total în zona proiectului și, suplimentar, clasificate după tip și după amplasament (anual)..
	Spații publice reprezentative		Numărul persoanelor care se deplasează în spațiile publice (turiști și localnici) (lunar).
	Eliminare trafic de tranzit din zona centrală	Numărul de pietoni	<u>*Notă: Atunci când este relevant, pentru fiecare din categoriile următoare, identificarea se va face după vârstă, după sex, după venit, după origine (rezidentă), după etnie și după gradul de dizabilitate.</u> Numărul persoanelor care merg pe jos (pietoni pe zi, volum de treceri de pietoni): măsurarea se va face la diferite ore ale zilei/noptii (ore de vârf, în afara orelor de vârf, ora prânzului/cinei, noaptea și în funcție de anotimp) (lunar).
		Activități pietoni	Numărul persoanelor, după tipuri de activitate: numărare persoanelor care se deplasează, care stau în picioare care, sunt așezate, care așteaptă, care socializează sau care dorm. Măsurarea se va face la diferite ore ale zilei/noptii (ore de vârf, în afara orelor de vârf, ora prânzului/cinei, noaptea și în funcție de anotimp) (lunar).
		Comportament pietoni	Procentul persoanelor care traversează conform sau neconform: contorizarea traversărilor la intersecție/jumătatea străzii, pe treceri de pietoni marcate sau nemarcate, oameni care merg pe trotuare și/sau pe șosea (lunar).
		Satisfacție pietoni	Procentul utilizatorilor mulțumiți: identificarea satisfacției utilizatorilor față de noul aspect al străzii și față de aspectele calitative ale utilizării sale în comparație cu starea anterioară proiectului. Utilizatorii petrec mai mult timp decât înainte în zonă? Vizitează zona mai des? Stau mai mult și de ce? (lunar).
		Confort pietoni	Procentul utilizatorilor care se simt în siguranță și confortabil mergând pe jos (sondaje calitative): identificare nivel/calitate stradă, numărul crescut de copii, vârstnici și femei a fost asociat cu medii mai sigure pentru plimbat (lunar).
		Număr de bicicliști	Numărul bicicliștilor (bicicliști pe zi): măsurarea se va face la diferite ore ale zilei/noptii (ore de vârf, în afara orelor de vârf, ora prânzului/cinei, noaptea și în funcție de anotimp) (lunar).
		Comportament bicicliști	Procentul utilizatorilor care circulă cu bicicleta conform sau neconform: numărarea persoanelor care circulă cu bicicleta în spațiile amenajate/sau pe șosea. Numărul bicicliștilor de pe trotuare sau de pe trecerea de pietoni, pe căile de circulație sau care nu se opresc la intersecții (lunar).
		Satisfacție bicicliști	Procentul utilizatorilor mulțumiți (satisfacția utilizatorilor față de noile dotări și aspectele calitative ale utilizării lor în comparație cu starea anterioară proiectului) (lunar).

Prioritate PIDU	Prioritate secundară		Indicatori de măsurare ⁷⁶
		Confort bicicliști	Procentul utilizatorilor care se simt în siguranță și confortabil folosind amenajările pentru biciclete: sondaje cantitative. Identificare nivel/popularitate străzi (lunar).
		Facilități bicicliști	Lungimea amenajărilor pentru biciclete, după tip (identificarea lățimii căii de deplasare și a zonelor tampon, lungimea și procentul instalațiilor pentru cicluri continue și conectate) (anual).
		Calitatea facilităților pentru bicicliști	Procentul sau lungimea suprafeței amenajărilor pentru biciclete în stare bună: identificarea gropilor, a obstacolelor, a vandalismului, a fisurilor și a pericolelor de împiedicare îndepărtate sau suprafața totală refăcută (anual).
		Rețea pentru bicicliști	Procent din totalul segmentelor cu amenajărilor sigure și confortabile pentru biciclete (anual).
		Intersecții pentru bicicliști	Numărul intersecțiilor cu amenajări pentru biciclete și procentul lor (identificarea amplasării zonelor de oprire extinse/a chenarelor pentru biciclete, a chenarelor de viraj, prioritate semnal și detectare bicicletă) (anual).
		Parcare pentru bicicliști	Numărul locurilor de parcare pentru biciclete (procentajul ocupării la diferite ore ale zilei) (anual).
		Cota de bicicliști	Numărul amenajărilor pentru folosirea în comun a bicicletelor: identificarea dimensiunii și a tipului de stație (nu și dacă sunt convenționale sau biciclete electrice) (anual).
Încurajarea modurilor de transport durabile	Crearea unui sistem integrat de parcare a facilităților de parcare	Parcare	Numărul mașinilor care utilizează noile locuri de parcare (dacă este fix sau activat de utilizator) (lunar). Numărul mașinilor parcate ilegal pe spațiul public din zona centrală (lunar).
		Repartiția modală	Procentul persoanelor care merg pe jos, cu bicicleta, folosesc transportul în comun și vehiculele personale motorizate. Procentul de călătorii pentru fiecare mod în parte (lunar).
		Număr de pasageri	Numărul persoanelor care utilizează transportul în comun: colectare sondaje/număr de deplasări (lunar).
		Comportament pasageri	Procentul utilizatorilor de mijloace de transport în comun care așteaptă regulamentar în trafic: observarea pasagerilor care așteaptă la stația de autobuz, pe marginea drumului, pe calea liberă de pe trotuar (lunar).
		Număr de vehicule	Numărul vehiculelor din trafic, după tip: includerea tuturor tipurilor de transport în comun. Identificarea proporției de mijloace de transport în comun care utilizează banda dedicată și traficul mixt (lunar).
		Comportament șofer	Procentul șoferilor care se comportă regulamentar: numărul șoferilor de mijloace de transport în comun care depășesc viteza, nu opresc la intersecții etc. (lunar).
		Satisfacție pasager	Procentul utilizatorilor mulțumiți (lunar).
		Durata călătoriei	Timpul mediu de deplasare prin oraș (lunar).
		Calitatea serviciilor de transport în comun	Frecvența și sosirile la timp, după tipul de deplasare (în timp real).
		Benzi dedicate	Lungimea benzilor de deplasare, după tip (anual).
		Intersecții	Numărul de intersecții cu facilități de deplasare și procentul acestora (anual).
		Calitatea benzilor de deplasare	Procentul sau lungimea suprafețelor benzilor de tranzit în stare bună (anual).
		Opriri în tranzit	Număr de opriri/stații (anual). Număr și procent de opriri cu adăpost și locuri de ședere (anual). Număr și procent de opriri cu informații despre traseu (anual). Număr și procent de adăposturi cu informații de sosire în timp real (anual).
		Accesibilitate	Număr și procent de stații de circulație universal accesibile (anual).

