

PIAȚETE LIBERE

Viziunea integrată pentru regenerarea spațiilor publice din zonă Moșilor Vechi

Piațete Libere și Coridoare Verzi

**VIZIUNEA INTEGRATĂ PENTRU REGENERAREA SPAȚIILOR PUBLICE
DIN ZONA MOȘILOR VECHI**

BUCUREȘTI, SECTOR 2

CUPRINS

PREAMBUL.....	5
REGENERAREA URBANĂ INTEGRATĂ CA INSTRUMENT DE TRANSFORMARE.....	6
DELIMITAREA ZONEI DE INTERVENȚIE.....	9
CADRUL STRATEGIC AL REGENERĂRII URBANE.....	11
Context european.....	11
Agenda Urbană a UE.....	11
Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile (2020)	11
Pactul European Verde și Strategia privind Biodiversitatea	13
Noul Bauhaus European.....	13
Misiunea UE pentru 100 de Orașe Inteligente și Neutre Climatic până în 2030.....	16
Context național și metropolitan.....	17
Politica Urbană a României 2022–2035	17
Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București (SIDU).....	17
Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Regiunii București–Ilfov (2023–2040).....	18
Masterplanul Velo București 2035 (MPVB)	20
Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice 2024–2030	21
Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic	21
Context local: inițiative locale relevante	22
PROFIL URBAN ȘI IDENTITAR.....	24
Evoluția istorică.....	24
Caracterul țesutului urban și sub-zonele componente.....	25
Relația cu vecinătățile și conexiunile cu orașul.....	26
Dinamici și presiuni urbane	27
Intensificarea traficului și presiunea parcării	27
Deficitul de spații publice de proximitate și fragmentarea spațiului verde	27
Presiunea dezvoltărilor imobiliare.....	28
Amplifierea efectului de insula de căldură urbană.....	28
Schimbarea profilului socio-economic și gentrificare	28
CADRUL DE REGLEMENTARE URBANISTICĂ	30
Planul Urbanistic General (PUG) al Municipiului București	30
Planul Urbanistic Zonal (PUZ) Zonele protejate construite.....	31
ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE.....	38
3.1 Structura urbană și profil funcțional.....	38
Identificare funcțiunilor	39

Identificare monumente istorice	40
Identificare clădiri expertizate tehnic	41
3.2 Mobilitate și circulații	42
Organizare circulații	43
Organizare parcaje	44
Organizare transport public	45
Organizare mobilitate velo	46
Organizare circulații pietonale	47
VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE REGENERARE	48
Introducere	48
Viziunea integrată de regenerare	48
Principii fondatoare	50
Obiective strategice de regenerare	51
UNIVERSUL INTERVENȚIILOR POSIBILE	59
Structura spațială a regenerării	59
Etapizarea regenerării urbane	59
Rețeaua de spații publice	61
Micro-piațete selectate în cadrul proiectului Piațete Libere	66
Spații publice reprezentative	76
Micro-piațete posibile.....	84
Coridoare verzi și axe de mobilitate activă.....	113

PREAMBUL

Zona Moșilor Vechi, arealul cuprins între Moșilor, Eminescu și Călărașilor, reprezintă unul dintre cele mai valoroase teritorii urbane ale Bucureștiului. Format prin suprapunerea unor straturi istorice, culturale și sociale distincte, cartierul concentrează un patrimoniu construit remarcabil, o rețea densă de funcțiuni urbane și una dintre cele mai autentice expresii ale orașului tradițional bucureștean. În același timp, zona se confruntă cu presiuni urbane majore: dominanța automobilului asupra spațiului public, deficitul de spații verzi și de proximitate, degradarea fondului construit, efectul de insulă de căldură urbană și transformări socio-economice care riscă să afecteze identitatea și coeziunea comunitară a cartierului.

În acest context, regenerarea urbană nu poate fi redusă la o succesiune de proiecte punctuale sau la simple intervenții de amenajare. Ea presupune o abordare integrată, capabilă să trateze simultan mobilitatea, spațiul public, patrimoniul construit, infrastructura verde, adaptarea la schimbările climatice și viața comunitară. Prezenta strategie își propune să ofere acest cadru comun de acțiune, definind o viziune coerentă pentru transformarea spațiului public din zona Moșilor Vechi și orientând investițiile viitoare către obiective comune de calitate urbană, reziliență climatică și incluziune socială.

Strategia urmărește transformarea arealului într-o rețea coerentă de spații publice conectate, accesibile și atractive, în care micro-piațetele, străzile, parcurile și traseele de mobilitate activă funcționează ca elemente ale aceluiași sistem urban. În această perspectivă, spațiul public este înțeles nu doar ca loc al circulației sau al recreerii, ci ca infrastructură esențială pentru sănătatea urbană, coeziunea comunitară, adaptarea climatică și dezvoltarea economică locală.

Documentul este elaborat în continuarea unui demers deja constituit de analiză și proiectare urbană. Studiul „Regenerare Urbană. Moșilor Vechi. București”, realizat de Filofi și Trandafir Arhitectură în parteneriat cu Banca Mondială în anul 2022, a furnizat primul diagnostic sistematic al zonei și a formulat un set de direcții și intervenții la scara străzii și a spațiului public. Pe această bază, Primăria Sectorului 2 a inițiat programul Piațete Libere, prin care zece micro-piațete din zona Armenească – Moșilor sunt reimaginate ca spații publice dedicate comunității, prin procese participative și intervenții orientate către mobilitate activă, infrastructură verde și viață urbană de proximitate.

Experiența acumulată prin acest program – de la analiza spațiilor și dialogul cu locuitorii până la dezvoltarea conceptelor preliminare de amenajare – constituie fundamentul prezentei strategii. Aceasta extinde logica intervențiilor pilot de la nivelul unor spații punctuale la scara întregului cartier și propune un cadru de acțiune capabil să conecteze proiectele individuale într-o viziune unitară de regenerare urbană.

Documentul se adresează autorităților publice responsabile de planificarea și gestionarea dezvoltării urbane, instituțiilor finanțatoare, actorilor economici și culturali, organizațiilor civice și comunității locale. El nu substituie documentațiile de urbanism și reglementările existente, ci le completează printr-o perspectivă integrată asupra transformării spațiului public, oferind un instrument strategic pentru prioritizarea, coordonarea și implementarea intervențiilor viitoare.

REGENERAREA URBANĂ INTEGRATĂ CA INSTRUMENT DE TRANSFORMARE

Orașele europene se află în fața unor provocări structurale fără precedent: criza climatică accelerează degradarea mediului construit și natural, inegalitățile sociale se adâncesc, iar modelul urban bazat pe dominanța automobilului și-a epuizat resursele de legitimitate. În acest context, regenerarea urbană integrată nu mai este o opțiune de politică publică, ci o necesitate strategică – un instrument prin care comunitățile urbane pot răspunde simultan provocărilor de mediu, sociale, economice și culturale.

Strategia de față propune o abordare profund integrată a transformării spațiului public în zona Moșilor Vechi, una dintre cele mai vii și mai stratificate cartiere istorice ale Bucureștiului. Depășind logica intervențiilor punctuale, care tratează fiecare stradă, piațetă sau parc ca entitate izolată, demersul de față urmărește constituirea unei rețele coerente de spații publice conectate, animate și reziliente climatic.

Spațiul public ca infrastructură socială, climatică și de mobilitate

Spațiul public – strada, piațeta, parcul, trotuarul, curtea interioară deschisă – nu este doar un reziduu al țesutului urban construit, ci o infrastructură activă cu funcții multiple și indispensabile. Înțelegerea acestei funcții extinse este fundamentală pentru o strategie coerentă:

- **Infrastructură socială:** spațiul public este locul unde se formează și se reproduc relațiile de proximitate, coeziunea comunitară, sentimentul de apartenență la un cartier. Piațeta de colț, aleea pietonală, banca sub copac sunt elemente aparent minore care susțin, în realitate, țesătura socială a cartierului.
- **Infrastructură climatică:** în contextul schimbărilor climatice, spațiul public verde – cu arbori, suprafețe permeabile, rigole vegetate și fântâni – constituie prima linie de apărare împotriva efectului de insulă de căldură, a inundațiilor urbane și a poluării aerului. Un cartier cu *canopy* consistent poate înregistra temperaturi estivale cu 3–6°C mai scăzute față de zonele mineralizate.
- **Infrastructură de mobilitate:** trotuarele late, piste pentru bicicliști, pasajele pietonale scurtatoare și stațiile de transport public bine amplasate compun o rețea de mobilitate activă care reduce dependența de automobil și îmbunătățește calitatea aerului și a vieții.

Spațiul public ca infrastructură a tranziției climatice

În contextul obiectivelor europene privind neutralitatea climatică și adaptarea la schimbările climatice, spațiul public nu mai poate fi privit exclusiv ca domeniu al amenajării urbane. El devine o infrastructură strategică a tranziției urbane, capabilă să contribuie simultan la reducerea emisiilor de carbon, la adaptarea la efectele schimbărilor climatice și la îmbunătățirea calității vieții.

Modul în care sunt proiectate străzile, piețele și spațiile verzi influențează direct comportamentele de mobilitate, consumul energetic, confortul termic și reziliența urbană. Fiecare metru pătrat recuperat de la suprafețele impermeabile, fiecare arbore plantat și fiecare traseu pietonal sau velo continuu contribuie la construirea unui cartier mai rezilient, mai sănătos și mai puțin dependent de mobilitatea bazată pe combustibili fosili.

În această perspectivă, regenerarea spațiului public reprezintă una dintre cele mai eficiente și vizibile forme de implementare locală a obiectivelor climatice asumate la nivel european.

Regenerarea ca instrument multidimensional

Prezenta strategie conceptualizează regenerarea urbană ca instrument integrat care acționează simultan pe mai multe registre:

- **Reziliență climatică:** prin creșterea suprafeței permeabile, plantarea de arbori maturi, introducerea infrastructurii albastre (rigole vegetate, fântâni, bazine de retenție) și reducerea suprafețelor asfaltate, se contribuie la atenuarea efectului de insulă de căldură și la gestionarea apelor pluviale.
- **Sănătate urbană:** activarea mobilității active (mersul pe jos și cu bicicleta), crearea de spații verzi de calitate și reducerea poluării fonice și a aerului au impact direct și documentat asupra sănătății fizice și mentale a locuitorilor.
- **Coeziune socială:** spațiile publice de calitate sunt locuri de întâlnire intergeneraționale și interculturale. Micro-piațetele animate, terasele protejate, spațiile de joacă pentru copii și zonele de odihnă pentru vârstnici contribuie la refacerea legăturilor sociale în cartierele cu densitate mare de locuire.
- **Economie locală:** regenerarea spațiului public stimulează activitatea comercială la parter, valorizează imobilele din proximitate, atrage investiții în sectorul ospitalității și serviciilor și creează locuri de muncă în economia de proximitate.
- **Identitate culturală:** patrimoniul arhitectural, numele străzilor, elementele de memorie urbană și tradițiile comerciale locale constituie o resursă identitară care poate fi valorificată prin design urban sensibil la context, semnalistică coerentă și programe culturale ancorate în spațiul public.
- **Calitate urbană:** designul spațiului public, relația cu patrimoniul construit, prezența vegetației și utilizarea materialelor durabile contribuie la crearea unor spații atractive, confortabile și recognoscibile, care consolidează identitatea locală, stimulează utilizarea spațiului public și îmbunătățesc experiența urbană cotidiană.

De la intervenții punctuale la sisteme urbane

Practica urbanistică românească din ultimele decenii a privilegiat proiectele de sine stătătoare: o stradă reabilitată, un parc modernizat, o piațetă pietonalizată. Fiecare intervenție în parte poate fi valoroasă, dar impactul ei rămâne limitat atunci când nu este articulată cu celelalte componente ale sistemului urban. Regenerarea integrată propune o schimbare de paradigmă: intervențiile sunt gândite simultan pe multiple scări (de la micro-piațetă la coridor verde) și pe multiple dimensiuni (mobilitate, climă, social, economic, cultural).

Această abordare sistemică implică nu doar coerența proiectelor individuale, ci și o nouă modalitate de guvernare — în care planificarea, finanțarea, implementarea și monitorizarea sunt coordonate între actori multipli: autorități locale, comunități de riverani, operatori economici, instituții culturale și organizații civice.

În contextul tranziției către orașe mai reziliente și neutre climatic, această abordare integrată devine esențială. Obiective precum reducerea emisiilor de carbon, adaptarea la schimbările climatice, creșterea biodiversității urbane și îmbunătățirea calității vieții nu pot fi atinse prin intervenții izolate, ci prin transformări coordonate la scara cartierului. În acest sens, regenerarea urbană contemporană urmărește nu doar rezolvarea unor probleme funcționale, ci crearea unor locuri mai verzi, mai incluzive și mai atractive, în care spațiul public, patrimoniul, mobilitatea și natura urbană funcționează ca parte a aceluiași sistem.

Provocările specifice ale zonelor istorice centrale

Arealul Moșilor – Eminescu – Călărașilor concentrează, într-o manieră paradigmatică, tensiunile tipice cartierelor istorice din orașele est-europene în tranziție:

- Presiunea traficului și a parcării: rețeaua de străzi proiectată pentru tramvaie și trafic ușor din secolul al XIX-lea este azi asfixiată de autovehicule. Trotuarele sunt ocupate parțial sau total de mașini parcate. Intersecțiile sunt dominate de semaforizare și de trafic de tranzit, în detrimentul traversărilor pietonale.
- Fragmentarea spațiului public: spațiile publice existente sunt insule izolate, fără continuitate vizuală sau funcțională. Deplasarea pietonală între două spații verzi de proximitate presupune adesea traversarea unor artere cu trafic intens, fără protecție sau umbră.
- Pierderea vegetației: decenii de reabilitări stradale axate pe extinderea carosabilului și a parcării au eliminat o parte semnificativă a arborilor maturi. Aliniamentele arborate incomplete sau absente sporesc vulnerabilitatea la căldură și reduc calitatea spațiului stradal.
- Degradarea fondului construit: patrimoniul arhitectural al cartierului – vile interbelice, imobile de raport, locuințe cu curți interioare – este afectat de degradare fizică, presiune speculativă și intervenții incongruente. Coexistența clădirilor de patrimoniu cu construcțiile recente agresive creează discontinuități vizuale și funcționale.
- Supra-dominanța auto: spațiul stradal este alocat în proporție copleșitoare automobilului, lăsând pietonilor și bicicliștilor marje minime de confort și siguranță. Această distribuție inechitabilă a spațiului public reprimă mobilitatea activă și reduce calitatea vieții urbane.

De la cartier istoric la laborator urban al tranziției

Zona Moșilor Vechi dispune de caracteristicile necesare pentru a deveni un teritoriu demonstrativ pentru noua generație de politici urbane europene. Densitatea patrimoniului construit, mixitatea funcțională, accesibilitatea ridicată și existența unei comunități active creează condițiile pentru testarea unor modele de regenerare care combină protejarea identității locale cu obiectivele neutralității climatice și ale mobilității durabile. În acest sens, strategia nu urmărește doar reamenajarea unor spații publice, ci transformarea treptată a arealului într-un model de cartier istoric adaptat provocărilor secolului XXI – mai verde, mai accesibil, mai rezilient și mai incluziv.

Rețeaua de spații publice, micro-piațetele și coridoarele verzi

Arhitectura conceptuală a strategiei se sprijină pe trei tipuri de intervenție interdependente:

- Rețeaua de spații publice reprezentative reunește parcurile, piațetele și grădinile de cartier existente – Piața Spaniei, Piața Rosetti, Parcul Ioanid, Grădina Icoanei, Foișorul de Foc – și le articulează printr-o logică de sistem, atribuind fiecăruia un rol precis în economia spațiului public al cartierului.
- Micro-piațetele și punctele de plăcere reprezintă o rețea fină de intervenții la scară mică – intersecții calmate, alveole pietonale, extensii de trotuar, spații reziduale reconvertite – care populează țesutul urban cu momente de calitate la fiecare 200–400 de metri, asigurând accesul universal la spațiu public de proximitate.
- Coridoarele verzi de mobilitate sunt axele liniare – străzi transformate în *shared spaces*, alei pietonale, trasee velo – care conectează nodurile rețelei și asigură continuitatea ecologică și funcțională a întregului sistem.

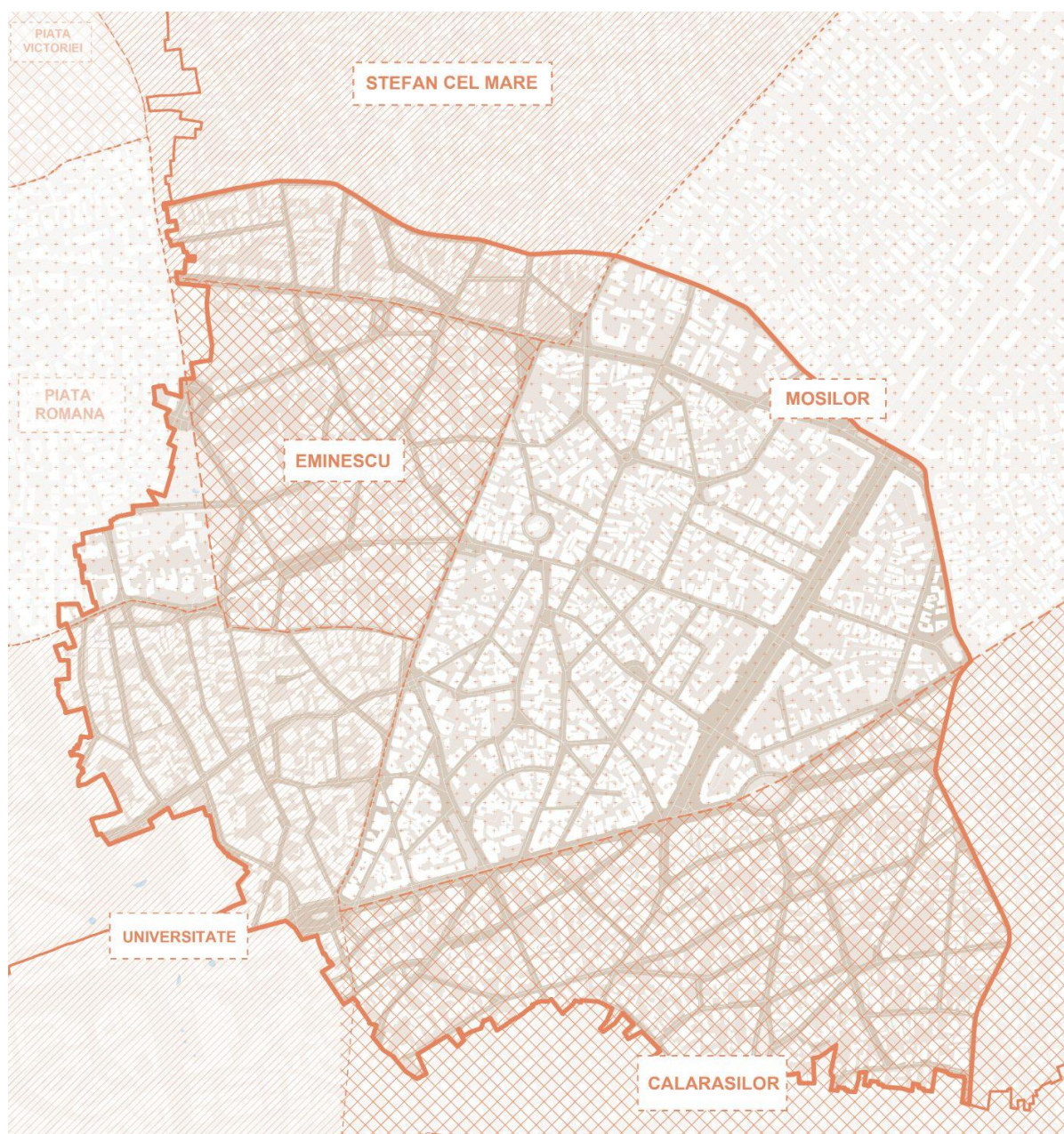
Împreună, aceste trei tipuri de intervenție compun o rețea integrată care transformă cartierul dintr-un spațiu dominat de circulația auto într-un teritoriu urban centrat pe oameni, climă și calitatea vieții.

DELIMITAREA ZONEI DE INTERVENȚIE

Zona de intervenție a prezentei strategii cuprinde un areal urban complex, situat în sectorul 2 al Bucureștiului, în zona delimitată în PUG ca #42 *Zona Centru Nord*, cunoscută sub denumirea de Moșilor Vechi, ce acoperă o suprafață de aproximativ 280 de hectare. Zona este caracterizată de o structură urbană stratificată, caracterizată prin diversitate tipologică a fondului construit, mixitate funcțională ridicată și continuitate morfologică a țesutului istoric.



Arealul cuprins între Str. Mihai Eminescu (N), granița Sectorului 2 cu Sectorul 1 (V), granița Sectorului 2 cu Sectorul 3 (S) și Str. Traian (E)



Delimitarea arealului de intervenție a rezultat din suprapunerea mai multor niveluri de analiză:

- **cadrul administrativ**, mai exact delimitarea administrativă a Sectorului 2, ce definește delimitarea arealului la vest - față de Sectorul 1 și la sud - față de Sectorul 3;
- **structura cartierelor**, așa cum este delimitată organic de istoria urbanistică și arhitecturală a zonei, de percepția publică asupra identității locale (i.e., zonele Moșilor, Eminescu, Armenească, Călărașilor) și de barierele fizice constituite de marile artere structurante (Bd. Dacia, Calea Moșilor, Bd. Magheru, Bd. Carol I, Calea Călărașilor);¹
- **identitate istorică și continuitate morfologică**, arealul făcând parte din același corp al orașului format în prima jumătate a secolului al XIX-lea și consolidat în perioada interbelică, cu o logică proprie de tramă stradală, parcelare, și tipologie de clădiri.
- **continuitate funcțională**, zona prezentând un mix funcțional coerent — rezidențial cu regim mic de înălțime, comercial, cultural, educațional — fără rupturi majore, ceea ce o face aptă pentru intervenții integrate la nivel de cartier.

Cu toate acestea, deși prezenta strategie operează în limitele administrative ale Sectorului 2, **zona vizată face parte dintr-un sistem urban mai larg - Zona Centrală București**, care se desfășoară continuu peste granițele administrative ale sectoarelor. Coerența morfologică și funcțională a acestui teritoriu impune ca strategia de regenerare să fie coordonată și aliniată cel puțin la nivelul Sectoarelor 1, 2, și 3 și al Primăriei Municipiului București, atât în ceea ce privește intervențiile în spațiul public și mobilitate, cât și instrumentele de reglementare urbanistică, finanțare și guvernanță. Cu precădere, este necesară coordonarea intervențiilor privind mobilitatea și a celor de regenerare în zona Universitate, ce se extinde la est de limita Sectorului 2, cel puțin până la Bd. Magheru, și zona Călărașilor, ce se extinde la sud de limita Sectorului 2, cel puțin până la Calea Călărașilor

Delimitarea definește un areal de regenerare urbană integrată pentru zona centrală a Sectorului 2, în interiorul căruia intervențiile propuse pot produce efecte sistemice și cumulative - un teritoriu suficient de coerent morfologic și funcțional pentru ca acțiunile individuale să se potențeze reciproc și să genereze o transformare urbană reală. În acest sens, prezentul document operează pe două niveluri teritoriale complementare: cel al arealului lărgit, pentru care se definesc viziunea și direcțiile strategice de regenerare pe termen mediu, și cel al sub-zonelor și al intervențiilor pilot, unde se detaliază proiectele concrete.

Acest demers vine în contextul **inițiativei Piațete Libere**, un demers participativ ce vizează reamenajarea a 10 micro-piațete din zona central-istorică Armenească - Moșilor - Plantelor prin recuperarea spațiului public de la automobil, introducerea vegetației, activarea socială și implicarea comunității. Cele zece noduri urbane vizate de această inițiativă reprezintă nucleul unui demers mai amplu, care necesită o viziune teritorială mai largă pentru a produce un efect multiplicator asupra calității vieții și vitalității economice și sociale a zonei — un cadru în care piațetele regenerate să fie conectate între ele prin coridoare de mobilitate activă, să fie ancorate în rețeaua spațiilor verzi de cartier și să fie susținute de intervenții complementare la nivelul fronturilor stradale, al infrastructurii verzi și al mobilității. La baza acestei inițiative stă analiza diagnostic și propunerile de intervenție asupra zonei Armenească - Moșilor realizate în cadrul studiului **„Regenerare Urbană. Moșilor Vechi. București”** (Filofi și Trandafir Arhitectură & Banca Mondială, 2022).

¹ Trebuie menționat că în ciuda delimitării cartierelor și a rolului Bd. Dacia ca barieră fizică semnificativă, limita nordică a arealului a fost stabilită Str. Mihai Eminescu, în vederea integrării funcționale a unui teritoriu cu valoare istorică, patrimonială și culturală importantă. Zona cuprinsă între cele două bulevarde formează un areal coerent, cu o concentrare ridicată de funcțiuni centrale, instituții culturale, patrimoniu arhitectural protejat și activități de entertainment și viață publică — un sistem urban integrat a cărui logică internă ar fi fragmentată artificial printr-o delimitare pe Bulevardul Dacia. Includerea sa în arealul de intervenție răspunde, astfel, nu doar criteriilor morfologice, ci și necesității de a trata unitar un teritoriu cu identitate culturală și potențial de regenerare distincte.

CADRUL STRATEGIC AL REGENERĂRII URBANE

Context european

Prezenta strategie este elaborată în aliniere cu cadrul strategic și normativ european care guvernează politicile de regenerare urbană, mobilitate, mediu și coeziune socială. În ultimele decenii, Uniunea Europeană a construit o arhitectură coerentă de politici, instrumente și inițiative care plasează calitatea mediului urban, tranziția climatică, incluziunea socială și participarea comunitară în centrul agendei de dezvoltare. În acest context, regenerarea spațiilor publice este abordată nu doar ca o intervenție de amenajare urbană, ci ca un instrument integrat pentru creșterea calității vieții, consolidarea rezilienței climatice, stimularea economiei locale și promovarea mobilității durabile.

Documentele-cadru prezentate în continuare definesc principiile, obiectivele și direcțiile de acțiune care fundamentează această abordare. Relevanța lor pentru zona Moșilor Vechi depășește dimensiunea de conformare strategică, oferind un cadru de referință pentru formularea intervențiilor, evaluarea impactului acestora și valorificarea oportunităților de finanțare disponibile la nivel european.

Agenda Urbană a UE

Agenda Urbană a Uniunii Europene, lansată prin Pactul de la Amsterdam în mai 2016, instituie un cadru de cooperare tematică între orașele europene, statele membre și instituțiile UE, cu scopul de a îmbunătăți politicile, legislația și finanțarea cu impact urban. Structurată în parteneriate tematice, fiecare dedicat unei provocări urbane specifice, Agenda promovează trei acțiuni-cheie - (i) o mai bună reglementare, (ii) o mai bună finanțare și (iii) o mai bună cunoaștere.

Patru din parteneriatele tematice constituite au relevanță directă pentru prezenta strategie:

- **Adaptarea la schimbările climatice:** include soluții bazate pe natură (NbS), infrastructură verde-albastră, reziliența urbană la valuri de căldură și inundații pluviale — provocări concrete identificate în arealul Moșilor Vechi.
- **Mobilitatea urbană:** promovează tranziția de la dominanța automobilului la modele de mobilitate activă și sustenabilă, cu accent pe calitatea mersului pe jos, pista pentru bicicliști și interconectarea cu transportul public.
- **Incluziunea comunităților marginalizate:** abordează accesul echitabil la spațiul public, locuire și servicii pentru toate categoriile sociale, inclusiv în contextul gentrificării.
- **Locuirea și regenerarea urbană:** furnizează cadrul pentru intervenții integrate în fonduri de locuințe degradate și spații publice ale cartierelor istorice.

Alinierea la Agenda Urbană a UE consolidează poziționarea strategică a proiectului și creează oportunități de conectare la rețele europene de schimb de experiență, relevante pentru promovarea și replicarea metodologiei Piațete Libere. Totodată, aceasta facilitează accesul la instrumente complementare de finanțare și asistență tehnică, care pot sprijini extinderea și implementarea pe termen lung a intervențiilor propuse.

Marile provocări urbane ale Europei se rezolvă la scara cartierului, prin spații publice care conectează oameni, natură și mobilitate într-un model urban mai sănătos, mai rezilient și mai incluziv.

Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile (2020)

Noua Cartă de la Leipzig, adoptată în noiembrie 2020, reprezintă principalul document de politică urbană al Uniunii Europene și constituie un cadru de referință cheie pentru orice strategie de regenerare urbană cofinanțată din fonduri europene. Documentul reafirmă valoarea orașului european ca model de organizare socială și definește o abordare integrată, participativă și pe mai multe niveluri (*multilevel governance*) a politicii urbane.

Carta articulează **trei dimensiuni complementare ale bunăstării urbane** - Orașul Just, Orașul Verde și Orașul Productiv, acestea fiind reflectate în componente-cheie ale abordării proiectului de regenerare a spațiilor publice din zona Moșilor Vechi.

- **Orașul Verde:** infrastructura verde-albastră, prin conservarea arborilor existenți și plantarea de noi arbori maturi, amenajarea de suprafețe permeabile și rigole vegetate, și amplasarea de fântâni și bazine de retenție, constituie coloana vertebrală ecologică a tuturor intervențiilor propuse, de la micro-piațete la coridoarele verzi; mai mult proiectul în sine reprezintă un pas spre consolidarea mobilității urbane durabile în zona centrală;
- **Orașul Productiv:** revitalizarea economiei locale de proximitate este susținută prin activarea parterelor comerciale, creșterea atractivității spațiilor publice și încurajarea utilizărilor mixte, intervențiile propuse contribuind la consolidarea vitalității economice a cartierului și la stimularea investițiilor private în fondul construit existent;
- **Orașul Just:** reconfigurarea spațiului public urmărește creșterea accesibilității și incluziunii urbane, prin amenajări adaptate tuturor categoriilor de utilizatori, cu atenție explicită acordată copiilor, vârstnicilor și persoanelor cu mobilitate redusă; totodată, procesul participativ, testat prin inițiativa Piațete Libere, este integrat ca mecanism permanent de co-creare și guvernare locală a intervențiilor.

Totodată, Carta promovează un **set de principii fundamentale** pentru guvernarea și dezvoltarea urbană integrată, care se regăsesc în abordarea propusă prin prezenta strategie::

- **Abordarea integrată:** provocările urbane trebuie abordate prin coordonarea politicilor sectoriale – mobilitate, locuire, mediu, economie și cultură – într-un cadru comun de planificare și intervenție, capabil să valorifice sinergiile și să evite soluțiile fragmentate.
- **Intervenția la scara cartierului:** cartierul reprezintă nivelul optim pentru implementarea măsurilor de regenerare urbană, permițând abordarea integrată a problemelor locale și generarea unor efecte cumulative asupra calității mediului urban și a coeziunii comunitare.
- **Participarea comunității:** planificarea și transformarea spațiului urban trebuie să implice activ locuitorii și actorii locali relevanți pe întreg parcursul procesului, de la definirea nevoilor și priorităților până la implementarea și monitorizarea intervențiilor.
- **Coerența multi-scalară:** intervențiile locale trebuie corelate cu obiectivele și politicile formulate la nivel metropolitan, regional și național, asigurând complementaritatea investițiilor și integrarea acestora în viziuni teritoriale mai ample.
- **Neutralitatea climatică și reziliența urbană:** dezvoltarea urbană trebuie să contribuie la tranziția către orașe mai sustenabile și mai reziliente, prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, extinderea infrastructurii verzi și creșterea capacității de adaptare la efectele schimbărilor climatice.

