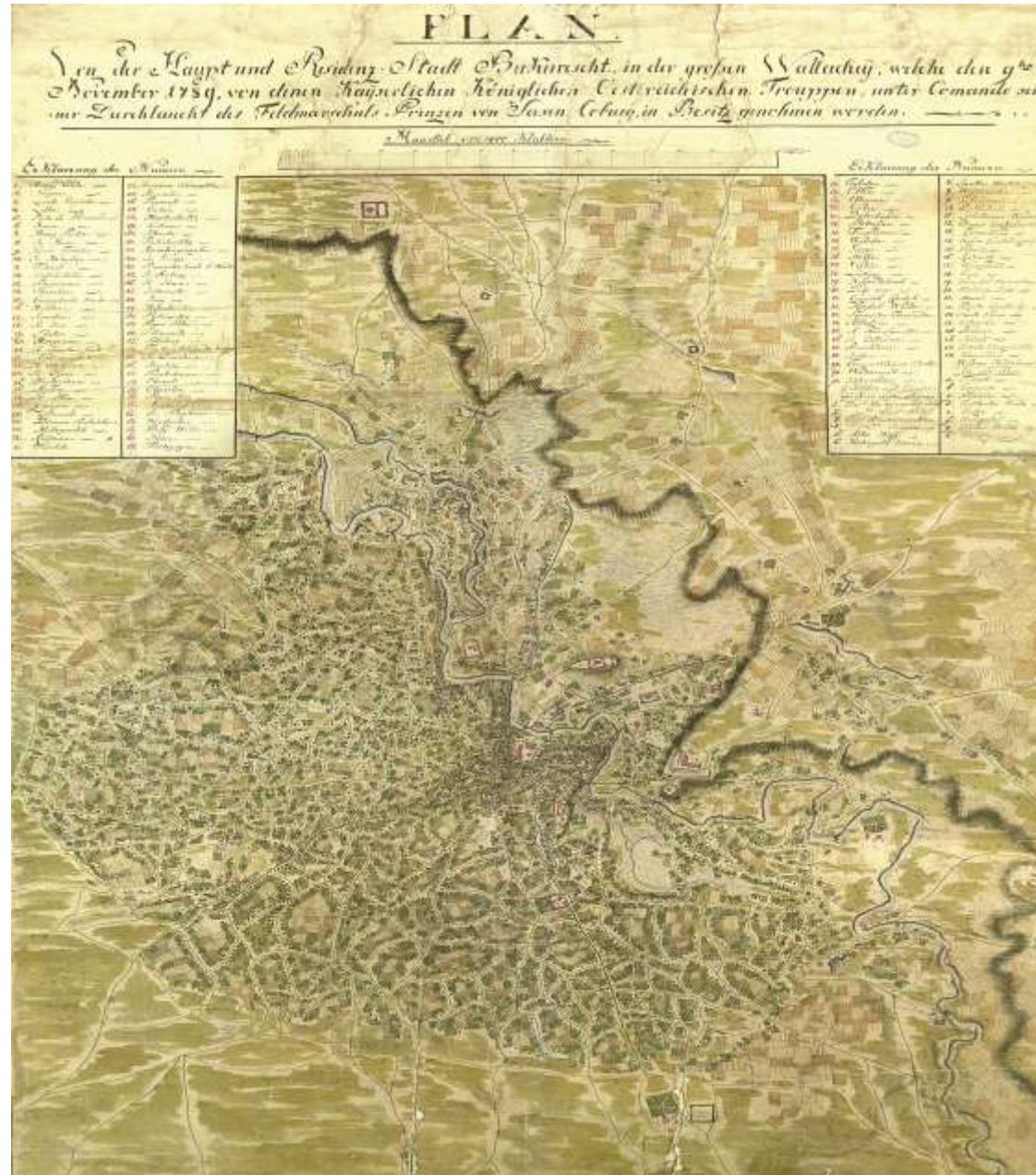


Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (PIDU)