Prioritate PIDU	Prioritate secundară		Indicatori de măsurare ⁷⁶
		Punere în aplicare	Numărul echipamentelor de control în trafic și de aplicare a regulilor în trafic (camere, foto-radare, camere viteză medie etc.) (anual).
Competitivitate			Valoarea fondurilor europene atrase; numărul de parteneriate public-privat (PPP) create (anual).
Dezvoltarea activității economice	Crearea unui spațiu public atractiv	Spații comerciale și de vânzare cu amănuntul	Numărul și tipul serviciilor de vânzare dedicate (anual). Numărul locurilor în restaurante. Suprafața ocupată: identificarea dimensiunii și numărului de noi companii. Număr estimat de vânzători informali sau ilegali și amplasamentele lor (lunar).
		Servicii marfă/pentru oraș	Numărul locurilor de parcare pentru încărcare, poliție sau alte locuri de parcare rezervate, numărul hidranților, numărul de recipiente pentru deșeuri și pentru reciclare, lățimea de acces a vehiculelor de urgență, numărul de piloni (pentru străzi comune sau zone restricționate) (anual).
		Unități	Număr de vitrine, unități și clădiri pe bloc/hectar sau la fiecare 100 m: identificare programului de lucru și estimarea proporției activității economice (anual). Numărul de etaje și suprafața etajelor în funcție de tipul unității: identificare după localizarea, după tip și după funcțiune. Clasificare după unități culturale, de afaceri, recreative sau altele. Identificarea tipului de proprietate (publice sau private) și a specificului (profit sau nonprofit) (anual).
		Spații neocupate	Procentajul de spații neocupate: identificare după amplasamente și după funcțiune (birou, comerț cu amănuntul, divertisment, recreere, cultural etc.) (anual).
		Închirieri	Închirieri pentru comerț cu amănuntul: identificarea creșterii sau a scăderii închirierilor pentru comerțul cu amănuntul (anual).
		Fațade active	Procentul transparenței fațadei: transparența se referă la gradul în care oamenii pot vedea sau percepe ceea ce se află dincolo de marginea unei străzi (anual). Procentul de fațadă activă: unde există un contact vizual activ între oamenii de pe stradă și oamenii de la parterul clădirilor. Identificarea întinderilor lungi de perete neocupat și a oricăror zone retrase (anual).
		Evenimente în aer liber	Numărul și frecvența evenimentelor în aer liber: identificare după amplasament și după tip, (dacă sunt evenimente culturale, recreative sau altele) (de două ori pe an).
		Comercianți	Numărul furnizorilor (anual) Numărul autorizațiilor de cafenea pe trotuar (anual) Numărul autorizațiilor de vânzare (anual) Numărul persoanelor din zona cu plată sau restricționată (anual)
	Crearea locurilor de muncă		Numărul afacerilor noi care au apărut după implementarea proiectului (anual). Numărul locurilor de muncă nou create după implementare (anual)

Sursa: Autorii, pe baza Regenerării Urbane a Centrului Istoric București, Raport de început (2019).