Investițiile produc schimbare durabilă atunci când sunt gândite integrat, la scara cartierului, împreună cu comunitatea și în acord cu obiectivele de reziliență și neutralitate climatică.

Pactul European Verde și Strategia privind Biodiversitatea

Pactul European Verde (European Green Deal), adoptat de Comisia Europeană în decembrie 2019, stabilește obiectivul central al neutralității climatice a UE până în 2050 și trasează o foaie de parcurs cuprinzătoare pentru decarbonizarea economiei europene. Din perspectiva politicii urbane, Pactul Verde are implicații profunde și directe, urbanizarea reprezentând atât una dintre principalele surse de emisii, cât și primul teren de implementare a soluțiilor.

Componentele cu relevanță directă pentru regenerarea spațiului urban includ:

- **Pachetul Fit for 55²:** prevede reducerea cu 55% a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2030 față de 1990, cu implicații directe asupra politicilor de transport și mobilitate urbană – reducerea traficului auto, electrificarea flotelor de transport public și extinderea infrastructurii de mobilitate activă.
- **Strategia privind Biodiversitatea 2030³:** stabilește obiectivul plantării a 3 miliarde de arbori în Europa până în 2030, crearea de coridoare ecologice urbane, renaturalizarea a minimum 20% din suprafețele degradate și asigurarea accesului la spații verzi de calitate în maximum 300 de metri pentru toți locuitorii urbani.
- **Soluțiile bazate pe natură (Nature-based Solutions - NbS)⁴:** definesc infrastructura verde-albastră – arbori de aliniament, grădini pluviale, acoperișuri verzi, rigole vegetate – ca instrument prioritar de adaptare climatică și îmbunătățire a calității mediului urban.
- **Directiva privind eficiența energetică a clădirilor⁵:** stabilește standarde de renovare energetică a fondului construit, cu impact asupra capacității autorităților locale de a valorifica reabilitarea patrimoniului pentru creșterea eficienței energetice.

Relevanța acestor orientări pentru regenerarea spațiilor publice din zona centrală se manifestă pe trei niveluri complementare.

- În primul rând, la nivel ecologic, obiectivele privind extinderea **acoperirii arboricole urbane, reducerea suprafețelor impermeabile și consolidarea conectivității verzi** vor fi integrate direct în propunerile de amenajare, de la micro-piațete plantate cu arbori maturi până la amenajarea unor coridoare verzi de mobilitate.
- În al doilea rând, la nivel **climatic, intervențiile răspund vulnerabilităților specifice ale zonei centrale**, caracterizată printr-o expunere ridicată la efectul de insulă de căldură urbană, prin utilizarea soluțiilor bazate pe natură pentru îmbunătățirea confortului microclimatic și creșterea rezilienței urbane.
- Nu în ultimul rând, la nivel investițional, alinierea la obiectivele Pactului Verde European și ale tranziției climatice **facilitează accesul la instrumente dedicate de finanțare și asistență tehnică**, inclusiv programe precum LIFE, InvestEU și fondurile de coeziune cu componente dedicate infrastructurii verzi și adaptării la schimbările climatice.

Regenerarea spațiilor publice transformă obiectivele europene privind clima și biodiversitatea în beneficii tangibile pentru comunitate, contribuind la construirea unor cartiere mai verzi, mai reziliente și mai plăcute pentru viața de zi cu zi.

Noul Bauhaus European

² pachet legislativ al Uniunii Europene adoptat începând cu 2021 pentru implementarea obiectivului de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030, fundamentat pe Regulamentul (UE) 2021/1119 – Legea europeană a climei / European Climate Law)

³ Comunicarea Comisiei Europene COM(2020) 380 final – EU Biodiversity Strategy for 2030: Bringing Nature Back into Our Lives

⁴ promovate prin Strategia UE privind biodiversitatea pentru 2030 – COM(2020) 380 final, Strategia UE pentru adaptarea la schimbările climatice – COM(2021) 82 final și Misiunea UE „100 Climate-Neutral and Smart Cities” din cadrul Horizon Europe)

⁵ Directiva (UE) 2024/1275 - Energy Performance of Buildings Directive

Noul Bauhaus European (New European Bauhaus – NEB), inițiativă lansată de Comisia Europeană în 2021, propune o viziune pentru spațiile de viață ale viitorului bazată pe trei valori: frumos, durabil, incluziv. NEB este un cadru de referință cultural și estetic, nu doar tehnic sau normativ, care invită la regândirea relației dintre design, sustenabilitate și coeziune socială.

Strategia de față se înscrie în spiritul NEB prin: atenția acordată calității estetice a intervențiilor, utilizarea materialelor naturale și durabile, implicarea artiștilor și designerilor locali și angajamentul față de incluziunea socială ca standard non-negociabil al designului urban.

Cele trei valori fondatoare ale NEB – Durabil, Frumos și Împreună (Sustainable, Beautiful, Together) – definesc un cadru cultural și etic, nu doar tehnic, al transformării urbane:

- **Durabil (Sustainable):** intervențiile în spațiul construit trebuie să reducă amprenta ecologică, să prelungească ciclul de viață al materialelor și al structurilor existente și să integreze soluțiile naturale ca standard, nu ca excepție. Reabilitarea – nu demolarea și reconstrucția.
- **Frumos (Beautiful / Aesthetic):** calitatea estetică a spațiului public nu este un lux, ci o componentă a demnității și a bunăstării urbane. NEB respinge soluțiile standardizate, de serie, și promovează designul sensibil la context, la identitatea locală și la patrimoniu.
- **Împreună (Together / Inclusive):** procesele de proiectare și transformare a spațiului public trebuie să fie co-create cu comunitatea, cu artizanii, cu artiștii și cu actorii locali. Incluziunea nu este un pas procedural, ci o valoare fondatoare.

NEB propune, de asemenea, cinci principii de lucru cu relevanță directă pentru regenerarea urbană:

- abordarea participativă,
- abordarea transdisciplinară,
- implicarea artiștilor și designerilor în procesele de transformare urbană,
- valorificarea patrimoniului local,
- promovarea economiei circulare în construcții.

Aplicarea principiilor NEB în zona Moșilor Vechi presupune depășirea unei abordări centrate exclusiv pe infrastructură și orientarea către un model de regenerare urbană bazat pe identitate locală, natură urbană și participare comunitară. În acest sens, micro-piațetele nu sunt privite doar ca amenajări fizice, ci ca infrastructuri de proximitate care contribuie simultan la adaptarea climatică, revitalizarea patrimoniului, consolidarea comunității și îmbunătățirea calității vieții.

Prin patrimoniul său construit, țesutul comercial tradițional, memoria locului și experiența deja acumulată prin procese participative, Moșilor Vechi dispune de toate ingredientele necesare pentru a deveni un exemplu de aplicare a principiilor Noului Bauhaus European la scara cartierului. În această perspectivă, succesul intervențiilor nu va fi măsurat exclusiv prin suprafețele reamenajate, ci prin capacitatea acestora de a crea spații mai verzi, mai frumoase și mai incluzive, capabile să genereze noi forme de viață urbană și de apartenență comunitară.

Orașele viitorului nu se măsoară doar în metri pătrați reamenajați, ci în capacitatea lor de a crea locuri care inspiră, includ și conectează oamenii.

CE ÎNSEAMNĂ NEB PENTRU REGENERAREA URBANĂ?

PRINCIPIU	CUM SE TRADUCE ÎN PRACTICĂ	APLICĂRI POSIBILE ÎN ZONA MOȘILOR VECHI
-----------	----------------------------	---

DURABIL	→ creșterea suprafețelor permeabile, → plantarea arborilor, → utilizarea soluțiilor bazate pe natură, → reutilizarea structurilor existente, → gestionarea locală a apelor pluviale → reducerea suprafețelor dedicate automobilului → utilizarea materialelor locale și cu amprentă redusă de carbon → creșterea biodiversității urbane	→ transformarea spațiilor reziduale asfaltate în micro-piațete verzi, → reducerea efectului de insulă de căldură și îmbunătățirea confortului climatic → coridoare verzi între principalele spații publice → plantarea sistematică a aliniamentelor stradale → amenajarea grădinilor pluviale și a rigolelor vegetate
FRUMOS	→ design atent la context, → materiale naturale / specifice locului, → mobilier urban personalizat, → punerea în valoare a patrimoniului și a identității locului → design care încurajează utilizarea și spațiului public și crearea unui sentiment de apartenență la loc → integrarea artei și a elementelor culturale locale → coerență vizuală a spațiilor publice	→ valorificarea arhitecturii istorice a cartierului, → recuperarea caracterului comercial și meșteșugăresc al străzilor → crearea unor spații publice recognoscibile → intervenții artistice inspirate din identitatea locală → iluminat urban și mobilier adaptate caracterului istoric al zonei
ÎMPREUNĂ	→ procese de co-creare, → implicarea comunității, → accesibilitate universală → spații și activități pentru toate categoriile de utilizatori → promovarea coeziunii sociale → utilizări flexibile și multifuncționale ale spațiului public → atenție acordată grupurilor vulnerabile	→ continuarea modelului participativ „Piațete Libere” → dezvoltarea unor spații multi-generaționale → programe comunitare și evenimente de cartier → amenajări accesibile persoanelor cu mobilitate redusă → activarea spațiului public prin inițiative locale
PARTICIPATIV	→ ateliere, → consultări, → testări temporare, → prototipuri urbane → implicarea comunității în definirea priorităților → feedback continuu după implementare → monitorizare participativă	→ validarea soluțiilor împreună cu locuitorii înaintea implementării permanente → urbanism tactic pentru testarea intervențiilor → platforme de raportare și feedback din partea locuitorilor → implicarea școlilor și organizațiilor locale în proces
TRANSDISCIPLINAR	→ colaborare între arhitecți, urbanisti, peisagiști, artiști și sociologi → integrarea expertizei climatice și de mobilitate → abordarea simultană a patrimoniului, mediului și dezvoltării economice → colaborarea între sectorul public, privat și civic	→ integrarea patrimoniului, mobilității, spațiului public într-o viziune comună → proiecte dezvoltate de echipe multidisciplinare → colaborare cu universități și organizații profesionale → integrarea programării culturale în regenerarea spațiului public
PE MAI MULTE NIVELURI	→ cooperare între administrație, instituții culturale, mediul educațional și organizații civice → coordonare între nivelul local, metropolitan și european → integrarea proiectelor în strategiile de mobilitate și climă → mobilizarea surselor multiple de finanțare	→ conectarea intervențiilor locale la obiectivele mai ample ale Sectorului 2, Municipiului București și inițiativelor europene → alinierea cu M100 și Contractul Climatic → integrarea în rețeaua metropolitană de mobilitate activă → valorificarea finanțărilor europene dedicate regenerării urbane și adaptării climatice

Misiunea UE pentru 100 de Orașe Inteligente și Neutre Climatic până în 2030

Misiunea UE pentru 100 de Orașe Inteligente și Neutre Climatic până în 2030, lansată în cadrul programului Horizon Europe 2021–2027, reprezintă una dintre cele mai ambițioase inițiative europene dedicate transformării urbane. În 2022, 112 orașe au fost selectate în urma unui proces competitiv care a reunit sute de candidaturi din întreaga Europă, printre acestea numărându-se și Sectorul 2 al Municipiului București. Orașele participante și-au asumat atingerea neutralității climatice cu două decenii înaintea țintei generale a Uniunii Europene, devenind laboratoare de inovare urbană, ale căror soluții și modele de intervenție sunt concepute pentru a fi replicate la scară europeană.

Din perspectiva politicii urbane, Misiunea introduce câteva instrumente și principii cu relevanță directă pentru regenerarea zonelor urbane centrale:

- **Contractul Climatic Orașenesc (City Climate Contract – CCC):** fiecare oraș-misiune a semnat un contract multianual cu Comisia Europeană prin care se angajează la reducerea emisiilor de carbon, îmbunătățirea calității aerului, creșterea eficienței energetice și transformarea mobilității urbane. Contractul include angajamente sectoriale concrete, monitorizate anual, și deschide accesul la finanțare prioritară din fonduri europene.
- **Inteligența urbană ca instrument al tranziției (Smart City):** Misiunea promovează digitalizarea managementului urban – senzori de calitate a aerului, sisteme de monitorizare a traficului, platforme de date deschise pentru planificare – ca mijloc de accelerare a tranziției verzi, nu ca scop în sine. Aplicabilitatea este directă pentru cartierele cu densitate ridicată și trafic intens.
- **Abordarea integrată a cartierului (Positive Energy Districts – PEDs):** Misiunea promovează transformarea cartierelor pilot în „districte de energie pozitivă” – zone urbane care produc mai multă energie din surse regenerabile decât consumă, prin combinarea renovărilor energetice ale clădirilor cu mobilitate electrică și spațiu public reconfigurate. Deși complexitatea tehnică este ridicată, principiul integrității la scara cartierului este direct aplicabil zonei Moșilor Vechi.
- **Coordonarea cu fondurile structurale:** Misiunea funcționează ca multiplicator al finanțărilor europene disponibile, facilitând accesul prioritar la ERDF, FSE+, LIFE și InvestEU pentru orașele-misiune, cu condiția alinierii la angajamentele din Contractul Climatic.
- **Mobilizarea investițiilor private:** prin mecanisme de *blending* (cofinanțare public-privat), Misiunea urmărește să atragă investiții private de cel puțin 3 ori mai mari decât finanțarea publică europeană, prin reducerea riscului perceput de investitori în proiectele de regenerare urbană verde.

Participarea Sectorului 2 al Municipiului București la Misiunea M100 conferă o relevanță directă intervențiilor propuse în cadrul prezentei strategii. Obiectivele asumate prin Contractul Climatic Local – reducerea emisiilor de carbon, îmbunătățirea calității aerului, extinderea infrastructurii verzi și promovarea mobilității sustenabile – necesită intervenții concrete la scara cartierului, în special în zonele caracterizate de trafic intens, suprafețe impermeabile extinse și deficit de spații verzi. În acest context, zona Moșilor Vechi reprezintă un teritoriu prioritar de intervenție, unde regenerarea spațiului public poate demonstra, într-un cadru urban complex și dens construit, modul în care obiectivele tranziției climatice pot fi traduse în beneficii tangibile pentru comunitate și replicate ulterior în alte zone ale orașului.

Strategia de regenerare integrată a zonei Moșilor Vechi este un instrument de implementare a angajamentelor luate în cadrul Misiunii M100. Fiecare micro-piațetă regenerată, fiecare arbore plantat și fiecare metru de trotuar eliberat de mașini parcate reprezintă o contribuție cuantificabilă la indicatorii Contractului Climatic.

Context național și metropolitan

Politica Urbană a României 2022–2035

Politica Urbană a României (PUG), adoptată oficial ca *Strategia Națională de Dezvoltare Urbană Integrată pentru Orașe Reziliente, Verzi, Incluzive și Competitive 2022–2035*⁶ — reprezintă primul document strategic de la nivel național dedicat exclusiv dezvoltării urbane, elaborat în colaborare cu Banca Mondială în cadrul unui parteneriat de asistență tehnică. Documentul transpune la nivel național cadrul european al Cartei de la Leipzig și al Agendei Urbane a UE, constituind totodată un instrument de fundamentare a politicilor locale și un cadru de prioritizare a investițiilor din fonduri structurale europene pentru perioada 2021–2027.

Viziunea Politicii Urbane a României este articulată în jurul a patru piloni complementari:

- **Orașe verzi și reziliente:** reducerea vulnerabilității la riscuri climatice și naturale, extinderea infrastructurii verzi-albastre și integrarea soluțiilor bazate pe natură (NbS) ca instrument standard de planificare urbană;
- **Orașe competitive și productive:** crearea unui mediu urban atractiv pentru forța de muncă și pentru investiții, prin calitatea spațiului public, accesibilitatea și mixitatea funcțională.
- **Orașe echitabile și incluzive:** garantarea accesului egal al tuturor categoriilor sociale la servicii publice, spațiu public de calitate și mobilitate; cu atenție specială la cartierele cu risc de marginalizare.
- **Orașe bine guvernate:** întărirea capacității administrative locale, a coordonării inter-jurisdicționale și a implicării comunității în procesele decizionale.

Structura obiectivelor prioritare ale Politicii este direct relevantă pentru strategia de față. Printre cele cinci obiective prioritare, trei au legătură directă cu intervențiile propuse pentru zona Moșilor Vechi:

- **Obiectivul Prioritar 1 — Sustenabilitatea spațială:** vizează revitalizarea zonelor urbane în declin, completarea cartierelor și intensificarea conectivității. Documentul identifică explicit centrele istorice degradate ca zone prioritare de intervenție, recomandând instrumente de planificare adaptate regenerării — nu demolării — fondului construit existent.
- **Obiectivul Prioritar 2 — Orașe propice locuirii și inteligente climatic:** promovează extinderea spațiilor verzi, reducerea poluării aerului și îmbunătățirea mobilității urbane durabile, cu accent pe reconfigurarea străzilor pentru bandă dedicată transportului public și pe prioritizarea mobilității active față de traficul auto.
- **Obiectivul Prioritar 3 — Intensificarea activității economice:** recunoaște rolul calității mediului urban construit în atragerea de investiții și în creșterea competitivității, inclusiv prin reactivarea clădirilor de patrimoniu și diversificarea ofertei culturale ancorate în spațiul public.

Relevanța Politicii Urbane a României și a Strategiei Naționale de Dezvoltare Urbană pentru regenerarea integrată a zonei Moșilor Vechi se manifestă pe trei niveluri: **strategic**, prin transpunerea la scara cartierului a direcțiilor naționale privind regenerarea zonelor centrale istorice; **instituțional**, prin promovarea instrumentelor necesare implementării procesului de regenerare, precum actualizarea documentațiilor de urbanism, registrul spațiilor verzi și integrarea soluțiilor bazate pe natură; și **investițional**, prin facilitarea accesului la finanțările dedicate dezvoltării urbane durabile, inclusiv prin Programul Regional București–Ilfov 2021–2027.

În spiritul Politicii Urbane a României, regenerarea zonei Moșilor Vechi transformă obiectivele de dezvoltare urbană durabilă în intervenții concrete la scara cartierului.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București (SIDU)

⁶ Secretariatul General al Guvernului. HG 116/2022. [Link](#).

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București (SIDU) este documentul de planificare strategică al Primăriei Municipiului București elaborat în conformitate cu cerințele FEDR pentru accesarea fondurilor structurale în cadrul Programului Regional București-Ilfov 2021–2027.

Documentul propune o viziune de dezvoltare pe orizont 2050, structurată în jurul a două obiective strategice complementare:

- **Metropola-capitală:** creșterea competitivității și poziționarea Bucureștiului ca centru polarizator în bazinul est-european
- **Orașul Bucureștenilor:** creșterea calității vieții și exportul de urbanitate în cadrul teritoriului metropolitan.

Față de diagnoza care descria un București "dezvoltat incoerent și inegal, fără viziune pe termen lung", SIDU propune un model compact și policentric, în care densificarea în interiorul limitelor existente, consolidarea centrelor de cartier și echilibrarea structurii urbane constituie alternativa viabilă la expansiunea periferică necontrolată.

Cele cinci obiective specifice ale SIDU trasează coordonatele de dezvoltare cu relevanță directă pentru arealul Moșilor Vechi:

- **Orașul Conectat (OS1):** promovarea mobilității urbane durabile și creșterea accesibilității — cu accent pe dezvoltarea infrastructurii pietonale, a pistelor pentru bicicliști, îmbunătățirea transportului public și gestionarea rațională a parcarilor. Diagnoza SIDU consemnează că imposibilitatea satisfacerii cererii de parcuri rezidențiale a normalizat ocuparea trotuarelor, terenurilor virane și spațiilor verzi — o situație paradigmatică pentru zona Moșilor Vechi.
- **Orașul Durabil (OS3):** conservarea patrimoniului natural, reducerea poluării și limitarea efectelor riscurilor climatice — prin conservarea și extinderea infrastructurii verzi-albastre, îmbunătățirea calității aerului și adaptarea la schimbările climatice. SIDU identifică explicit nivelul redus de conectivitate și multifuncționalitate al spațiilor verzi din București ca o deficiență structurală.
- **Orașul Incluziv (OS4):** promovarea incluziunii sociale și asigurarea accesului nediscriminatoriu la infrastructură și servicii publice — cu atenție la categoriile vulnerabile, la distribuția inegală a dotărilor culturale și la riscul de excludere generat de procesele de gentrificare.
- **Orașul Atractiv (OS5):** utilizarea eficientă a terenurilor și a fondului construit, punerea în valoare a patrimoniului istoric și a peisajului urban. SIDU diagnostichează starea accentuată de degradare a patrimoniului construit, lipsa unor spații publice ample capabile să susțină viața comunitară, și subevaluarea potențialului rețelei de spații publice existente — toate aspecte centrale în arealul Moșilor Vechi.

Relevanța pentru zona Moșilor Vechi este confirmată explicit de Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului București, care include „Zona Sfântul Gheorghe – Moșilor Vechi – Grădina Icoanei / Parcul Ioanid” printre programele teritoriale prioritare dedicate cartierelor istorice. Pachetul de intervenții propus de SIDU — reabilitarea spațiului public și a rețelei stradale, dezvoltarea infrastructurii pietonale și velo, extinderea infrastructurii verzi și valorificarea patrimoniului construit — este în deplină concordanță cu obiectivele prezentei strategii, confirmând atât relevanța, cât și necesitatea unei abordări integrate de regenerare urbană.

Zona Moșilor Vechi este nominalizată ca teritoriu prioritar pentru programul integrat de regenerare a cartierelor istorice. Prezenta strategie nu este, prin urmare, o inițiativă izolată, ci un instrument de implementare a politicii integrate de regenerare urbană a Capitalei la scara unui cartier cu valoare patrimonială excepțională.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Regiunii București-Ilfov (2023–2040)

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Regiunii București–Ilfov (PMUD 2023–2040)⁷ reprezintă documentul strategic de referință pentru planificarea mobilității la nivelul capitalei și a județului Ilfov pe orizont 2040. Documentul operaționalizează la nivel local schimbul de paradigmă impus de cadrul european — trecerea de la planificarea tradițională centrată pe fluidizarea traficului auto la o abordare centrată pe oameni, pe accesibilitate și pe echitate, stabilind un set de obiective cuantificate cu ținte clare pentru 2030.

Diagnoza PMUD pune în evidență o serie de date de referință pentru înțelegerea contextului de mobilitate al zonei centrale a Bucureștiului. Indicele de motorizare al capitalei a atins 740 de autoturisme la 1.000 de locuitori — valoare care depășește semnificativ media capitalelor europene comparabile (300–500), iar viteza comercială a transportului public de suprafață pe principalele artere se situează în medie la 13 km/h, față de o țintă de 20 km/h pentru 2035. Repartiția modală actuală a deplasărilor în București relevă dominanța automobilului (43%) și a transportului public (44%), cu o cotă modală a mersului pe jos de doar 7% și a bicicletei de 4%, date care reflectă deficitul structural de infrastructură pietonală și mobilitatea velo, nu o lipsă de cerere.

Zona centrală a Bucureștiului — și implicit arealul Moșilor Vechi — concentrează o serie de disfuncționalități structurale de mobilitate identificate explicit în PMUD:

- **Infrastructura pietonală subdimensionată și ocupată de mașini:** PMUD documentează că trotuarele din zona centrală sunt sistematic acaparate de autovehicule parcate neregulamentar, fenomen caracterizat drept "endemic" la nivelul capitalei. Parcarea neregulamentară nu este doar o problemă de ordine publică, ci un mecanism structural de redistribuire inechitabilă a spațiului public în detrimentul pietonilor, copiilor și persoanelor cu mobilitate redusă.
- **Calea Moșilor — teren explicit de intervenție PMUD:** documentul menționează explicit în lista proiectelor privind extinderea zonelor pietonale în centrul orașului propunerea de "pietonizare a zonei Căii Moșilor Vechi", notând că aceasta se află în stadiul studiului de fezabilitate, fără implementare efectivă. PMUD identifică totodată că această zonă poate fi ușor conectată cu Centrul Vechi prin Pasajul Latin — confirmând coerența logică a intervenției și relevanța sa la scara orașului.
- **Noduri intermodale din proximitatea arealului:** PMUD include în lista intervențiilor prioritare refacerea nodurilor de transport intermodal Piața Rosetti și Sfântul Gheorghe — ambele aflate în imediata vecinătate a zonei Moșilor Vechi —, recunoscând rolul lor strategic în conectarea mobilității active cu transportul public.
- **Congestia arterelor secundare din zona centrală:** trama stradală organică și neregulată din interiorul patruleterului central generează o conectivitate scăzută și presiune crescută pe arterele secundare, care au fost treptat transformate în sensuri unice cu parcare pe ambele laturi. PMUD constată că această soluție — aplicată inclusiv în zona Sector 2 — a sacrificat trotuarele și spațiul verde în favoarea mașinilor parcate, și că procesul invers, de eliberare a trotuarelor, abia a început.
- **Rețeaua de biciclete — sub 10% implementată în zona centrală:** PMUD înregistrează că 70% din proiectele de deplasări nemotorizate din planul anterior (2016–2030) nu au fost implementate, că infrastructura existentă este concentrată în nordul capitalei și că nivelul de serviciu al pistelor omologate este sub 50/100. Zona centrală, inclusiv axele adiacente arealului Moșilor, rămâne practic lipsită de infrastructură velo, mobilitate continuă și sigură.

Relevanța PMUD pentru zona Moșilor Vechi este directă și explicită. Intervențiile propuse prin prezenta strategie — reconfigurarea spațiului stradal, prioritizarea deplasărilor pietonale și velo, calmarea traficului și recuperarea spațiului public ocupat de automobile — se suprapun aproape integral peste

⁷ Sursa

direcțiile de acțiune ale PMUD pentru zona centrală a Bucureștiului. Mai mult, PMUD identifică necesitatea extinderii procesului de pietonalizare dincolo de Centrul Vechi și indică zona Moșilor ca o continuare firească a acestei transformări. Datele de mobilitate confirmă, totodată, că există o disponibilitate reală a locuitorilor de a adopta alternative la autoturism, ceea ce plasează accentul pe calitatea infrastructurii urbane și a spațiului public — obiectiv central al prezentei strategii.

PMUD identifică problema, indică soluția și stabilește prioritățile. Prezenta strategie oferă cadrul prin care acestea pot fi implementate la scara cartierului Moșilor Vechi.

Master-planul Velo București 2035 (MPVB)

Master-planul Velo București 2035 (MPVB) reprezintă documentul strategic și operațional de referință pentru planificarea infrastructurii ciclabile la nivelul capitalei pe orizont 2035. Documentul definește o rețea integrată de piste, benzi ciclabile și trasee prioritare pentru bicicliști, articulată în jurul a două componente complementare: o rețea principală de 150 km (magistrale radiale și inelare, cu finalizare estimată 2030) și o rețea secundară de 415 km (piste, benzi ciclabile, shared-space, finalizare 2035), susținute de infrastructuri conexe — stații *bike-sharing*, rastele și parcări securizate. Viziunea MPVB pentru 2035 este un București în care locuitorii au acces la un traseu principal de piste la maximum 200 m de locuință sau punctul de interes, iar cota modală a bicicletei crește de la 4% (2023) la 18% în 2035 și 30% până în 2050.

MPVB propune, totodată, ca 20% din spațiul urban ocupat actualmente de parcări și autovehicule să fie redistribuit pietonilor și bicicliștilor, recunoscând explicit că principala barieră în calea mobilității active nu este lipsa de dorință, ci calitatea și continuitatea infrastructurii. Documentul include, în mod programatic, propuneri de modernizare a spațiilor publice adiacente traseelor velo, tratând infrastructura ciclabilă ca un catalizator al regenerării urbane, nu ca o simplă bandă pe carosabil.

Zona Moșilor Vechi este traversată direct de două magistrale principale ale MPVB, ceea ce o plasează la intersecția a două axe structurante ale rețelei ciclabile a capitalei:

- **Magistrala M3_1 — Colentina—Carol I (6,11 km, est. 2,75 M€):** traseul principal nord-est—centru al rețelei velo, propus pe axul Bd. Corneliu Coposu — Str. Mântuleasa — Calea Moșilor — Șos. Colentina — Str. Doamna Ghica. Acesta traversează integral arealul de regenerare, de la nodul Piața Rosetti/Carol I până la Obor. Propunerea tehnică prevede reconfigurarea parcărilor și diminuarea benzilor de circulație de pe Calea Moșilor și realizarea de piste bidirecționale sau unidirecționale protejate fizic față de traficul auto; pe Strada Mântuleasa se propune eliminarea completă a parcărilor și realizarea unei piste bidirecționale. Magistrala deservește circa 151.776 de locuitori și 71.870 locuri de muncă din aria sa de deservire și se conectează cu rețeaua velo Ilfov spre Voluntari. Termenul estimativ de implementare pe segmentul Calea Moșilor — Mântuleasa — Bd. Coposu este 2025–2026.
- **Magistrala M4_1 — Pantelimon (traseul Carol I—Rosetti—Ferdinand, est. 3,25 M€):** traseul principal est—centru, propus pe axul Bd. Carol I — Piața C.A. Rosetti — Bd. Ferdinand I — Șos. Pantelimon. Pe segmentul Bd. Carol I (Str. Pictor Ștefan Luchian — Piața C.A. Rosetti), MPVB propune reducerea trotuarului prin inserarea de piste velo unidirecționale, cu reconfigurarea completă a profilului stradal. Magistrala deservește circa 197.653 de locuitori și 83.604 locuri de muncă. Termenul estimativ de implementare pe segmentul Bd. Carol I — Piața Pache Protopopescu este 2025–2026.

Pe lângă cele două magistrale principale, mai multe trasee din rețeaua secundară a MPVB sunt propuse în interiorul sau în imediata proximitate a arealului Moșilor Vechi, creând o rețea densă de conexiuni locale:

- S7 Segment 2 — Bd. Dacia spre Str. Traian: conectează axa Dacia cu magistrala M3_1, traversând zona Piața Rosetti–Armeneasca pe direcție nord-sud.
- S7 Segment 3 — Str. Ștefan Mihăileanu (Calea Călărașilor – intersecția cu Strada Traian): traseu secundar în interiorul arealului, pe axa Călărași–Traian.
- S11 — Strada Mihai Eminescu (conectare cu S7): traseu secundar care conectează axele Dacia și Eminescu cu magistrala Pantelimon.
- S15 — Calea Călărașilor–Str. Agricultori–Str. Frunzei–Str. Tepeș Vodă–Str. Traian: traseu secundar care mărginește arealul la sud, pe direcție vest-est.

Coerența cu prezenta strategie de regenerare integrată este structurală și bi-direcțională. Pe de o parte, MPVB legitimează și prioritizează exact intervențiile de reconfigurare a profilului stradal propuse în prezenta strategie — eliminarea parcarilor de pe Calea Moșilor, redistribuirea spațiului stradal în favoarea mobilității active, calmarea traficului pe trama secundară. Pe de altă parte, calitatea spațiului public regenerat — micro-piațete cu arbori, trotuare largi, pavaje de calitate, fântâni și mobilier urban — este condiția esențială pentru ca piste de biciclete să fie efectiv folosite și percepute ca spații urbane atractive, nu ca benzi de trafic. Cele două documente definesc, împreună, schimbarea completă de paradigmă pentru arealul Moșilor Vechi: de la dominanța automobilului la un spațiu public reconvertit pentru oameni.