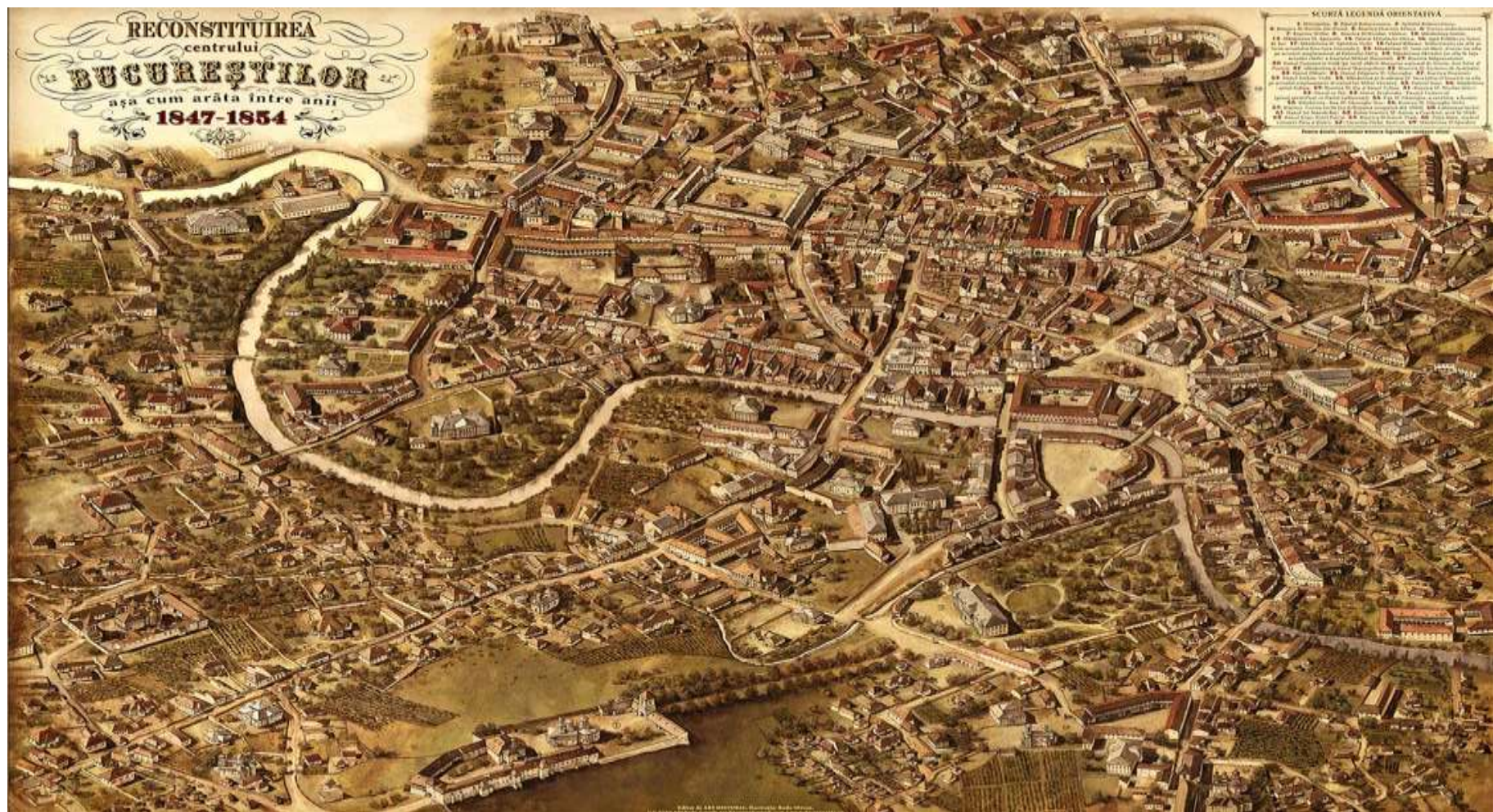
Central București



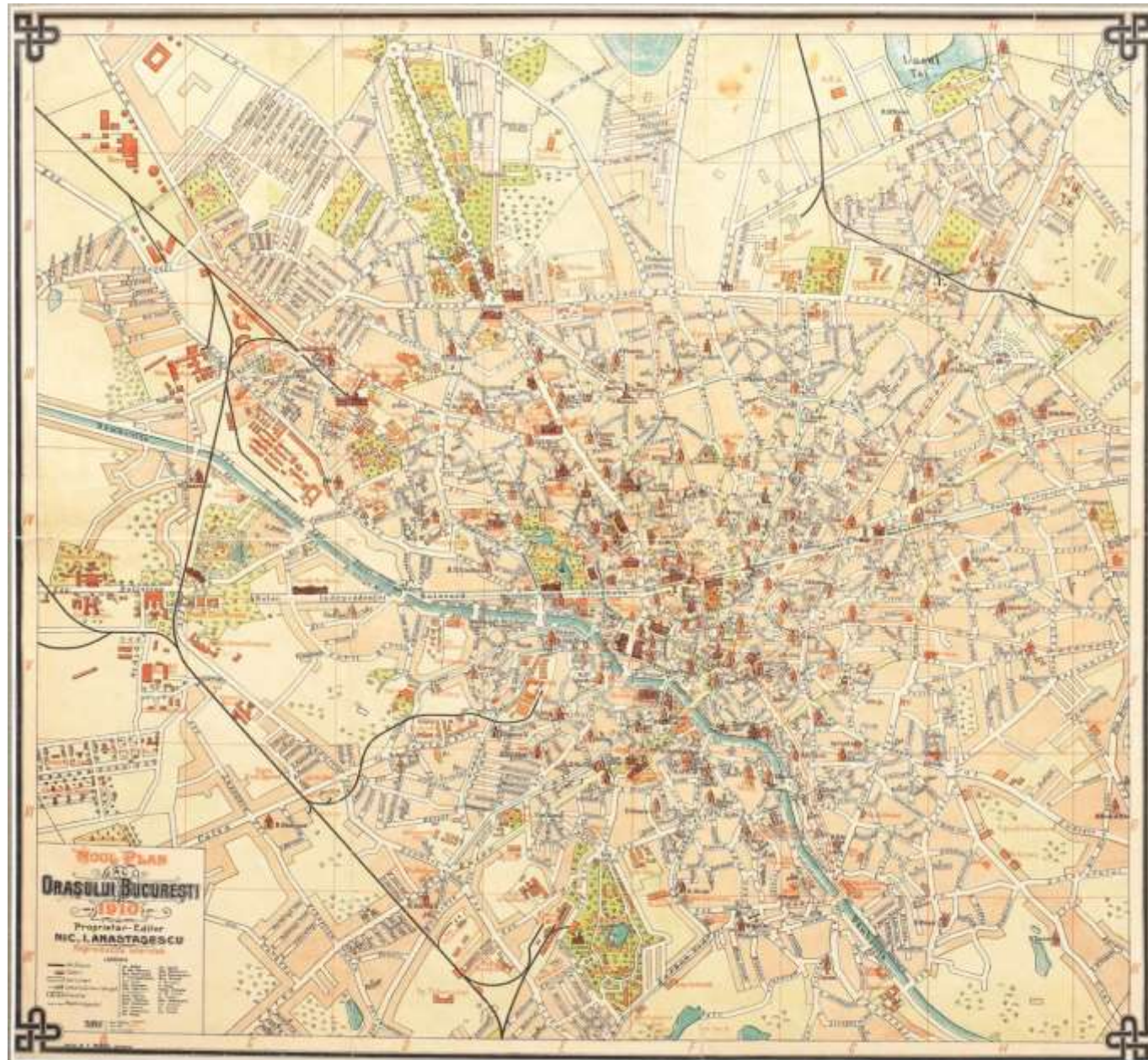


BUCURESTI
1789

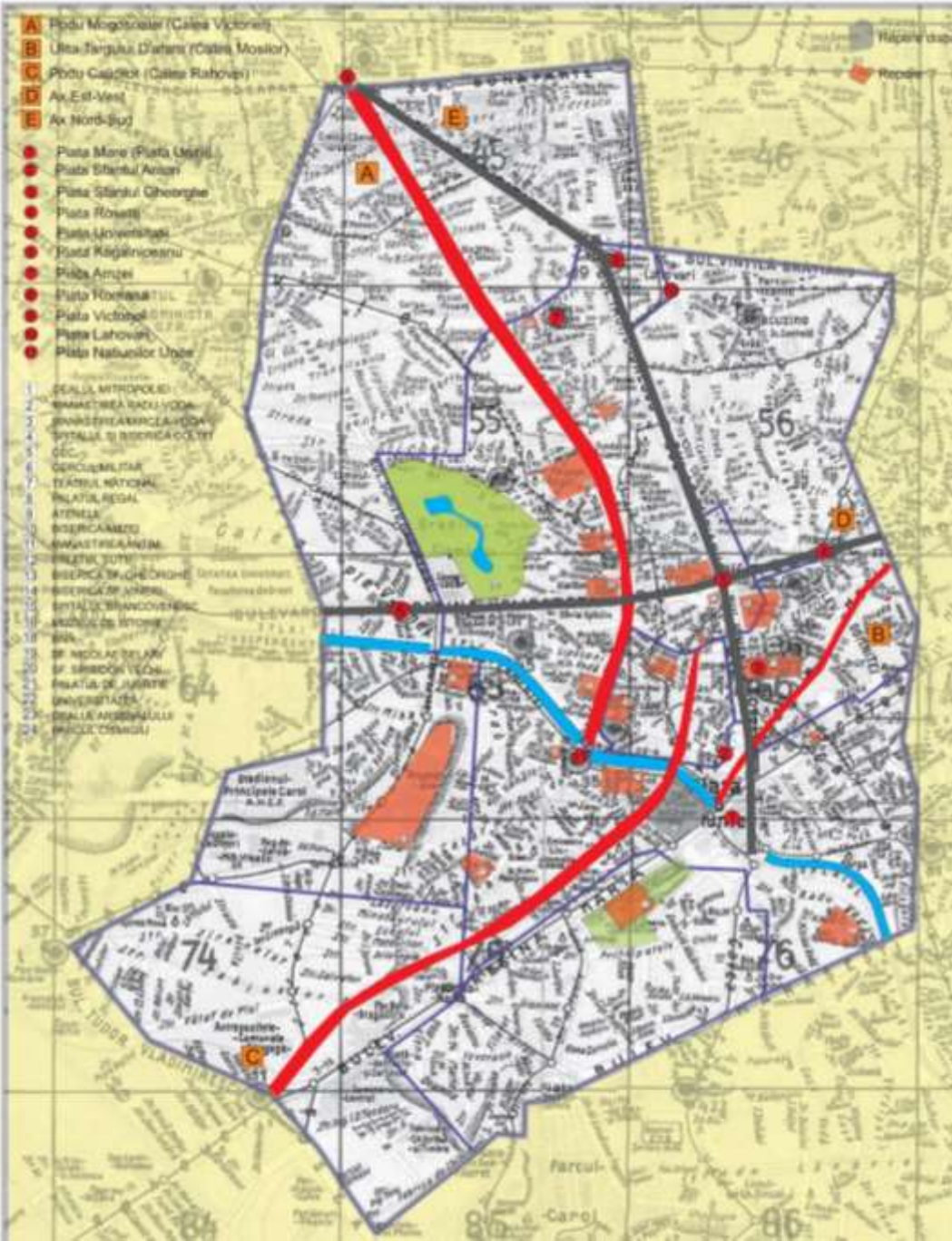
BUCUREȘTI
1847-1854



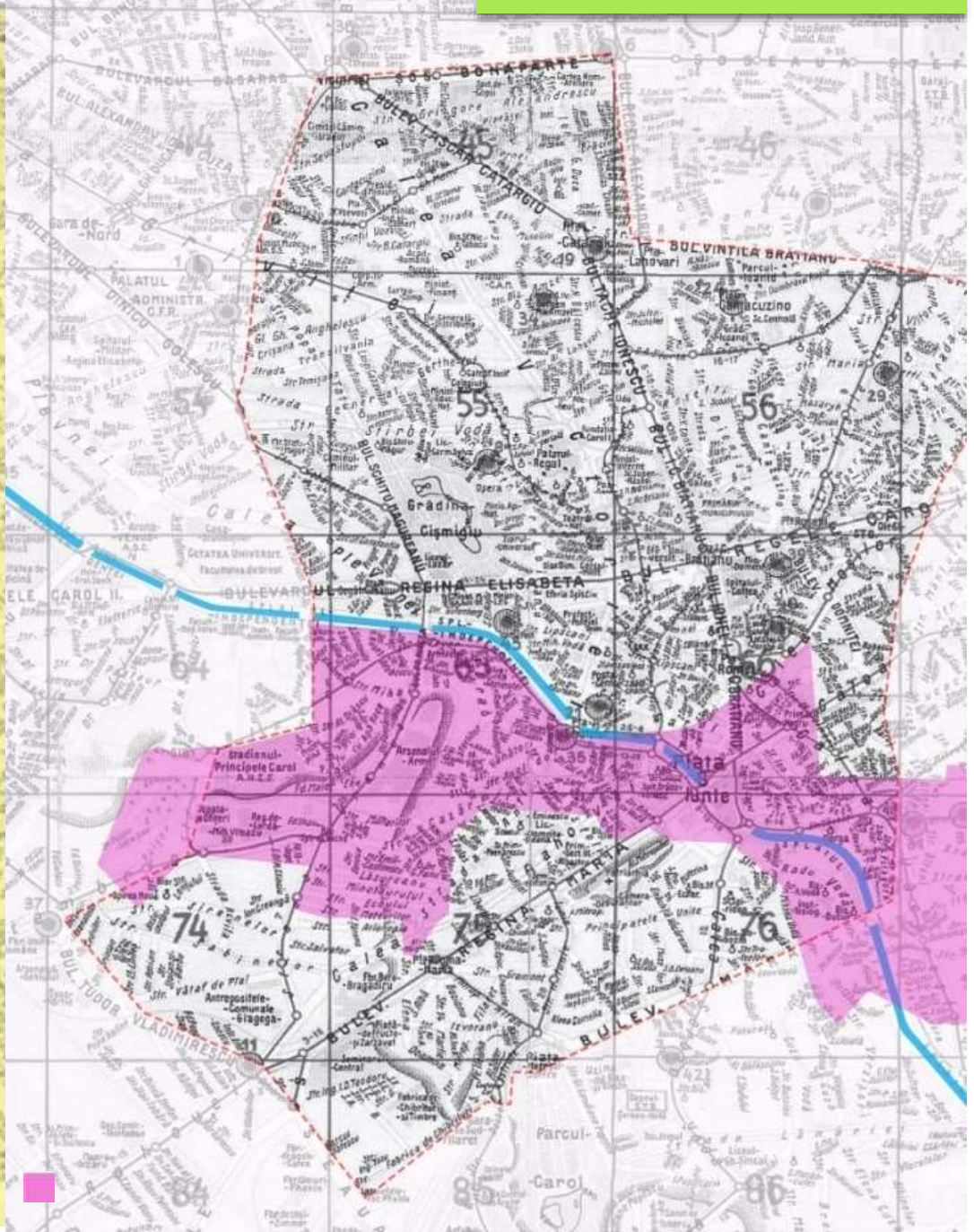
BUCURESTI
1910





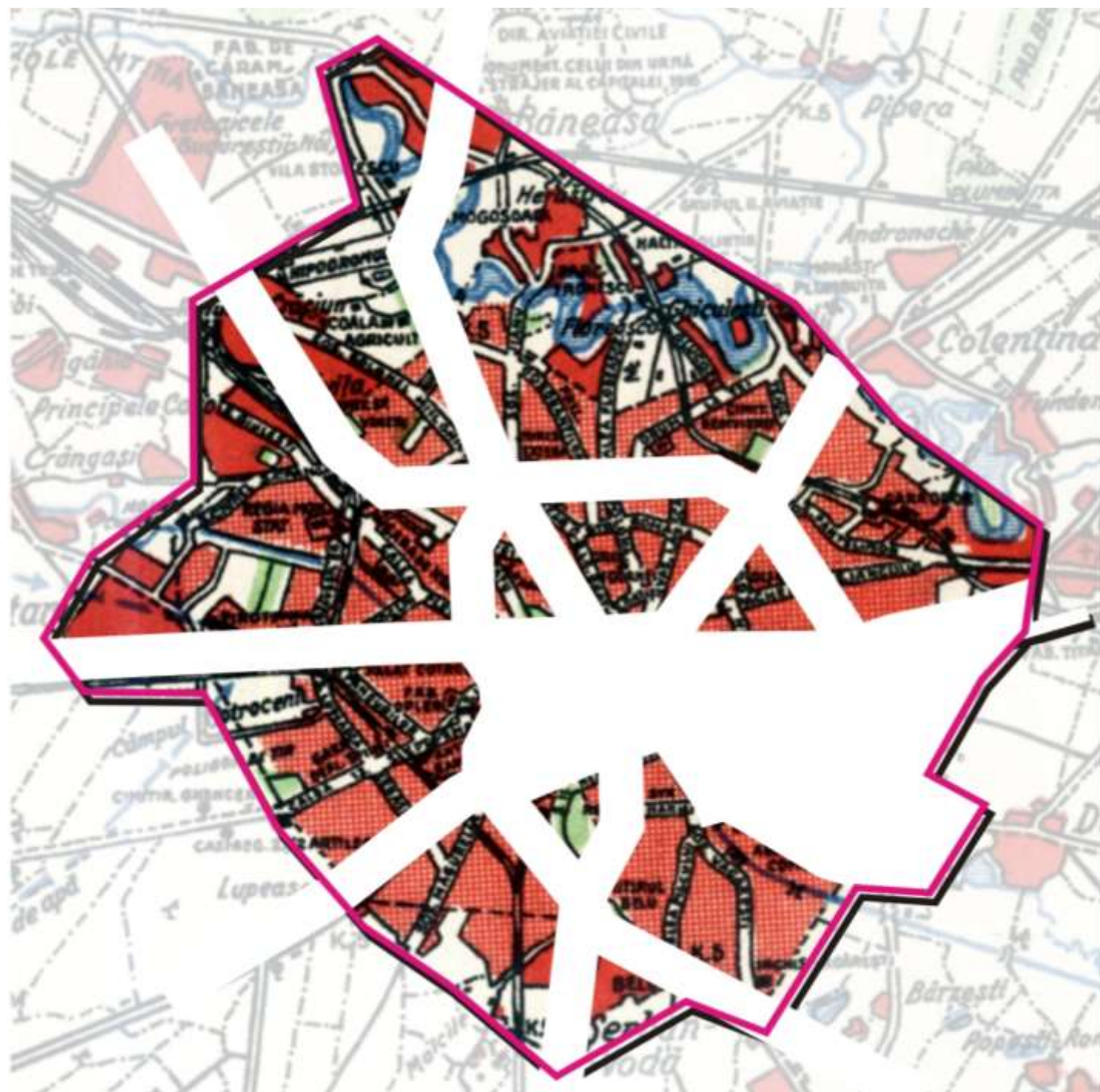


Zona de acțiune urbană la finele perioadei interbelice



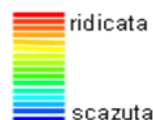
Arealul care a fost distrus de lucrările urbanistice din anii 1980 – crearea Centrului Civic