10. Provocări și recomandări cu privire la implementare

Tabelul 22. Provocările implementării și măsurile de intervenție recomandate

Provocările implementării	Recomandări
Numeroase blocaje în procesul de eliberare a autorizațiilor de construire.	Proiectele inițiate de Primărie ar trebui să fie ierarhizate într-o manieră conformă în ceea ce privește procesul de eliberare a acordurilor și a avizelor de la instituțiile relevante. Proiectele inițiate de Primărie ar trebui să fie scutite de taxe atunci când acordurile și avizele trebuie emise de alte instituții relevante. Este deja implementat un proces similar, în cadrul căruia acordurile și avizele trebuie emise în cadrul aceleiași instituții. În aceste situații, taxele pentru Certificatul de Urbanism și Autorizația de construire nu sunt impuse pentru proiectele inițiate de Primărie.
Proces complicat de depunere a Documentațiilor Tehnice în timpul pandemiei COVID-19.	Procesul de depunere a Documentațiilor Tehnice în timpul stării de urgență din cauza pandemiei SARS-COV-2 ar trebui îmbunătățit, astfel încât să se evite depunerile inutile (Documentații Tehnice atât în format tipărit, cât și digital).
Restricții bugetare și alocări bugetare neclare pentru anul următor.	Obținerea finanțării europene pentru implementare, în locul finanțării locale.
Planificarea deficitară a implementării poate duce la intervenții fragmentate în domeniul public. Întreruperile de circulație preconizate, lucrările deficitare la drumuri și alte acțiuni similare pot cauza mai multe inconveniente, cum ar fi tensiunile și neîncrederea în rândul locuitorilor și altor părți afectate.	Urmărirea unei strategii clare, dezvoltate încă din primele etape ale implementării proiectului-pilot, astfel încât să fie îndeplinite atât obiectivele privind parcare subterană, cât și obiectivele privind continuitatea traseului.
În ceea ce privește organizarea instituțională internă, administrațiile publice locale par să aibă aceleași responsabilități generale legate de domeniul public. Deși par să existe unele similitudini din punct de vedere departamental, la o privire mai atentă, diferențele dintre resursele fiecărui departament și lista responsabilităților indică moduri destul de diferite de gestionare a domeniului public. Astfel, este inevitabilă lipsa coordonării între diferitele entități publice care duce la implementarea deficitară a proiectelor.	Stabilirea protocoalelor de colaborare între companiile de utilități publice pentru proiecte complexe. Stabilirea protocoalelor de colaborare între diferite departamente din cadrul Primăriei, precum și cele între Primărie și Companiile Municipale. Administrația Străzilor ar trebui să fie responsabilă pentru toate străzile afectate de proiectul-pilot.
Administrarea fragmentată și lipsa competențelor de proiectare în corpul administrativ.	Stabilirea unei strategii pe termen scurt, bazată pe mijloace temporare, pentru a acoperi lipsa abilităților de proiectare și de coordonare în cadrul administrației publice. Astfel de măsuri ar putea fi: • Stabilirea unui dialog formal și continuu cu Echipa de proiect • Creșterea deschiderii față de diferite organizații de cartier • Înființarea unui birou dedicat colectării datelor în cadrul Primăriei • Implementarea unui sistem GIS pentru monitorizarea orizontală a lucrărilor și proiectelor, Stabilirea CID-urilor ca entități care ar putea canaliza finanțarea municipală și care ar putea furniza servicii de consultanță pentru administrația publică locală. Se știe deja că acest lucru se întâmplă cu grupurile civice de cartier.

Surse: Autorii

11. Concluzii

Acest raport a prezentat detaliat trei subiecte: un plan de acțiune pentru punerea în aplicare a proiectului-pilot, un exercițiu de cartare a și de atragere a părților interesate , precum și o propunere pentru cadrul de management post-construcție al proiectului-pilot. Cu toate acestea, au apărut următoarele probleme:

1. **Există încă impedimente semnificative în emiterea Autorizațiilor de construire:** astfel, proiectelor inițiate de administrația publică locală nu li se acordă prioritate în cadrul instituțiilor care emit acordurile și avizele necesare. Mai mult, astfel de proiecte nu sunt scutite de plata taxelor pentru aceste acorduri și pentru aceste avize. Situația este similară și în cazul proiectului-pilot. Prin urmare, sunt necesare noi acorduri instituționale, pentru a eficientiza procesul de aprobare a proiectelor de utilitate publică. Până atunci, administrația publică locală trebuie să plătească aceste taxe la timp.
2. **Similar, procedura actuală de depunere pentru obținerea Autorizațiilor de construire cuprinde atât documente în formă tipărită, cât și documente în formă digitală.** Astfel, în forma sa actuală, procedura este și mai greoaie, având în vedere pandemia COVID-19. Având în vedere experiența acumulată de alte administrații publice locale din România, recomandăm adoptarea unei proceduri de depunere *on-line*, menită să reducă redundanțele și să elimine versiunile tipărite ale documentațiilor tehnice necesare pentru obținerea Autorizațiilor de construire.
3. **Bugetul pentru proiectul-pilot este încă neclar în momentul redactării (decembrie 2020):** există angajamente de împrumut în vigoare, dar PIDU ZCB nu a fost încă promovat pentru includerea în bugetul pentru anul 2021. În acest context, recomandăm o analiză paralelă asupra posibilităților de obținere a finanțării europene pentru proiectul-pilot și, dacă este posibil, pentru întregul PIDU ZCB.
4. **Implementarea proiectului-pilot și coerența intervențiilor depind foarte mult de calitatea generală a procesului de planificare,** întrucât întreruperile prost planificate ale traficului în oraș, lucrările la drumuri și alte acțiuni similare pot genera tensiune și neîncredere în rândul locuitorilor și în cel al altor părți afectate. Prin urmare, este necesară o strategie clară de dezvoltare încă de la începutul implementării proiectului-pilot.
5. **De asemenea, este important de reținut că alocarea actuală a responsabilităților legate de întreținerea domeniului public este foarte fragmentată, suprapunerile și inconsecvențele fiind destul de frecvente.** O alocare fragmentată a responsabilităților se traduce, cel mai probabil, într-un nivel slab de coordonare, care ar putea afecta întreținerea proiectului-pilot. Prin urmare, este necesar să se stabilească protocoale clare de colaborare între organismele publice implicate, cel puțin până la stabilirea unei structuri organizaționale mai simple. În acest context, recomandăm Administrației Străzilor București să preia responsabilitatea pentru toate străzile afectate de proiectul-pilot.
6. **O soluție temporară la provocările prezentate mai sus ar fi următoarea:**
 - a. Stabilirea unui dialog formal și continuu cu Echipa de proiect, precum și inițierea și susținerea sistematică a unei interacțiuni cu diferite organizații de vecinătate;