Masterplanul Velo București 2035 identifică zona Moșilor Vechi drept unul dintre principalele noduri ale rețelei ciclabile a capitalei. Prezenta strategie completează această viziune, oferind cadrul urban necesar pentru ca infrastructura ciclabilă să devină un instrument real de transformare a mobilității și de îmbunătățire a calității vieții urbane.

Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice 2024–2030

Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice (SNASC) pentru perioada 2024–2030, cu perspectiva anului 2050, adoptată prin Hotărârea de Guvern nr. 1010/2024 și publicată în Monitorul Oficial în august 2024, reprezintă primul document strategic național de acest tip care acoperă sistematic toate sectoarele de activitate. Documentul promovează soluțiile bazate pe natură (NbS) și adaptarea eco-sistemică ca instrumente prioritare de reducere a vulnerabilității la riscuri climatice — secete, valuri de căldură, inundații pluviale —, cu accent explicit pe protejarea comunităților urbane vulnerabile și pe integrarea măsurilor de adaptare în planificarea urbană și de mobilitate.

Relevanța pentru zona Moșilor Vechi este structurată și urgentă. Arealul concentrează cele mai acute vulnerabilități climatice urbane: densitate de construire ridicată, suprafețe impermeabile extinse, deficit sever de vegetație și absența infrastructurii albastre — condiții care generează temperaturi de suprafață cu 8–10°C mai ridicate față de spațiile verzi adiacente în verile tot mai calde. SNASC impune autorităților publice locale obligația de a transmite Ministerului Mediului planuri, programe și strategii locale de adaptare climatică derivate din strategie, creând astfel cadrul normativ pentru ca prezenta strategie să devină documentul de referință al Sectorului 2 în îndeplinirea acestor obligații. Plantarea de arbori maturi, introducerea de suprafețe permeabile și rigole vegetate în toate intervențiile propuse nu sunt opțiuni de design, ci măsuri de adaptare climatică cu bază legală în SNASC.

Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic

Strategia Națională de Reducere a Riscului Seismic (SNRRS), adoptată prin HG nr. 1442/2022, și Programul Național de Consolidare a Clădirilor cu Risc Seismic Ridicat (PNCCRS), operaționalizat prin Legea nr. 212/2022, constituie cadrul strategic și legal pentru reducerea vulnerabilității seismice a fondului construit din România până în 2050. SNRRS vizează toate categoriile de clădiri civile —

rezidențiale, publice, cu valoare de patrimoniu —, promovând intervenții integrate care combină consolidarea seismică cu renovarea energetică, în linie cu Valul Renovării european. Coordonarea la nivel municipal în București este asigurată de Administrația Municipală pentru Consolidarea Clădirilor cu Risc Seismic (AMCCRS), instituție specializată a Primăriei Municipiului București.

Zona Moșilor Vechi concentrează una dintre cele mai ridicate densități de clădiri cu risc seismic din capitală. Fondul construit eclectic și interbelic al arealului — imobile de raport cu P+2–P+4 etaje, construite între 1880 și 1940 —, deși de o calitate arhitecturală excepțională, prezintă adesea structuri cu vulnerabilitate seismică ridicată, cu atât mai mult că o parte dintre ele au suferit lucrări neautorizate sau densificări postbelice neconforme. Această situație creează o interacțiune critică cu spațiul public: clădirile cu risc seismic RS I și RS II nu pot fi reabilite și valorificate la parterul comercial fără intervenția structurală anterioară, iar prăbușirea unor fronturi stradale valoroase în eventualitatea unui cutremur major ar distruge ireversibil coerența morfologică a cartierului. Prezenta strategie de regenerare a spațiului public nu poate fi disociată de agenda seismică — intervențiile de calitate în spațiul public potențează atractivitatea și valoarea imobiliară, creând stimulente reale pentru proprietarii privați să acceseze programele de consolidare. Alinierea la SNRRS și PNCCRS deschide totodată accesul la finanțare specifică din fonduri naționale și europene pentru reabilitarea integrată a fondului construit din areal.

Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung (SRTL)

Strategia Națională de Renovare pe Termen Lung (SRTL), elaborată de Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației cu sprijinul Băncii Mondiale, reprezintă cadrul strategic național pentru transformarea parcului național de clădiri rezidențiale și nerezidențiale — publice și private — într-un parc imobiliar cu nivel ridicat de eficiență energetică și neutru din punct de vedere climatic până în 2050. Documentul transpune în plan național cerințele Directivei EPBD revizuite (2018/844/UE) și stabilește obiective intermediare pentru 2030, 2040 și 2050, însoțite de direcții de acțiune sectoriale, mecanisme de finanțare și indicatori de monitorizare.

Dincolo de componenta strict energetică, SRTL are o relevanță structurală pentru politica urbană prin recunoașterea explicită a faptului că renovarea energetică a fondului construit nu poate fi tratată izolat. Documentul stabilește că, pe termen lung, intervențiile de renovare energetică a clădirilor trebuie realizate nu doar punctual, ci în cadrul unor acțiuni ample de regenerare urbană, care să asigure nu doar eficientizarea energetică, ci și creșterea calității locuirii. Totodată, SRTL consemnează că România dispune de un cadru legislativ complex cu privire la arhitectura clădirilor, reabilitarea arhitectural-ambientală, protecția monumentelor istorice și calitatea locuirii, iar renovarea pe termen lung a fondului construit trebuie să ia în considerare aceste aspecte în mod integrat.

Pentru zona Moșilor Vechi, implicațiile sunt directe. O parte semnificativă a fondului construit este reprezentată de clădiri istorice și imobile multifamiliale cu performanțe energetice reduse, vulnerabilități seismice și valoare patrimonială ridicată. În acest context, SRTL promovează intervenții integrate care combină renovarea energetică, consolidarea seismică și conservarea caracterului arhitectural, în concordanță cu obiectivele prezentei strategii de regenerare urbană.

Context local: inițiative locale relevante

Strategia de regenerare integrată a zonei Moșilor Vechi se înscrie într-un proces mai amplu de transformare urbană asumat atât de Municipiul București, prin participarea la Misiunea M100 – 100 de Orașe Inteligente și Neutre Climatic până în 2030, cât și de Primăria Sectorului 2 printr-o serie de intervenții și proiecte-pilot dedicate recuperării spațiului public și îmbunătățirii calității mediului urban.

În cadrul inițiativei M100, Sectorul 2 și-a asumat un rol activ în implementarea obiectivelor locale de decarbonizare și adaptare climatică, cu accent pe creșterea suprafețelor verzi, promovarea mobilității active, reducerea dependenței de automobil și îmbunătățirea calității spațiului public. Aceste direcții sunt în deplină concordanță cu obiectivele prezentei strategii, care propune transformarea arealului Moșilor – Eminescu – Călărașilor într-un model de regenerare urbană orientată către oameni, climă și patrimoniu.

În ultimii ani, Sectorul 2 a început să testeze la scară locală noi modele de utilizare și reconfigurare a spațiului public. Reamenajarea Pieței Italiene a reprezentat una dintre primele intervenții de acest tip din zona centrală, demonstrând potențialul transformării unor spații dominate de trafic în locuri mai atractive pentru pietoni și viața comunitară. În mod similar, intervențiile de pe strada Negustori au urmărit calmarea traficului, creșterea siguranței pietonale și îmbunătățirea calității spațiului public într-un areal istoric cu caracter rezidențial și comercial mixt.

Aceste proiecte au avut un rol important ca demonstrații locale ale unor principii care se regăsesc și în prezenta strategie: prioritizarea pietonului, valorificarea patrimoniului construit, integrarea infrastructurii verzi și utilizarea spațiului public ca instrument pentru coeziune socială și revitalizare urbană.

La această experiență se adaugă inițiativa Piațete Libere, prin care Primăria Sectorului 2 și partenerii săi au dezvoltat un model participativ de regenerare a spațiilor publice de proximitate. Consultările comunitare, scenariile de amenajare și procesul de co-creare derulate în cadrul celor zece micro-piațete reprezintă un fundament valoros pentru extinderea intervențiilor la scara întregului areal Moșilor Vechi.

În paralel cu aceste intervenții publice, zona Moșilor Vechi traversează un proces gradual de revitalizare economică și funcțională. În ultimii ani, numeroase clădiri istorice și imobile de raport au fost renovate și readuse în circuit, iar arealul a început să atragă noi activități economice și culturale: cafenele, restaurante, galerii de artă, spații creative, cabinete medicale, birouri și servicii de proximitate. Această dinamică confirmă atractivitatea crescândă a cartierului și potențialul său de a deveni unul dintre principalele poli ai vieții urbane din centrul Bucureștiului. În același timp, ea evidențiază necesitatea unor investiții coordonate în spațiul public, astfel încât transformările private să fie însoțite de o creștere corespunzătoare a calității mediului urban, a accesibilității și a confortului pentru locuitori și vizitatori.

Privite împreună, aceste inițiative indică o schimbare de paradigmă în modul de abordare a spațiului public în Sectorul 2: de la intervenții punctuale și orientate predominant către infrastructura rutieră către proiecte integrate care combină mobilitatea, infrastructura verde, patrimoniul și participarea comunitară. Strategia de regenerare a zonei Moșilor Vechi reprezintă cadrul prin care aceste experiențe pot fi consolidate și extinse într-o viziune coerentă la scara cartierului.

Moșilor Vechi nu reprezintă începutul unui nou demers, ci următorul pas firesc într-o serie de inițiative prin care Sectorul 2 testează și consolidează un nou model de spațiu public: mai verde, mai accesibil și mai orientat către comunitate.

PROFIL URBAN ȘI IDENTITAR

Evoluția istorică

Caracterul complex al arealului de intervenție este rezultatul unei evoluții istorice stratificate, care începe înainte de modernizarea Bucureștiului și continuă până în prezent cu tensiuni și oportunități specifice fiecărei epoci.

Prima etapă de formare a cartierului este asociată cu târgurile și mahalalele peri-urbane ale Bucureștiului premodern (secolele XV–XVIII). Calea Moșilor, fostul „Pod al Târgului de Afară”, era una dintre marile artere comerciale radiale ale capitalei medievale, un drum care pornea de la Curtea Domnească și se îndrepta spre Oborul de vite și spre Târgul Moșilor. De-a lungul acestei axe s-au organizat breslele meșteșugarilor și negustorilor, iar mahalalele apărute în prelungirea ei, Mântuleasa, Sfinților, Armenească, Popa Rusu, Silvestru, reflectă stratificarea socială și etnică a Bucureștiului de secol XVIII. Comunitatea armeană, stabilită în zonă începând cu secolele XV–XVI, atrași de proximitatea față de Calea Moșilor, a jucat un rol esențial în comerțul de tranzit dintre Orient și Occident care traversa Țara Românească, iar această origine cosmopolită și multiculturală este prima și cea mai profundă dintre identitățile care se suprapun în areal.

Fiecare mahala s-a format în jurul unui lăcaș de cult, adesea ctitorit nu de mari boieri sau voievozi, ci de oameni simpli, precum negustori, meșteșugari, sau preoți. Prin urmare, arealul de intervenție concentrează un număr mare de lăcașe de cult, printre ele Biserica Mântuleasa (1732–1734), Biserica Sfântul Ștefan (1760), Biserica cu Sfinți (1728), Biserica Popa Rusu (1813), Biserica Popa Chițu (1813), sau Biserica Sfântul Silvestru (1743), ce compun o rețea de memorie comunitară de o densitate și o autenticitate excepționale, în care istoria mare a orașului se reflectă prin biografia oamenilor obișnuiți.

A doua etapă de dezvoltare, cea a modernizării urbanistice, s-a desfășurat în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului XX. Sub influența modelelor pariziene și vieneze, cartierul se restructurează: ulițele medievale cu traseu sinuos fiind parțial rectificate - Planul Borroczyn (1852) și ulterior planul Pappazoglu (1871) consemnează pentru prima dată traseele stradale, loturile neregulate medievale sunt parcelate mai sistematic, se construiesc imobile de raport⁸, se plantează aliniamente de arbori, și se amenajează grădini publice (Parcul Ioanid, Grădina Icoanei, Piața Rosetti aparțin acestei epoci de urbanizare modernă). În această etapă, profilul social al mahalalelor se transformă, iar dacă la începuturi acestea erau locuite de negustori și meșteșugari, după 1860 predomină treptat profesiunile liberale (medici, avocați, profesori, arhitecți, artiști).

Perioada interbelică (1919–1940) a adus cea mai intensă perioadă de construcție, când au fost edificate cele mai multe din vilele și palatele rezidențiale de pe principalele artere din zonă, acestea fiind repere ale arhitecturii eclectice, art déco și moderniste românești. De exemplu, Strada Dr. Burghilea și împrejurimile sale reprezintă o bună exemplificare a acestei diversități stilistice, acoperind toate stilurile practicate în perioada interbelică, reflectând cu generozitate acea caracteristică a arhitecturii bucureștene când versatilitatea stilistică dădea o originalitate aparte capitalei. Această perioadă definește în bună măsură caracterul actual al cartierului și construiește un cadru ideal pentru intervențiile de regenerare, prin calitatea estetică aparte a spațiului construit, care poate potența și completa reamenajarea spațiului public.

Cea de-a treia etapă de transformare, marcată de perioada comunistă, a adus intervenții profund perturbatoare, care au lăsat urme structurale vizibile și astăzi. Demolările parțiale din zona Călărașilor pentru construirea blocurilor de locuințe, modificarea profilului stradal al unor artere și, mai ales, naționalizarea fondului construit privat în 1948–1950 au reprezentat o ruptură majoră în logica de proprietate și de îngrijire a patrimoniului. Proprietățile confiscate au fost divizate în locuințe sociale, neglijate instituțional timp de decenii, apoi retrocedate parțial după 1990 unor urmași adesea lipsiți de

⁸ Imobilul de raport este un imobil construit cu scopul explicit de a genera venit („raport” = randament, rentă) prin închirierea spațiilor — apartamente, prăvălii la parter, birouri.

resurse sau de dorința de a restaura imobile avariate de ani de neglijență — aceasta este tragedia comună a patrimoniului imobiliar din areal, ilustrată emblematic de cazuri precum ansamblul Nae Petrescu sau Hanul Solacolu. Cu toate acestea, nucleul istoric al cartierului — mai ales în zona Eminescu – Armenească – Icoanei — supraviețuiește relativ intact, constituind astăzi unul dintre cele mai valoroase fragmente de oraș istoric din capitală.

Perioada post-1990 a adus un al doilea val de presiuni, de natură diferită dar cu un impact la fel de mare pentru coerența țesutului urban. Densificarea prin construcții în interstițiile rămase libere și supraetajări neconforme, creșterea explozivă a traficului auto și ocuparea sistematică a trotuarelor de mașini parcate, apariția unor construcții noi cu arhitectură incongruentă față de fondul existent și, mai recent, procesul gradual de gentrificare — creșterea valorii imobiliare, înlocuirea comerțului de proximitate cu activități orientate spre consum de nivel superior și presiunea asupra chiriașilor cu venituri modeste. Aceste tendințe, insuficient controlate de instrumentele urbanistice existente, riscă să compromită ireversibil caracterul și diversitatea socială a cartierului dacă nu sunt contrabalansate de o viziune coerentă de regenerare și de reglementări adecvate.

Caracterul țesutului urban și sub-zonele componente

Țesutul urban rezultat din această evoluție stratificată este unul dintre cele mai valoroase și mai variate din București, cu o structură urbană stratificată, caracterizată prin diversitate tipologică a fondului construit, mixtitate funcțională ridicată și continuitate morfologică a țesutului istoric. Arealul integrează cinci sub-zone cu caracter distinct, unite prin continuitatea morfologică a țesutului istoric, valoarea patrimonială a fondului construit și potențialul comun de regenerare a spațiului public.

- **Zona Moșilor** - coloana vertebrală comercială a arealului, structurată de-a lungul uneia dintre cele mai vechi artere ale Bucureștiului, Calea Moșilor, fostul „Pod al Târgului de Afară”, un drum comercial radial care lega Curtea Domnească de Târgul Moșilor și mai departe de Moldova și de porturile dunărene. De-a lungul acestei axe s-au organizat breslele meșteșugarilor și negustorilor, iar mahalalele apărute în prelungirea ei - Mântuleasa, Sfinților, Armenească, reflectă stratificarea socială și etnică a Bucureștiului de secol XVIII. Funcțiunile active la parter, diversitatea comercială și fluxurile pietonale intense îi conferă un caracter dinamic și extrovertit, cu potențial ridicat de transformare. Densitatea patrimoniului construit este remarcabilă, în zona coexistând de-a lungul unui singur traseu stradal monumente brâncovenești, hanuri istorice, palate eclectice, și clădiri mixte comercial-rezidențiale.
- **Zona Eminescu** — nucleul rezidențial de referință al arealului, constituit în a doua jumătate a sec. XIX și în perioada interbelică pe logica marilor bulevarde și a parcelărilor regulate, și unul dintre cele mai coerente ansambluri de arhitectură burgheză din București. Structurată în jurul axelor Strada Mihai Eminescu și Bulevardul Dacia, zona concentrează un țesut dens de imobile de raport, și vile din perioada 1880–1940, cu fronturi stradale consistente, ritm parcellar omogen și o calitate arhitecturală medie ridicată — eclectism, art déco și modernism românesc coexistând într-o compoziție urbană coerentă. Strada Mihai Eminescu adaugă o dimensiune mai activă: arteră cu caracter mixt, combină fronturi rezidențiale de calitate cu un parter comercial animat — cafenele, restaurante, ateliere, spații culturale —, constituind una dintre axele cu cea mai vie viață stradală din areal și cu potențial real de coridor pietonal de referință, dacă presiunea parcarii ar fi redistribuită și continuitatea pietonală asigurată.
- **Zona Armenească – Icoanei** — sub-zona cu cea mai puternică identitate culturală și istorică sedimentată, constituită în jurul comunității armenesti stabilite în această parte a orașului începând cu secolele XV–XVI. Rețeaua de străzi înguste și sinuoase, rezultat al unui urbanism adaptiv, nu geometric, creează un spațiu urban de o diversitate și complexitate pietonală excepțională, în care fiecare perspectivă se schimbă constant. Mahalale istorice stratificate, lăcașuri de cult cu ctitorii de negustori și meșteșugari, patrimoniu arhitectural eclectic și

neoromânesc, prezența Grădinii Icoanei ca spațiu verde de referință și o densitate extraordinară de memorie urbană (literară, comercială, religioasă, etnică) fac din această sub-zonă cea mai complexă și mai valoroasă din areal.

- **Zona Călărașilor** – coridorul estic al arealului, structurat de-a lungul Str. Calea Călărașilor, fosta „Ulița Vergului”, axă radială istorică parte din aceeași familie de „Căi” ale Bucureștiului - alături de Calea Moșilor, Calea Victoriei, Calea Văcărești. Cu o mixitate funcțională mai pronunțată - segmente comerciale, piețe agroalimentare, instituții publice și locuire densă, coridorul concentrează, un număr important de monumente istorice, inclusiv ansambluri de arhitectură de la sfârșitul sec. XIX – începutul sec. XX. Este sub-zona cu cea mai mare diversitate socială din areal – populație rezidentă cu venituri mixte, comerț de proximitate accesibil, piețe agroalimentare cu funcție socială importantă, instituții publice de cartier – și, prin urmare, cea cu cel mai mare potențial de intervenție pentru echitate și incluziune.
- **Zona Foișorul de Foc** – sub-zona de tranziție spre nord, cu o textură urbană constituită preponderent în a doua jumătate a sec. XIX și în perioada interbelică, pe terenuri care fuseseră inițial livezi și grădini semi-rurale la periferia orașului medieval. Trama stradală de tip grilă neregulată - cu frângerii, discontinuități și intersecții asimetrice care trădează originea organică, și parcelarul de dimensiuni medii, cu case ridicate la aliniament sau cu mici retrageri, compun un cartier rezidențial cu scară umană și vegetație de aliniament relativ consistentă. Prezența Foișorului de Foc ca reper vertical, a unor piațete cu spații verzi de cartier și a unor straturi arhitecturale valoroase – eclectice, neoromânești, moderniste interbelice – creează premise solide pentru regenerare și reactivare funcțională.

În zona de intervenție predomină tipologic clădirile multifamiliale cu P+2 – P+4 etaje pe aliniamentul stradal, cu curți interioare semi-publique, adesea cu arbori maturi și acces pietonal din stradă –, specifice arhitecturii de la sfârșitul sec. XIX și din perioada interbelică. Parterul acestor imobile a găzduit istoric funcțiuni comerciale și de servicii, iar acolo unde această tradiție s-a păstrat, fronturile stradale au o vitalitate și o calitate a spațiului public net superioare zonelor cu parter rezidențial închis. Vilele unifamiliale cu grădini frontale sau laterale sunt prezente mai ales în zona Armenească și Icoanei, contribuind la varietatea tipologică și la calitatea verde a spațiului stradal, în timp ce blocurile de locuințe din perioada comunistă, de înălțime medie (P+5 – P+8), sunt concentrate de-a lungul Căii Moșilor. Edificiile cu valoare monumentală – biserici, foste reședințe aristocratice, clădiri instituționale, monumente comemorative – punctează rețeaua stradală cu repere vizuale și identitare de mare forță.

În ansamblu, înălțimea medie a fondului construit definește un raport stradă - clădire favorabil confortului pietonal, fiind proporții care creează **spații stradale la scară umană, cu umbră naturală și protecție față de vânt, ce reprezintă una dintre resursele cele mai prețioase ale arealului** și unul dintre argumentele centrale pentru protejarea sa față de densificările neconforme care au afectat deja, punctual, coerența morfologică a unor fronturi stradale valoroase.

Relația cu vecinătățile și conexiunile cu orașul

Arealul ocupă o poziție centrală în structura Bucureștiului, la intersecția unor axe urbane majore și în proximitatea unor noduri de mobilitate importante și a unor atractori principali ai orașului.

La vest, conexiunea cu coridorul Magheru – Bălcescu și cu stațiile de metrou Piața Romană și Universitate îl ancorează în centrul civic și comercial al orașului. La nord, legăturile cu Ștefan cel Mare, Tei și Floreasca îl integrează în țesutul rezidențial al Sectorului 2. La est, axele Căii Moșilor și Căii Călărașilor îl conectează cu Piața Obor și cu cartierele estice ale capitalei. La sud, Bulevardul Carol I îl pune în relație directă cu Centrul Vechi și cu zona Unirii – un nod metropolitan major.

Această poziție de interfață îi conferă arealului o accesibilitate metropolitană ridicată și, în același timp, un rol specific în structura orașului, funcționând ca un teritoriu de legătură între zone cu identități și

dinamici foarte diferite, cu potențialul de a deveni un catalizator al reconectării pietonale și cicliste a centrului lărgit al Bucureștiului – dacă spațiul public este restituit oamenilor și mobilității active.

Dinamici și presiuni urbane

Intensificarea traficului și presiunea parcării

Principala presiune cu care se confruntă spațiul public al arealului este dominanța automobilului. Rețeaua stradală, proiectată în cea mai mare parte înainte de apariția automobilului ca vehicul de masă – cu profile dimensionate pentru tramvaie, trăsură și trafic pietonal –, este astăzi suprasolicitată de volumele actuale de trafic. Calea Moșilor și Calea Călărașilor funcționează ca artere de tranzit majoritar auto, cu fluxuri care depășesc cu mult capacitatea ecologică și socială a spațiilor pe care le traversează, transformând două dintre cele mai valoroase axe istorice ale orașului în coridoare de circulație dominată de zgomot, noxe și insecuritate pietonală.

Rețeaua de străzi secundare nu face excepție: traficul de tranzit care evită arterele principale se distribuie prin cartier, afectând calitatea vieții rezidențiale pe artere care nu au nici capacitatea, nici profilul adecvat pentru a prelua astfel de volume. Intersecțiile sunt dominate de semaforizare și de traficul auto, traversările pietonale sunt incomode sau nesigure, iar vitezele practice depășesc frecvent limitele legale.

Criza parcării este una dintre cele mai vizibile manifestări ale acestei disfuncționalități: mașinile sunt parcate pe trotuare, pe piste potențiale de bicicliști, în dreptul intrărilor în clădiri, sub arbori, pe spațiile verzi reziduale. Datele de teren sugerează că, în zona centrală a arealului, peste 60% din suprafața trotuarelor este ocupată zilnic de autovehicule parcate – o inechitate fundamentală în distribuția spațiului public, în detrimentul celor mai vulnerabili utilizatori: copii, vârstnici, persoane cu mobilitate redusă. Această situație nu este doar incomodă, ci structural degradantă pentru calitatea vieții urbane: un trotuar blocat de mașini nu este un trotuar, ci un obstacol.

Deficitul de spații publice de proximitate și fragmentarea spațiului verde

Deși arealul dispune de câteva spații verzi importante – Parcul Ioanid, Grădina Icoanei, Parcul Sfântul Ștefan, Parcul General Dabija, grădinile bisericilor –, repartizarea lor geografică este profund inegală, iar accesibilitatea pedestră este limitată de traficul stradal și de absența unor conexiuni pietonale confortabile între ele. Spațiile verzi existente funcționează ca insule izolate, nu ca sistem coerent: deplasarea pietonală între două spații verzi de proximitate presupune adesea traversarea unor artere cu trafic intens, fără protecție sau umbră.

La nivelul micro-cartierelor, lipsa piațetelor de proximitate, a locurilor de odihnă sub umbra arborilor și a spațiilor de joacă pentru copii creează un deficit de spații sociale care afectează calitatea vieții cotidiene. Locuitorii din zonele fără spațiu public de proximitate utilizează mai puțin spațiul exterior, au mai puțin contact cu vecinii și prezintă un risc mai ridicat de izolare socială – un efect documentat în literatura de specialitate privind relația dintre morfologia urbană și coeziunea comunitară.

Fragmentarea spațiului verde este agravată de decenii de reabilitări stradale axate exclusiv pe extinderea carosabilului și a parcării, care au eliminat o parte semnificativă a arborilor maturi din aliniamentele stradale. Aliniamentele arborate incomplete sau absente sporesc vulnerabilitatea termică a spațiului stradal, reduc calitatea percepută a mediului urban și contribuie la impermeabilizarea solului. Curțile interioare ale imobilelor și ale bisericilor – unele dintre puținele rezervoare de vegetație matură din țesut – sunt, la rândul lor, amenințate de presiunea construirii pe terenurile libere rămase.

Presiunea dezvoltărilor imobiliare

Atractivitatea crescândă a zonei centrale a Bucureștiului generează o presiune imobiliară semnificativă și în creștere asupra arealului. Construcțiile noi în interstițiile rămase libere, supraetajările neconforme ale imobilelor existente, demolările urmate de reconstrucții cu gabarit și arhitectură incongruente față de fondul existent – toate acestea alterează treptat coerența morfologică și calitatea vizuală a unor fronturi stradale valoroase, construite pe parcursul a mai bine de un secol. Conversiile funcționale reprezintă o a doua dimensiune a acestei presiuni: spațiile rezidențiale sunt transformate în apartamente de tip hotelier sau de scurtă ședere, parterele comerciale tradiționale sunt înlocuite cu funcțiuni orientate spre turism sau consum de nivel superior, iar spațiile de birouri ocupă imobile care găzduiau anterior locuințe sau activități de proximitate.

Aceste tendințe, insuficient controlate de instrumentele urbanistice existente – PUG-ul în vigoare datează din 2000 și nu a fost actualizat în mod corespunzător –, riscă să compromită ireversibil caracterul, scara și diversitatea socială a cartierului dacă nu sunt contrabalansate de reglementări adecvate și de investiții publice care să ancoreze funcțiunile de proximitate și comunitatea rezidentă existentă.

Amplificarea efectului de insula de căldură urbană

Arealul este semnificativ vulnerabil la fenomenul de insulă de căldură urbană, generat de suprafețele mari impermeabile – asfalt, beton, dale minerale –, de densitatea construită, de lipsa vegetației mature și de căldura degajată de traficul auto intens. În verile tot mai calde, temperaturile de suprafață în zonele mineralizate pot depăși cu 8–10°C valorile înregistrate în parcuri sau în spații cu coronament arboricol consistent, creând condiții de disconfort termic sever care descurajează utilizarea spațiului public și afectează direct sănătatea locuitorilor. Această vulnerabilitate climatică are o distribuție inegală: categoriile cele mai expuse sunt copiii, vârstnicii și persoanele cu afecțiuni respiratorii sau cardiovasculare – exact categoriile care depind cel mai mult de spațiul public de proximitate și care au cel mai puțin acces la alternative de răcire. Odată cu intensificarea evenimentelor climatice extreme – valuri de căldură mai frecvente și mai prelungite, episoade de ploi torențiale urmate de inundații locale –, această vulnerabilitate va deveni o provocare tot mai acută, cu costuri sociale și de sănătate publică semnificative. Creșterea suprafeței de coronament arboricol înlocuirea pavajelor impermeabile și introducerea infrastructurii albastre nu sunt, în acest context, opțiuni estetice, ci măsuri de adaptare climatică cu impact direct și măsurabil.

Schimbarea profilului socio-economic și gentrificare

Ca în multe cartiere istorice centrale din Europa, arealul traversează un proces de transformare socio-economică graduală, cu caracteristici tipice gentrificării: creșterea valorii imobiliare și a chiriilor, înlocuirea treptată a populației rezidente cu venituri medii și modeste de către categorii cu putere de cumpărare superioară, și reconfigurarea ofertei comerciale și de servicii în consecință. Comerțul de proximitate – băcăniile, farmaciile de cartier, atelierile de reparații, piețele agroalimentare – cedează treptat locul cafenelelor, restaurantelor și boutique-urilor orientate spre un public nou, cu o geografie socială și economică diferită de cea a comunității rezidente istorice.

Această dinamică este ambivalentă. Pe de o parte, atragerea de investiții private, creșterea calității ofertei comerciale și interesul crescut față de patrimoniul arhitectural al cartierului sunt fenomene pozitive, care pot contribui la regenerarea fondului construit și la revitalizarea spațiului public. Pe de altă parte, presiunea asupra chiriașilor cu venituri modeste, erodarea diversității sociale și culturale și dispariția funcțiunilor de proximitate accesibile tuturor sunt costuri reale, cu impact direct asupra coeziunii comunitare și asupra caracterului cartierului. Regenerarea spațiului public are, în acest context, o responsabilitate dublă: aceea de a valorifica potențialul de transformare al arealului, atrăgând

investiții și îmbunătățind calitatea vieții, și aceea de a o face în mod echitabil — prin intervenții care servesc întreaga comunitate rezidentă, nu doar noile categorii de utilizatori, și prin instrumente de guvernare care să prevină deplasarea involuntară a locuitorilor vulnerabili ca efect secundar al regenerării.

CADRUL DE REGLEMENTARE URBANISTICĂ

Planul Urbanistic General (PUG) al Municipiului București

Din perspectiva reglementării urbanistice, viziunea de regenerare este aliniată direcțiilor din Planul Urbanistic General al Municipiului București, aprobat prin *HCGMB nr. 269/2000*, cu modificările și completările ulterioare. Teritoriul de intervenție nu corespunde unei singure zone funcționale, ci suprapune mai multe subzone de reglementare cu caractere distincte, reflectând diversitatea morfologică și funcțională a țesutului urban descrisă în secțiunile anterioare.