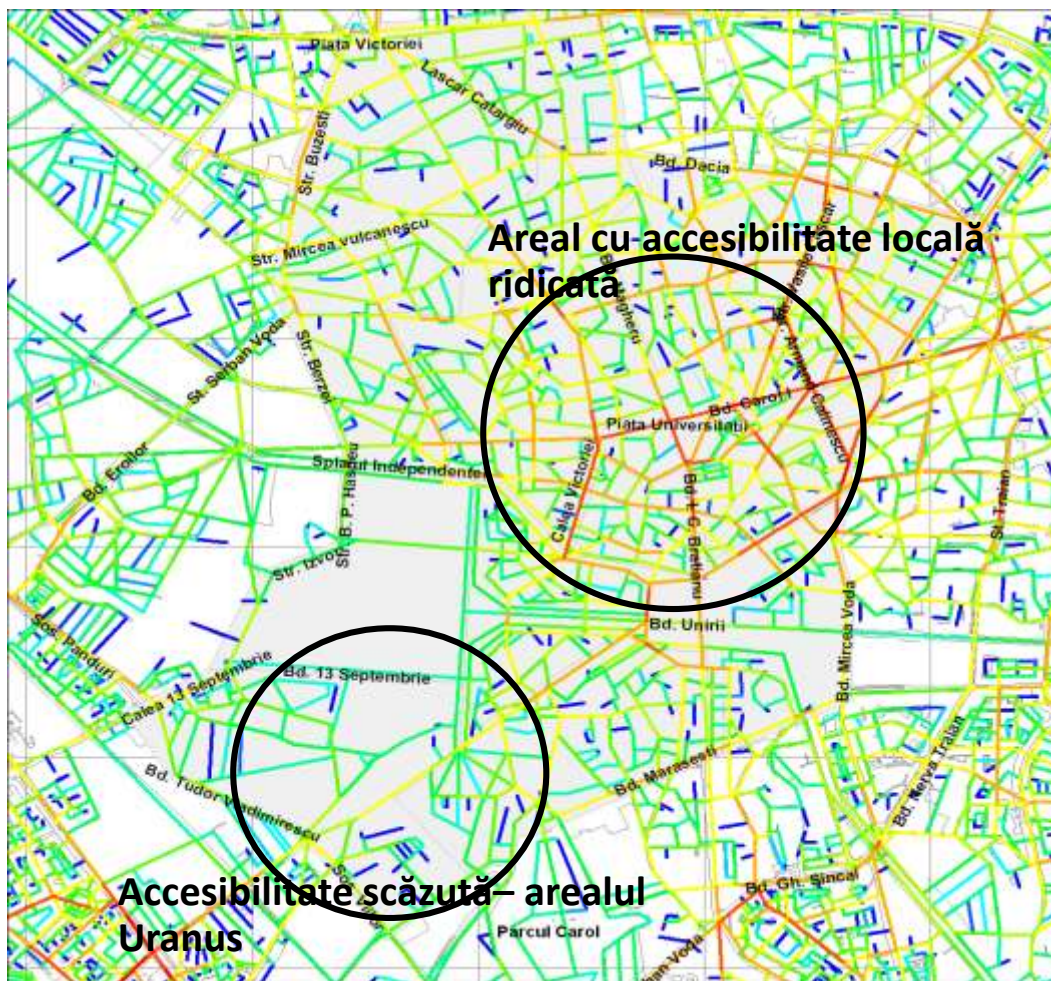


Accesibilitate slabă a arealelor de la sud de Dâmbovița

Accesibilitate/



Drept urmare, potențial scăzut pentru dezvoltarea activităților economice

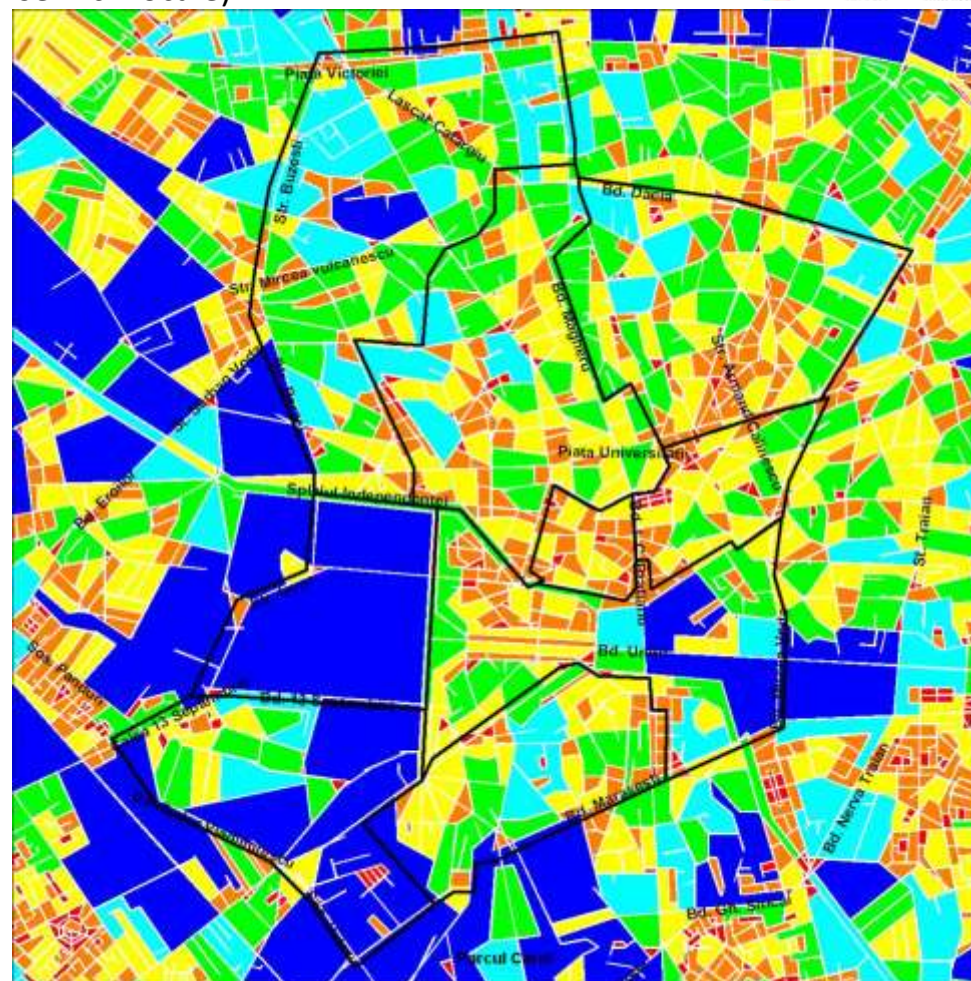
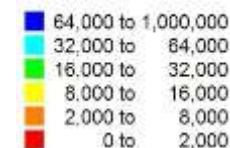


Harta accesibilității

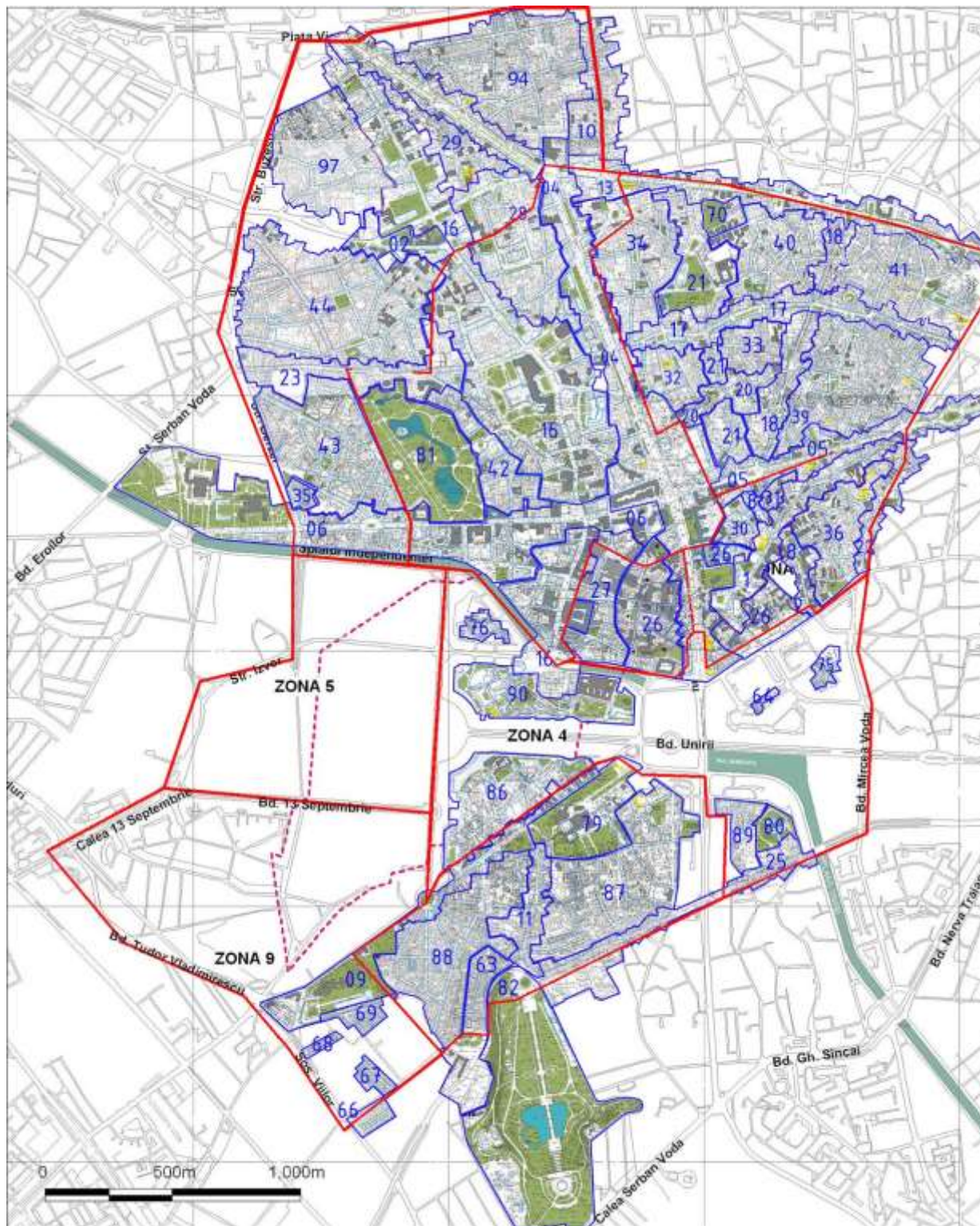
Areale întregi sunt dominate de insule urbane de mari dimensiuni

Insulele urbane mari din jurul Palatului Parlamentului nu sprijină circulația pietonală și funcțiunile care depind de aceasta (comerț și servicii locale)