- b. Înființarea unui birou sau a unui grup de lucru dedicat în cadrul Primăriei Municipiului București, menit să colecteze datele relevante pentru proiectul-pilot;
- c. Implementarea unui sistem bazat pe GIS pentru monitorizarea orizontală a lucrărilor și a proiectelor, dezvoltat din platforma actuală a Primăriei Municipiului București, pentru a evita costurile suplimentare;
- d. Organizarea CID ca entități capabile să canalizeze fonduri publice și să ofere servicii de consultanță Municipality. Acest lucru se întâmplă deja cu anumite grupuri civice de cartier.

În plus, Tabelul 21 oferă un plan sintetic pentru viitorul apropiat.

Tabelul 21. Pașii următori

Aspectul relevant	Acțiune recomandată
1. Asigurarea bugetului	Includerea proiectului în următoarele cicluri bugetare.
2. Asigurarea capacității tehnice	Identificarea unei persoane cu abilități tehnice, care să coordoneze implementarea proiectului. Persoana desemnată va urmări îndeaproape procesul de implementare a proiectului, contribuind, de asemenea, și la elaborarea caietelor de sarcini pentru contractarea unei companii de construcții.
3. Accelerarea emiterii autorizațiilor	Accelerarea emiterii Autorizațiilor de construire pentru Proiectele 8.21 și 8.41.
4. Rezolvarea problemelor restante de coordonare	Clarificarea problemelor cu cișmelele și cu iluminatul stradal, în urma convenirii unei soluții cu Echipa de proiect.
5. Implementarea proiectului	Stabilirea specificațiilor proiectului și a termenilor de referință pentru execuția proiectului, folosind detaliile primite de la Echipa de proiect. Stabilirea criteriilor pentru cele două tipuri de licitații publice: • Licitație publică pentru lucrările de construcții; • Licitație publică pentru managementul proiectului. Monitorizare post-construcție. Monitorizarea performanțelor economice post-construcție.
6. Delimitarea responsabilităților	Autorizarea Administrației Străzilor să preia administrarea străzilor din PIDU ZCB.
7. Organizarea instituțională pentru managementul post-construcție	Pentru a satisface cerințele de întreținere impuse de proiect, Administrația Străzilor ar trebui să întreprindă următoarele acțiuni: • Să angajeze/instruiască personal specializat; • Să externalizeze serviciile de întreținere;

Aspectul relevant	Acțiune recomandată
	• să externalizeze supravegherea proiectelor către o companie privată de proiectare, fie prin licitație publică, fie printr-un parteneriat (necesită aprobarea Consiliului Municipal); • Să programeze investițiile de capital; • Să solicite programul anual pentru construcția planificată de la companiile de utilități; • Să programeze trimiterea documentelor tehnice de la companiile de utilități; • Să elibereze Autorizații de construire în conformitate cu programarea făcută; • Să programeze recepția lucrărilor; • Să implementeze o platformă GIS pentru coordonarea lucrărilor de construcții planificate.
8. Grupul de inițiativă civică	Administrația publică locală ar trebui să încurajeze și să sprijine grupurile voluntare prin accelerarea soluționării reclamațiilor comunității și prin stabilirea unor canale deschise de comunicare cu CID-urile voluntare.

Sursa: Autorii.