- **Subzona centrală în care se menține configurația țesutului urban tradițional (CP1)** în care se menține configurația țesutului urban tradițional, conținând o parte din zona protejată – acoperă nucleul cu cea mai mare valoare patrimonială al arealului, în special axele Căii Moșilor și zona Armenească, unde trama stradală organică, parcelarul istoric și fondul construit stratificat impun condiții stricte de intervenție menite să conserve caracterul morfologic existent.
- **Zona mixtă situată în zona protejată (M1)** ce caracterizează zonele de tranziție dintre nucleul patrimonial și țesutul rezidențial, cu funcțiuni complementare la parter și regim de înălțime controlat, reflectând caracterul mixt rezidențial-comercial al unor artere precum Calea Călărașilor, Bd. Dacia, Strada Mihai Eminescu, Str. Vasile Lascăr sau Str. Maria Rosetti.
- **Zona de locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri situate în interiorul zonelor de protecție (L1b)** ce marchează stratul cartierului constituit în a doua jumătate a sec. XIX și în perioada interbelică pe terenuri parcelate treptat din fostele livezi și grădini peri-urbane, cu case individuale și mici imobile retrase de la aliniament, fiind prezent cu precădere în zonele protejate Armeneasca, Sf. Ștefan, Silvestru, Icoanei, Masaryk, Vasile Conta.
- **Zona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+14 niveluri (M2), respectiv înălțimi maxime de P+4 niveluri (M3)**, concentrate de o parte și de cealaltă a Căii Moșilor, reflectând presiunea de densificare specifică marilor artere comerciale și de tranzit. Coexistența acestor subzone cu zonele protejate din imediata vecinătate ilustrează tensiunea dintre densificarea axelor de trafic și protejarea coeziunii morfologice a țesutului istoric adiacent.
- **Spațiile plantate protejate (V1c)** - două spații verzi de referință ale arealului, Parcul Ioanid și Grădina Icoanei, cu regim de protecție specific care interzice construirea și impune menținerea și dezvoltarea vegetației. Cele două parcuri constituie nodurile principale ale infrastructurii verzi a arealului și, totodată, cele mai importante spații publice de recreere și socialitate de cartier, cu o valoare aparte într-un țesut urban cu grad ridicat de mineralizare.

Suprapunerea acestor subzone de reglementare ilustrează complexitatea arealului și argumentează necesitatea unei abordări integrate. Intervențiile asupra spațiului public nu pot fi gândite uniform, ci trebuie calibrate în funcție de caracterul fiecărei subzone, de regimul de înălțime permis, de funcțiunile admise la parter și de gradul de protecție patrimonială aplicabil.

Reglementările PUG în vigoare se înscriu într-un context de actualizare în curs. Primăria Municipiului București derulează procesul de revizuire a Planului Urbanistic General, cu finalizare estimată în 2026. Planul este denumit *PUG Dinamic* și urmărește trecerea de la un sistem de reglementare rigid la unul flexibil și adaptabil, capabil să răspundă dinamic evoluției socio-economice a capitalei.

Pentru zona Moșilor Vechi, acest proces deschide noi oportunități. Complexitatea morfologică și patrimonială a zonei, reflectată în suprapunerea mai multor subzone de reglementare și în densitatea excepțională a zonelor construite protejate, impune elaborarea unor reglementări mai precise și mai nuanțate, capabile să protejeze coerența țesutului istoric, să controleze presiunea de densificare pe axele de trafic și să creeze condițiile normative necesare regenerării integrate a spațiului public.

Planul Urbanistic Zonal (PUZ) Zonele protejate construite

Una dintre particularitățile cadrului de reglementare al arealului este densitatea zonelor construite protejate instituite prin PUZ - Zone construite protejate, adoptat prin HCGMB nr. 279/2000. În perimetrul de intervenție sunt cuprinse nu mai puțin de 22 de zone construite protejate, acoperind aproape întregul țesut al arealului, o suprapunere de zone protejate fără echivalent în alt sector al Bucureștiului și una dintre cele mai dense concentrări de patrimoniu urban reglementat din capitală.

Distribuția spațială a acestor zone, vizibilă în planșa de încadrare, reflectă stratificarea istorică a arealului descrisă în secțiunile anterioare și include de la marile axe comerciale (Calea Moșilor, Calea Călărașilor, Bd. G. Magheru - Bd. I. C. Brătianu, Bd. Carol), la zonele tranzitate de arterele rezidențiale de valoare (Bd. Dacia, Str. Mihai Eminescu, Str. Vasile Lascăr, Str. Traian, Str. Batistei, Str. J. L. Calderon, Str. M. Rosetti) și la cartierele cu identitate puternică (Armenească, Icoanei, Silvestru, Negustori, Sfântul Ștefan, Masaryk, Vasile Conta, Caimatei, Ioanid).



Sinteza principalelor caracteristici relevante ale zonelor protejate construite, conform documentelor de reglementare⁹

Nr. crt.	Denumire protejată	Nr. zonă protejată	Tipologie	b. Caracteristici – rezumat	c. Evoluție – rezumat	d. Agresiuni – rezumat	e. Valoare – rezumat
1	Calea Moșilor	01	stradă istorică comercială	Stradă cu traseu sinuos și neregulat, definită de construcții și spații diverse tipologic; coerentă prin predominanța construcțiilor de secol XVIII–XIX, monumente de arhitectură, cu fronturi aliniate la stradă în regim închis, parter comercial/servicii și etaje pentru locuire.	Traseu principal între Curtea Domnească și Târgul Moșilor până în sec. XIX; extinde zona comercială tradițională Lipscani. A fost afectată de incendiul din 1847, rectificări la începutul sec. XX, tăierea Bd. Carol, demolări în anii 1980 și prelungirea str. Paleologu.	Lipsă de întreținere, mutilare, abandon, demolări arbitrare și utilizare agresivă a monumentelor/construcțiilor valoroase; spații anonime /destructurate la Brătianu, Piața Decebal, Biserica Răzvan, Paleologu; prezența tramvaiului; amenajări parazitare la contactul cu Bd. Brătianu.	Martor al evoluției orașului premodern; stradă tradițională comercială și ax structurant fundamental, împreună cu țesutul difuz adiacent; element definitoriu pentru identitatea orașului.
2	Calea Călărașilor	03	stradă istorică comercială	Stradă cu traseu sinuos și neregulat, definită de construcții și spații diverse tipologic; coerentă prin predominanța construcțiilor de secol XVIII–XIX și a monumentelor de arhitectură.	Traseu principal care extinde zona comercială tradițională. A suferit demolarea fronturilor și distrugerea caracterului pe porțiunea dintre str. Medeleni și șos. Mihai Bravu în anii 1980.	Lipsă de întreținere, mutilare, abandon, demolări arbitrare și utilizare agresivă a monumentelor/construcțiilor valoroase; spații anonime sau destructurate la contactul cu Piața Unirii și zona Halei Traian; prezența tramvaiului.	Martor al evoluției orașului premodern; stradă tradițională comercială și ax structurant fundamental, împreună cu țesutul difuz adiacent; element definitoriu pentru identitatea orașului.
3	Magheru	04a	bulevardul „modernist” structurant	Bulevard modernist, parte a axului urban nord–sud Piața Romană – Piața Universității, definit printr-o mare coerență urbană dată de fronturile continue, înălțimea relativ unitară a construcțiilor și predominanța arhitecturii moderne a anilor ’30. Include imobile de referință ale modernismului românesc, alături de o mare complexitate funcțională: birouri, locuințe, comerț, săli de spectacole, hoteluri și spații de cult.	Segment realizat ca parte a axului major de circulație nord–sud al Bucureștiului, prin străpungeri și lărgiri succesive începute la sfârșitul secolului al XIX-lea și finalizate în 1928. Fronturile au fost construite în principal în anii ’30. După 1945 au apărut completări și inserții în anii ’50–’70, iar după cutremurul din 1977 au fost înlocuite unele imobile distruse.	Transformări frecvente ale clădirilor care modifică imaginea originală, inclusiv alterarea parterelor comerciale și a părților terminale ale unor imobile, aplicarea panourilor publicitare în disonanță cu fațadele, precum și ocuparea trotuarelor și a spațiilor verzi cu tarabe, chioșcuri și construcții metalice temporare.	Axă urbană structurantă fundamentală a Bucureștiului și ansamblu unic pentru arhitectura și cultura românească interbelică, reprezentativ pentru modernismul bucureștean și pentru perioada de consolidare a centrului modern al orașului.

⁹ Documentele pot fi consultate aici: https://www2.pmb.ro/servicii/urbanism/zone_protejate/z_protejate_aprobate.php

Nr. crt.	Denumire protejată	Nr. zonă protejată	Tipologie	b. Caracteristici – rezumat	c. Evoluție – rezumat	d. Agresiuni – rezumat	e. Valoare – rezumat
4	Carol	05	bulevard istoric structurant	Segment distinct al axei majore vest–est, cu construcții de raport tipice primei jumătăți a sec. XX, care combină comerțul/serviciile cu locuirea colectivă. Caracter definit de profil transversal constant, front continuu, înălțime a fronturilor egală cu lățimea străzii, scuaruri verzi Rosetti și Pache și plantație de aliniament.	Trasat la sfârșitul sec. XIX pentru continuarea axei vest–est; a evoluat conform reglementărilor din 1897, 1928 și 1939. A fost afectat de intervenții brutale: Hotel Modern, demolări locale la Armenească și demolări/reconstrucții pe Moșilor în anii 1980.	Rupturi cauzate de intervenții brutale (Rank Xerox), spații destructurate la Paleologu și A. Călinescu, clădiri din reglementări diferite la Piața Rosetti; renovări arbitrare (ASIROM); panouri publicitare pe construcții.	Axă monumentală caracteristică perioadei de configurare a orașului „burghez”; element de modernizare a țesutului premodern.
5	Ferdinand	07	bulevard istoric structurant	Segment distinct al axei majore vest–est, cu construcții de raport tipice primei jumătăți a sec. XX, care combină locuirea colectivă cu cea individuală. Caracter definit de profil transversal constant și echilibrat, front continuu, scuaruri verzi Pache și Horei legate de plantația de aliniament.	Trasat la sfârșitul sec. XIX pentru continuarea axei vest–est; a evoluat conform reglementărilor din 1897, 1928 și 1939.	Lipsă de întreținere, mutilare, abandon, demolări arbitrare și utilizare agresivă a monumentelor/construcțiilor valoroase; spații anonime la contactul cu șos. Mihai Bravu și spații destructurate la scuarul Horei.	Axă monumentală caracteristică perioadei de configurare a orașului „burghez”; element de modernizare a țesutului premodern.
6	Hristo Botev	08	bulevard istoric structurant	Segment secundar al rețelei de bulevarde, tipic primei jumătăți a sec. XX, care combină comerțul și serviciile cu locuirea colectivă; caracter definit de profil transversal constant și echilibrat, front continuu, înălțimea fronturilor egală cu lățimea străzii și racordarea la țesutul vecin.	Trasat la sfârșitul sec. XIX; a evoluat conform reglementărilor din 1897, 1928 și 1939, cu înălțime maximă de 21 m.	Lipsă de întreținere, mutilare, abandon, demolări arbitrare și utilizare agresivă a monumentelor/construcțiilor valoroase; ocuparea cu amenajări parazitare a spațiului public la legătura cu Bd. Carol.	Axă de țesut caracteristică perioadei de configurare a orașului „burghez”; element de modernizare a țesutului premodern.
7	Dacia	13	bulevard istoric rezidențial	Axă particulară care exemplifică rigoarea și unitatea unei intervenții reglementate; element de tranziție între zona de nord și orașul dens al zonei centrale. Caracter definit de profil transversal constant, tipologia construcțiilor și vegetația dominantă de aliniament.	Trasare în a doua jumătate a sec. XIX.	Implantări care nu respectă caracteristicile reglementate inițial ale zonei, mai ales gabarit și înălțime peste limita maximă de 16 m.	Bulevard rezidențial care combină rigoarea și unitatea intervenției reglementate cu scara și caracterul domestic al țesutului bucureștean rezidențial de sfârșit de sec. XIX.

Nr. crt.	Denumire protejată	Nr. zonă protejată	Tipologie	b. Caracteristici – rezumat	c. Evoluție – rezumat	d. Agresiuni – rezumat	e. Valoare – rezumat
8	C.A. Rosetti – M. Rosetti – P. Petre	17	stradă istorică cu rol structurant la nivel de cartier	Stradă mărginită de construcții și spații caracteristice țesutului istoric difuz; se remarcă prin continuitatea traseului, profil transversal mai amplu, coagularea unor funcții publice, spații publice de ritmare și fronturi mai înalte decât media vecinătăților, în regim închis.	Parte din trama stradală premodernă; rectificare de traseu la sfârșitul sec. XIX, cu preluarea existentului; densificare și înlocuire graduală și neomogenă a fondului construit.	Lipsă de întreținere și echipare a spațiilor publice; discontinuități ale țesutului vecin, mai ales la contactul cu bulevardele, și ale calității arhitecturale a fronturilor.	Axă tradițională structurantă la nivel local pentru țesutul istoric difuz.
9	Vasile Lascăr	18	stradă istorică cu rol structurant la nivel de cartier	Stradă mărginită de construcții și spații caracteristice țesutului istoric difuz; se distinge prin poziția centrală, sinuozitatea traseului și prin faptul că leagă mai multe clădiri cu caracter monumental.	Parte din trama stradală premodernă; rectificare de traseu la sfârșitul sec. XIX, cu preluarea existentului; densificare și înlocuire graduală și neomogenă a fondului construit.	Lipsă de întreținere și echipare a spațiilor publice; discontinuități ale țesutului vecin și ale calității arhitecturale a fronturilor; circulație aglomerată cu tramvai și automobile.	Axă tradițională structurantă la nivel local pentru țesutul istoric difuz.
10	Traian	19	stradă istorică cu rol structurant la nivel de cartier	Stradă mărginită de construcții și spații caracteristice țesutului istoric difuz; se distinge prin poziția centrală, sinuozitatea traseului și prin faptul că leagă clădiri cu caracter monumental.	Parte din trama stradală premodernă; rectificare de traseu la sfârșitul sec. XIX, cu preluarea existentului; densificare și înlocuire graduală și neomogenă a fondului construit.	Lipsă de întreținere și echipare a spațiilor publice; discontinuități ale țesutului vecin și ale calității arhitecturale a fronturilor; circulație aglomerată cu tramvai și automobile.	Axă tradițională structurantă la nivel local pentru țesutul istoric difuz.
11	Batiștei	20	stradă istorică cu rol structurant la nivel de cartier	Stradă mărginită de construcții și spații caracteristice țesutului istoric difuz; se distinge prin poziția centrală, sinuozitatea traseului și prin legarea unor clădiri cu caracter monumental.	Parte din trama stradală premodernă; rectificare de traseu la sfârșitul sec. XIX, cu preluarea existentului; densificare și înlocuire graduală și neomogenă a fondului construit.	Lipsă de întreținere și echipare a spațiilor publice; discontinuități ale țesutului vecin și ale calității arhitecturale a fronturilor.	Axă tradițională structurantă la nivel local pentru țesutul istoric difuz.
12	Jean-Louis Calderon – Polonă	21	stradă istorică cu rol structurant la nivel de cartier	Stradă mărginită de construcții și spații caracteristice țesutului istoric difuz; se distinge prin poziția centrală, sinuozitatea traseului și prin faptul că leagă o serie de clădiri cu caracter monumental.	Parte din trama stradală premodernă; rectificare de traseu la sfârșitul sec. XIX, cu preluarea existentului; densificare și înlocuire graduală și neomogenă a fondului construit.	Lipsă de întreținere și echipare a spațiilor publice; discontinuități ale țesutului vecin și ale calității arhitecturale a fronturilor.	Axă tradițională structurantă la nivel local pentru țesutul istoric difuz.

Nr. crt.	Denumire protejată	Nr. zonă protejată	Tipologie	b. Caracteristici – rezumat	c. Evoluție – rezumat	d. Agresiuni – rezumat	e. Valoare – rezumat
13	Mihai Eminescu	24	stradă istorică cu rol structurant la nivel de cartier	Stradă mărginită de construcții și spații caracteristice țesutului istoric difuz; se distinge prin poziția centrală și sinuozitatea traseului.	Parte din trama stradală premodernă, prezentă în planul Borroczyn de la jumătatea sec. XIX ca circulație principală a mahalalei Precupeți. Rectificată la sfârșitul sec. XIX; include parcelarea Philippide, tăierea str. Drobeta, densificări și înlocuiri punctuale în comunism și 1990–2000, marcate de speculă imobiliară.	Lipsă de întreținere și echipare a spațiilor publice; discontinuități ale țesutului și ale fronturilor; construcții noi distonante; utilizarea abuzivă a carosabilului și trotuarelor ca parcaje; prezența benzinăriei la intersecția cu Tunari.	Axă tradițională structurantă la nivel local pentru țesutul istoric difuz.
14	Caimatei	31	țesut tradițional difuz	Zonă preponderent rezidențială, cu țesut tradițional definit de străzi neregulate, diversitate tipologică, coerență în varietatea volumetrică, a înălțimii și limbajului; regim discontinuu, clădiri izolate sau grupate, înălțimi variabile și vegetație izolată vizibilă.	Evoluție spontană și nereglementată, generată de vecinătatea Căii Moșilor; porțiuni din orașul premodern cu tramă stradală tradițională, rectificată la sfârșitul sec. XIX și delimitată prin tăierea Bd. Carol; înlocuire și densificare graduală și neomogenă.	Lipsă de întreținere a clădirilor și spațiilor publice; agresiuni fizice prin neîngrijirea fondului construit; agresiuni funcționale din creșterea parcului auto și schimbări de destinație abuzive; demolări, transformări și construcții nereglementare asociate speculei imobiliare.	Țesut rezidențial tradițional tipic, unicat la nivel internațional, cu fond construit de valoare arhitecturală ridicată.
15	Vasile Conta	32	țesut tradițional difuz	Zonă rezidențială cu coagulări locale de funcții publice mai ales lângă Bd. Magheru; țesut tradițional cu trasee neregulate, diversitate tipologică și coerență volumetrică/arhitecturală; regim discontinuu, clădiri izolate sau grupate, înălțimi variabile, vegetație izolată vizibilă.	Evoluție spontană și nereglementată; porțiuni a orașului premodern cu tramă tradițională, rectificată la sfârșitul sec. XIX și delimitată prin tăierea Bd. Magheru și creșterea importanței străzilor C.A. Rosetti și Jean-Louis Calderon; densificare graduală și neomogenă.	Lipsă de întreținere a clădirilor și spațiilor publice; construcții care întrerup brutal scara și țesutul, exemplificat prin sediul IPCT.	Țesut rezidențial tradițional tipic, unicat la nivel internațional, cu fond construit de valoare arhitecturală ridicată; coexistență echilibrată între locuințe individuale, locuințe colective interbelice și construcții de interes public.
16	Thomas Masaryk	33	țesut tradițional difuz	Zonă rezidențială tradițională cu străzi neregulate, diversitate tipologică și coerență în varietatea volumetrică, a înălțimii și limbajului arhitectural; regim discontinuu, clădiri izolate sau grupate de înălțime redusă (preponderent P+1, accidental P+3), vegetație izolată vizibilă.	Evoluție spontană și nereglementată; porțiuni a orașului premodern cu tramă stradală tradițională, rectificată la sfârșitul sec. XIX și delimitată prin creșterea importanței străzilor C.A. Rosetti, Vasile Lascăr și Jean-Louis	Lipsă de întreținere a clădirilor și spațiilor publice.	Țesut rezidențial tradițional tipic, unicat la nivel internațional, cu fond construit de valoare arhitecturală ridicată.

Nr. crt.	Denumire protejată	Nr. zonă protejată	Tipologie	b. Caracteristici – rezumat	c. Evoluție – rezumat	d. Agresiuni – rezumat	e. Valoare – rezumat
					Calderon; înlocuire și densificare graduală și neomogenă.		
17	Negustori	36	țesut tradițional difuz	Zonă preponderent rezidențială, cu țesut tradițional definit de străzi neregulate, diversitate tipologică și coerență în varietatea volumetrică, a înălțimii și limbajului; regim discontinuu, clădiri izolate sau grupate, înălțimi variabile, vegetație izolată vizibilă.	Evoluție spontană și nereglementată, generată de vecinătatea Căii Moșilor; porțiuni din orașul premodern cu tramă tradițională, rectificată la sfârșitul sec. XIX și delimitată prin tăierea Bd. Carol; înlocuire și densificare graduală și neomogenă.	Lipsă de întreținere a clădirilor și spațiilor publice; agresiuni fizice prin neîngrijirea fondului construit; agresiuni funcționale din creșterea parcului auto și schimbări de destinație abuzive; demolări, transformări și construcții nereglementare asociate speculei imobiliare.	Țesut rezidențial tradițional tipic, unicat la nivel internațional, cu fond construit de valoare arhitecturală ridicată; de interes deosebit sunt str. Negustori, str. Paleologu și parțial str. C.F. Robescu.
18	Sf. Ștefan	37	țesut tradițional difuz	Teritoriu la marginea zonei centrale, între Bd. Carol I, Calea Călărași, str. Traian și str. Mântuleasa. Funcțiune majoritar rezidențială, cu locuințe izolate, cuplate sau înșiruite, unele de tip vagon spre Traian; instituții și magazine izolate, inclusiv Hala Traian; parcelar variat și diferențe mici de înălțime, cu excepții locale.	Extindere a orașului tradițional spre nord-est, prin preluarea rețelelor stradale și a tipurilor de parcele semiurbane; teritoriu rezidențial cu amestec de locuințe de standard mediu și locuințe modeste/proletariat urban; continuă unele străzi cu caracter special, precum Negustori–Plantelor.	Fond construit valoros afectat de vechime, lipsă de întreținere și reparații, intervenții necorespunzătoare; exploatare maximală a imobilelor prin extinderi și corpuri suplimentare adesea contrare reglementărilor, pe fondul unei griji reduse pentru patrimoniu.	Continuare funcțională, organizatorică și valorică a zonelor protejate 1, 8, 30, 31 și 36. Valoroase sunt rețeaua stradală și parcelarul spontan; străzile Racoviță, Plantelor, Popa Soare și parțial Dr. Burhelea, Sf. Ștefan, Ștefan Mihăileanu; fundături precum Pristolului, Ardeal, Mântuleasa, Securei, Bobeică.
19	Armenească	39	țesut tradițional difuz	Zonă rezidențială cu coagulări locale de funcții publice, mai ales lângă Bd. Carol; țesut tradițional cu străzi neregulate, diversitate tipologică și coerență în varietatea volumetrică, a înălțimii și limbajului; regim discontinuu, clădiri izolate sau grupate, înălțimi variabile, vegetație izolată vizibilă.	Evoluție spontană și nereglementată; porțiuni din orașul premodern cu tramă stradală tradițională, rectificată la sfârșitul sec. XIX și delimitată prin tăierea Bd. Carol și creșterea importanței străzilor Vasile Lascăr și Maria Rosetti; densificare graduală și neomogenă.	Lipsă de întreținere a fondului construit și a spațiilor publice; transformarea domeniului public – străzi și trotuare – în parcaje prin reconversia locuințelor individuale în servicii.	Țesut rezidențial tradițional tipic, unicat la nivel internațional, cu fond construit de valoare arhitecturală ridicată; coexistență echilibrată între locuințe individuale, locuințe colective interbelice și construcții de interes public.

Nr. crt.	Denumire protejată	Nr. zonă protejată	Tipologie	b. Caracteristici – rezumat	c. Evoluție – rezumat	d. Agresiuni – rezumat	e. Valoare – rezumat
20	Icoanei	40	țesut tradițional difuz	Țesut tradițional rezidențial definit de străzi neregulate, diversitate tipologică și coerență în varietatea volumetrică, a înălțimii și limbajului; regim discontinuu, clădiri izolate sau grupate, înălțimi variabile între limite, vegetație izolată vizibilă.	Evoluție spontană și nereglementată. Porțiuni din orașul premodern cu tramă stradală tradițională, rectificată la sfârșitul sec. XIX și delimitată prin tăierea bulevardelor Magheru și Dacia și creșterea importanței străzii Jean-Louis Calderon; înlocuire și densificare graduală și neomogenă.	Lipsă de întreținere a clădirilor și spațiilor publice; transformarea domeniului public – străzi și trotuare – în parcaje prin reconversia locuințelor individuale în servicii.	Țesut rezidențial tradițional tipic, unicat la nivel internațional, cu fond construit de valoare arhitecturală ridicată; coexistență echilibrată între locuințe individuale, colective interbelice și construcții de interes public.
21	Silvestru	41	țesut tradițional difuz	Țesut tradițional rezidențial cu traseu stradal neregulat, diversitate tipologică și volumetrică, regim discontinuu cu clădiri izolate sau grupate, înălțimi variabile și vegetație izolată vizibilă.	Dezvoltare spontană și nereglementată; parte a orașului premodern rectificată la sfârșitul sec. XIX prin trasarea Bd. Dacia și creșterea importanței str. Jean-Louis Calderon; densificare graduală și neomogenă.	Lipsa întreținerii clădirilor și spațiilor publice; transformarea străzilor și trotuarelor în parcaje prin reconversia locuințelor în servicii.	Țesut rezidențial tradițional valoros, cu fond construit de mare valoare arhitecturală; coexistă locuințe individuale, colective interbelice și funcțiuni publice într-un raport caracteristic centrului tradițional al Bucureștiului.
22	Ioanid	70	parcelare reglementată	Grupare de locuințe cu standard ridicat organizată în jurul unei grădini publice.	Parcelare reglementată de la sfârșitul secolului al XIX-lea.	Transformări ale construcțiilor existente care nu respectă spiritul arhitecturii originale; lipsa întreținerii spațiului public.	Grupare rezidențială aristocratică, reprezentativă pentru opțiunea culturală occidentală a elitelor bucureștene de la sfârșitul secolului al XIX-lea.

ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

3.1 Structura urbană și profil funcțional

Zona Moșilor Vechi reprezintă unul dintre cele mai valoroase țesuturi istorice ale Bucureștiului, caracterizat printr-o structură urbană compactă, o parcelare fină și o **diversitate funcțională ridicată**. Dezvoltarea sa istorică a generat un cartier cu identitate puternică, în care locuirea, comerțul, cultura și patrimoniul coexistă și contribuie la menținerea unei vieți urbane active.

Funcțiunea rezidențială este predominantă la nivelul întregului areal, fiind completată de un număr semnificativ de activități comerciale, servicii și funcțiuni culturale. Acest caracter mixt reprezintă una dintre principalele resurse ale cartierului și contribuie la atractivitatea și vitalitatea sa urbană. Populația rezidentă este diversificată socio-economic, iar locuirea continuă să reprezinte funcțiunea dominantă inclusiv în zonele cu o activitate economică și culturală intensă.

Comerțul și serviciile au o tradiție îndelungată în cadrul arealului, concentrându-se în special de-a lungul arterelor istorice majore, precum Calea Moșilor și Calea Călărașilor. Parterele active, magazinele de proximitate, restaurantele, cafenelele și serviciile contribuie la animarea spațiului public și la consolidarea rolului zonei ca destinație urbană de interes la nivelul orașului.

Dimensiunea culturală și identitară reprezintă unul dintre elementele distinctive ale cartierului. Zona găzduiește numeroase instituții culturale, case memoriale, galerii, librării și spații creative, precum și o serie de repere asociate unor personalități importante ale culturii române. Această acumulare de memorie urbană și culturală constituie o resursă valoroasă pentru dezvoltarea unor programe și trasee culturale ancorate în spațiul public.

Patrimoniul construit este prezent la nivelul întregului areal și contribuie decisiv la caracterul și imaginea zonei. Analiza monumentelor istorice evidențiază o distribuție extinsă a clădirilor și ansamblurilor protejate, care definesc identitatea urbană a cartierului și oferă un cadru favorabil pentru intervenții de regenerare bazate pe valorificarea patrimoniului existent. Totodată, patrimoniul religios – reprezentat prin biserici, foste sinagogi și alte edificii de cult – constituie o componentă importantă a memoriei și peisajului urban local.

În același timp, analiza **clădirilor expertizate tehnic evidențiază existența unor vulnerabilități** asociate fondului construit istoric, care necesită intervenții de consolidare și reabilitare. Aceste aspecte subliniază necesitatea unei abordări integrate, în care regenerarea spațiului public să fie corelată cu măsurile de protejare și revitalizare a patrimoniului construit.

În ansamblu, analiza evidențiază un cartier caracterizat printr-o **densitate ridicată a funcțiunilor, patrimoniului și resurselor culturale**, principalele provocări fiind legate nu de lipsa acestora, ci de valorificarea și conectarea lor într-un sistem urban coerent. Regenerarea zonei Moșilor Vechi urmărește astfel consolidarea relațiilor dintre spațiile publice, patrimoniu, activitățile economice și viața comunitară, contribuind la dezvoltarea unui cartier istoric rezilient și vibrant.