Block Size



Harta mărimii insulelor urbane



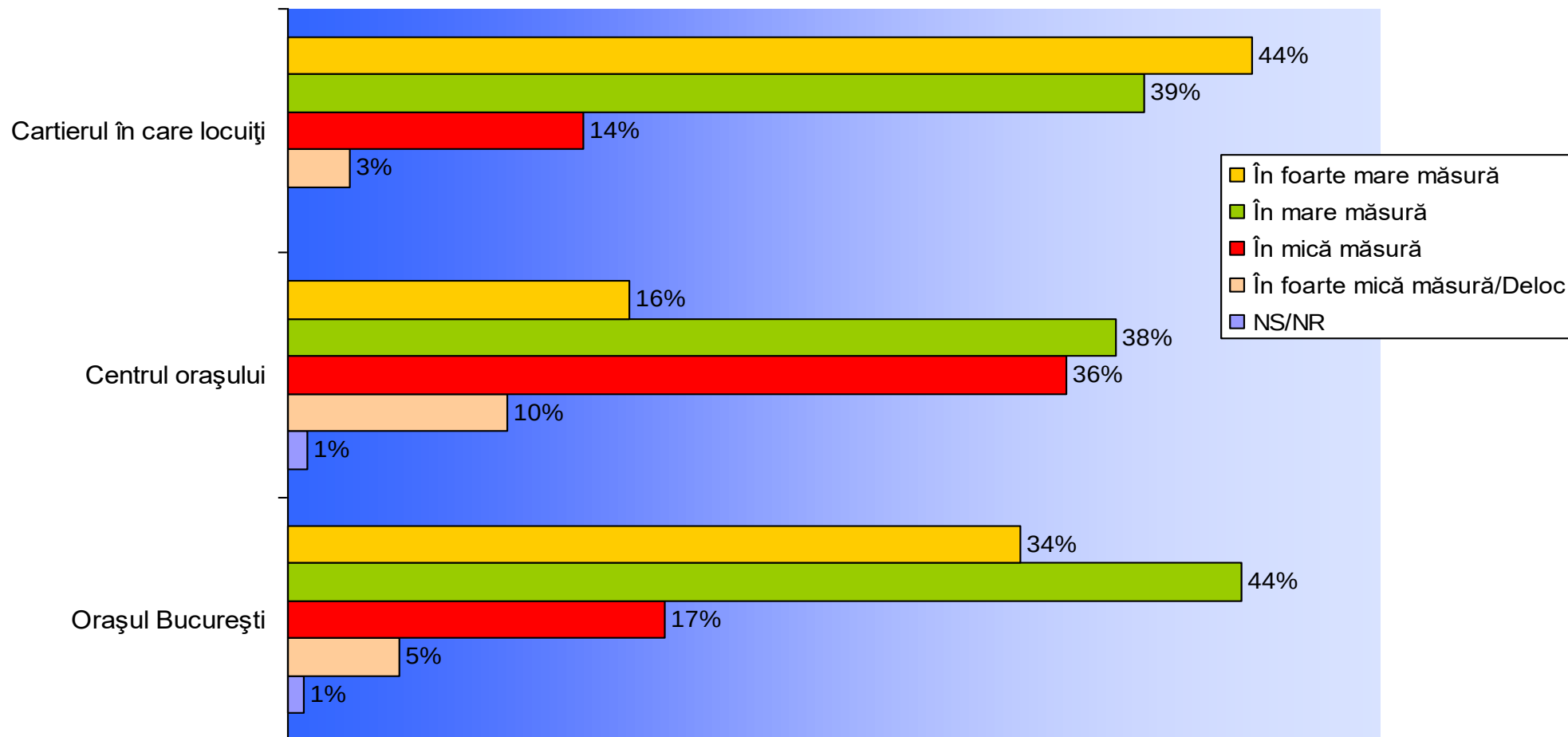
La nord de râul Dâmbovița
Areal parțial regenerat



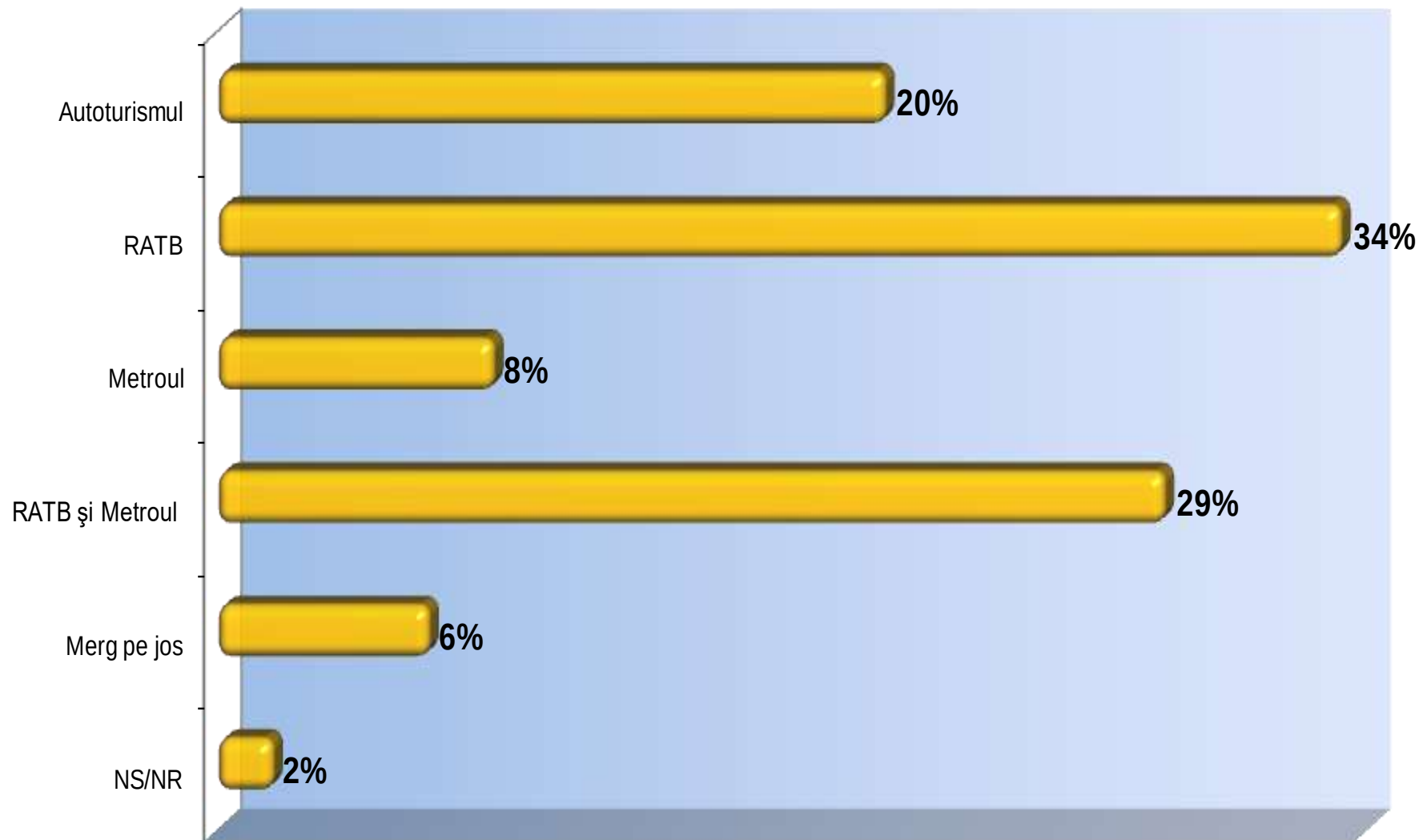
La Sud de Centrul Civic
Patrimoniu subutilizat



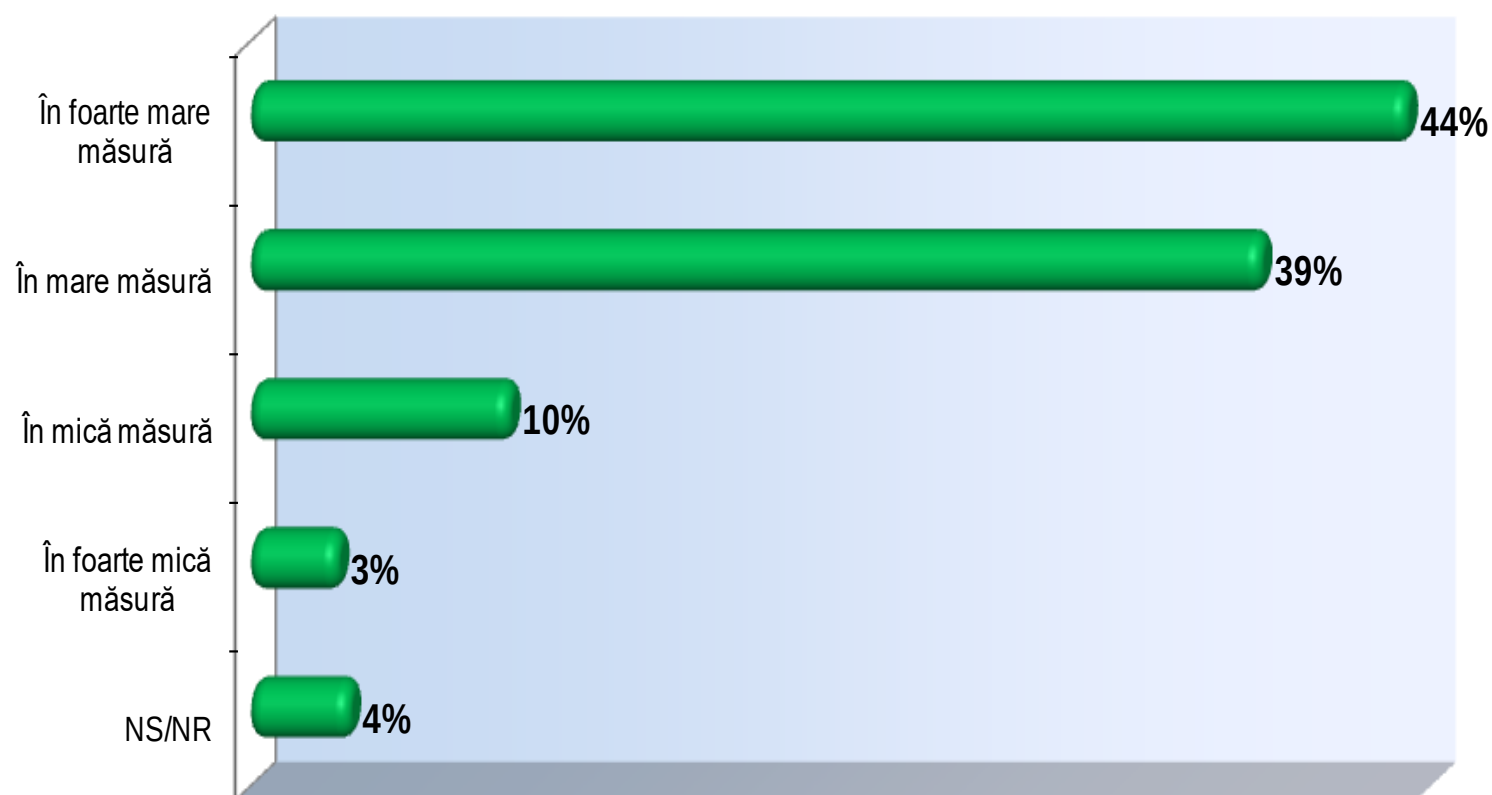
În ce măsură vă simțiți atașat de ?



Când vă deplasați în București (fie la serviciu, fie în alte locuri) folosiți în principal...