12. Anexe

12.1 Anexa A

Entități, publice și private, conectate la proiectarea, întreținerea și modificarea domeniului public

Entitate	Acronim	Descriere
Primăria București	B.M. (RO) PMB	Administrația centrală a orașului București.
Primăria Sector 1	M.S.1 (RO) PS1	
Primăria Sector 2	M.S.2 (RO) PS2	
Primăria Sector 3	M.S.3 (RO) PS3	
Primăria Sector 4	M.S.4 (RO) PS4	
Primăria Sector 5	M.S.5 (RO) PS5	
Primăria Sector 6	M.S.6 (RO) PS6	
Administrația Străzilor	S.A. (RO) AS	Administrația Străzilor (AS) din București este un serviciu public de interes local din Municipiul București, organizat ca o instituție publică cu personalitate juridică, finanțat integral din bugetul local al Bucureștiului.
Secția Exploatare și Întreținere Utilaj Transport	S.E.M.T.M. (RO) SEIUT	Secție din AS
Secția Exploatare și Întreținere Drumuri, Poduri, Pasaje Rutiere și Pietonale	S.E.M.R.B.P. (RO) SEIDPPRP	Secție din AS
Secția Întreținere sisteme luminoase de semnalizare rutiere	S.L.R.S.M. (RO) SISLSR	Secție din AS
Administrația Domeniului Public Sector 1	P.D.A 1 (RO) ADP 1	Departamentul din cadrul Administrației Sectorului 1 care funcționează în cadrul Comitetului executiv al Consiliului Local al Sectorului 1

Entitate	Acronim	Descriere
Administrația Domeniului Public Sector 2	P.D.A. 2 (RO) ADP 2	Departamentul din cadrul Administrației Sectorului 1 care funcționează în cadrul Comitetului executiv al Consiliului Local al Sectorului 2
Administrația Domeniului Public Sector 3	P.D.A. 3 (RO) ADP 3	Departamentul din cadrul Administrației Sectorului 1 care funcționează în cadrul Comitetului executiv al Consiliului Local al Sectorului 3
Direcția locală de gospodărire Sector 4	P.D.A. 4 (RO) ADP 4	Departamentul din cadrul Administrației Sectorului 1 care funcționează în cadrul Comitetului executiv al Consiliului Local al Sectorului 4
Administrația Domeniului Public Sector 5	P.D.A. 5 (RO) ADP 5	Departamentul din cadrul Administrației Sectorului 1 care funcționează în cadrul Comitetului executiv al Consiliului Local al Sectorului 5
Administrația Domeniului Public Sector 6	P.D.A. 6 (RO) ADP 6	Departamentul din cadrul Administrației Sectorului 1 care funcționează în cadrul Comitetului executiv al Consiliului Local al Sectorului 6
Biroul Semnalizare și Reglementare Trafic		Parte a Serviciului Circulație Rutieră din cadrul Poliției Locale
Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice	M.A.R.P.S. (RO)AMRSP	Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice este o instituție autonomă, non-guvernamentală, non-profit, independentă, care asigură reglementarea și monitorizarea internațională și internă a contractului de concesiune ca Autoritate de Reglementare Tehnică în toate domeniile serviciilor publice ale Municipiului București.
Societatea de Transport București	T.S.B. (RO)STB	Societatea de Transport din București este principalul operator de transport public din București și Ilfov
Ministerul Culturii	M.C. (RO)MC	Ministerul Culturii este autoritatea publică centrală responsabilă de elaborarea și aplicarea strategiilor și abordărilor culturale
Inspectoratul General pentru Situații de urgență	G.I.E.S. (RO)ISU	Partea de Inspectorat din cadrul Ministerului Afacerilor Interne
Administrația Lacuri Parcuri și Agrement București	A.L.P.R.B. (RO)ALPAB	Serviciu public de interes local
Direcția de Utilități Publice, Salubritate și Protecția Mediului Sector 1	P.U.S.E.P.B.S.1 (RO)DUPSPMS1	Direcția de Utilități Publice, Salubritate și Protecția Mediului Sector 1 a fost creată pentru a contribui, în condițiile legii și ale propriului set intern de reguli, la atingerea obiectivelor legale de prevenirea producției de deșeuri, valorificarea materială și energetică a deșeurilor, reducerea cantității de deșeuri eliminate prin depozitare, îmbunătățirea și protecția mediului și îmbunătățirea serviciilor publice locale.
Direcția Generală de Salubritate Sector 3		Direcția Generală de Salubritate Sector 3 este un serviciu public de interes local cu personalitate juridică în cadrul Consiliului Local al Sectorului 3
SC SALUBRIZARE FAPTE 5 SA		SC SALUBRIZARE FAPTE 5 SA a fost constituită ca serviciu public local, cu personalitate juridică, în cadrul Consiliului Local al Sectorului 5, pentru a furniza servicii publice de salubritate în Sectorul 5.