Identificare funcțiilor

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

- CULTURĂ
- SERVICII ȘI INSTITUȚII PUBLICE
- EDUCAȚIE
- SĂNĂTATE
- BIROURI
- SERVICII
- HoReCa
- HOTEL
- RETAIL
- REZIDENȚIAL

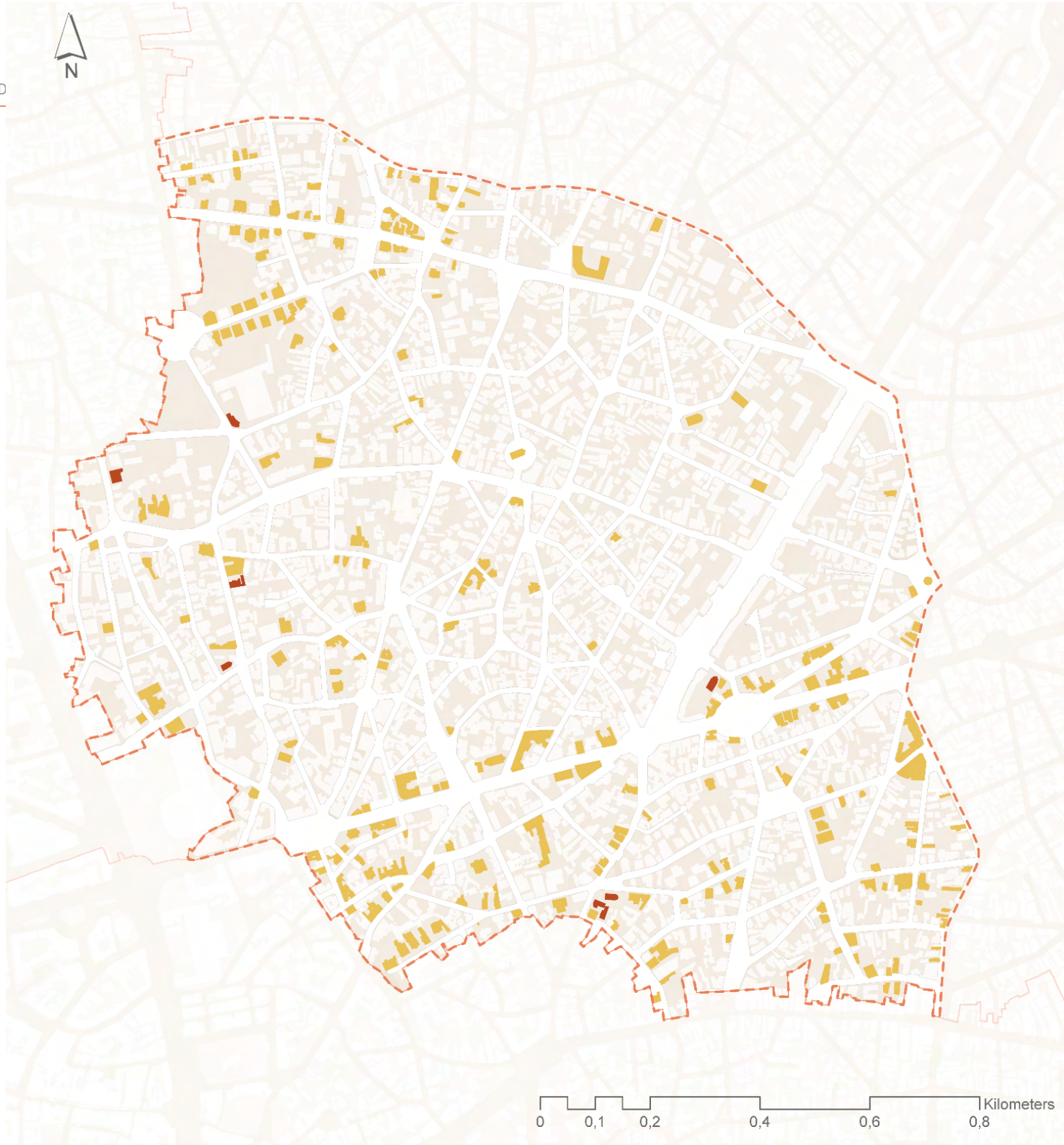


Identificare monumente istorice

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

- GRUPA A
MONUMENTE ISTORICE DE
VALOARE NAȚIONALĂ SAU UNIVERSALĂ
- GRUPA B
MONUMENTE ISTORICE REPREZENTATIVE
PENTRU PATRIMONIUL CULTURAL LOCAL

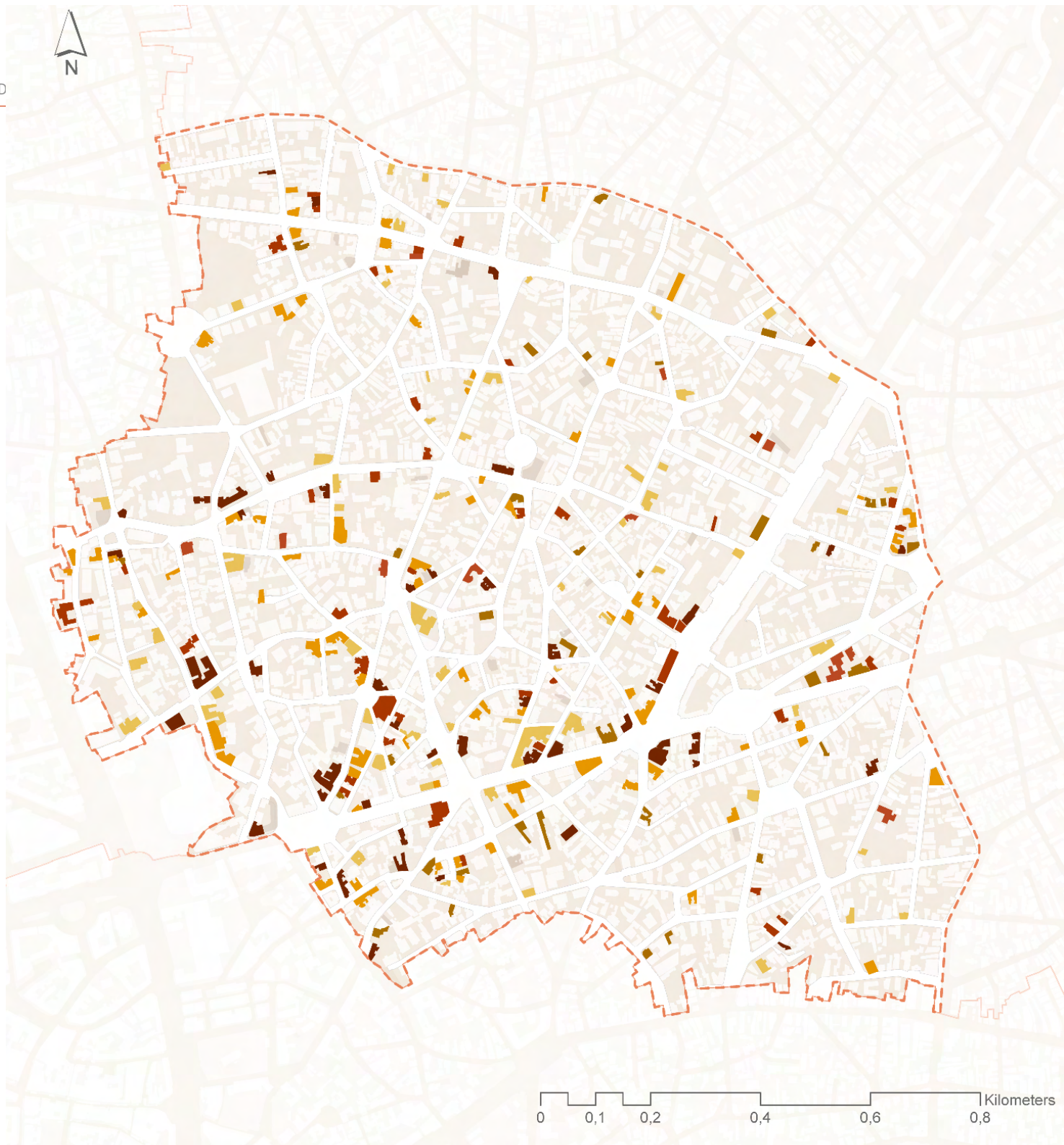


Identificare clădiri expertizate tehnic

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

- CLASA RISC SEISMIC I
- CLASA RISC SEISMIC II
- CLASA RISC SEISMIC III
- URENȚĂ U1
- URENȚĂ U2
- URENȚĂ U3



3.2 Mobilitate și circulații

Structura de mobilitate a zonei Moșilor Vechi reflectă caracteristicile unui cartier central istoric, cu o rețea stradală densă, o bună conectivitate urbană și acces facil către principalele destinații din București. Poziționarea între Calea Moșilor, Calea Călărașilor, Bulevardul Carol I și Bulevardul Ferdinand I asigură o **accesibilitate ridicată prin transport public**, zona fiind deservită de o rețea extinsă de linii de tramvai, autobuz și troleibuz, completată de proximitatea stațiilor de metrou din arealul extins. Analiza transportului public evidențiază faptul că majoritatea zonei se află la distanțe reduse de stații și beneficiază de conexiuni directe către principalele poli urbane ai Capitalei.

În același timp, structura actuală a circulației generează o serie de disfuncționalități care afectează calitatea spațiului public și experiența utilizatorilor. Numeroase străzi locale și rezidențiale funcționează astăzi ca suport pentru parcare la bordură, ceea ce reduce semnificativ spațiul disponibil pentru pietoni, vegetație și alte utilizări urbane. În multe situații, **trotuarele sunt înguste, fragmentate sau ocupate parțial de autovehicule**, afectând accesibilitatea și confortul deplasării pietonale, în special pentru persoanele cu mobilitate redusă, copii sau vârstnici.

Analiza circulațiilor evidențiază totodată o distribuție extinsă a sensurilor unice și o utilizare intensivă a rețelei stradale locale pentru acces și traversare. Deși această configurație contribuie la funcționarea sistemului de circulație, ea generează în anumite sectoare un **dezechilibru între spațiul alocat autovehiculelor și cel destinat utilizatorilor activi ai spațiului public**. În numeroase situații, profilul stradal existent este dominat de suprafețe dedicate circulației și parcării, în detrimentul vegetației, mobilierului urban sau zonelor de ședere.

În contrast cu aceste limitări, zona beneficiază de o serie de **avantaje structurale importante pentru dezvoltarea mobilității active**. Densitatea ridicată a funcțiunilor, prezența unui număr mare de destinații de interes și dimensiunea relativ compactă a arealului fac ca o mare parte dintre deplasările cotidiene să poată fi realizate pe jos sau cu bicicleta. Instituțiile culturale, spațiile comerciale, serviciile de proximitate, lăcașurile de cult, parcurile și viitoarele micro-piațete se află la distanțe reduse unele față de altele și pot constitui baza unei rețele coerente de mobilitate urbană de scurtă distanță.

În acest context, **propunerile prevăzute în Masterplanul Velo al Municipiului București reprezintă o oportunitate importantă pentru restructurarea mobilității la nivelul cartierului**. Traseele planificate pe arterele principale asigură conectarea zonei la rețeaua metropolitană de mobilitate ciclistă, însă acestea pot fi completate prin dezvoltarea unei rețele locale de coridoare verzi și străzi cu prioritate pentru pietoni și bicicliști. Valorificarea străzilor secundare și rezidențiale permite crearea unor trasee mai confortabile și mai bine integrate în specificul țesutului istoric, evitând, acolo unde este posibil, arterele cu trafic intens.

Analiza evidențiază astfel existența unui potențial semnificativ pentru o abordare integrată a regenerării urbane, în care reorganizarea circulației, managementul parcării, dezvoltarea mobilității active și îmbunătățirea spațiului public să fie tratate ca intervenții complementare. Principala provocare nu este asigurarea accesibilității – aceasta fiind deja ridicată la nivelul arealului – ci **redistribuirea mai echilibrată a spațiului stradal și transformarea rețelei existente într-un suport pentru mobilitate sustenabilă, viață urbană și conectarea principalelor destinații ale cartierului**. Din această perspectivă, mobilitatea devine nu doar o componentă tehnică a funcționării orașului, ci unul dintre principalele instrumente de regenerare a spațiului public și de consolidare a identității zonei Moșilor Vechi.

Organizare circulații

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

- > STRADĂ CU SENS UNIC (PRINCIPALĂ)
- > STRADĂ CU SENS UNIC (SECUNDARĂ)
- STRADĂ DUBLU SENS (PRINCIPALĂ)
- STRADĂ DUBLU SENS (SECUNDARĂ)



Organizare parcaje

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

- PARCARE LA STRADĂ (REGLEMENTATĂ)
- - - PARCARE LA STRADĂ (NEMARCATĂ)
- /// PARCARE SUPRAFAȚĂ



Organizare transport public

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

-  LINIE TRAMVAI
-  LINIE AUTOBUZ
-  STAȚIE TRANSPORT PUBLIC

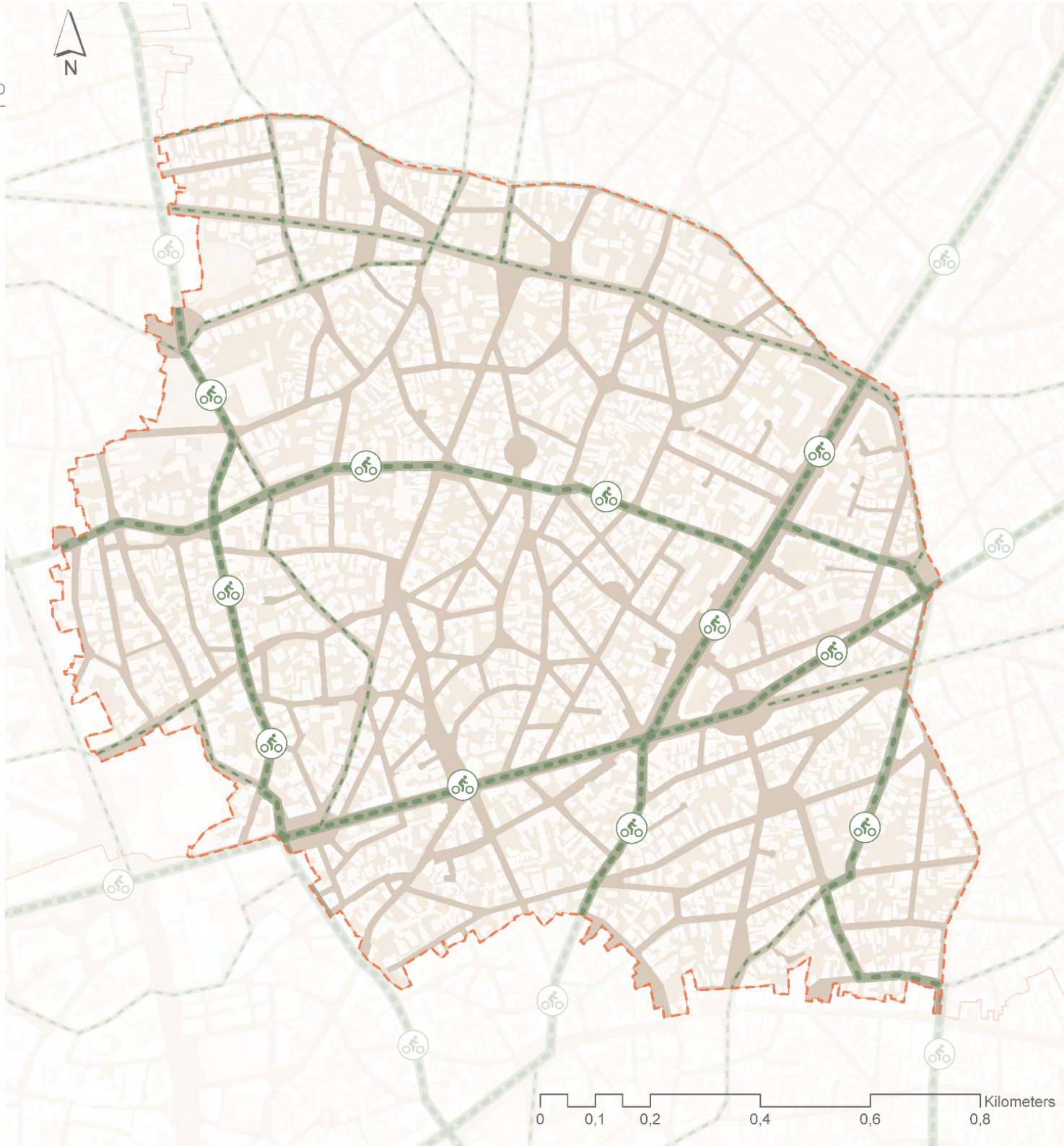


Organizare mobilitate velo

Propunere Master-plan Velo - Plan Situație

LEGENDĂ

- REȚEA VELO PRINCIPALA
(PROPUȘĂ ÎN MASTER-PLAN)
- - - REȚEA VELO SECUNDARĂ
(PROPUȘĂ ÎN MASTER-PLAN)



Organizare circulații pietonale

Situația existentă - Plan Situație

LEGENDĂ

- SPAȚIU PUBLIC / TROTUAR
- ACCES PIETONAL PRINCIPAL



VIZIUNEA ȘI OBIECTIVELE DE REGENERARE

Introducere

Analiza teritorială evidențiază faptul că principala provocare a zonei Moșilor Vechi nu este lipsa resurselor urbane, ci fragmentarea acestora. Patrimoniul construit valoros, activitățile economice și culturale, spațiile verzi existente și rețeaua de străzi istorice funcționează adesea ca elemente izolate, separate de bariere generate de trafic, de presiunea parcării și de degradarea sau subutilizarea spațiului public.

În același timp, zona dispune de un potențial excepțional pentru a deveni unul dintre principalele laboratoare de regenerare urbană ale Bucureștiului. Densitatea patrimoniului construit, mixitatea funcțională, accesibilitatea ridicată, prezența unor spații publice reprezentative și existența unei comunități active creează premisele necesare pentru dezvoltarea unui model de transformare urbană care să răspundă simultan provocărilor climatice, sociale și economice ale orașului contemporan.

Pornind de la aceste premise, prezenta strategie propune o schimbare de paradigmă: trecerea de la o abordare bazată pe intervenții punctuale și proiecte izolate la construirea unei rețele integrate de spații publice, infrastructură verde și coridoare de mobilitate activă. Viziunea și obiectivele formulate în continuare oferă cadrul comun care va ghida investițiile, proiectele și intervențiile viitoare la nivelul întregului areal.

Viziunea integrată de regenerare

Transformarea zonei Moșilor Vechi într-un model de regenerare urbană integrată pentru centrul Bucureștiului, bazat pe o rețea coerentă de spații publice, infrastructură verde și mobilitate activă, în care patrimoniul construit, natura urbană și viața comunitară funcționează ca parte a aceluiași sistem urban.

Viziunea propusă urmărește reconectarea elementelor valoroase ale cartierului – piețe, parcuri, micro-piațete, străzi istorice, monumente, funcțiuni culturale și comerciale de proximitate – într-o rețea urbană coerentă și accesibilă, care transformă spațiul public dintr-o succesiune de locuri izolate într-un sistem continuu de mobilitate, socializare și natură urbană.

Această rețea are rolul de a consolida relațiile dintre principalele repere și destinații ale cartierului, de a facilita deplasările pietonale și velo, de a crește atractivitatea spațiilor publice și de a susține dezvoltarea unei vieți urbane active la nivel local. În același timp, integrarea infrastructurii verzi și a soluțiilor bazate pe natură contribuie la îmbunătățirea confortului climatic, reducerea efectelor insulei de căldură urbană și creșterea rezilienței zonei în fața schimbărilor climatice.

Regenerarea nu este înțeleasă exclusiv ca un proces de amenajare a spațiului public, ci ca un instrument de transformare urbană care contribuie simultan la îmbunătățirea calității vieții, reducerea vulnerabilității climatice, consolidarea identității locale și creșterea atractivității economice a cartierului. Prin această abordare, intervențiile asupra spațiului public devin catalizatori ai unei transformări urbane mai ample, în care patrimoniul, mobilitatea, natura urbană și activitățile economice se susțin reciproc și generează beneficii la scara întregului areal.

În această perspectivă, micro-piațetele, străzile și coridoarele verzi devin infrastructuri urbane esențiale, capabile să susțină funcțiile sociale, ecologice și de mobilitate ale cartierului. Acestea contribuie la transformarea treptată a unui teritoriu fragmentat de trafic, parări și spații reziduale într-un cartier istoric rezilient și vibrant, în care accesibilitatea, viața comunitară, patrimoniul și natura urbană definesc experiența cotidiană și identitatea locului.

VIZIUNEA DE REGENERARE MOȘILOR VECHI – CARTIER ISTORIC REZILIENT ȘI VIBRANT

conectat prin spații publice, natură urbană și mobilitate activă

VIZIUNEA SE FUNDEAMENTEAZĂ PE TREI PRINCIPII MAJORE



1. SPAȚIUL PUBLIC CA INFRASTRUCTURĂ URBANĂ ESENȚIALĂ



Spațiul public este abordat nu doar ca loc de circulație sau recreere, ci ca infrastructură strategică pentru **sănătate urbană, coeziune socială, mobilitate sustenabilă și adaptare climatică.**



SĂNĂTATE
URBANĂ



COEZIUNE
SOCIALĂ



MOBILITATE
SUSTENABILĂ



ADAPTARE
CLIMATICĂ



2. PATRIMONIUL CA RESURSA PENTRU DEZVOLTARE



Fondul construit istoric, memoria locului și identitatea culturală reprezintă principalele avantaje competitive ale cartierului și trebuie valorificate ca **resurse active** pentru **revitalizarea economică și socială a zonei.**



FOND CONSTRUIT
ISTORIC



MEMORIA
LOCULUI



IDENTITATE
CULTURALĂ



REVITALIZARE
ECONOMICĂ
ȘI SOCIALĂ



3. NATURA URBANĂ CA INFRASTRUCTURĂ CLIMATICĂ



Vegetația urbană, arborii de aliniament, suprafețele permeabile și soluțiile bazate pe natură reprezintă elemente structurale ale transformării urbane și contribuie direct la **reducerea efectelor schimbărilor climatice** și la **creșterea rezilienței cartierului.**



VEGETAȚIE
URBANĂ



SUPRAFEȚE
PERMEABILE



SOLUȚII
BAZATE PE
NATURĂ



REZILIENȚĂ
CLIMATICĂ



ÎMPREUNĂ, ACESTE PRINCIPII TRANSFORMĂ
ZONA MOȘILOR VECHI

într-un cartier verde, vibrant, incluziv și rezilient.



Principii fondatoare

I. Spațiul public ca infrastructură urbană esențială

Spațiul public este abordat în prezenta strategie ca infrastructură urbană cu funcții măsurabile și performanțe cuantificabile — comparabile ca importanță sistemică cu rețelele de apă, energie sau transport.

Performanța sa se evaluează pe patru dimensiuni complementare: (1) socială (suport al coeziunii comunitare și al sentimentului de apartenență), (2) climatică (vegetația, suprafețele permeabile și elementele de apă ca componente active de adaptare), (3) mobilitate (trotuarele, infrastructura ciclabilă și traversările sigure ca rețea de deplasare activă), și (4) economică (calitatea spațiului public ca factor de atractivitate comercială și de investiții).

Această abordare implică proiectarea fiecărei intervenții simultan pe toate patru dimensiuni — o stradă reabilitată care integrează trotuar extins, aliniament arboricol și infrastructură ciclabilă produce beneficii care se suprapun și se amplifică reciproc, justificând nivelul superior de investiție față de o reabilitare convențională

II. Patrimoniul construit ca resursă activă pentru dezvoltare

Patrimoniul arhitectural al zonei reprezintă principalul avantaj competitiv al cartierului și este tratat în prezenta strategie ca resursă activă pentru revitalizare, nu ca o constrângere administrativă. Activarea sa presupune reconfigurarea relației dintre fondul construit de valoare și spațiul public adiacent: parterele animate de funcțiuni compatibile contribuie la vitalitatea stradală, iar semnalistica culturală și elementele de memorie urbană ancorează identitatea locului într-o dimensiune care nu poate fi replicată.

Experiența europeană comparabilă confirmă argumentul strategic: cartierele cu caracter istoric intact demonstrează o reziliență superioară în termeni de valoare imobiliară, vitalitate comercială și capacitate de atragere a inițiativelor culturale și economice de calitate. Protejarea patrimoniului și regenerarea spațiului public sunt, în această perspectivă, instrumente complementare care se consolidează reciproc.

II. Natura urbană ca infrastructură climatică

Vegetația urbană, suprafețele permeabile și infrastructura hidrologică — rigole vegetate, grădini de ploaie, bazine de retenție — sunt tratate în prezenta strategie ca elemente structurale ale fiecărei intervenții de spațiu public, nu ca adăugiri opționale. Arborii maturi reduc temperatura suprafețelor prin umbrire și evapo-transpirație, contribuie la retenția apelor pluviale și îmbunătățesc calitatea aerului; efectele lor sunt cumulative și dependente de continuitatea rețelei — nu de intervenții punctuale. În zona Moșilor Vechi, cu caracteristicile tipice ale insulei de căldură urbană, extinderea acoperirii arboricole constituie o necesitate de infrastructură.

Co-beneficiile depășesc dimensiunea climatică: efectele pozitive documentate asupra sănătății publice, biodiversității urbane și reducerii poluării fonice susțin tratarea investițiilor în infrastructura verde ca investiții strategice cu randament ridicat, nu ca cheltuieli de amenajare.

Obiective strategice de regenerare

Prezenta strategie definește șapte obiective strategice, organizate pe trei niveluri de intervenție interdependente:

- (1) transformarea fizică a spațiului și a climei urbane (OS1, OS2),
- (2) construirea conectivității și a rețelei de spații publice (OS3, OS4),
- (3) consolidarea identității, economiei locale și a guvernancei participative care susțin transformarea pe termen lung (OS5, OS6, OS7).

Structura propusă reflectă caracterul integrat al regenerării urbane. Transformarea spațiului public și a mediului urban reprezintă condiția necesară pentru îmbunătățirea calității vieții și creșterea rezilienței climatice, însă efectele acestora pot fi susținute pe termen lung doar prin consolidarea conectivității, valorificarea patrimoniului local, stimularea vitalității economice și implicarea activă a comunității în procesul de transformare urbană.

Împreună, aceste obiective acoperă toate dimensiunile regenerării integrate și definesc cadrul comun pentru toate intervențiile propuse în strategie și contribuie la construirea unui cartier istoric rezilient și vibrant, în care spațiul public devine principalul suport al vieții urbane, al adaptării climatice și al identității locale. Ele oferă, totodată, baza pentru prioritizarea investițiilor și coordonarea proiectelor viitoare, astfel încât intervențiile individuale să contribuie la o viziune comună de dezvoltare la nivelul întregului areal.



OS1. RECUPERAREA SPAȚIULUI PUBLIC PENTRU OAMENI ȘI VIAȚA COMUNITARĂ

De ce este necesar?

Spațiul public din zona Moșilor Vechi este supus unei presiuni constante generate de circulația și staționarea autovehiculelor. În numeroase situații, trotuarele, intersecțiile și spațiile reziduale sunt ocupate sau configurate într-un mod care limitează accesibilitatea, confortul și utilizarea lor ca locuri de întâlnire și socializare. Această situație afectează calitatea vieții urbane și reduce capacitatea spațiului public de a susține funcțiile sociale și comunitare ale cartierului.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește reechilibrarea modului de utilizare a spațiului public și creșterea rolului acestuia ca infrastructură socială, climatică și urbană. Intervențiile propuse urmăresc transformarea spațiilor subutilizate în locuri atractive și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori și crearea unui sistem coerent de spații publice de cartier.



Direcții de acțiune

- extinderea și îmbunătățirea suprafețelor dedicate circulației pietonale;
- transformarea spațiilor reziduale și a intersecțiilor supradimensionate în spații publice active;
- creșterea accesibilității și siguranței pentru toate categoriile de utilizatori;
- îmbunătățirea calității amenajării și dotării spațiului public;
- reorganizarea utilizării spațiului stradal în vederea unei distribuții mai echilibrate între diferitele moduri de deplasare.

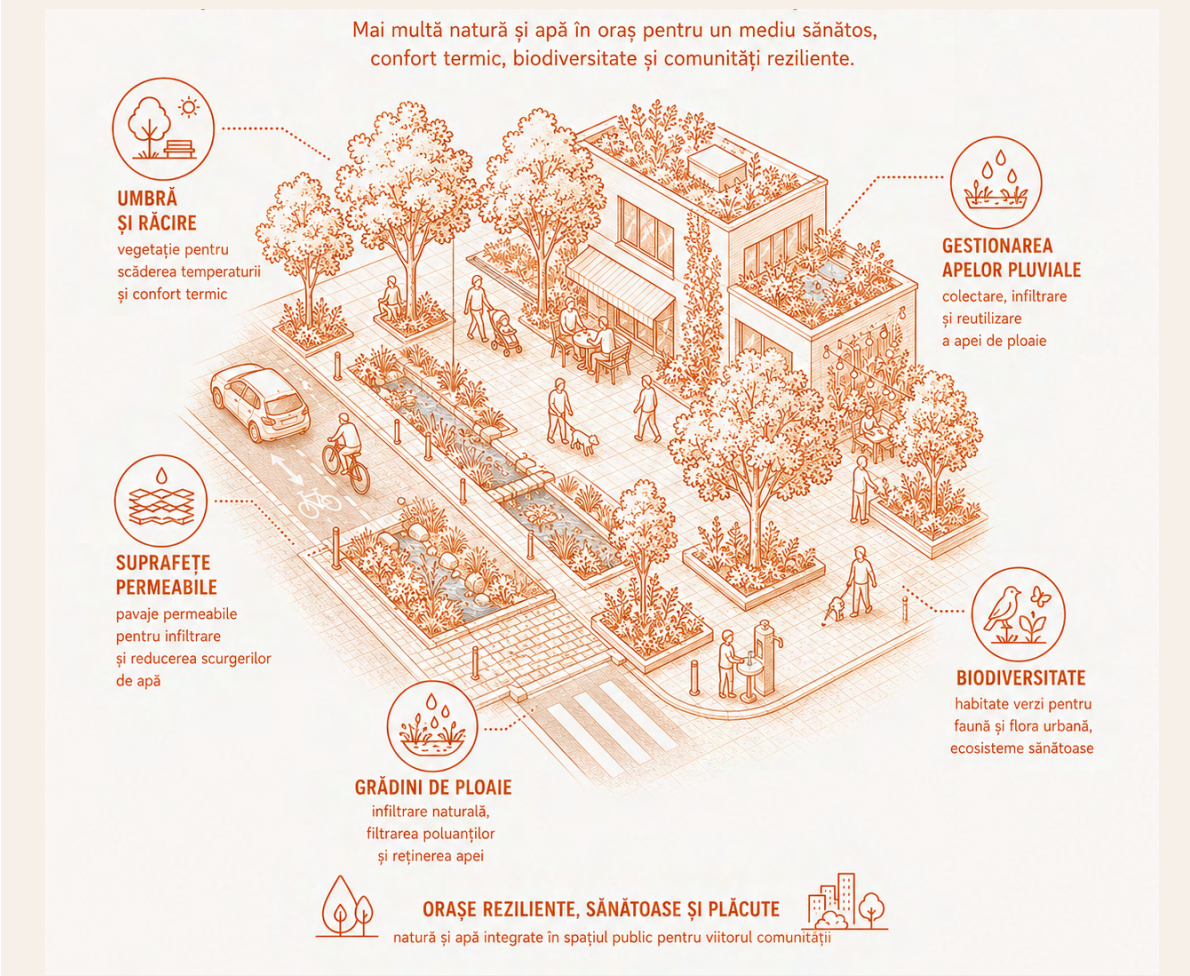
OS2. DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII VERZI ȘI ALBASTRE PENTRU REZILIENȚĂ CLIMATICĂ

De ce este necesar?

Deficitul de vegetație urbană, fragmentarea spațiilor verzi și predominanța suprafețelor mineralizate reduc confortul climatic și capacitatea cartierului de a răspunde efectelor schimbărilor climatice. În același timp, infrastructura actuală oferă oportunități limitate pentru gestionarea sustenabilă a apelor pluviale și pentru îmbunătățirea condițiilor de mediu.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește integrarea infrastructurii verzi și albastre în toate intervențiile asupra spațiului public și dezvoltarea unei rețele continue de vegetație urbană, suprafețe permeabile și soluții bazate pe natură, capabile să contribuie la adaptarea climatică și la creșterea calității mediului urban.



Direcții de acțiune

- extinderea și conectarea sistemului de vegetație urbană;
- plantarea și completarea aliniamentelor de arbori;
- creșterea suprafețelor permeabile;
- integrarea soluțiilor naturale de gestionare a apelor pluviale;
- promovarea biodiversității și a confortului climatic în spațiile publice.

OS3. CONSTRUIREA UNEI REȚELE CONTINUE DE MOBILITATE ACTIVĂ

De ce este necesar?

Deși cartierul beneficiază de o structură urbană compactă și de o bună accesibilitate, condițiile pentru deplasările pietonale și cu bicicleta sunt adesea discontinue sau insuficient confortabile. Lipsa unor conexiuni coerente între principalele destinații urbane limitează potențialul mobilității active și reduce atractivitatea spațiului public.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește dezvoltarea unei rețele continue și sigure de trasee pietonale și ciclabile care să conecteze principalele spații publice, repere urbane și noduri de transport, contribuind la reducerea dependenței de automobil și la creșterea accesibilității cartierului..



Direcții de acțiune

- dezvoltarea coridoarelor de mobilitate activă;
- îmbunătățirea condițiilor de traversare și accesibilitate;
- calmarea traficului pe rețeaua stradală secundară;
- integrarea cu rețeaua de transport public;
- creșterea atractivității deplasărilor pietonale și cu bicicleta.

OS4. DEZVOLTAREA UNEI REȚELE DE MICRO-PIAȚETE ȘI NODURI URBANE

De ce este necesar?

Micro-piațetele și spațiile publice de mici dimensiuni au un rol esențial în susținerea vieții comunitare și în creșterea accesibilității spațiului public la scara cotidiană. În prezent, numeroase spații cu potențial de transformare sunt insuficient utilizate sau ocupate de funcțiuni incompatibile cu rolul lor urban.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește dezvoltarea unei rețele de micro-piațete și noduri urbane care să completeze sistemul existent de spații publice, să deservească comunitățile locale, și să contribuie la revitalizarea întregului areal.