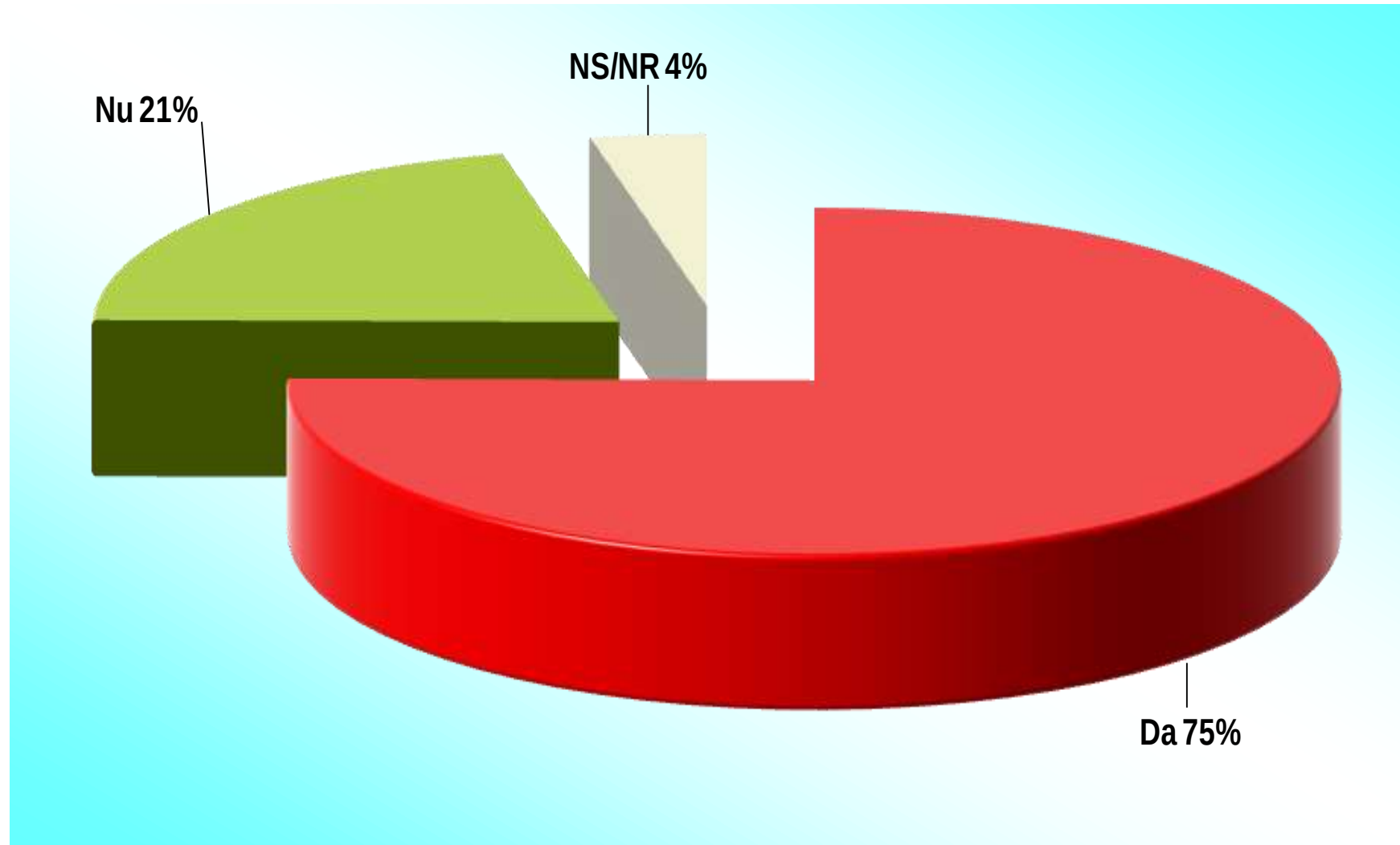


În ce măsură ați fi de acord cu amenajarea unor spații pietonale în zona Centru a Bucureștiului ?



Practic aproape toți bucureștenii își doresc amenajarea unor spații pietonale în centrul Bucureștiului

Dumneavoastră ați fi de acord cu impunerea unor limitări
de viteză pentru traficul auto și transportul în comun
în zona de centru a Bucureștiului?



În ultimele 12 luni, cât de des ați fost la teatru, cinema, spectacole de divertisment, muzică, muzee?

Sinteză

- **Traficul** se află în topul problemelor grave ale Capitalei, pentru zona de **centru** fiind perceput ca **cea mai gravă problemă**;
- Dificultățile și nemulțumirile legate de trafic nu vin atât din zona celor care se deplasează cu **autoturismul** (doar 20% dintre bucureșteni), cât de la cei care folosesc regulat **RATB** (71% din populație). Aceștia consumă cel mai mult timp (51% fac peste două ore zilnic doar pentru serviciu) și sunt cei mai nemulțumiți de traficul bucureștean;
- Complementar, **deplasările pietonale** constituie o imensă nevoie a bucureștenilor, satisfăcută doar parțial prin plimbările frecvente în cele câteva parcuri din Capitală;
- Există o presiune deosebită pentru **reorientarea priorităților urbanistice spre pieton**, prin suplimentarea spațiilor verzi și pietonale (în principal pe axa Piața Unirii/Piața Revoluției – Piața Victoriei) și limitarea vitezei în Centru.

Problema traficului în zona centrală

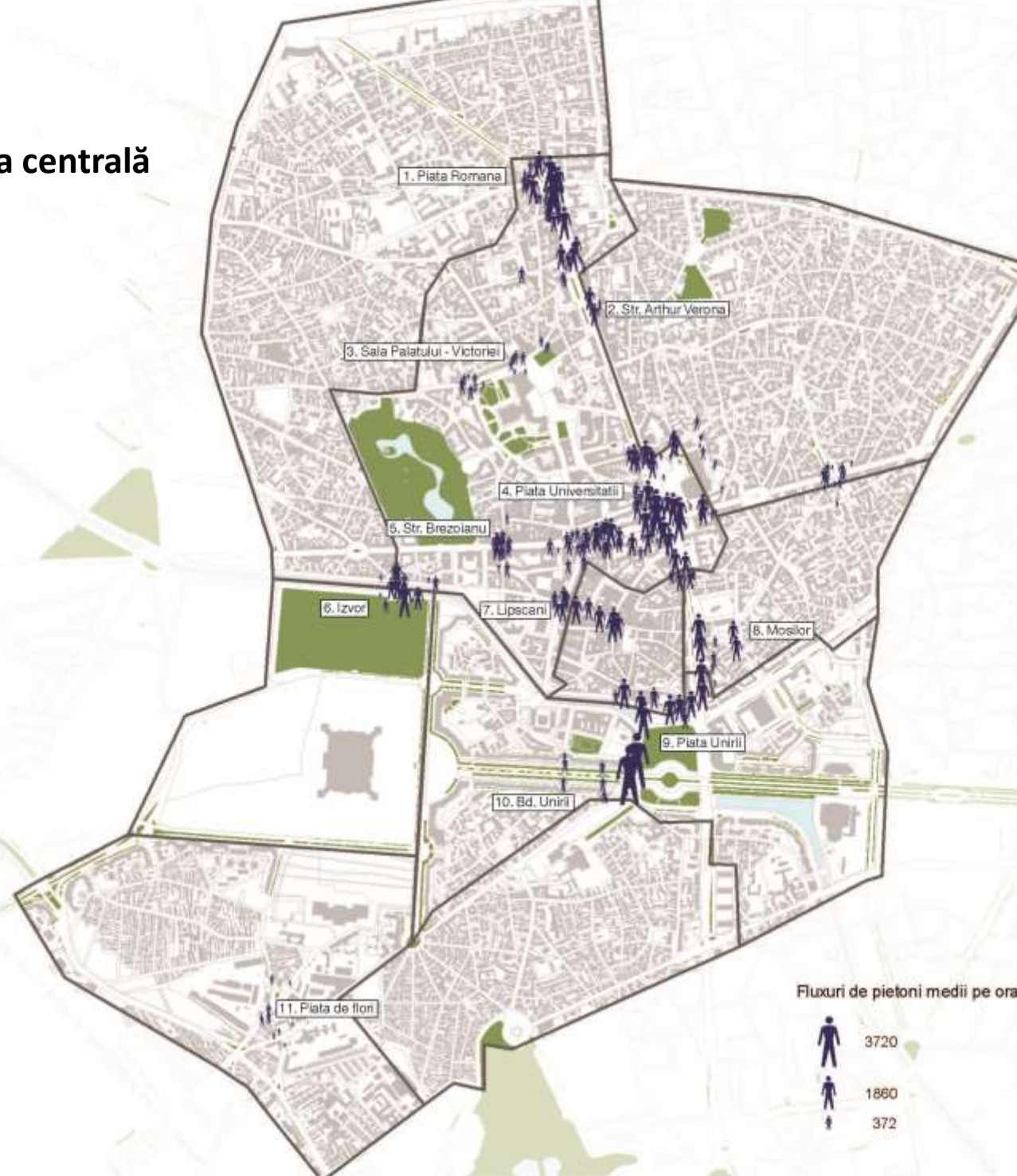
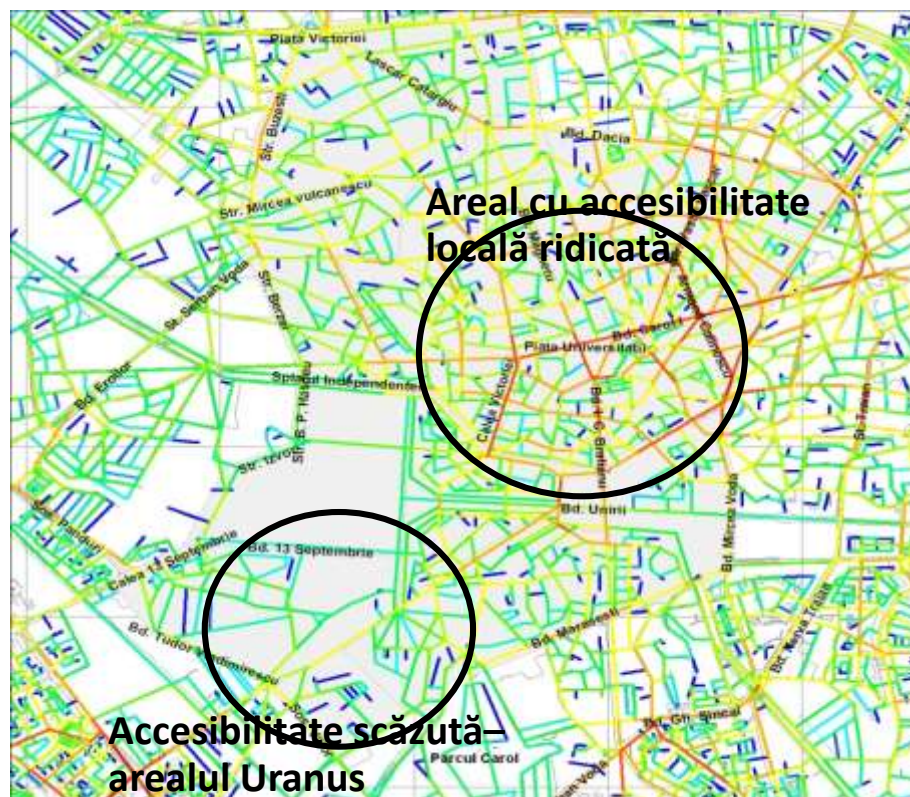
Locuri de parcare;
mașini blocate în
trafic