Entitate	Acronim	Descriere
S.A. AMENAJARE EDILITARE SI SALUBRIZARE S.R.L.		Fondată în 2010, Amenajare Edilitare și Salubritate SA a fost concepută ca o societate cu capital public integral, cu scopul de a furniza servicii de utilități publice.
Serviciul Control Salubritate	S.C.S. (RO)SCS	Serviciul Control Salubritate face parte din Direcția de Control și răspunde Directorului Executiv Adjunct al Poliției Locale.
Compania Municipală Agrement	M.C.R. (RO)CMA	Compania Municipală Agrement este o societate pe acțiuni, fondată prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București.
Trustul de Clădiri Metropolitane	M.B.T. (RO)TCM	Trustul de Clădiri Metropolitane face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Bucureștiului, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Consolidări	M.C.C. (RO)CMC	Compania Municipală Consolidări a fost înființată cu scopul de a efectua lucrări de intervenție asupra clădirilor de locuințe încadrate în clasa I de risc seismic și care reprezintă un pericol public.
Compania Municipală Dezvoltare Durabilă	M.C.S.D. (RO)CMDD	Compania Municipală Dezvoltare Durabilă face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Salubritate Ecologică	M.C.E.S. (RO)CMEI	Compania Municipală Salubritate Ecologică a fost fondată ca o companie profesională de servicii pentru combaterea dăunătorilor, controlul insectelor și dezinfectare.
Compania Municipală Energetică	M.C.E. (RO)CME	Compania Municipală Energetică își propune să contribuie la dezvoltarea pieței energetice din București.
Compania Municipală Iluminat Public	M.C.P.L. (RO)CMIP	Compania Municipală Iluminat Public face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Întreținerea Arborilor și Spațiului Verde	M.C.T.G.S. (RO)CMIASV	Compania Municipală Întreținerea Arborilor și Spațiului Verde face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Parcuri și Grădini	M.C.P.P.G. (RO)CMPG	Compania Municipală Parcuri și Grădini face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Parking	M.C.P. (RO)CMP	Compania Municipală Parking este entitatea de tip Holding din București care administrează serviciul public de taxare a parcării pe domeniul public al Bucureștiului
Compania Municipală Publicitate și Afișaj	M.C.P.D. (RO)CMPA	Compania Municipală Publicitate și Afișaj face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Drumuri, Poduri și Pasaje	M.C.R.B.P. (RO)SPP	Compania Municipală Drumuri, Poduri și Pasaje face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.

Entitate	Acronim	Descriere
Compania Municipală Managementul Traficului	M.C.T.M. (RO)CMMT	Compania Municipală Managementul Traficului face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Managementul Transportului	M.C.Trans. (RO)CMMTRSP	Compania Municipală Managementul Transportului face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
Compania Municipală Turism	M.C.T. (RO)CMT	Compania Municipală Turism face parte din societățile comerciale de tip Holding fondate de Consiliul General al Municipiului București, la propunerea primarului general.
LUXTEN		Serviciu privat de iluminat public și distribuție a energiei electrice
Telekom		Serviciu privat de internet, TV, telefonie fixă și telecomunicații mobile
ENEL		Serviciu privat de distribuție și producție a energiei electrice
Apa Nova		Distribuitor privat de apă potabilă și servicii de canalizare
Distrigaz		Distribuitor privat de gaze
REBU		Serviciu privat de salubritate
ROMPREST		Serviciu privat de salubritate (Sector 1)
Supercom		Serviciu privat de salubritate (Sector 2)
Rosal Grup		Serviciu privat de salubritate (Sector 4)
Urban SA		Serviciu privat de salubritate (Sector 6)

Sursa: Autorii.

12.2 Anexa B

Jurisdicțiile asupra străzilor implicate în proiect

Denumire stradă	AS	ADP	
Uranus	AS		
Calea Rahovei	AS		
Bulevardul Libertății	AS		
Tismana	AS		
George Georgescu	AS		
Sfântul Ilie		S4	
Bulevardul Unirii	AS		
Danielopol Gheorghe		S4	
Palatul Justiției		S4	
Parcul Tribunalului			
Sfinții Apostoli		S4	
Șelari	AS		
Smârdan	AS		
Franceză	AS		
Lipscani (A)	AS		
Eugen Carada	AS		
Pasajul Vilacrosse	?		
Pasajul Macca	?		
Doamnei	AS		
Academiei		S1	
Biserica Enei		S1	
Edgar Quinet		S1	
Bulevardul Regina Elisabeta	AS		
Ion Câmpineanu	AS		
Cristian Popișteanu		S1	
Piața Revoluției	AS		
Piața George Enescu	AS		
Episcopiei	AS		
Constantin Esarcu		S1	
Georges Clemenceau		S1	
Nicolae Golescu	AS		
Loc de joacă pentru copii cu spațiu verde			
Arthur Verona		S1	
Gen. Gheorghe Magheru	AS		
Alexandru D Xenopol		S1	
Piața Gheorghe Cantacuzino		S2	
Scuar verde Pța. G. Cantacuzino			
Gen. Eremia Grigorescu		S1	
Piața Alexandru Lahovari	AS		
Scuar verde A. Lahovari			
Tache Ionescu		S1	
Piața Amzei		S1	
D. I. Mendeleev		S1	
Calea Victoriei	AS		

Denumire stradă	AS	ADP
Gen. H. M. Berthelot	AS	
Luterană	AS	
Știrbei Vodă	AS	
Ion Câmpineanu	AS	
Parc Kretzulescu		
Parc Sala Palatului		
Walter Mărcineanu	AS	
Ion Brezoianu	AS	
Matei Millo		S5
Scuar verde Millo/Vraca		
George Vraca		S5
Lipscani (B)	AS	
Inginer Anghel Saligny	AS	

Sursa: Autorii.