Direcții de acțiune

- identificarea și valorificarea spațiilor cu potențial de transformare;
- implementarea programului Piațete Libere și extinderea acestuia;
- conectarea micro-piațetelor cu rețeaua de spații publice și coridoare verzi;
- promovarea utilizărilor comunitare și multifuncționale;
- utilizarea intervențiilor temporare ca instrument de testare și adaptare.

OS5. VALORIFICAREA PATRIMONIULUI ȘI CONSOLIDAREA IDENTITĂȚII LOCALE

De ce este necesar?

Patrimoniul construit reprezintă una dintre principalele resurse ale zonei Moșilor Vechi, însă relația dintre clădirile istorice și spațiul public este adesea insuficient valorificată. Numeroase repere urbane nu beneficiază de un cadru adecvat de punere în valoare, iar identitatea locală este insuficient exprimată în amenajarea și utilizarea spațiului public.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește integrarea patrimoniului în procesul de regenerare urbană și transformarea acestuia într-un factor activ de dezvoltare urbană, culturală și economică.



Direcții de acțiune

- punerea în valoare a reperelor istorice și culturale;
- îmbunătățirea relației dintre patrimoniul și spațiul public;
- dezvoltarea traseelor și elementelor de interpretare culturală;
- susținerea funcțiilor compatibile cu caracterul istoric al zonei;
- promovarea identității locale prin intervențiile asupra spațiului public.

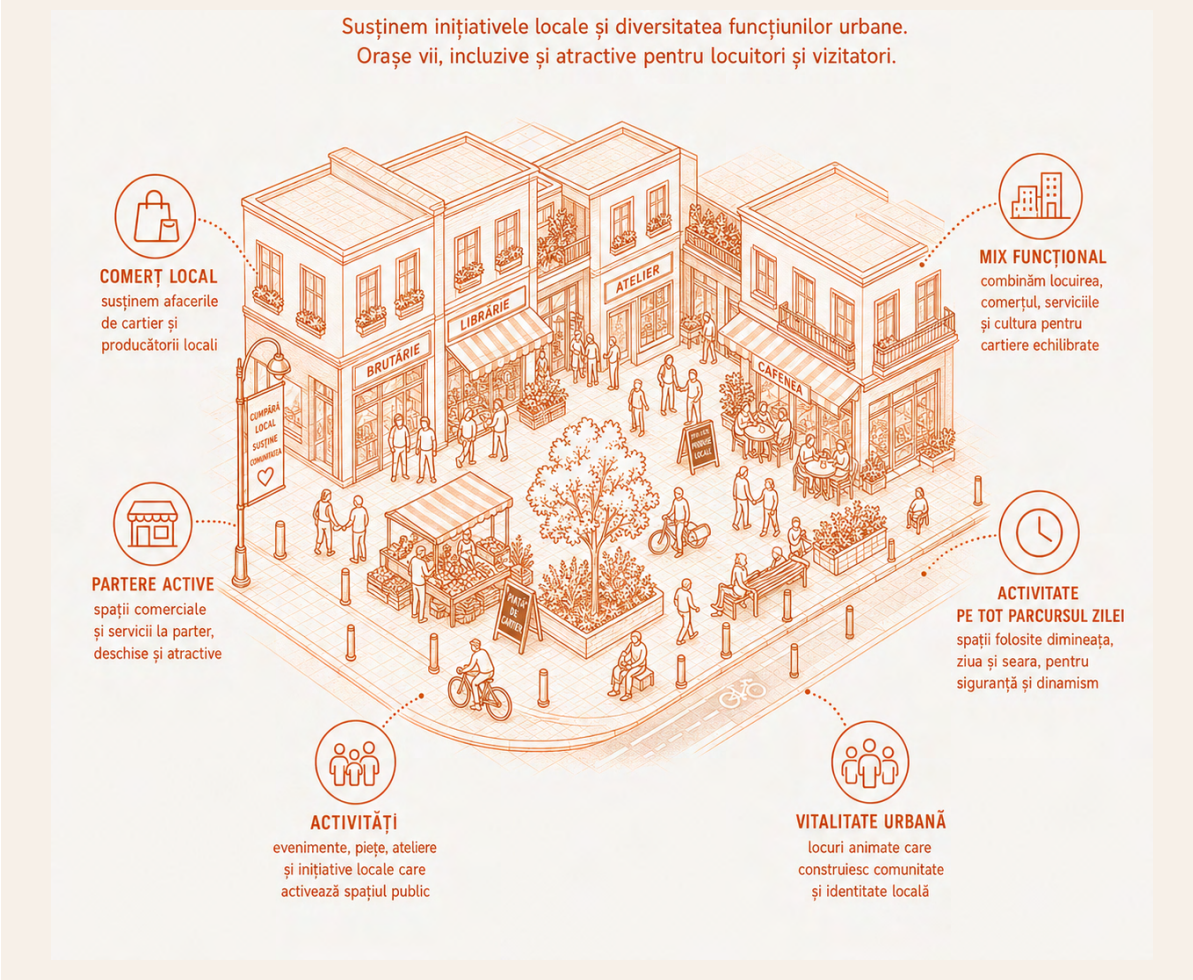
OS6. CONSOLIDAREA ECONOMIEI LOCALE ȘI A VITALITĂȚII URBALE

De ce este necesar?

Calitatea spațiului public influențează direct atractivitatea economică a cartierului și capacitatea acestuia de a susține activități comerciale, culturale și de servicii. Menținerea diversității funcționale și susținerea economiei locale reprezintă condiții importante pentru păstrarea caracterului viu și autentic al zonei.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește utilizarea regenerării spațiului public ca instrument de stimulare a economiei locale și de consolidare a vitalității urbane.



Direcții de acțiune

- activarea parterelor și a spațiilor comerciale;
- susținerea comerțului și serviciilor locale;
- promovarea utilizării spațiului public pentru activități culturale și economice;
- crearea unui mediu urban atractiv pentru investiții compatibile cu caracterul zonei;
- stimularea diversității funcționale și a activităților de cartier.

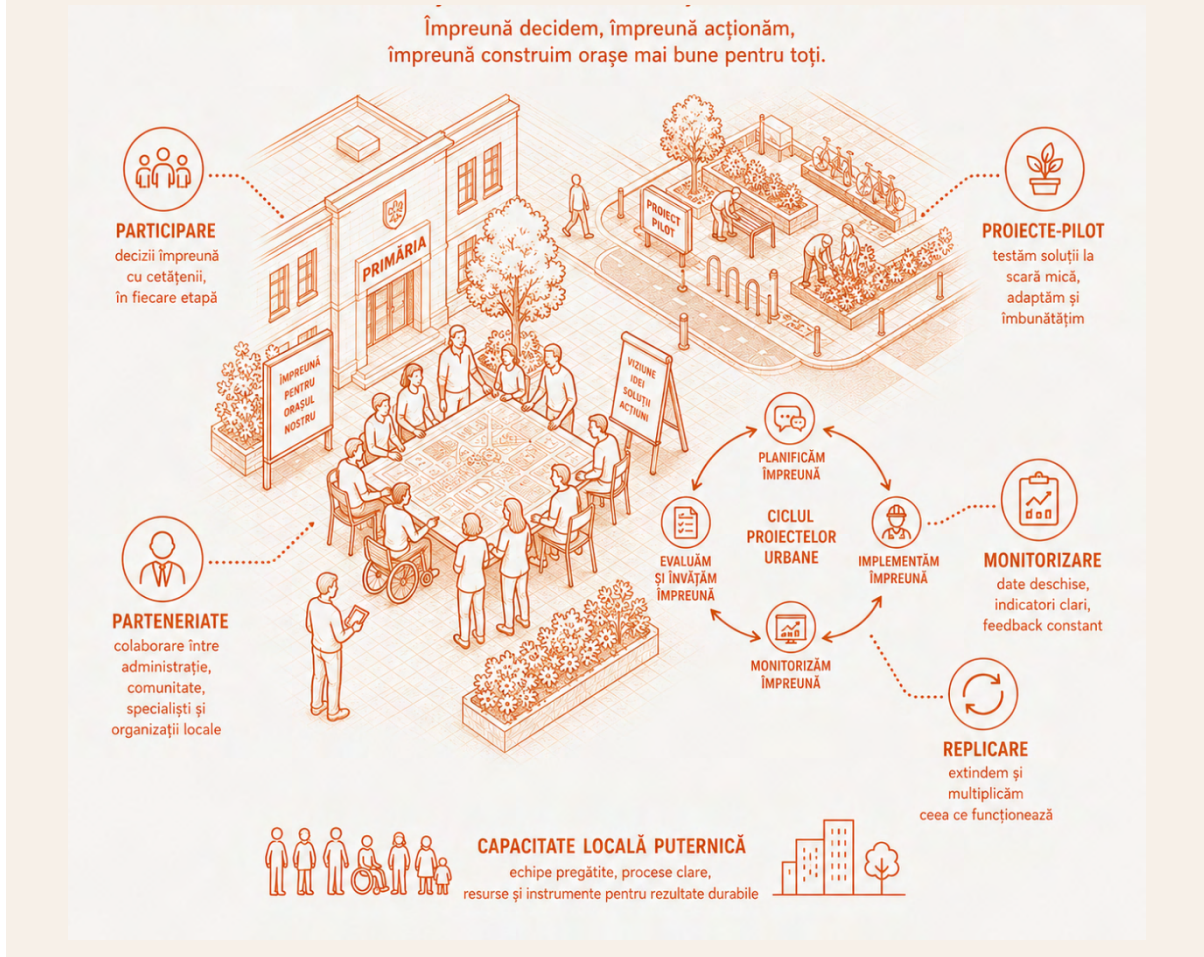
OS7. CONSOLIDAREA GUVERNANȚEI PARTICIPATIVE ȘI A CAPACITĂȚII DE IMPLEMENTARE

De ce este necesar?

Succesul regenerării urbane depinde nu doar de calitatea proiectelor, ci și de capacitatea de implementare, de colaborarea dintre actorii locali și de implicarea comunității în procesul de transformare urbană.

Ce se propune?

Obiectivul urmărește dezvoltarea unui model de guvernanță colaborativă care să asigure continuitatea procesului de regenerare și implicarea activă a comunității locale.



Direcții de acțiune

- continuarea și consolidarea proceselor participative;
- dezvoltarea parteneriatelor locale;
- utilizarea proiectelor pilot și a intervențiilor temporare;
- monitorizarea și evaluarea impactului intervențiilor;
- dezvoltarea unor instrumente și proceduri replicabile pentru alte zone ale Sectorului 2.

UNIVERSUL INTERVENȚIILOR POSIBILE

Structura spațială a regenerării

Regenerarea urbană a zonei Moșilor Vechi nu poate fi redusă la o serie de proiecte punctuale sau la amenajarea unor spații individuale. Transformarea urmărită prin prezenta strategie presupune construirea unei rețele coerente de locuri, trasee și conexiuni capabile să genereze efecte cumulative la scara întregului cartier.

Pornind de la analiza teritoriului, au fost identificate o serie de spații și structuri urbane care prezintă potențial de a contribui la atingerea viziunii de regenerare: piețe și scuaruri existente, micro-piațete potențiale, intersecții supradimensionate, străzi cu rol strategic pentru mobilitatea activă, spații reziduale, fronturi comerciale și culturale, coridoare verzi și alte elemente capabile să susțină transformarea spațiului public.

Aceste spații nu sunt privite ca intervenții independente, ci ca părți ale unui sistem urban integrat. Valoarea lor nu derivă exclusiv din caracteristicile individuale ale fiecărui amplasament, ci din capacitatea de a consolida conectivitatea cartierului, de a îmbunătăți calitatea mediului urban și de a crea o rețea continuă de spații publice atractive și accesibile.

Secțiunea următoare prezintă această rețea de oportunități și evidențiază principalele categorii de spații care pot susține procesul de regenerare urbană, constituind baza pentru definirea intervențiilor și proiectelor prioritare în etapele următoare.

Etapizarea regenerării urbane

Regenerarea zonei Moșilor Vechi este concepută ca un proces gradual și cumulativ, bazat pe implementarea coordonată a unor intervenții de dimensiuni și complexități diferite. Transformarea urmărită nu poate fi realizată printr-un singur proiect sau într-un interval scurt de timp, ci prin construirea treptată a unei rețele coerente de spații publice, infrastructură verde și conexiuni de mobilitate activă, capabile să genereze efecte pozitive la scara întregului areal.

Abordarea propusă urmărește obținerea unor rezultate vizibile încă din primele etape de implementare, prin valorificarea spațiilor cu potențial ridicat de transformare și prin continuarea inițiativelor deja demarate la nivel local. Intervențiile pilot au rolul de a demonstra beneficiile regenerării urbane, de a consolida încrederea comunității și de a furniza lecții utile pentru etapele ulterioare de dezvoltare.

Într-o a doua etapă, accentul se mută de la intervențiile punctuale la consolidarea conectivității dintre acestea. Rețeaua de micro-piațete, coridoarele verzi, traseele pietonale și intervențiile asupra spațiului stradal sunt dezvoltate într-o manieră integrată, astfel încât fiecare proiect nou să contribuie la întărirea sistemului urban în ansamblu. În această fază, regenerarea începe să fie percepută nu ca o succesiune de proiecte individuale, ci ca o transformare coerentă a cartierului.

Pe termen lung, obiectivul este extinderea și consolidarea rețelei de intervenții, integrarea acestora în programele curente de investiții și management urban și dezvoltarea unui model replicabil pentru alte zone ale Sectorului 2. În această etapă, accentul se deplasează de la realizarea intervențiilor fizice către asigurarea calității, întreținerii și utilizării active a spațiilor regenerate, precum și către monitorizarea impactului acestora asupra calității vieții, rezilienței climatice și vitalității economice a cartierului.

Prin această abordare etapizată, regenerarea urbană devine un proces flexibil și adaptativ, capabil să răspundă oportunităților de finanțare, priorităților comunității și lecțiilor rezultate din implementarea intervențiilor, menținând în același timp coerența viziunii de dezvoltare pentru întregul areal.

ETAPIZAREA REGENERĂRII URBANE

De la intervenții rapide la o rețea urbană integrată și un cartier istoric rezilient și vibrant

Regenerarea zonei Moșilor Vechi este un proces gradual, adaptiv și participativ. Intervențiile sunt implementate în etape succesive, în funcție de oportunități de finanțare, complexitate și impact. Fiecare etapă produce rezultate vizibile și contribuie la construirea, pe termen lung, a unei rețele coerente de spații publice, verzi și conexiuni de mobilitate activă.

I

FAZA I

ACTIVARE ȘI TESTARE

1 - 2 ANI



Demonstrăm beneficiile regenerării și activăm spațiile cu potențial ridicat prin intervenții rapide, flexibile și cu impact vizibil.



DIRECȚII PRINCIPALE

- Piațete libere și intervenții rapide în spații publice și intersecții
- Urbanism tactic și amenajări temporare pentru testare și învățare
- Activare culturală și comunitară în spațiile publice
- Implicarea comunității și comunicare continuă



REZULTAT AȘTEPTAT

Spații activate, comunitate implicată și primele transformări vizibile.

II

FAZA II

CONECTARE ȘI CONSOLIDARE

3 - 5 ANI



Conectăm intervențiile și construim o rețea integrată de spații publice, coridoare verzi și mobilitate activă la scara întregului cartier.



DIRECȚII PRINCIPALE

- Dezvoltarea rețelei de micro-piațete și noduri urbane
- Coridoare verzi și infrastructură verde continuă
- Reconfigurarea străzilor pentru mobilitate activă
- Integrarea cu transportul public și infrastructurile majore



REZULTAT AȘTEPTAT

O rețea coerentă de spații publice și verzi, conectată și funcțională.

III

FAZA III

EXTINDERE ȘI MATURIZARE

5+ ANI



Consolidăm transformarea, integram intervențiile în managementul urban și extindem modelul la nivelul întregului Sector 2.



DIRECȚII PRINCIPALE

- Finalizarea și extinderea rețelei de spații publice și verzi
- Implementarea proiectelor majore și consolidarea infrastructurilor
- Management, întreținere și monitorizare pe termen lung
- Replicarea modelului în alte zone ale Sectorului 2



REZULTAT AȘTEPTAT

Un cartier istoric rezilient, vibrant și adaptat provocărilor viitorului.

PRINCIPII TRANSVERSALE PE PARCURSUL TUTUROR ETAPELOR



Participare și co-creare



Intervenții adaptative



Soluții bazate pe natură



Gestionare responsabilă



Impact pe termen lung



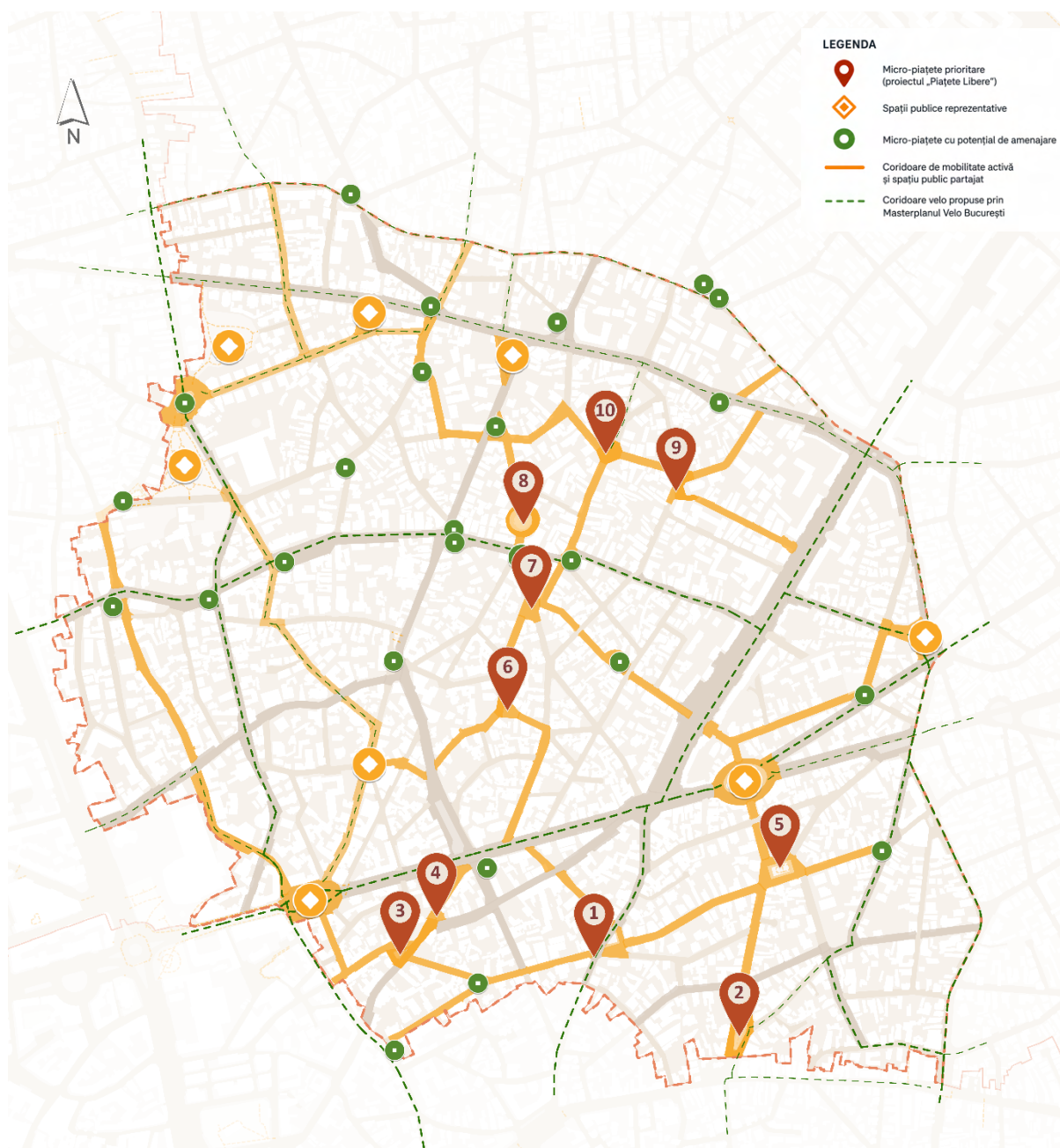
ÎMPREUNĂ, ACESTE ETAPE TRANSFORMĂ
ZONA MOȘILOR VECHI
într-un cartier verde, vibrant, incluziv și rezilient.



Rețeaua de spații publice

Zona Moșilor Vechi dispune de o diversitate remarcabilă de spații publice, repere urbane și locuri cu potențial de transformare care, împreună, pot constitui baza unui proces integrat de regenerare urbană. Dincolo de micro-piațetele selectate în cadrul inițiativei Piațete Libere, analiza evidențiază existența unei rețele mai ample de piețe, scuaruri, micro-piațete, străzi, intersecții și spații reziduale care pot contribui la îmbunătățirea calității mediului urban și la consolidarea identității cartierului.

Aceste spații sunt privite ca elemente complementare ale unui sistem urban unitar, în care fiecare intervenție are capacitatea de a genera beneficii dincolo de amplasamentul său imediat. Valoarea lor rezidă atât în potențialul individual de transformare, cât și în capacitatea de a crea conexiuni între principalele destinații, repere culturale, spații verzi și zone de activitate urbană.



Micro-piațete selectate în cadrul proiectului Piațete Libere

Se propune dezvoltarea unei rețele de 10 Piațete selectate în cadrul inițiativei Piațete Libere, prin transformarea intersecțiilor în spații publice de proximitate. Intervențiile vizează calmarea traficului, extinderea suprafețelor pietonale și introducerea infrastructurii verzi, contribuind la îmbunătățirea calității vieții, adaptarea climatică și distribuirea echitabilă a spațiului public.

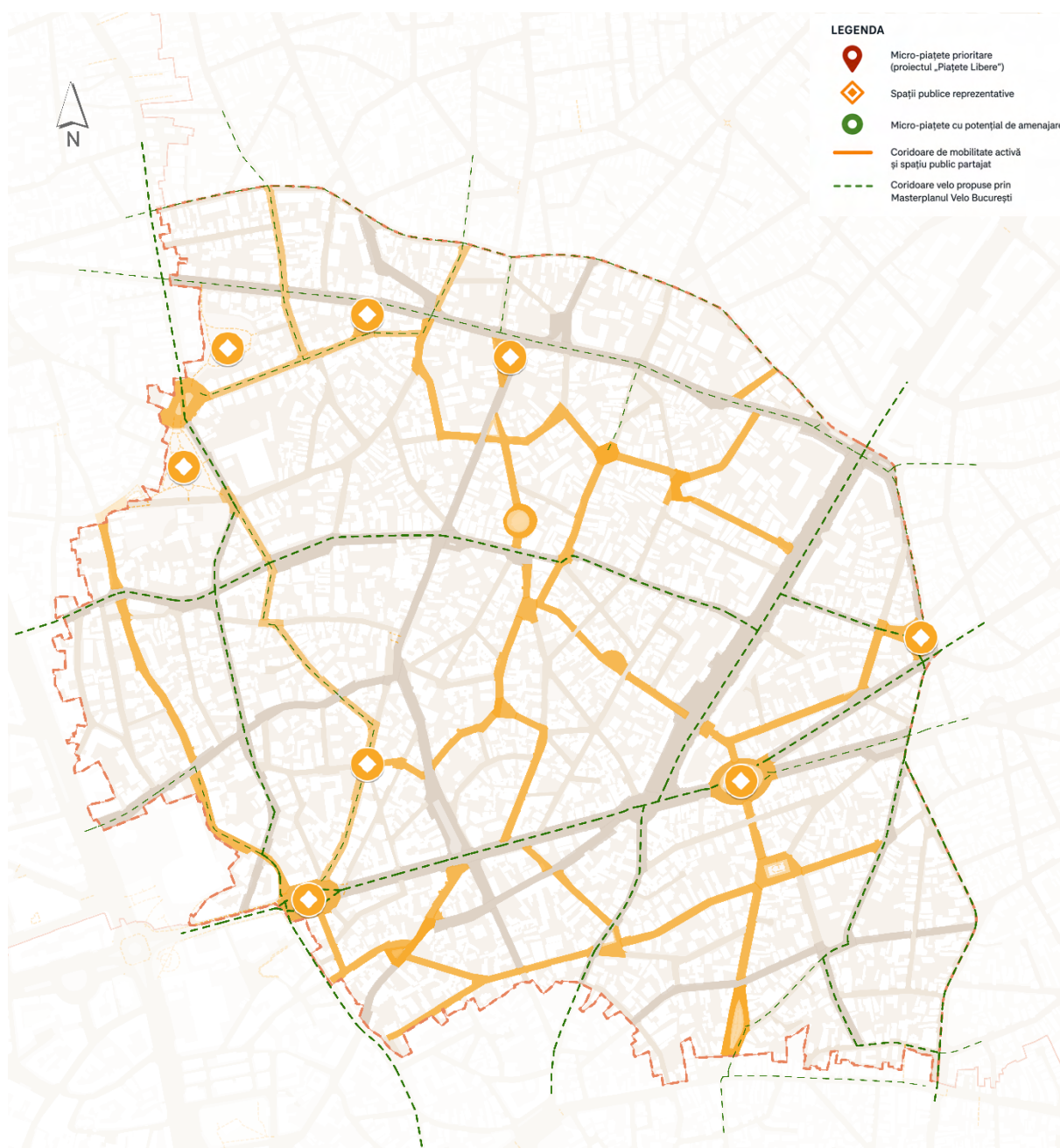
- | | | | |
|------|------------------------------|-------|------------------------------|
| I. | Piațeta Plantelor | VI. | Piațeta Popa Rusu & Licurg |
| II. | Piațeta Sfântul Ștefan | VII. | Piațeta Popa Rusu & Corbeni |
| III. | Piațeta Sfinților | VIII. | Piațeta Popa Chițu |
| IV. | Piațeta Armenească & Moșilor | IX. | Piațeta Sfântul Silvestru |
| V. | Piațeta General Dabija | X. | Piațeta Toamnei & Salcânilor |



Spații publice reprezentative

Se propune reabilitarea și activarea spațiilor publice reprezentative ale arealului prin intervenții calibrate în funcție de starea și potențialul fiecăruia. Intervențiile vizează, după caz, reamenajarea și modernizarea infrastructurii existente, completarea dotărilor urbane și a infrastructurii verzi, îmbunătățirea accesibilității și a confortului termic, precum și activarea funcțiunilor culturale și comunitare. Obiectivul comun este transformarea acestor spații în noduri active ale vieții de cartier – conectate între ele și cu rețeaua de micro-piațete prin coridoare pietonale și verzi continue, și capabile să servească drept suport fizic pentru programe și evenimente cu caracter public.

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| I. Piața Rosetti | V. Piața Gemeni |
| II. Parcul Izvorul Rece | VI. Parcul Ioanid |
| III. Foișorul de Foc | VII. Parcul Grădina Icoanei |
| IV. Piața Spaniei | VIII. Piațeta Italiană |

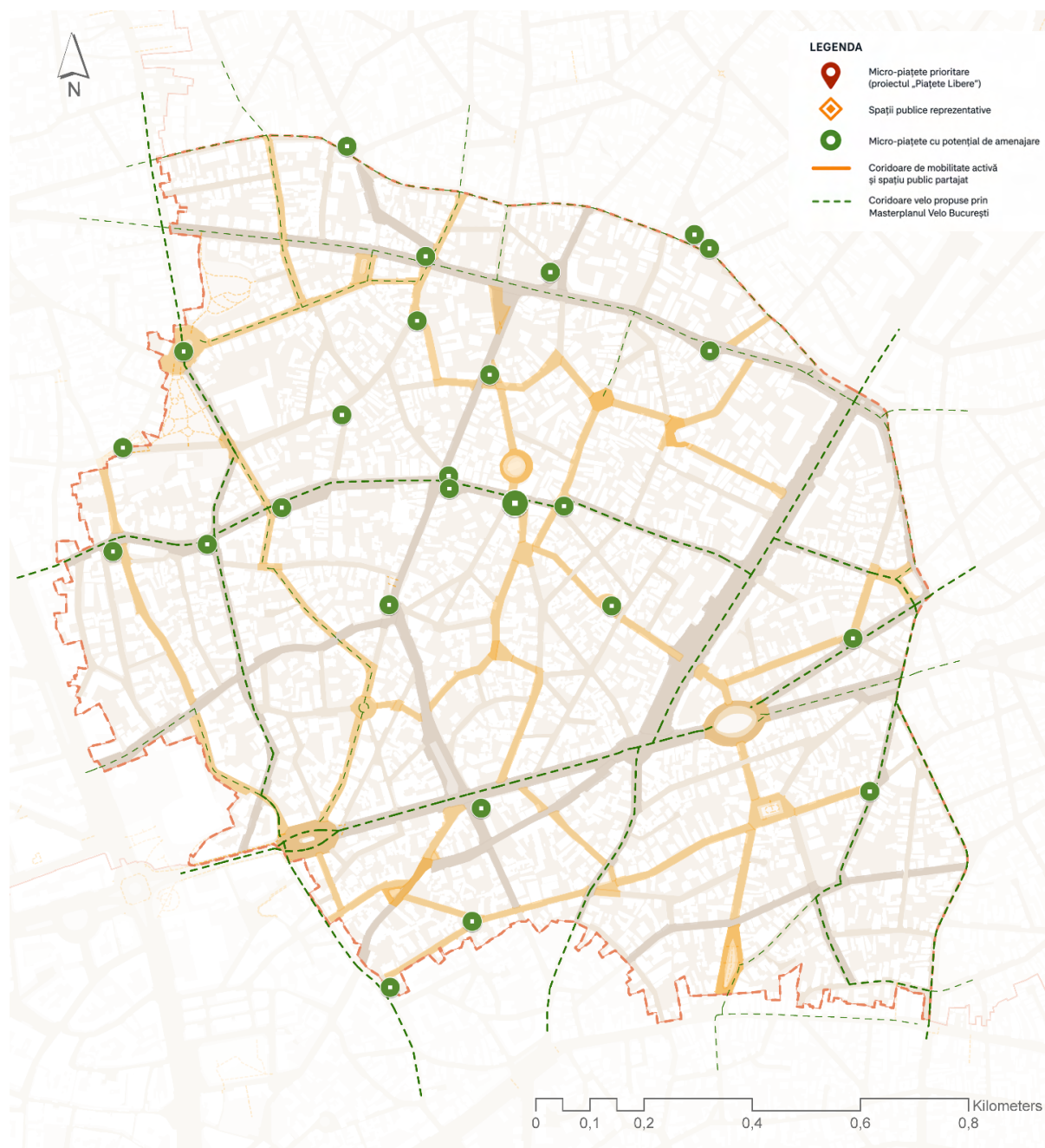


Micro-piațete posibile (scururi, spații reziduale, intersecții reconfigurabile)

Se propune transformarea spațiilor reziduale în micro-piațete de proximitate, prin calmarea traficului, reducerea suprafețelor de parcare și clarificarea zonelor pietonale. Intervențiile pot include soluții de urbanism tactic și elemente de spațiu verde, pentru a structura spațiul și a-i conferi o funcție publică clară. Mai sunt prezentate o serie de spații cu potențial de transformare:¹⁰

1. Bd. Dacia & Str. Chiriac Bidoianu
2. Bd. Hristo Botev (între Str. Negustori și Str. Teodor Ștefănescu)
3. Str. Toamnei & Str. Popa Petre & Str. Maria Rosetti & Str. Franzelarilor
4. Str. Corbeni & Str. Spătarului
5. Str. Vasile Lascăr & Str. Bătești & Str. Armand Călinescu
6. Str. Maria Rosetti & Str. Vasile Lascăr (Muzeul Farmaciei / Casa Hățăranu)
7. Str. Vasile Lascăr & Str. Viitorului & Str. Logofat Luca Stroici
8. Str. Mihai Eminescu & Str. Toamnei & Str. Monumentului & Str. Precupeții Vechi
9. Str. Mihai Eminescu & Str. Tunari & Str. Alecu Russo
10. Bd. Dacia & Str. Alecu Russo
11. Str. Icoanei & Str. Ion Movilă
12. Str. Ioanei & Schitu Dărvari
13. Str. A.D. Xenopol & Str. Dumbrava Roșie & Str. Polonă (Piața Gheorghe Cantacuzino)
14. Str. Maria Rosetti & Str. Vasile Lascar & Str. Alexandru Donici
15. Str. Plantelor & Str. Ștefan Mihăileanu
16. Str. Maria Rosetti & Str. Armenească
17. Str. Eminescu & Str Monumentului & Str. Dragoș Vodă
18. Str. Viitorului & Str. Gheorghe D. Palade
19. Bd. Carol I & Str. Armand Călinescu
20. Str. Popa Soare & Str. Mântuleasa
21. Str. Paleologu & Str. Mântuleasa
22. Calea Călărașilor & Str. Mântuleasa (Parcul Mântuleasa)
23. Str. Corneliu Coposu & Calea Călărașilor
24. Str. Negustori & Str. Părintele Stăniloie
25. Str. Rosetti & Str. Jean Louis Calderon
26. Str. Maria Rosetti & Str. I.L.Caragiale (Monument I.L. Caragiale)
27. Bd. Ferdinand I & Str. Olari & Dimitrie Onciul
28. Str. C.A.Rosetti & Str. Școalei
29. Str. Pictor Arthur Verona & Str. Alexandru D. Xenopol

¹⁰ Lista nu este exhaustivă



Micro-piațete selectate în cadrul proiectului Piațete Libere

I. Piațeta Plantelor



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Plantelor este situată la intersecția străzilor Plantelor, Negustori și Pictor Alexandru Romano, în proximitatea străzii Mântuleasa. Spațiul funcționează ca un nod local în rețeaua urbană, fiind organizat în jurul Parcului Mântuleasa și al Monumentului Mircea Eliade și conectând mai multe străzi rezidențiale. Acesta este integrat într-un țesut istoric predominant rezidențial, cu funcțiuni mixte de proximitate.