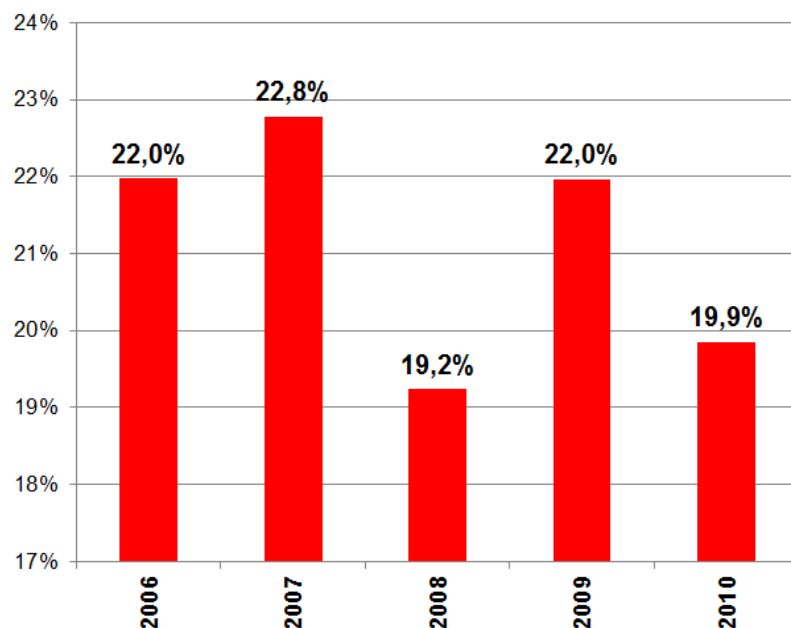
Strategie la nivelul orașului: evitarea traficului nord-sud și est-vest în zona centrală prin inelul median



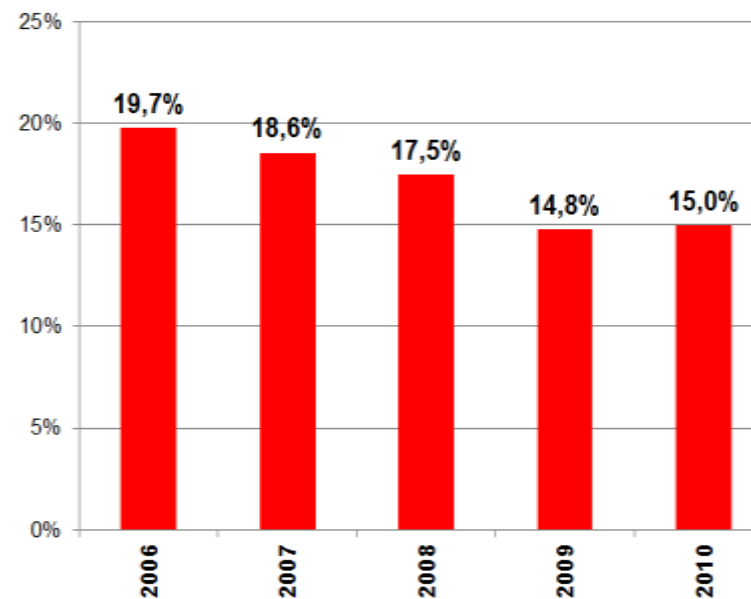
Fluxuri de pietoni în puncte selectate din zona centrală



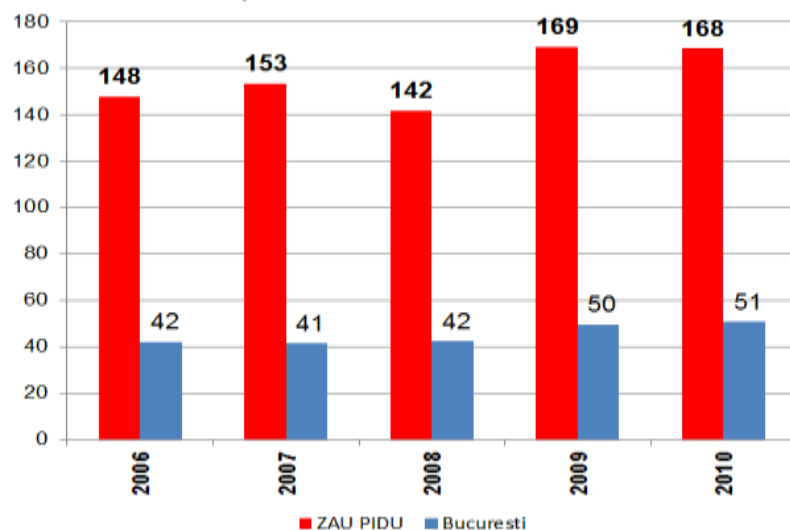
Procentul din alte infracțiuni sesizate în București care au fost comise în ZAU PIDU



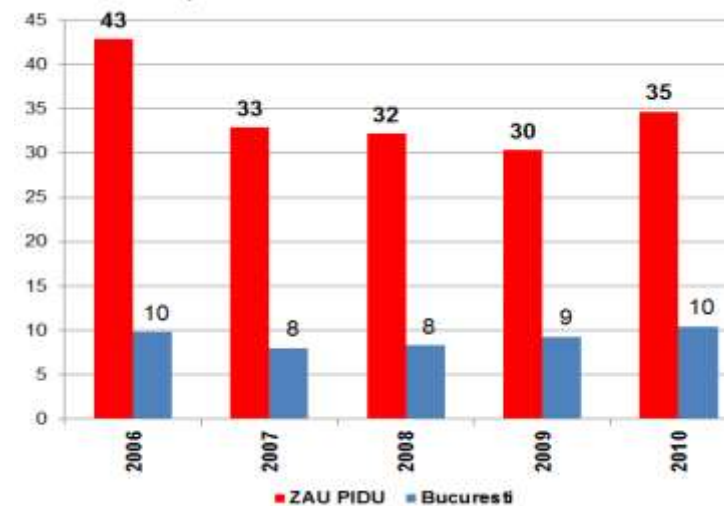
Procentul din totalul infracțiunilor stradale sesizate în București care au fost comise în ZAU PIDU