12.3 Anexa C

Lista nominală a părților interesate din zona aferentă proiectului, în bucla sudică a acestuia din urmă, interesul acestora pentru calitatea spațiului stradal și disponibilitatea lor de a participa la sondaj.

Actor	Categorie	Punct de atracție	Interesul pentru extinderea în stradă	Participare la sondaj
Piața de Flori – Rahova	Vânzare cu amănuntul	Piață	Ridicat	INDISPONIBIL
Minimarket Versace	Vânzare cu amănuntul	Minimarket	Moderat	INDISPONIBIL
Zen Pack	Vânzare cu amănuntul	Florărie	Ridicat	NU
Florăria Bambina	Vânzare cu amănuntul	Florărie	Ridicat	NEINTERESAT
SC Picasso Boutique Flower SRL	Vânzare cu amănuntul	Florărie	Ridicat	INDISPONIBIL
Ivan Pescar & Scrumbia Bar	HORECA	Restaurant	Ridicat	DA
The Ark	HORECA	Centru evenimente	Moderat	DA
Headvertising	Servicii	Publicitate	Inexistent	
DC Communications	Servicii	Publicitate	Inexistent	
Celo-fane.ro	Vânzare cu amănuntul	Florărie	Ridicat	NU
Florăria Vasilica	Vânzare cu amănuntul	Florărie	Ridicat	INDISPONIBIL
Academia Tehnică Militară Ferdinand I	Educație	Academie	Inexistent	
Avenue Parlament	HORECA	Hotel	Moderat	NU
SC Bere Băuturi București SA	Vânzare cu amănuntul	Magazin	Inexistent	
Becker Brău	HORECA	Berărie	Moderat	NU
Berăria Germană București	HORECA	Berărie	Moderat	INDISPONIBIL
Palat Bragadiru Administrație	Servicii	Birou administrație	Inexistent	
Palace Catering	HORECA	Catering	Inexistent	
Suzana Ribs & Wings	HORECA	Restaurant	Ridicat	NU

Actor	Categorie	Punct de atracție	Interesul pentru extinderea în stradă	Participare la sondaj
Casa Vogue Mariage	Vânzare cu amănuntul	Magazin	Moderat	INDISPONIBIL
Flair Angel	HORECA	Bar	Ridicat	NU
Costelaria	HORECA	Restaurant	Ridicat	NU
Palat Bragadiru Grand Ballroom Colosseum	HORECA	Restaurant	Moderat	DA
Club Subteran	HORECA	Club	Moderat	NU
GaGa Club București	HORECA	Club	Moderat	INDISPONIBIL
Aida Bistro	HORECA	Restaurant	Ridicat	NU
Mahala	HORECA	Restaurant	Ridicat	NEINTERESAT
Academia Română	Instituție publică	Academie	Inexistent	
Esposa Bridal Boutique	Comerț	Comerț (îmbrăcăminte)	Moderat	INDISPONIBIL
Oficiul Poștal 5	Instituție publică	Oficiu Poștal	Moderat	INDISPONIBIL
5 to go	HORECA	Cafenea	Ridicat	NU
Beijing Garden	HORECA	Restaurant	Ridicat	NEINTERESAT
Unilux International SRL	Vânzare cu amănuntul	Magazin, aparatură electrocasnică	Moderat	NEINTERESAT
BRD	Servicii	Bancă	Inexistent	
TC Rom Glass SRL	Vânzare cu amănuntul	Furnizor	Inexistent	
Digi	Vânzare cu amănuntul	Magazin telefonie mobilă	Moderat	INDISPONIBIL
Centrul Medical Memormed	Servicii	Centru medical	Inexistent	
Vita Protect Consult SRL	Servicii	Firmă consultanță	Inexistent	
Confort Casa Imobiliare	Vânzare cu amănuntul	Companie imobiliară	Inexistent	
Guard One LLC	Servicii	Companie securitate	Inexistent	
Jariștea	HORECA	Restaurant	Moderat	NU
Activ Belle Ane Mary	Servicii	Salon înfrumusețare	Moderat	INDISPONIBIL
Clinica Oana Nicolau	Servicii	Cabinet psihologic	Inexistent	
Cristis Diabetmed	Servicii	Centru medical	Inexistent	
Magazin Mixt	Vânzare cu amănuntul	Minimarket	Moderat	INDISPONIBIL
SloMoments	Servicii	Studio de film	Inexistent	
Montaj Aer Condiționat	Servicii	Firmă aer condiționat	Inexistent	
Just Smile and Travel	Servicii	Agenție de turism	Moderat	DA
Minimarket T141	Comerț	Minimarket	Moderat	INDISPONIBIL
Centrul Zonal Militar București	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Școala de Șoferi Top	Servicii	Școală de șoferi	Inexistent	
Colegiul Național „Mihai Eminescu”	Educație	Liceu	Inexistent	
Parchetul Militar de pe lângă Tribunalul Militar București	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Casa de Pensii Sectorială a M.A.I.	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Serviciul Independent de Reținere și Arestare Preventivă	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	