Context urban

Zona Piațetei Plantelor este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, cu funcțiuni mixte de proximitate la parter (comerț și servicii). Spațiul gravitează în jurul Parcului Mântuleasa, însă este fragmentat de circulația auto și funcționează mai degrabă ca un nod local decât ca un spațiu public bine definit.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții în cadrul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate la colțuri și parcuri dispuse la marginea carosabilului. Spațiul este organizat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete (piste de biciclete) și nu sunt observabile stații de transport public în imediata proximitate din imagine. Traversările pietonale sunt posibile prin marcajele existente, fără delimitarea unei zone pietonale dedicate.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat în principal pentru tranzit auto, cu funcțiuni secundare de traversare pietonală și parcare la marginea străzilor. Prezența parcului și a funcțiunilor de proximitate sugerează un potențial pentru staționare și socializare, însă acestea sunt limitate de dominarea traficului.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența vegetației și a unor arbori în zona parcului, care asigură umbră localizată. Cu toate acestea, calitatea spațiului public este limitată de fragmentarea suprafețelor pietonale și de dominarea traficului auto. Nu sunt clar vizibile elemente consistente de mobilier urban sau o continuitate coerentă a traseelor pietonale, ceea ce reduce confortul și atractivitatea generală.

II. Piațeta Sfântul Ștefan



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Sfântul Ștefan este situată la intersecția dintre Piața Sfântul Ștefan, Ștefan Mihăileanu și Popa Soare și Calea Călărașilor. Spațiul funcționează ca un nod local de conectare între rețeaua de străzi rezidențiale și artera secundară, având un rol de interfață între circulația de tranzit și țesutul de cartier.

Context urban

Zona Piațetei Sfântul Ștefan este caracterizată de un țesut urban mixt, predominant rezidențiale, completate de funcțiuni de servicii și comerț de proximitate. Fronturile construite sunt relativ continue, iar spațiul este structurat de prezența Parcului Sfântul Ștefan, care introduce un element verde local. Piațeta are un rol de articulare între artera majoră Calea Călărașilor și străzile adiacente, funcționând ca un nod de tranziție între trafic intens și zona de cartier.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe direcția Calea Călărașilor și pe străzile adiacente intersecției. Se observă traversări pietonale marcate și parcuri dispuse la marginea carosabilului. Spațiul este organizat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete (piste de biciclete). În proximitate, pe Calea Călărașilor, este prezent transportul public, iar traversările pietonale sunt posibile prin marcajele existente, fără delimitarea unei zone pietonale dedicate.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat în principal pentru tranzit auto intens, fiind un punct de acces către Calea Călărașilor. Funcțiunile secundare includ traversarea pietonală și parcare la marginea carosabilului. Prezența parcului sugerează un potențial de staționare și socializare, însă utilizarea este în prezent limitată de dominarea traficului.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența vegetației și a Parcului Sfântul Ștefan, care oferă umbră și un minim confort ambiental. Cu toate acestea, calitatea spațiului public este afectată de intensitatea traficului auto și de fragmentarea suprafețelor pietonale. Mobilierul urban și continuitatea pietonală nu sunt clar evidențiate, ceea ce limitează atractivitatea și coerența spațiului.

III. Piațeta Sfinților



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Sfinților este situată la intersecția dintre Strada Sfinților și Calea Moșilor, funcționând ca un nod local care conectează o stradă rezidențială cu o stradă de rang terțiar.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, cu funcțiuni de proximitate prezente punctual în relație cu Calea Moșilor. Spațiul marchează o tranziție între o stradă de cartier și o arteră de rang terțiar, având un caracter preponderent local.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe direcția Calea Moșilor și pe străzile adiacente intersecției. Este prezentă o trecere de pietoni marcate la colțul intersecției și locuri de parcare formale și informale la marginea carosabilului. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete. Traversările pietonale sunt posibile prin marcajele existente, fără delimitarea unei zone pietonale dedicate.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto, fiind integrat într-un nod de circulație activ pe direcția Calea Moșilor. Utilizările secundare includ traversarea pietonală și parcare la marginea carosabilului sau în spații adiacente. Activitățile de staționare sau socializare sunt limitate și apar mai degrabă punctual, în relație cu funcțiunile din proximitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului public este redusă, fiind afectată de dominarea traficului auto și de fragmentarea suprafețelor pietonale. Vegetația este limitată și izolată în proximitate, iar elementele de mobilier urban nu sunt observate. Continuitatea pietonală este întreruptă de configurația intersecției, ceea ce reduce confortul și atractivitatea generală a spațiului.

IV. Piațeta Armenească & Moșilor



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Armenească & Moșilor este situată la intersecția dintre Strada Armenească și Calea Moșilor. Spațiul funcționează ca un nod local de intersecție între o stradă rezidențială și artera terțiară Calea Moșilor.

Context urban

Zona Piațetei Armenească & Moșilor este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, cu funcțiuni de proximitate prezente punctual în relație cu Calea Moșilor. Spațiul este utilizat în mare parte pentru parcare și nu se configurează ca un spațiu public clar definit.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe direcția Calea Moșilor și pe străzile adiacente intersecției. Nu se observă treceri de pietoni. Parcărilor sunt dispuse la marginea carosabilului și trotuare. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru parcare, fiind parte a unui nod de circulație activ în relație cu Calea Moșilor. Utilizările secundare includ parcare la marginea carosabilului și în spațiile adiacente. Activitățile de staționare sau socializare sunt limitate, fără a defini un spațiu public propriu-zis.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului public este redusă, fiind afectată de prezența circulației auto și a parcării la nivelul intersecției, precum și de lipsa unei organizări coerente a spațiului pietonal. Vegetația este prezentă punctual, fără a structura spațiul, iar elementele de mobilier urban nu sunt vizibile. Continuitatea pietonală este fragmentată de configurația intersecției și de organizarea carosabilului.

V. Piațeta General Dabija



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta General Dabija este situată la intersecția dintre Strada Plantelor, Strada General Nicolae C. Dabija, Strada Dr. Burgheală și Strada Avram Iancu. Spațiul funcționează ca un nod local de circulație în cadrul rețelei de străzi de cartier, fiind organizat în jurul unui mic spațiu verde și loc de joacă.

Context urban

Zona Piațetei General Dabija este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Funcțiunile sunt completate punctual de servicii și activități culturale (precum Teatrul de Artă sau Școala H), iar spațiul este structurat în jurul unui mic nucleu verde (Parcul Nicolae Dabija) și loc de joacă. Piațeta funcționează ca un punct de centralitate locală de scară redusă, articulând relația dintre străzile de cartier și spațiul public de proximitate.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții în jurul parcului și locului de joacă. Se observă traversări pietonale marcate în proximitatea intersecției și parcuri dispuse la marginea carosabilului. Spațiul este organizat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete sau stații de transport public în imediata proximitate din imagine. Traversările pietonale sunt posibile prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto local și acces către străzile adiacente, cu funcțiuni secundare de parcare la marginea carosabilului. Nucleul verde și locul de joacă contribuie la o utilizare mai echilibrată.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența unui nucleu verde (Parcul Nicolae Dabija), cu arbori care asigură umbră și contribuie la un nivel relativ bun de confort ambiental, precum și un loc de joacă care contribuie la componenta ludică a tesului urban. Cu toate acestea, continuitatea pietonală este parțial fragmentată de circulația auto și de parcare la marginea carosabilului, ceea ce limitează coerența spațiului public.

VI. Piațeta Popa Rusu & Licurg



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Popa Rusu & Licurg este la intersecția dintre Strada Popa Rusu și Strada Licurg. Spațiul funcționează ca un nod local de conexiune în cadrul rețelei de străzi de cartier, fiind structurat în jurul incintei Bisericii Popa Rusu și al unei mici deschideri urbane adiacente.

Context urban

Zona Piațetei Popa Rusu & Licurg este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Prezența Bisericii Popa Rusu și a instituțiilor din proximitate (educaționale și servicii) introduce o componentă instituțională locală, completată de funcțiuni de proximitate. Spațiul se organizează în jurul incintei bisericii și a unei mici deschideri urbane, funcționând ca un punct de centralitate de cartier cu rol de referință locală.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții în jurul intersecției. Se observă parcuri formale și informale pe marginea carosabilului. Nu sunt vizibile marcaje pentru traversări pietonale, iar deplasarea pietonală se realizează prin trotuarele existente. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete sau stații de transport public.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto local și acces către străzile adiacente, cu zone de parcare dispuse în jurul intersecției. Funcțiunile asociate bisericii și instituțiilor din proximitate generează utilizări de staționare și traversare pietonală, iar în interiorul incintei verzi apar forme punctuale de socializare. Utilizarea este astfel mixtă, dar fără delimitarea clară a unui spațiu public dedicat.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența unui nucleu vegetal consistent în incinta Bisericii Popa Rusu. Configurația străzilor și scara redusă susțin o percepție relativ calmă și sigură. Cu toate acestea, continuitatea pietonală este fragmentată de circulația auto și de parcarile adiacente, iar spațiul public nu este clar delimitat sau amenajat unitar.

VII. Piațeta Popa Rusu & Corbeni



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Popa Rusu & Corbeni este situată la intersecția dintre Strada Popa Rusu, Strada Corbeni și Strada Armenească. Spațiul funcționează ca un nod local de intersecție în cadrul rețelei de străzi de cartier, având un rol de conectare între mai multe străzi și de distribuție a fluxurilor locale de circulație.

Context urban

Zona Piațetei Popa Rusu & Corbeni este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Funcțiunile de proximitate (servicii și mici activități comerciale) sunt prezente punctual, iar prezența vegetației contribuie la o ambianță de cartier. Spațiul funcționează ca o intersecție de distribuție locală, fără a avea o relație clar definită cu un spațiu public structurat, dar cu potențial de centralitate de proximitate.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții în cadrul intersecției. Se observă o trecere de pietoni marcate și parcuri la marginea carosabilului. Spațiul este organizat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete sau stații de transport public. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajul existent.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat în principal pentru tranzit auto local, cu funcțiuni secundare de parcare la marginea carosabilului. Traversarea pietonală este prezentă, iar utilizările de staționare sau socializare sunt limitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului public este moderată, susținută de prezența vegetației care oferă umbră și un caracter plăcut de cartier. Cu toate acestea, continuitatea pietonală este fragmentată de configurația intersecției și de parcurile adiacente, iar lipsa unor elemente clare de mobilier urban limitează confortul și atractivitatea generală a spațiului.

VIII. Piațeta Popa Chițu



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Popa Chițu este situată la intersecția dintre Strada Maria Rosetti, Strada Dimitrie Paciurea și strada Logofăt Luca Stroici. Spațiul funcționează ca un nod local de circulație organizat în jurul Bisericii Popa Chițu, având un rol de distribuție a fluxurilor.

Context urban

Zona Piațetei Popa Chițu este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Prezența Bisericii Popa Chițu generează un nucleu local clar, completat de funcțiuni de proximitate dispersate. Spațiul se organizează radial în jurul bisericii, funcționând ca un punct de centralitate de cartier cu rol de reper și distribuție locală.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată în jurul piațetei. Se observă marcaje pentru traversări pietonale pe direcțiile principale și parcuri la marginea carosabilului. Configurația spațiului include separarea fluxurilor rutiere în jurul incintei bisericii. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete sau stații de transport public. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat în principal pentru tranzit auto în jurul bisericii, cu parcuri informale dispuse pe marginea carosabilului și trotuare. Traversarea pietonală este prezentă, iar utilizările de staționare și socializare sunt limitate.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența unui nucleu vegetal în jurul Bisericii Popa Chițu, care oferă umbră și contribuie la un nivel bun de confort ambiental. Configurația radială și scara redusă susțin o percepție relativ calmă și sigură. Cu toate acestea, continuitatea pietonală este fragmentată de circulația auto și parcurile informale, ceea ce limitează coerența și atractivitatea spațiului public.

IX. Piațeta Sf Silvestru



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Sfântul Silvestru este situată la intersecția dintre Strada Silvestru, Strada Salcânilor și Strada Armoniei. Spațiul funcționează ca un nod local de circulație organizat în jurul Bisericii Sfântul Silvestru, având un rol de distribuție a fluxurilor în cadrul rețelei de străzi de cartier.

Context urban

Zona Piațetei Sfântul Silvestru este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Prezența Ansamblului Bisericii Sfântul Silvestru și a funcțiunilor de proximitate (servicii, educație) generează un nucleu local clar. Spațiul se organizează în jurul bisericii și funcționează ca un punct de centralitate de cartier, articulând relația dintre străzile adiacente și un spațiu public de proximitate.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții în jurul intersecției. Se observă traversări pietonale marcate pe direcțiile principale și parcuri dispuse la marginea carosabilului. Configurația spațiului reflectă organizarea fluxurilor rutiere în jurul intersecției. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete sau stații de transport public. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat în principal pentru tranzit auto în jurul intersecției, cu zone de parcare dispuse perimetral. Traversarea pietonală este prezentă, iar utilizările de staționare și socializare apar punctual în proximitatea ansamblului bisericii și a spațiilor adiacente.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența vegetației în jurul ansamblului Bisericii Sfântul Silvestru, care oferă umbră și un nivel relativ bun de confort ambiental. Configurația intersecției și scara redusă susțin o percepție moderată de siguranță. Cu toate acestea, continuitatea pietonală este fragmentată de circulația auto și de parcarile perimetrale, iar spațiul public nu este clar delimitat sau amenajat coerent, ceea ce limitează atractivitatea generală.

X. Piațeta Toamnei & Salcânilor



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Toamnei & Salcânilor este situată la intersecția dintre Strada Toamnei și Strada Salcânilor. Spațiul funcționează ca un nod local de circulație organizat în jurul unui mic rond cu element central, având un rol de distribuție a fluxurilor în cadrul rețelei de străzi de cartier.

Context urban

Zona Piațetei Toamnei & Salcânilor este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Funcțiunile de proximitate (servicii, instituții și activități culturale, precum galeria și monumentul) sunt integrate punctual. Spațiul este structurat în jurul rondului cu element central (bust), funcționând ca un punct de referință și o centralitate locală de scară redusă în cadrul cartierului.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată în jurul unui rond central, cu acces din mai multe direcții. Se observă marcaje rutiere și traversări pietonale în proximitatea intersecției, precum și parcări dispuse la marginea carosabilului. Spațiul este configurat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete sau stații de transport public. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto în jurul rondului central, cu zone de parcare dispuse perimetral. Traversarea pietonală este prezentă, iar elementul central (bustul) generează o utilizare punctuală de staționare și orientare. Activitățile de socializare și utilizările comerciale sunt limitate și apar dispersat, în relație cu funcțiunile din proximitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului public este moderată, susținută de prezența vegetației din jurul rondului central, care oferă umbră și contribuie la un ambient plăcut. Totuși, spațiul este fragmentat de circulația auto și de parcarile perimetrale, iar continuitatea pietonală este redusă. Lipsa unor elemente clare de mobilier urban și organizarea predominant rutieră limitează confortul și atractivitatea generală.

Spații publice reprezentative

I. Piața Rosetti



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piața Rosetti este situată la intersecția unor artere majore, inclusiv Bulevardul Carol I, Strada Tudor Arghezi și Strada Vasile Lascăr. Spațiul funcționează ca un nod urban important în rețeaua de circulație, având un rol de conectare, fiind organizat în jurul unei insule centrale amenajate.

Context urban

Zona Pieței Rosetti este caracterizată de un țesut urban dens, integrate într-un front relativ continuu, specific zonei centrale. Funcțiunile sunt predominant mixte (comerț, servicii, alimentație publică), concentrate la parterele clădirilor, ceea ce conferă spațiului un grad ridicat de activitate urbană. Piața este structurată în jurul insulei centrale plantate, funcționând ca un reper urban major și un punct de centralitate în rețea, dar cu o relație limitată între spațiul public și fronturile construite din cauza infrastructurii rutiere dominante.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții în jurul unei insule centrale, pe mai multe benzi, cu sensuri de circulație marcate. Se observă traversări pietonale la intersecții și stații de transport public în proximitate. Spațiul include separări și delimitări ale fluxurilor rutiere. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto, fiind organizat în jurul unei intersecții cu mai multe direcții de circulație. Insula centrală nu este accesibilă pietonal, nefiind observate conexiuni directe către aceasta. Utilizările pietonale sunt limitate la traversare. Activitățile comerciale sunt prezente la nivelul fronturilor, însă spațiul analizat funcționează în principal ca zonă de circulație.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului public este redusă, în contextul prezenței circulației auto și al fragmentării accesului pietonal. Insula centrală beneficiază de vegetație matură, însă nu este accesibilă pietonal. Continuitatea traseelor pietonale este întreruptă de configurația intersecției și de organizarea traversărilor. Nu sunt vizibile zone amenajate pentru staționare sau elemente de mobilier urban, ceea ce limitează utilizarea spațiului ca loc public.

II. Parcul Izvorul Rece



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Parcul Izvorul Rece este situat la intersecția dintre Bulevardul Ferdinand I, Strada Lunei, Strada Olari, Strada Sfântul Ștefan și Bulevardul Pache Protopopescu. Spațiul funcționează ca un nod urban verde integrat într-un sistem de circulație radial, fiind organizat în jurul unui parc circular.

Context urban

Zona Parcului Izvorul Rece este caracterizată de un țesut urban central, predominant rezidențial. Funcțiunile de proximitate (comerț, servicii, alimentație publică) sunt prezente la parterele clădirilor și contribuie la activitatea urbană din jur. Parcul, împreună cu monumentul central, constituie un reper local important și un punct de centralitate, articulând relația dintre artera majoră și rețeaua de străzi de cartier.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe direcția bulevardului și pe străzile adiacente, în jurul unui spațiu central verde. Se observă traversări pietonale la intersecții și parări dispuse perimetral. Configurația spațiului reflectă organizarea fluxurilor rutiere în jurul parcului. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

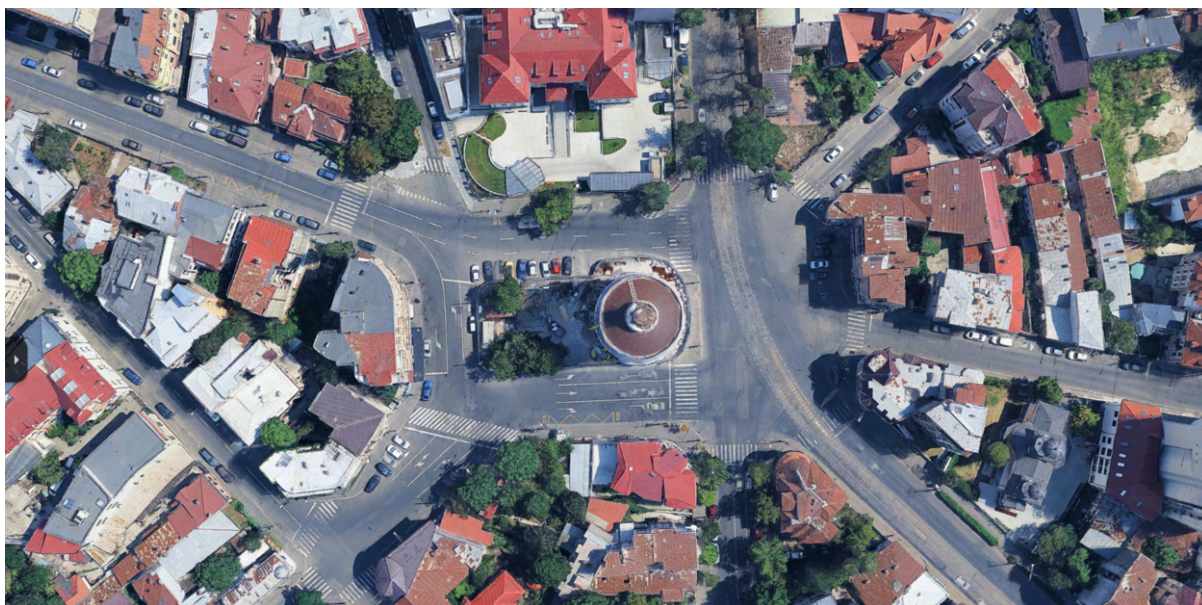
Utilizare actuală

Spațiul este utilizat mixt, cu o componentă dominantă de tranzit auto și funcții de recreere în interiorul parcului. Parcul propriu-zis susține activități de staționare, odihnă și socializare, în timp ce zona perimetrală este utilizată pentru circulație și parcare. Traversarea pietonală leagă aceste funcțiuni, dar relația dintre parc și oraș este parțial fragmentată.

Calitatea spațiului public

Parcul beneficiază de vegetație matură, care oferă umbră și un nivel ridicat de confort ambiental, contribuind la atractivitatea spațiului verde. Cu toate acestea, accesibilitatea este limitată de traficul perimetral, iar continuitatea pietonală între parc și fronturile construite este fragmentată. Spațiul verde este de calitate bună, dar integrarea sa în structura urbană este afectată de configurația rutieră dominantă.

III. Foișorul de Foc



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Foișorul de Foc este situat la intersecția dintre Strada Traian, Strada Zece Mese și Bulevardul Ferdinand I, în proximitatea Bulevardului Pache Protopopescu. Spațiul funcționează ca un nod urban important, organizat în jurul monumentului Foișorul de Foc, cu rol de reper și distribuție a fluxurilor în rețeaua stradală.

Context urban

Zona Foișorului de Foc este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, completate de funcțiuni de proximitate și servicii. Prezența monumentului conferă spațiului o identitate puternică. Spațiul funcționează ca un punct de centralitate urbană de scară locală–intermediară, articulând relația dintre străzile de cartier și artere importante din proximitate.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată în jurul unui element central (monument), pe mai multe direcții. Se observă traversări pietonale pe direcțiile principale și mai multe benzi de circulație, precum și parări dispuse perimetral. Configurația spațiului reflectă organizarea fluxurilor rutiere în jurul intersecției. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto și distribuția fluxurilor rutiere. Monumentul (Foișorul de Foc) funcționează ca reper vizual și simbolic, dar este puțin accesibil ca spațiu de staționare. Traversarea pietonală reprezintă principala utilizare pentru pietoni, iar activitățile de socializare sunt limitate și nu definesc spațiul.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența vegetației în jurul monumentului, care contribuie la imaginea urbană și oferă un minim confort ambiental. Cu toate acestea, calitatea spațiului public este afectată de dominarea traficului auto și de fragmentarea accesului pietonal. Continuitatea pietonală este redusă, iar lipsa unor spații dedicate staționării sau a mobilierului urban limitează atractivitatea și utilizarea spațiului ca loc public.

IV. Piața Spaniei



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piața Spaniei este situată la intersecția dintre Bulevardul Dacia și Strada Dumbrava Roșie. Spațiul este organizat în jurul unui rond cu element central și funcționează ca o intersecție între două artere, cu o utilizare semnificativă pentru parcare și fără delimitarea clară a unei piețe urbane propriu-zise.

Context urban

Zona Pieței Spaniei este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, completate de funcțiuni culturale, educaționale și servicii. Piața funcționează ca un punct de centralitate urbană de scară intermediară, articulând relația dintre bulevard și țesutul rezidențial adiacent.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată în jurul unui rond central și pe direcțiile adiacente. Se observă traversări pietonale la intersecții și parcuri dispuse perimetral. Configurația spațiului reflectă organizarea circulației rutiere în zona intersecției. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto și distribuția fluxurilor rutiere. Traversarea pietonală reprezintă principala utilizare pentru pietoni, în timp ce rondul central funcționează mai degrabă ca element decorativ decât ca spațiu accesibil. Activitățile de staționare și socializare sunt limitate și dependente de funcțiunile adiacente.

Calitatea spațiului public

Spațiul beneficiază de prezența vegetației în rondul central, care contribuie la imaginea urbană și oferă un minim confort ambiental. Cu toate acestea continuitatea pietonală este fragmentată de configurația rutieră. Lipsa unor zone dedicate pietonilor și a mobilierului urban limitează atractivitatea și utilizarea efectivă a spațiului ca loc public.

V. Piața Gemeni



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piața Gemeni este situată la intersecția dintre Bulevardul Dacia și Strada Vasile Lascăr și funcționează ca un punct de tranzit și acces către transportul public, în cadrul unei intersecții organizate pentru circulație auto și parcare.

Context urban

Zona Pieței Gemeni este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, completate de comerț și servicii. Prezența pieței generează un nucleu comercial local, susținut de activități complementare (alimentație publică, retail de proximitate). Spațiul funcționează ca o centralitate funcțională de cartier, dar fără o articulare coerentă a spațiului public exterior.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe direcția bulevardului și pe străzile adiacente intersecției. Se observă traversări pietonale în proximitatea intersecției și stații de transport public în apropiere. Parcărilor sunt dispuse la marginea carosabilului. Spațiul este organizat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete. Traversările pietonale sunt realizate prin marcajele existente.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat intens pentru activități comerciale asociate pieței, completate de tranzit pietonal și auto. Traversarea pietonală și accesul la funcțiunile comerciale sunt predominante, în timp ce zonele de staționare sau socializare sunt limitate și slab conturate. Parterele active contribuie la animația urbană, însă spațiul exterior este fragmentat.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului public este moderată spre redusă, fiind afectată de fragmentarea spațiului pietonal și de dominarea traficului auto. Vegetația este limitată și dispersată, iar mobilierul urban nu este clar structurat. Continuitatea pietonală este întreruptă de parcări și accese auto, ceea ce reduce confortul și coerența spațiului public din jurul pieței.

VI. Parcul Ioanid



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Parcul Ioanid este delimitat de Strada Polonă, Strada Dumbrava Roșie și în proximitatea Bulevardului Dacia. Spațiul funcționează ca un nucleu verde integrat în țesutul urban, fiind un punct de gravitație pentru zona rezidențială adiacentă.

Context urban

Zona Parcului Ioanid este caracterizată de un țesut urban valoros, predominant rezidențial. Funcțiunile culturale, educaționale și instituționale (ambasade, fundații) sunt prezente și contribuie la caracterul distinct al zonei. Parcul funcționează ca un element central în structura cartierului, susținând o centralitate locală de calitate, bazată pe locuire și spațiu public verde.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe străzile din jurul spațiului verde, fără a traversa interiorul acestuia. Se observă trasee pietonale în interiorul parcului și conexiuni către trotuarele adiacente. Spațiul include alei dedicate circulației pietonale. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru recreere, staționare și socializare. Parcul susține activități cotidiene de cartier (plimbare, stat, întâlniri), fiind un spațiu activ și frecventat. Utilizarea auto este limitată la perimetru, fără a domina experiența spațiului. Funcțiunile din proximitate contribuie indirect la vitalitatea zonei.

Calitatea spațiului public

Parcul beneficiază de vegetație matură abundentă, care oferă umbră și creează un confort ambiental ridicat. Rețeaua de alei este coerentă și bine integrată, susținând o bună accesibilitate pietonală. Spațiul are o percepție ridicată de siguranță și atractivitate, fiind unul dintre exemplele de spațiu public verde bine integrat în țesutul urban central.

VII. Parcul Grădina Icoanei



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Parcul Grădina Icoanei este delimitat de Strada Arthur Verona, Strada Jean Louis Calderon, Strada Dionisie Lupu și în proximitatea Bulevardului Magheru. Spațiul funcționează ca un nucleu verde important în rețeaua urbană centrală, conectat la o serie de axe culturale și educaționale.

Context urban

Zona Parcului Grădina Icoanei este caracterizată de un țesut urban central dens, cu funcțiuni mixte – rezidențial, cultural, educațional și servicii. Parcul, împreună cu Parcul Ioanid din apropiere, contribuie la formarea unui sistem coerent de spații verzi, funcționând ca un pol de centralitate urbană și socială.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe străzile din jurul spațiului, iar interiorul este dedicat circulației pietonale. Se observă trasee pietonale în interior și conexiuni către trotuarele adiacente. Traversările pietonale sunt prezente la intersecții. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat intens pentru activități de recreere, joacă, staționare și socializare. Aleile sunt frecvent utilizate pentru plimbare, iar zonele de stat susțin întâlniri informale. Parcul funcționează ca un spațiu cotidian esențial pentru locuitori, dar și ca loc de atracție.

Calitatea spațiului public

Parcul beneficiază de vegetație matură abundentă, care asigură umbră și un nivel ridicat de confort ambiental. Aleile sunt bine definite, iar organizarea spațiului este coerentă și ușor de înțeles.

Piațeta Italiana / Dr. Milan Rastislav Stefanik



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Piațeta Italiană (Dr. Milan Rastislav Stefanik) este situată la intersecția dintre Strada Italiană, Strada Oțetari și Strada Vasile Lascăr.

Context urban

Zona Piațetei Italiene este caracterizată de un țesut urban rezidențial, cu funcțiuni de proximitate (comerț, servicii, alimentație), concentrate la parter, iar în proximitate se remarcă și prezența unor repere locale (Biserica Oțetari, unități educaționale). Spațiul are un rol de centralitate de cartier, fiind un punct de convergență între străzi locale și activități cotidiene.