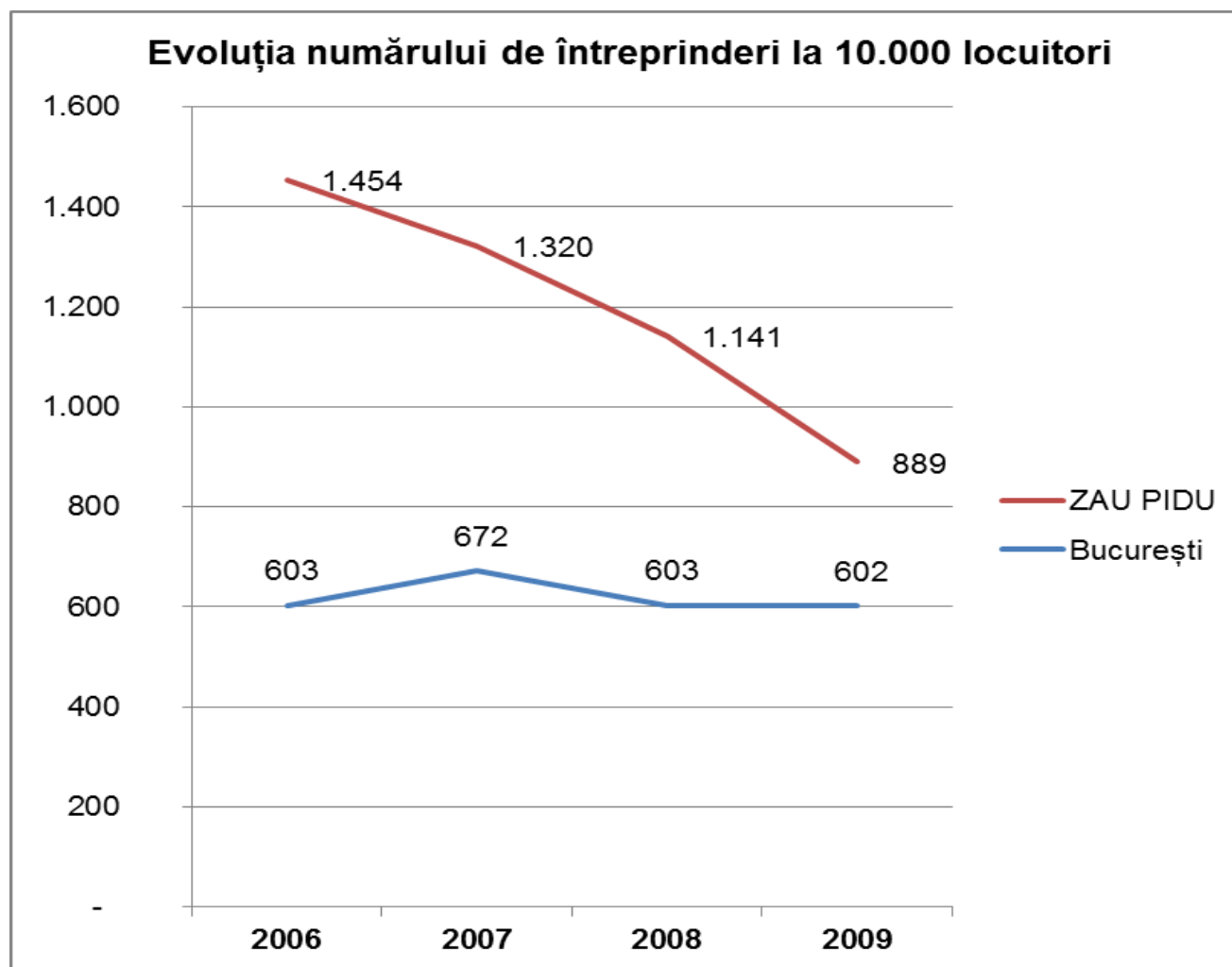


Infracțiuni sesizate la 1000 de locuitori

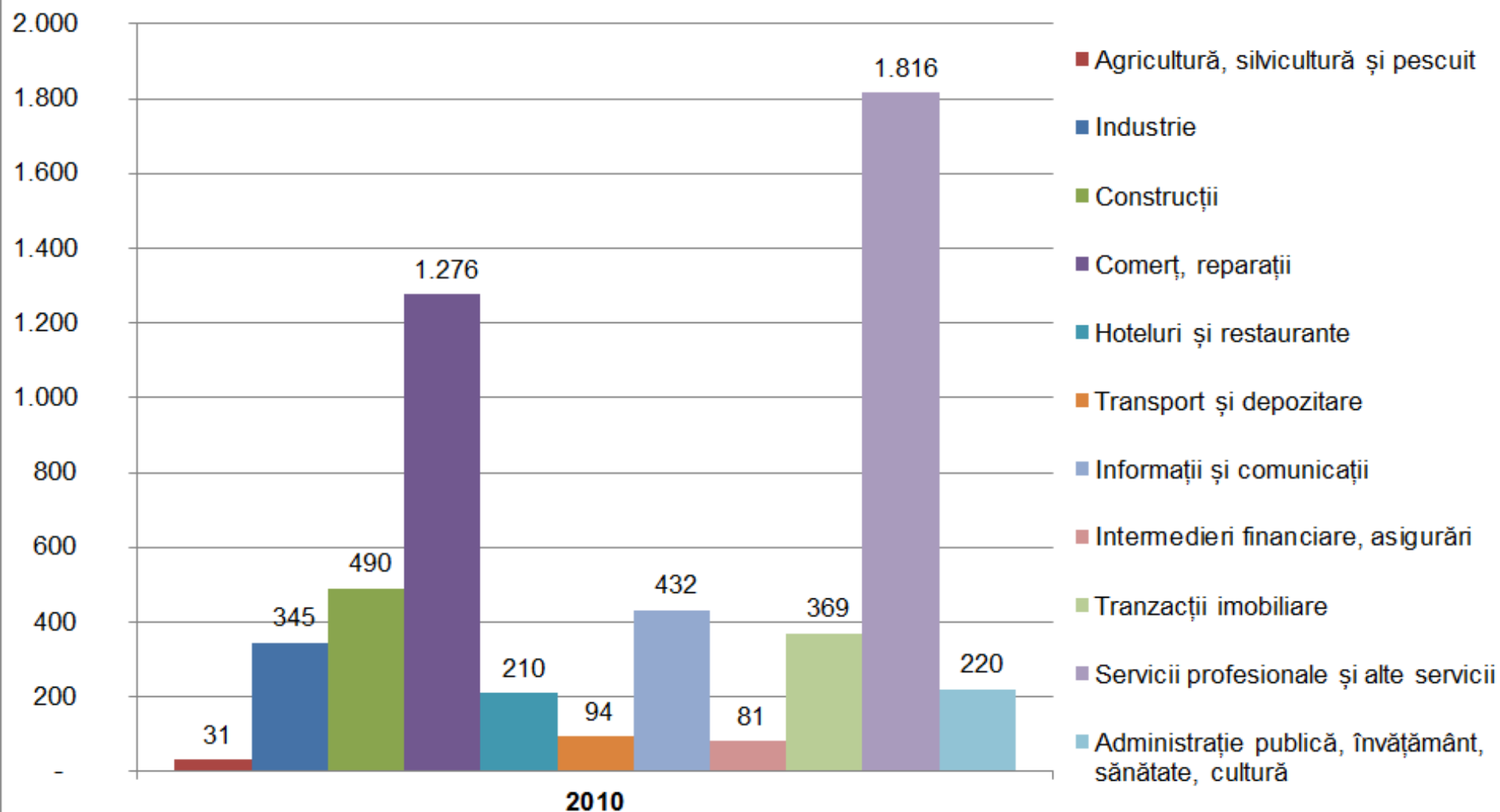


Infracțiuni stradale sesizate la 1000 de locuitori

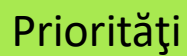




Numărul de întreprinderi pe domenii de activitate
în ZAU PIDU



... prin proiecte care să pună în valoare marea diversitate a spațiilor urbane, a arhitecturii, a activităților din zona centrală.





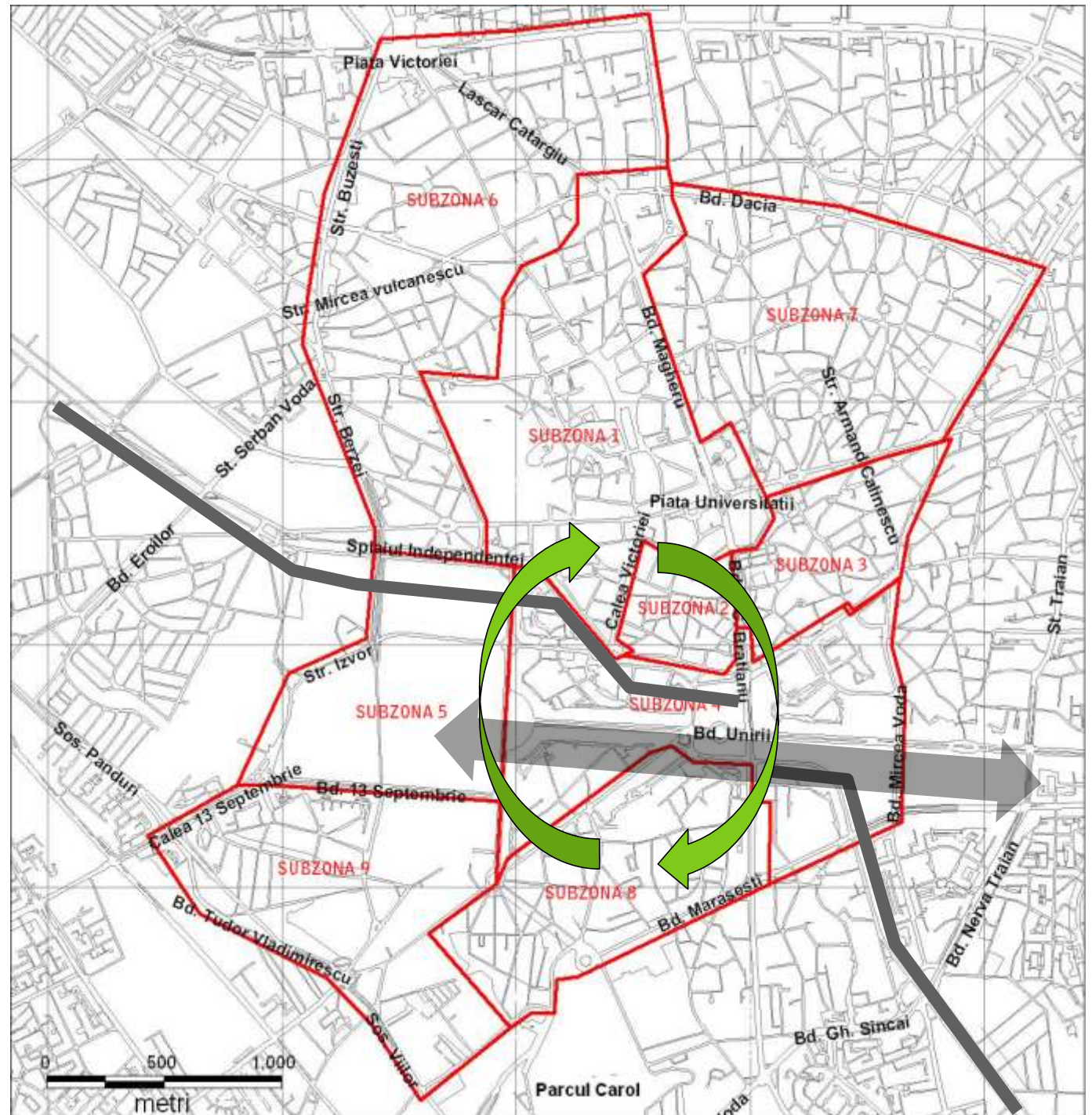
**Mănăstirea
Antim**



**Esplanada
MNAC**

Recuperarea Centrului

... prin reconectarea și revitalizarea zonelor centrale la sud de Dâmbovița și Centrul Civic



Priorități



Podul Izvor



Podul Calicilor

Promovarea formelor de transport alternativ în centru

... prin ameliorarea conexiunilor de transport în comun și crearea unei rețele de străzi cu prioritate pentru bicicliști și pietoni care să străbată centrul

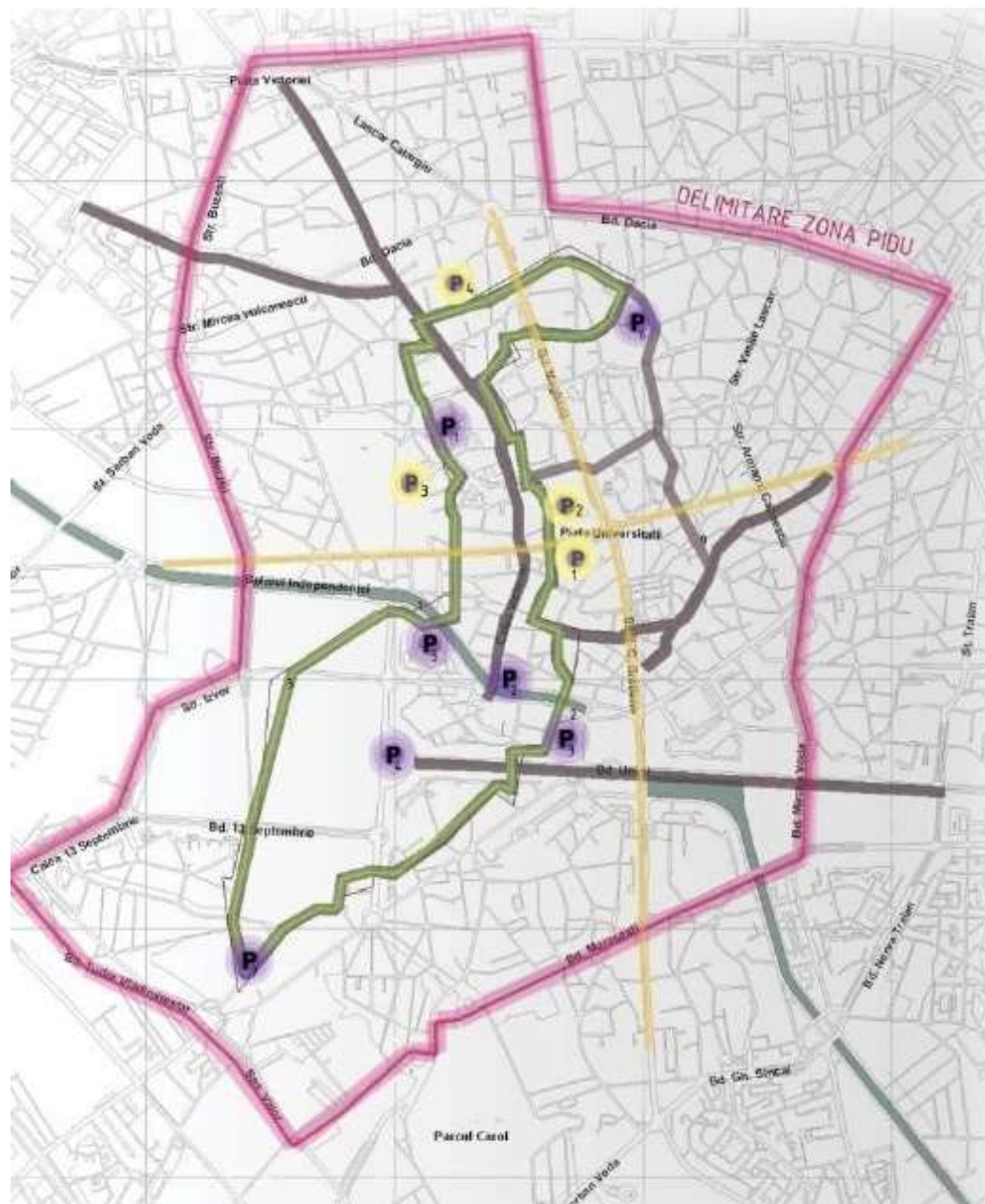




Cheiul Dâmboviței

Crearea unui sistem integrat de parcări

Parcări de dimensiuni mici și medii vor fi construite pentru a rezolva problema congestiei centrului și a elibera spațiile publice pentru utilizatorii lor. Dimensiunea lor va împiedica utilizarea excesivă a mașinilor în centru.



Recuperarea spațiilor publice



PROMENADA "LA FANTANI" - BD. UNIRII

...prin configurarea de spații publice prietenoase și dinamice, cu un design de un înalt standard de calitate pentru deplasare, relaxare și socializare.



Traversarea bld. Unirii spre str. George Georgescu



Piața Romană

Regenerarea arealelor centrale degradate

... printr-o serie de proiecte ce vizează atât spațiul urban cât și mediul social și activitatea economică.