Actor	Categorie	Punct de atracție	Interesul pentru extinderea în stradă	Participare la sondaj
Grădinița „Pisicile Aristocrate”	Educație	Grădiniță	Inexistent	
Biserica Sf. Ilie	Servicii	Biserică	Inexistent	
Grădinița „Prikindel”	Educație	Grădiniță	Inexistent	
Adora Sposa	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	INDISPONIBIL
SBB Glassware & Barstore	Vânzare cu amănuntul	Magazin general	Moderat	INDISPONIBIL
Alessandro Biaggio	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	INDISPONIBIL
Salonul Gabriela	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	INDISPONIBIL
Franc Sarabia	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	INDISPONIBIL
Aire Barcelona București	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	INDISPONIBIL
Rosa Clará București	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	INDISPONIBIL
Carrefour Pronto Express	Vânzare cu amănuntul	Minimarket	Moderat	INDISPONIBIL
Tonica Group	Servicii	Publicitate	Inexistent	
Compania Națională Loteria Română	Servicii	Loterie	Inexistent	
Sediul DGTI	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Judecătoria Sectorului 1	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Curtea de Apel București	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Judecătoria Sectorului 5	Instituție publică	Instituție publică	Inexistent	
Zet Non Stop	HORECA	Restaurant	Ridicat	NU
Club Zet la Diva	HORECA	Club	Ridicat	NU
The Bike Hub	Vânzare cu amănuntul	Magazin de biciclete	Moderat	NU
Cofetăria ZORA	HORECA	Cofetărie	Ridicat	DA
Biportal	Vânzare cu amănuntul	Magazin alimentar	Moderat	INDISPONIBIL
Colegiul Național de Arte „Dinu Lipatti”	Educație	Liceu	Inexistent	
Keune	Servicii	Salon	Moderat	INDISPONIBIL
Synergia Coffee Shop	HORECA	Cafenea	Ridicat	DA
Dentestelle	Servicii	Cabinet stomatologic	Moderat	NU
Nomasvello	Servicii	Salon estetică	Moderat	NU
Aura Radu	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	NU
5 to go	HORECA	Cafenea	Ridicat	NU
Samsonite	Vânzare cu amănuntul	Magazin	Moderat	NU
Natalia Vasiliev	Vânzare cu amănuntul	Magazin de îmbrăcăminte	Moderat	NU
Bon Voyage	Servicii	Agenție de turism	Moderat	NU

12.4 Anexa D

Formular Chestionar

Evaluarea interesului cetățenilor pentru realizarea unui Grup de inițiativă civică în zona Uranus și Calea Rahova.

Acest sondaj are ca scop evaluarea interesului deținătorilor și administratorilor de afaceri locale pentru aderarea la un Grup de inițiativă civică prin plățirea periodică a unei taxe/cotizații în scopul îmbunătățirii calității serviciilor publice din zona de studiu. Chestionarul a fost realizat de către SC Birou de Arhitectură Alexandru Belenyi SRL, în cadrul unui proiect de consultanță al Grupul Băncii Mondiale cu Primăria Municipiului București.

Denumirea firmei:

Adresă:

Persoană de contact:

Care servicii legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar, parc) au nevoie de îmbunătățiri în domeniul privind implementarea legii?

- ☐ Siguranță
- ☐ Aplicarea politicii de parcare
- ☐ Gestionarea aglomerării în trafic
- ☐ Altele...

Care servicii legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar, parc) au nevoie de îmbunătățiri în domeniul privind curățenia și colectarea deșeurilor?

- ☐ Colectarea deșeurilor personale
- ☐ Colectarea deșeurilor publice
- ☐ Curățenia străzilor
- ☐ Altele...

Care servicii legate de utilizarea și aspectul domeniului public (stradă, scuar, parc) au nevoie de îmbunătățiri în domeniul privind întreținerea domeniului public?

- ☐ Semnalarea problemelor (adică, iluminare, degradarea trotuarelor/străzilor și gropi, degradarea mobilierului urban, vandalism)
- ☐ Intervalul de timp între semnalarea unei probleme și rezolvarea acesteia
- ☐ Calitatea reparațiilor
- ☐ Altele...

Credeți că identitatea și publicitatea cartierului pot fi îmbunătățite?

- ☐ Da
- ☐ Nu

Ce alte sugestii aveți pentru îmbunătățirea calității spațiului public?

Care este suma pe care sunteți dispus/ă să o plătiți, ca o cotizație lunară către un Grup de inițiativă publică, pentru a îmbunătăți nivelul actual al serviciilor?

- ☐ 50 Ron
- ☐ 100 Ron
- ☐ 200 Ron
- ☐ 400 Ron
- ☐ 800 Ron
- ☐ >800 Ron

Credeți că valoarea contribuției ar trebui decisă în funcție de tipul/dimensiunea afacerii și influența atractivității domeniului public asupra activității sale?

- ☐ Da
- ☐ Nu

Aveți nevoie de informații suplimentare pentru a răspunde la acest chestionar? Dacă da, care sunt acestea?

Sondajul poate fi regăsit în limba română, în formularul trimis participanților la sondaj, accesând linkul: <https://forms.gle/PThpeDUjU4jd3o117>