Utilizare actuală

Piațeta Italiana (Dr. Milan Rastislav Stefanik) reprezintă un exemplu relevant de intervenție recentă de reconfigurare a unei intersecții dominate anterior de trafic și parcare, transformată într-un spațiu public pietonal de mică scară. Amenajarea demonstrează potențialul acestor noduri urbane de a evolua din suprafețe reziduale în micro-piațete funcționale, prin intervenții relativ simple – reducerea carosabilului, reconfigurarea parcării și introducerea de spații verzi și mobilier urban. Astfel, acest proiect poate fi interpretat ca un prim pas concret în testarea unei rețele de micro-piațete de proximitate, oferind un model replicabil pentru intervenții similare în țesutul urban existent.

Calitatea spațiului public

În starea actuală, spațiul prezintă o lipsă de vegetație și umbră, ceea ce reduce semnificativ confortul ambiental și atractivitatea pentru utilizări de staționare. În acest context, se evidențiază necesitatea introducerii unor intervenții de infrastructură verde (arbori, plantări, spații permeabile) și utilizarea unor materiale adecvate pentru spațiul public (pavaje cu albedo ridicat, suprafețe permeabile, zone umbrite), menite să crească confortul, să susțină utilizarea cotidiană și să consolideze rolul spațiului ca micro-piațetă de proximitate.

Micro-piațete posibile

1. Dacia & Bidoianu



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Dacia & Bidoianu este situată la intersecția dintre Bulevardul Dacia și Strada Chirac Bidoianu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, completat de funcțiuni de proximitate (restaurante, servicii). Spațiul nu este clar definit ca piațetă, funcționând mai degrabă ca intersecție.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe direcțiile intersecției. Se observă traversări pietonale marcate, iar spațiul este organizat în principal pentru circulația rutieră. Nu sunt vizibile infrastructuri dedicate pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto, cu traversare pietonală în zona marcajelor. Parcarea este prezentă la marginea străzilor. Activitățile de staționare sau socializare sunt limitate și nu definesc spațiul.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind afectată de dominarea infrastructurii rutiere. Vegetația este aproape inexistentă, iar spațiul pietonal este fragmentat și lipsit de continuitate. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban.

2. Bd. Hristo Botev (între Str. Negustori & Str. Teodor Ștefănescu)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Hristo Botev este situată la intersecția dintre Bulevardul Hristo Botev, Strada Negustori și Strada Teodor Ștefănescu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, completate de servicii și funcțiuni comerciale punctuale. Prezența unei școli și a vegetației contribuie la un caracter de cartier.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe axa principală și pe străzile adiacente, configurând un nod de intersecție cu mai multe direcții de acces. Se observă traversări pietonale marcate. Spațiul este organizat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat în principal pentru tranzit auto, cu traversare pietonală în zona intersecției. Parcarea este prezentă la marginea carosabilului. Activitățile de staționare sau socializare sunt limitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența unei mici zone verzi cu arbori. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de circulația auto, iar continuitatea pietonală este redusă. Nu sunt evidente elemente de mobilier urban sau o organizare clară a spațiului public.

3. Str. Toamnei & Str. Popa Petre & Str. Maria Rosetti



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Toamnei & Popa Petre & Maria Rosetti este situată la intersecția dintre Strada Toamnei, Strada Popa Petre și Maria Rosetti.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. La parter apar funcțiuni de proximitate (comerț și servicii). Spațiul este definit de fronturi construite apropiate și de prezența unor colțuri urbane active.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții, organizată în jurul intersecției. Se observă traversări pietonale marcate. Spațiul este configurat în principal pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea străzilor. Activitățile de staționare sunt limitate și nu există o zonă dedicată clar.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind marcată de fragmentarea suprafețelor pietonale și de lipsa unei amenajări unitare. Vegetația este prezentă punctual (în zona insulei), fără a structura spațiul. Nu sunt vizibile elemente consistente de mobilier urban.

4. Str. Corbeni & Str. Spătarului



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Corbeni & Spătarului este situată la intersecția dintre Strada Corbeni și Strada Spătarului.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (cafenea, servicii), distribuite punctual. Spațiul este delimitat de fronturi construite și vegetație.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții, organizată în jurul intersecției. Se observă mașini parcate la marginea carosabilului. Nu sunt vizibile traversări pietonale marcate sau piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și parcare perimetrală. Traversarea pietonală este posibilă, dar nu este organizată explicit. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de parcare adiacenta. Vegetația este prezentă punctual, în principal la marginea proprietăților. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare coerentă a spațiului pietonal.

5. Str. Vasile Lascăr & Str. Batiștei & Str. Armand Călinescu



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Vasile Lascăr & Batiștei & Armand Călinescu este situată la intersecția dintre Strada Vasile Lascăr, Strada Batiștei și Strada Armand Călinescu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de servicii și activități economice (birouri, restaurante, servicii). Fronturile construite sunt relativ continue de-a lungul străzii principale.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții, în jurul intersecției. Se observă marcaje rutiere și treceri de pietoni la colțuri. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea carosabilului. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de organizarea rutieră. Vegetația este prezentă punctual, în special la marginea loturilor. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare pietonală coerentă.

6. Str. Maria Rosetti & Str. Vasile Lascăr (Muzeul Farmaciei / Casa Hătăranu)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Muzeul Farmaciei / Casa Hătăranu este situată la intersecția dintre Strada Vasile Lascăr, Strada Maria Rosetti și Strada Alexandru Donici.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurante, servicii, hotel, spații comerciale). Fronturile construite sunt relativ continue, cu colțuri active la intersecție.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții, organizată în jurul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate pe toate direcțiile principale. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea străzilor și în spații adiacente. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de infrastructura rutieră. Vegetația nu este prezentă. Spațiul pietonal este fragmentat și nu are o organizare coerentă.

7. Str. Vasile Lascăr & Str. Viitorului & Str. Logofat Luca Stroici



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Vasile Lascăr & Viitorului & Logofăt Luca Stroici este situată la intersecția dintre Strada Vasile Lascăr și Strada Viitorului, cu conexiuni către străzi adiacente.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt, cu prezența funcțiunilor de proximitate (restaurante, servicii, educație). Spațiul verde funcționează ca o insulă de vegetație, fără continuitate pietonală directă, accesul fiind realizat exclusiv prin traversări marcate. Perimetrul este ocupat de parări auto, ceea ce limitează integrarea și accesibilitatea spațiului.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții, în jurul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcare este prezentă la marginea străzilor și în proximitate. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind fragmentată de infrastructura rutieră. Există o zonă verde centrală cu arbori, dar aceasta nu este integrată cu spațiul pietonal. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare coerentă.

8. Str. Mihai Eminescu & Str. Toamnei & Str. Monumentului & Str. Precupeții Vechi (Monument Tudor Vladimirescu)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Precupeții Vechi – Monument Tudor Vladimirescu este situată la intersecția dintre Strada Mihai Eminescu, Strada Monumentului și străzile adiacente (inclusiv Strada Toamnei).

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial și vegetație abundentă. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurante, servicii). Spațiul este delimitat de fronturi construite și arbori.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe direcții, organizată în jurul intersecției, iar spațiul din jurul zonei verzi este utilizat ca parcare perimetrală. Se observă treceri de pietoni marcate pe direcțiile principale. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea străzilor. Zona verde centrală nu apare ca fiind utilizată pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența unei zone verzi centrale cu arbori. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de infrastructura rutieră, iar relația dintre zona verde și spațiul pietonal este limitată. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare coerentă.

9. Str. Mihai Eminescu & Str. Tunari & Str. Alecu Russo



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Eminescu & Tunari & Alecu Russo este situată la intersecția dintre Strada Mihai Eminescu, Strada Tunari și străzi adiacente (inclusiv Strada Dr. Drobeta).

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (comerț, alimentație, servicii). Fronturile construite sunt variate, cu colțuri active la intersecție.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții, în jurul rondului central. Se observă marcaje rutiere și treceri de pietoni la intersecții. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea străzilor. Rondul central nu apare ca spațiu utilizat pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de infrastructura rutieră, iar vegetația este prezentă doar punctual. Spațiul pietonal este fragmentat și nu beneficiază de o amenajare coerentă sau de elemente vizibile de mobilier urban.

10. Bd. Dacia & Str. Alecu Russo



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Dacia & Alecu Russo este situată la intersecția dintre Bulevardul Dacia și Strada Alecu Russo, cu conexiuni către Strada Icoanei și alte străzi adiacente.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (servicii, restaurante, funcțiuni medicale). Fronturile construite sunt relativ continue de-a lungul bulevardului și mai variate pe străzile rezidențiale.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe bulevard și pe străzile adiacente, organizată prin mai multe benzi și direcții de acces. Se observă treceri de pietoni marcate în zona intersecției. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea străzilor. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de infrastructura rutieră extinsă. Vegetația nnu este prezentă. Spațiul pietonal este fragmentat și nu există o amenajare coerentă sau elemente vizibile de mobilier urban.

11. Str. Icoanei & Str. Ion Movila



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Icoanei & Ion Movilă este situată la intersecția dintre Strada Icoanei și Strada Ion Movilă.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial și vegetație prezentă. De asemenea sunt prezente funcțiuni de proximitate (farmacie, cafenea, servicii). Fronturile construite sunt discontinue și alternate cu zone verzi.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe toate străzile convergente în intersecție. Se observă marcaje rutiere și parcuri la marginea carosabilului. Nu sunt clar vizibile treceri de pietoni pe toate direcțiile și nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto local și parcare perimetrală. Traversarea pietonală este posibilă, dar nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența vegetației și a arborilor. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de carosabil și de parcurile adiacente. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare coerentă a spațiului pietonal.

12. Str. Icoanei & Str. Schitu Dârvari



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Icoanei & Schitu Dârvari este situată la intersecția dintre Strada Icoanei și Strada Schitu Dârvari, cu conexiuni către Strada Aurel Vlaicu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, și vegetație prezentă. De asemenea, sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurant, servicii). În proximitate se observă un ansamblu religios (biserică și incintă verde), care structurează spațiul.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe toate direcțiile intersecției. Se observă marcaje rutiere și parări la marginea carosabilului. Traversările pietonale sunt vizibile punctual. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto și parcare formală și informală. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă perimetral. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare în spațiul intersecției.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența vegetației și a arborilor, precum și de proximitatea incintei verzi a bisericii. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de carosabil și nu există o amenajare pietonală coerentă sau elemente vizibile de mobilier urban.

13. Str. A.D. Xenopol & Str. Dumbrava Roșie & Str. Polonă (Piața G. Cantacuzino)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Piața Gheorghe Cantacuzino este situată la intersecția dintre Strada Polonă, Strada Dumbrava Roșie, Jean Louis Calderon și Strada Alexandru D. Xenopol.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt, cu multe dintre clădiri fiind înconjurate de vegetație. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurante, comerț, servicii), iar în proximitate apar și clădiri cu funcțiuni instituționale. Fronturile construite sunt relativ discontinue, alternate cu spații verzi.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții în jurul insulei centrale. Se observă treceri de pietoni marcate în zona intersecției și parcări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă perimetral. Insula centrală nu apare ca un spațiu utilizat pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, datorită prezenței vegetației atât în insula centrală, cât și în spațiile adiacente. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de infrastructura rutieră, iar insula centrală nu este integrată în circuitul pietonal. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare pietonală coerentă.

14. Str. Maria Rosetti & Str. Vasile Lascăr & Str. Alexandru Donici



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Maria Rosetti & Vasile Lascăr (Point 6) este situată la intersecția dintre Strada Maria Rosetti și Strada Vasile Lascăr, cu conexiuni către Strada Alexandru Donici.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurante, hotel, servicii, comerț). Fronturile construite sunt relativ continue pe străzile principale, cu colțuri active la intersecție.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe toate direcțiile intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate pe direcțiile principale și parcuri la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto și parcare. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă perimetral. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de infrastructura rutieră și de parcarile adiacente. Vegetația este prezentă punctual. Spațiul pietonal este fragmentat și nu există o amenajare coerentă sau elemente vizibile de mobilier urban.

15. Str. Plantelor & Str. Ștefan Mihăileanu



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Plantelor & Ștefan Mihăileanu este situată la intersecția dintre Strada Plantelor și Strada Ștefan Mihăileanu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, și vegetație prezentă. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurant, farmacie). Fronturile construite sunt discontinue și alternate cu spații verzi.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe ambele direcții ale intersecției, organizată în jurul nodului. Se observă treceri de pietoni marcate și parări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă la marginea străzilor. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența vegetației în proximitate. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de carosabil, iar zona centrală nu este amenajată sau utilizată ca spațiu pietonal. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban.

16. Str. Maria Rosetti & Armenească & Logofăt Luca Stroici



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Maria Rosetti & Armenească & Logofăt Luca Stroici este situată la intersecția dintre Strada Maria Rosetti, Strada Armenească și Strada Logofăt Luca Stroici.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (servicii, comerț, instituții), cu fronturi relativ continue de-a lungul străzilor. Vegetația nu este prezentă, iar mașinile sunt parcare formal și informal.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe toate direcțiile intersecției, organizată în jurul unui nod cu mai multe ramificații. Se observă treceri de pietoni marcate pe unele direcții și parări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă perimetral. Zona centrală nu apare ca fiind utilizată pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de organizarea rutieră. Vegetația nu este prezentă, doar în curți sau la marginea loturilor, însă, fără a structura spațiul. Spațiul pietonal este fragmentat și nu există o amenajare coerentă sau elemente vizibile de mobilier urban.

17. Str. Mihai Eminescu & Str. Monumentului & Str. Dragos Voda



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Eminescu & Monumentului & Dragoș Vodă este situată la intersecția dintre Strada Mihai Eminescu, Strada Monumentului și Strada Dragoș Vodă.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut rezidențial predominant și vegetație prezentă. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (servicii, comerț), iar în proximitate se observă serviciul de ambulanță București-Ilfov. Fronturile construite sunt variate și alternate cu zone verzi.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții în jurul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate și parări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă perimetral. Zona verde centrală nu apare ca fiind utilizată pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată spre bună din punct de vedere ambiental, datorită prezenței unei suprafețe verzi extinse cu arbori. Cu toate acestea, spațiul este separat de fluxurile pietonale de către carosabil și nu este integrat clar în utilizarea cotidiană. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare pietonală coerentă.

18. Str. Viitorului & Str. Gheorghe D. Palade



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Viitorului & Gheorghe D. Palade este situată la intersecția dintre Strada Viitorului, Strada Gheorghe D. Palade și Bulevardul Dacia.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial, completate de funcțiuni de proximitate (servicii, activități comerciale, educaționale). În proximitate se observă o instituție de învățământ și un teren sportiv. Fronturile construite sunt relativ continue, cu alternanță de spații verzi.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe toate direcțiile convergente în intersecție, inclusiv pe bulevard. Se observă treceri de pietoni marcate la colțuri și parări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă perimetral. Insula verde nu apare ca fiind utilizată pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența unor suprafețe verzi punctuale și a arborilor. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de infrastructura rutieră, iar zona centrală nu este integrată în utilizarea pietonală. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare coerentă.

19. Bd. Carol I & Str. Armand Călinescu



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Carol I & Armand Călinescu este situată la intersecția dintre Bulevardul Carol I și Strada Armand Călinescu, cu conexiuni către Strada Armenească și Strada Paleologu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban cu funcțiuni diverse (comerț, servicii). Fronturile construite sunt relativ continue de-a lungul arterelor principale, iar la colțuri apar funcțiuni active. Se observă și suprafețe ocupate de parări, precum și loturi deschise. De asemenea, zona beneficiază de acces la transportul în comun și de prezența parcărilor private.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe benzi și direcții în cadrul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate și stații de transport public în proximitate. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă pe suprafețe adiacente și la marginea carosabilului. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de infrastructura de circulație. Vegetația este prezentă punctual, fără a structura spațiul. Spațiul pietonal este fragmentat și nu există o amenajare coerentă sau elemente evidente de mobilier urban.

20. Str. Popa Soare & Str. Mântuleasa



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Popa Soare este situată la intersecția dintre Strada Popa Soare și străzi adiacente.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban predominant rezidențial. Intersecție locală între străzi secundare, cu funcțiuni de proximitate punctuale la colțuri, prezență de vegetație matură și utilizarea spațiului stradal pentru parcare perimetrală. Spațiul nu are rol de centralitate majoră, ci de nod local în cadrul cartierului.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe direcțiile care converg în intersecție. Se observă parări la marginea carosabilului și lipsa unor marcaje clare de traversare pe toate direcțiile. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto local și parcare perimetrală. Traversarea pietonală este posibilă, dar nu este clar organizată. Nu sunt vizibile zone dedicate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența unei insule centrale cu vegetație matură. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de carosabil, iar zona centrală nu este integrată în utilizarea pietonală. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o amenajare coerentă.

21. Str. Paleologu & Str. Mântuleasa



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Paleologu & Mântuleasa este situată la intersecția dintre Strada Paleologu și Strada Mântuleasa.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt și vegetație prezentă. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (birouri, servicii, hotel). Fronturile construite sunt variate, cu colțuri active și clădiri cu acoperișuri distincte.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe ambele direcții ale intersecției, organizată în jurul nodului. Se observă marcaje rutiere și parări la marginea carosabilului. Nu sunt clar vizibile treceri de pietoni pe toate direcțiile. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

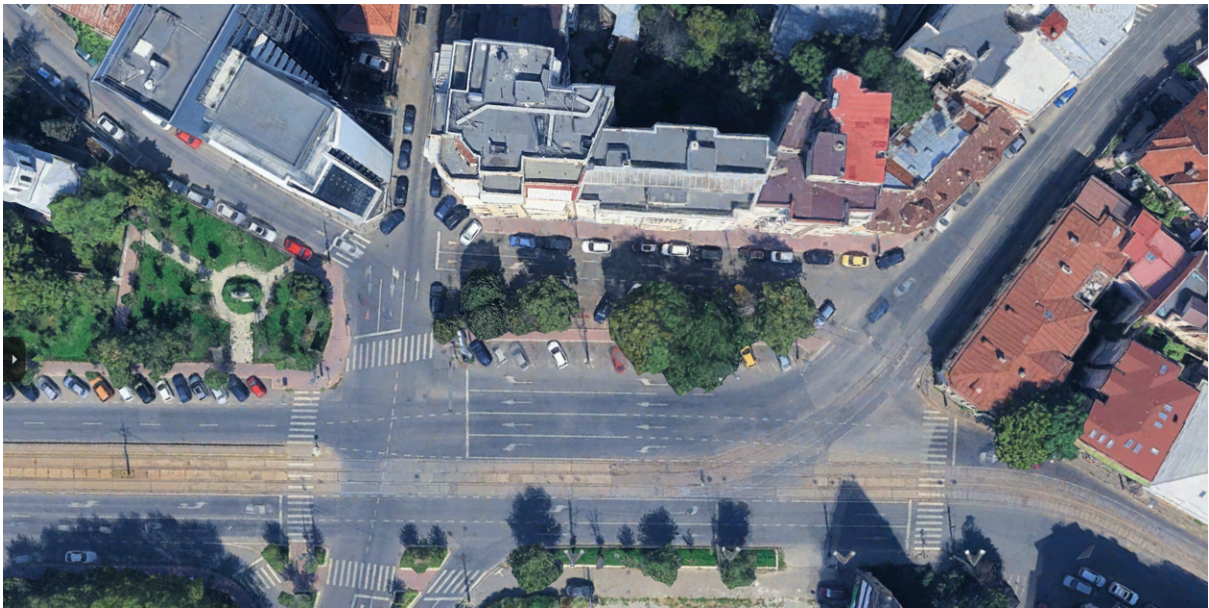
Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și parcare perimetrală. Traversarea pietonală este posibilă, dar nu este clar organizată. Zona centrală nu apare utilizată pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența vegetației în proximitate. Cu toate acestea, spațiul este dominat de carosabil, iar insula centrală nu este amenajată sau integrată în utilizarea pietonală. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o organizare coerentă.

22. Calea Călărașilor & Str. Mântuleasa (Parcul Mântuleasa)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Parcul Mântuleasa (Calea Călărașilor & Str. Mântuleasa) este situată la intersecția dintre Calea Călărașilor și Strada Mântuleasa.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (comerț, restaurante, servicii) la parterele clădirilor. Spațiul verde (Parcul Mântuleasa) se dezvoltă de-a lungul bulevardului.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe mai multe benzi pe Calea Călărașilor și pe străzile adiacente. Se observă treceri de pietoni marcate și stații de transport public în proximitate. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat predominant pentru tranzit auto și traversare pietonală. Arborii sunt prezenți punctual și nu structurează spațiul, acesta fiind definit în principal de carosabil. Nu se evidențiază ca spațiu de staționare, iar parcare este prezentă la marginea străzilor.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența arborilor care oferă umbră. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de o arteră rutieră largă, iar relația dintre zona verde și trotuare este limitată. Nu sunt vizibile elemente clare de mobilier urban sau o amenajare pietonală coerentă

23. Bd. Corneliu Coposu & Calea Călărașilor & Str. Robescu F. Constantinescu (Monumentul lui Corneliu Coposu)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Corneliu Coposu & Calea Călărașilor este situată la intersecția dintre Bulevardul Corneliu Coposu, Calea Călărașilor și Strada Mircea Vodă.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt, cu funcțiuni variate (instituționale, servicii, religioase) și vegetație prezentă. Spațiul verde central include un monument (Corneliu Coposu) și este delimitat de fronturi construite și arbori.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe Bulevardul Corneliu Coposu, Calea Călărașilor și Strada Mircea Vodă și străzile adiacente. Există treceri de pietoni și parări la marginea carosabilului. Spațiul verde este utilizat pentru tranzit pietonal și este înconjurat de trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Zona verde centrală pare delimitată de carosabil și nu apare utilizată pentru staționare sau socializare în mod evident. Parcarea este prezentă în proximitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată spre bună din punct de vedere ambiental, datorită suprafeței verzi consistente și a arborilor. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de artere rutiere largi, iar accesul pietonal direct către zona centrală este limitat. Nu sunt vizibile elemente clare de mobilier urban.

24. Str. Negustori & Str. Părintele Stăniloae



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Negustori & Părintele Stăniloae este situată la intersecția dintre Strada Negustori și Strada Părintele Stăniloae.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt și vegetație prezentă. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (servicii, birouri, locuire), iar un imobil de colț structurează intersecția. În proximitate se observă și un spațiu verde amenajat separat (grădină/incintă). Fronturile construite sunt relativ continue pe străzile principale.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe ambele străzi și se organizează în jurul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate și zone de parcare la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Zona triunghiulară centrală nu apare utilizată pentru staționare sau socializare. Parcarea formală și informală este prezentă în proximitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de organizarea rutieră. Spațiul central este strict tehnic (marcaje), fără amenajare sau elemente de confort. Vegetația este prezentă doar în spații adiacente, fără a structura intersecția. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban.

25. Str. C.A. Rosetti & Str. Jean Louis Calderon



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Rosetti & Jean Louis Calderon este situată la intersecția dintre Strada C.A. Rosetti și Strada Jean Louis Calderon.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban centrat și funcțiuni diverse (instituționale, comerciale și servicii). Fronturile construite sunt continue, iar colțurile sunt active. În proximitate există și spații verzi și arbori punctuali și parcuri formale.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe ambele artere și organizată pe mai multe direcții în intersecție. Se observă treceri de pietoni marcate și elemente de separare (stâlpișori). Sunt prezente spații de parcare în zona intersecției. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. O parte din suprafață este utilizată pentru parcare organizată. Spațiile libere dintre carosabil și trotuar nu sunt utilizate pentru staționare sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind fragmentată între carosabil, parcuri și insule mici neamenajate coerent. Deși există vegetație în proximitate, aceasta nu structurează spațiul intersecției. Lipsesc vegetația și zonele clare pentru socializare și elementele de mobilier urban.

26. Str. Maria Rosetti & Str. I. L. Caragiale (Monument I. L. Caragiale)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Monument I.L. Caragiale (C.A. Rosetti & Maria Rosetti & Ion Luca Caragiale) este situată la intersecția dintre Strada C.A. Rosetti, Strada Maria Rosetti și Strada Ion Luca Caragiale.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban central, funcțiuni mixte (locuire, servicii, comerț) și parări formale și informale. Fronturile construite sunt relativ continue, iar colțurile urbane sunt active. Monumentul (I.L. Caragiale) și spațiul verde asociat constituie un element de reper local.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții în jurul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate pe direcțiile principale și parări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

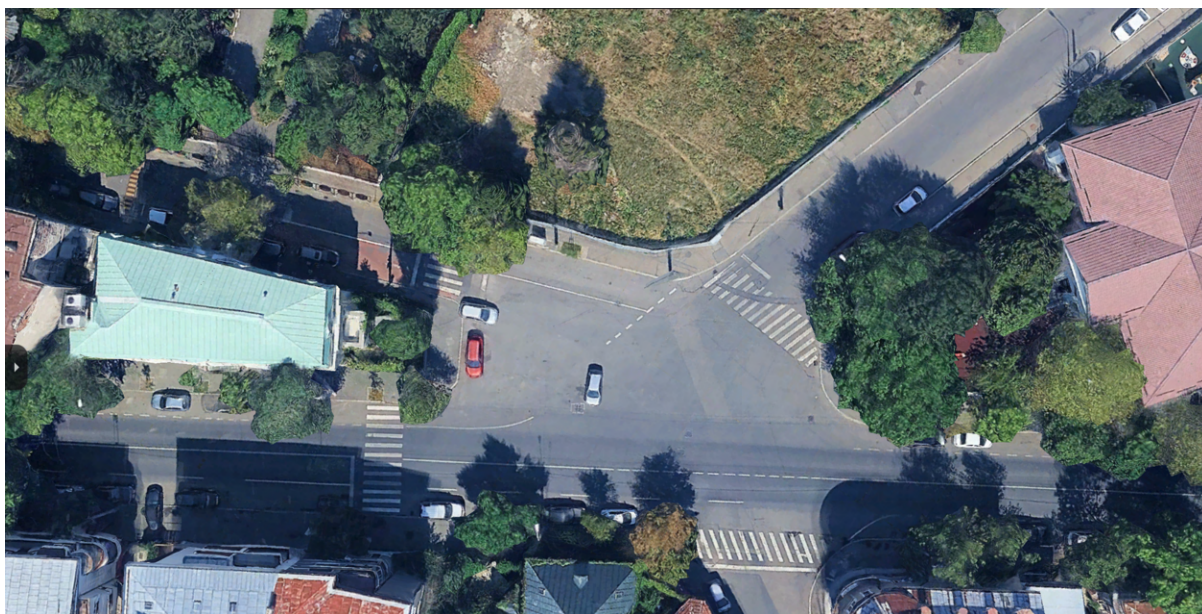
Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Zona verde centrală, cu monument, nu apare utilizată pentru staționare sau socializare. Parcarea este prezentă în proximitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența zonei verzi și a arborilor care oferă un cadru ambiental plăcut. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de infrastructura rutieră, iar insula centrală nu este integrată în circuitul pietonal. Nu sunt vizibile elemente clare de mobilier urban sau zone de staționare.

27. Bd. Ferdinand & Str. Olari & Str. Dimitrie Onciul



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Ferdinand & Olari & Dimitrie Onciul este situată la intersecția dintre Bulevardul Ferdinand I, Strada Olari și Strada Dimitrie Onciul.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt și zone deschise. Se observă funcțiuni de proximitate (grădiniță, servicii) și o suprafață mare neconstruită (teren liber/vegetație) într-un colț al intersecției. Fronturile construite sunt discontinue.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe bulevard și pe străzile adiacente, organizată pe mai multe direcții. Se observă treceri de pietoni marcate la colțuri. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Parcarea este prezentă punctual. Suprafața deschisă (terenul liber) nu apare amenajată pentru utilizare publică sau socializare.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de un spațiu deschis neamenajat. Vegetația este prezentă la margini, dar nu structurează intersecția. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau o organizare coerentă a unui spațiu de socializare.

28. Str. C. A. Rosetti & Str. Școalei (Bustul lui Constantin Dobrogeanu)



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Bustul Constantin Dobrogeanu este situată la intersecția dintre Strada CA Rosetti, Strada Tudor Arghezi, Strada Școalei și Strada Nicolae Filipescu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban mixt. Sunt prezente funcțiuni de proximitate (restaurante, servicii, locuire). Spațiul verde central, cu bustul, este delimitat de arbori și clădiri.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este prezentă pe toate direcțiile intersecției, organizată în jurul zonei verzi. Se observă treceri de pietoni marcate și parări la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Zona verde centrală, în care se află bustul, nu apare utilizată pentru staționare sau socializare. Parcare este prezentă în proximitate.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este moderată, susținută de prezența arborilor care oferă umbră. Cu toate acestea, spațiul este fragmentat de carosabil, iar zona centrală nu este integrată coerent în circuitul pietonal, accesul realizându-se punctual prin trecerile de pietoni. Nu sunt vizibile elemente de mobilier urban sau zone amenajate pentru utilizare publică.

29. Str. Pictor Arthur Verona & Str. Alexandru D. Xenopol



Sursă: Google Satellite

Locație / Intersecție

Micro-piațeta Pictor Arthur Verona (intersecția cu Str. Dionisie Lupu) este situată la intersecția dintre Strada Pictor Arthur Verona și Strada Dionisie Lupu.

Context urban

Zona este caracterizată de un țesut urban central și funcțiuni mixte (comerț, alimentație, servicii, educație). Fronturile construite sunt continue, iar parterele sunt active. În proximitate există și vegetație și curți interioare.

Fluxuri pietonale & mobilitate

Circulația auto este organizată pe mai multe direcții în jurul intersecției. Se observă treceri de pietoni marcate și parcuri la marginea carosabilului. Spațiul este configurat preponderent pentru trafic auto. Nu sunt vizibile piste pentru biciclete.

Utilizare actuală

Spațiul este utilizat pentru tranzit auto și traversare pietonală. Zona centrală delimitată nu apare utilizată pentru staționare sau socializare. Activitatea este concentrată la nivelul fronturilor construite.

Calitatea spațiului public

Calitatea spațiului este redusă, fiind dominată de carosabil și de organizarea rutieră. Spațiul central este strict tehnic (marcaje radiale), fără vegetație sau amenajare. Spațiul pietonal este fragmentat și nu sunt vizibile elemente de mobilier urban.

Coridoare verzi și axe de mobilitate activă

Zona Moșilor Vechi beneficiază de o structură urbană densă și de o rețea extinsă de străzi locale care oferă oportunități importante pentru dezvoltarea unor trasee dedicate mobilității active și conectării spațiilor publice. Dincolo de arterele principale, dominate de trafic intens și constrângeri de profil, există un sistem valoros de străzi secundare și rezidențiale care poate susține o rețea alternativă de deplasare pietonală și ciclistă la scara cartierului.

Abordarea propusă urmărește dezvoltarea unei rețele de coridoare verzi și axe de mobilitate activă bazate cu prioritate pe străzi cu trafic redus, configurate ca spații partajate și orientate către utilizatori vulnerabili. Traseele propuse caută să valorifice, acolo unde este posibil, direcțiile și conexiunile prevăzute în documentele de planificare existente, inclusiv în Masterplanul Velo al Municipiului București, adaptându-le însă specificului țesutului urban istoric și condițiilor locale de implementare.

Coridoarele sunt concepute nu doar ca infrastructură de mobilitate, ci ca elemente structurante ale regenerării urbane, capabile să conecteze micro-piațetele, spațiile publice reprezentative, zonele verzi, obiectivele culturale și principalele puncte de interes din areal. Prin integrarea vegetației, a măsurilor de calmare a traficului și a intervențiilor de îmbunătățire a spațiului public, aceste trasee contribuie simultan la creșterea accesibilității, îmbunătățirea confortului urban și consolidarea identității cartier