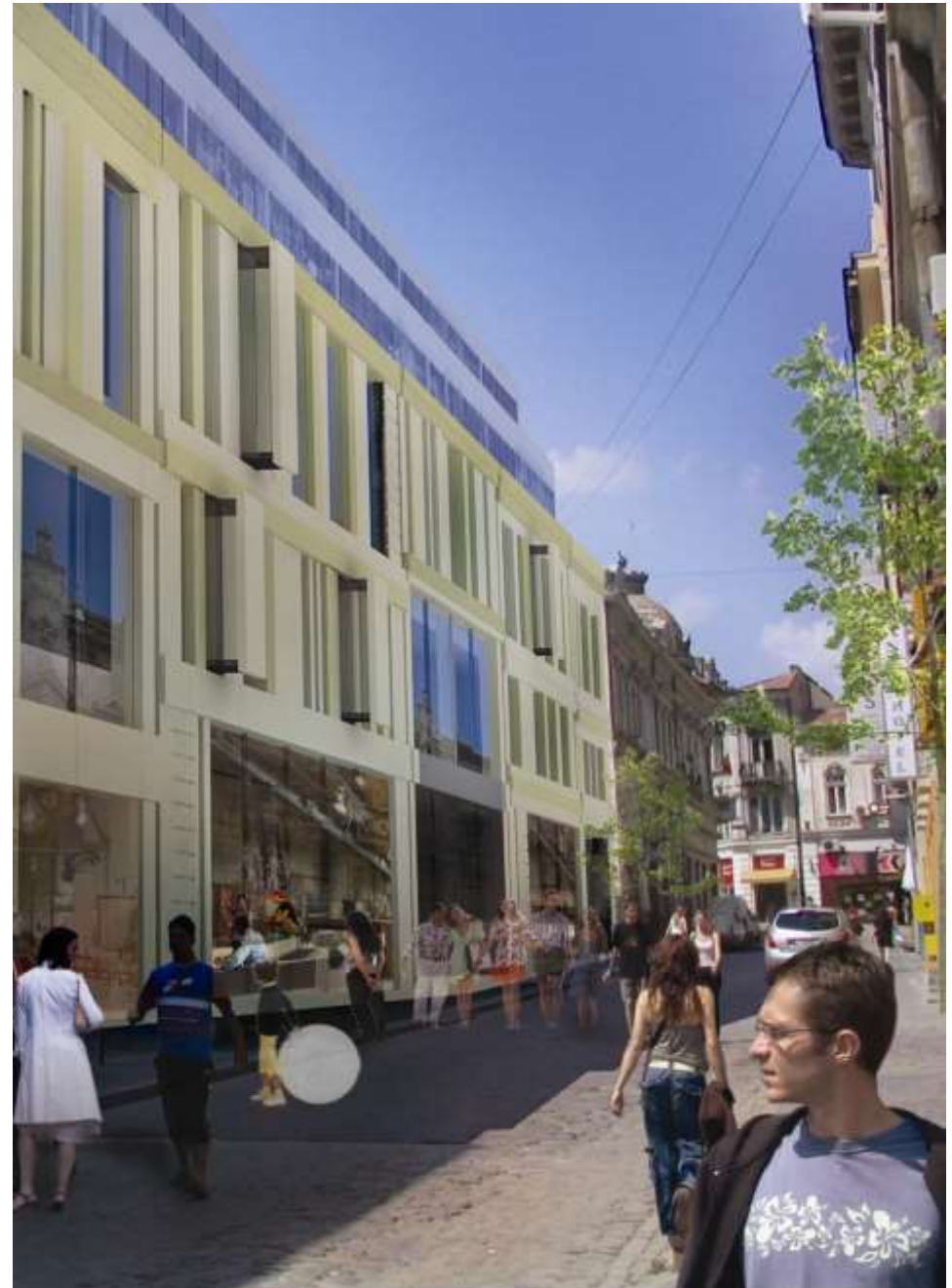
Priorități



Zona Uranus – sudul Centrului vechi

Dinamizarea economiei locale

... prin crearea de platforme business și incubatoare de afaceri, prin susținerea industriilor creative moderne cât și revitalizarea meșteșugurilor și a comerțului în stil tradițional.





camere urbane

PROIECTE:



PATRIMONIUL CULTURAL:

1. REFACERE HANUL SOLACOLU
2. REABILITARE PIATA MATACHE



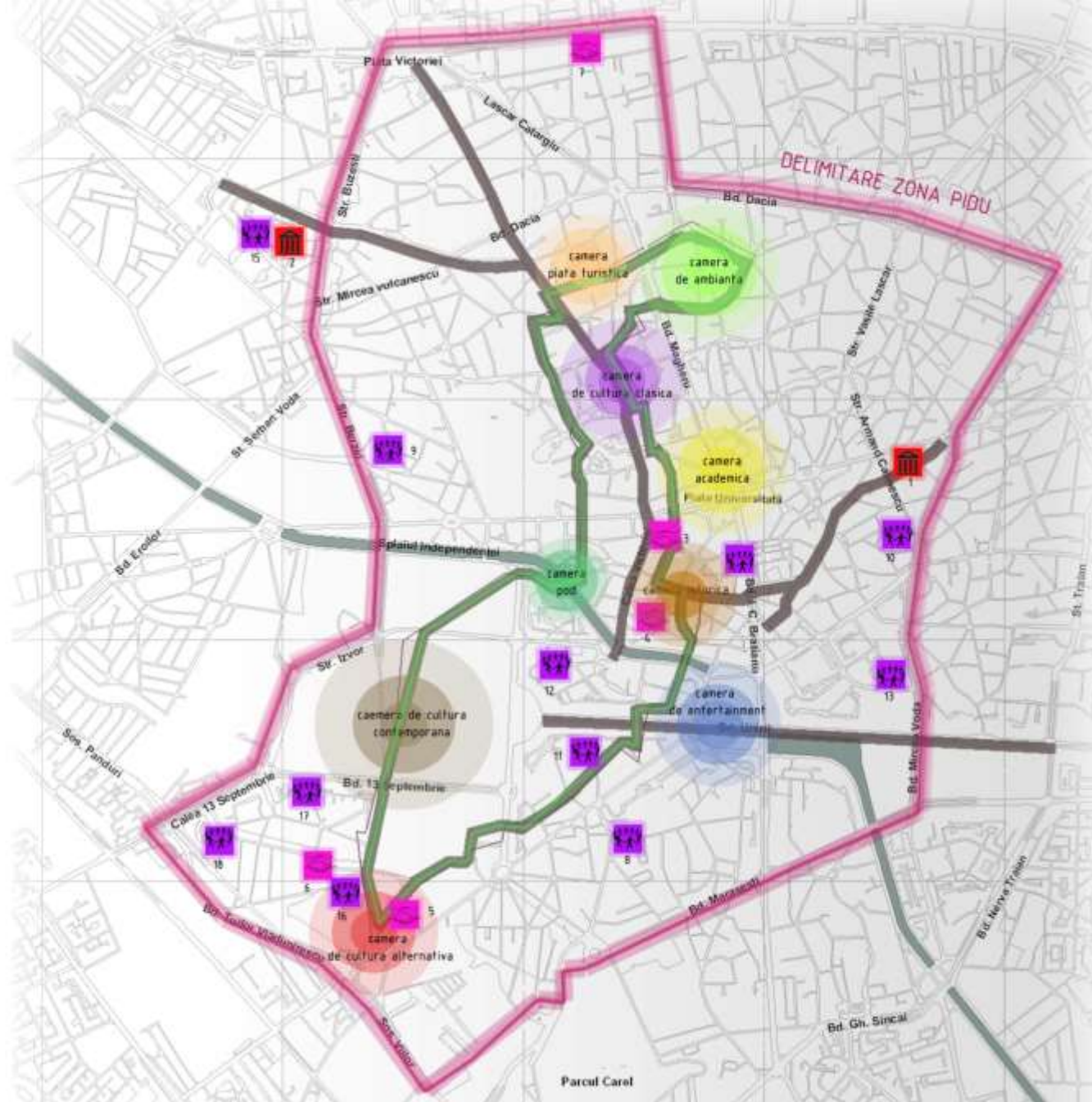
MEDIUL DE AFACERI

3. INCUBATOR BUSINESS- CALEA VICTORIEI
4. CURTEA MESTESUGARILOR
5. PIATA DE FLORI GEORGE COSBUC
6. PLATFORMA BUSINESS URANUS
7. PIATA VOLANTA CADEREA BASTILIEI



INFRASTRUCTURA SOCIALA

8. SALA SPECTACOL DINU LIPATTI
9. LICEUL CERVANTES
10. GRUP SCOLAR UNIREA
11. LICEUL EMINESCU
12. MUZEUL BUCURESTIULUI PIERDUT
13. MUZEUL EVREIESC- CONSTRUCTIE
14. CENTRU SOCIAL - BLANARI
15. CENTRU COMUNITAR DACIA-GRIVITA
16. CENTRU CULTURAL-SOCIAL RAHOVA-URANUS
17. TEREN DE JOACA SI LOC SPORT ION CREANGA CU ACVILA
18. BIBLIOTECA PANDURI



Proiecte



PLAN INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANĂ

ZONA CENTRALĂ BUCUREȘTI

-STUDIU DE TRAFIC-

Mihai Măleanu, SC KXL SRL
septembrie 2011

CONCLUZII PRIVIND STUDIUL DE TRAFIC

- În anul 2016, chiar dacă cererea de transport este mai mare decât în anul de bază 2011, atât pentru transportul privat cât și pentru transportul public la ambele ore de vârf AM și PM, fluxurile de circulație se redistribuie în cazul transportului privat datorită implementării mai multor proiecte majore pentru Municipiul București. Viteza de circulație crește cu 3-5 km/h pe Calea Victoriei în zona Piața Victoriei – str. Ion Câmpineanu.

CONCLUZII PRIVIND STUDIUL DE TRAFIC

- noul Bulevard Uranus își aduce un aport important de fluxuri de circulație din/spre Piața Victoriei. De asemenea, realizarea acestui bulevard conduce la scăderea vitezei de circulație pe bld. Elisabeta.
- Influențele asupra capacităților de circulație se resfrâng mai mult local, prin varianții ale vitezei medii de circulație. De asemenea, nivele de serviciu și rapoartele fluxuri de trafic/capacitate de circulație rămân neschimbate. În continuare, în zona centrală, pentru vârful de după-amiază se constată un număr triplu de călători atrași cu autovehicule private (12 756) față de transportul în comun (4 597).

CONCLUZII PRIVIND STUDIUL DE TRAFIC

- Rezolvarea problemelor stringente cu care se confruntă zona centrală **nu se poate realiza doar prin proiecte de infrastructură**. Sunt necesare și următoarele:
- Revizuirea politicii de transport în municipiul București prin:
 - Restricția accesului de vehicule personale în zona centrală;
 - Restricții ale parcărilor ad-hoc în zona centrală precum și stabilirea unor taxe de parcare, care să descurajeze meținerea vehiculelor în zona centrală pentru perioade lungi de timp (de peste 7-8 ore);
 - Stabilirea unor tarifele pentru transportul public, care să ofere economii utilizatorilor;
 - Stabilirea unor trasee cu benzi dedicate transpotului public și taxiurilor;
 - Altele
- Măsuri instituționale și organizatorice
 - Dezvoltarea zonei metropolitane;
 - Realizarea unor conexiuni rapide dintre București și localitățile învecinate;