

Analysis Report

No.01 / Ianuarie 2016



Analiză urbanistică Zona intersecția Dristor

Analiză realizată în cadrul proiectului „ParticipaCity: Dezvoltarea cadrului necesar participării cetățenilor în elaborarea politicilor de dezvoltare urbană”

Proiect implementat de:



Proiect finanțat prin granturile SEE 2009 – 2014, în cadrul
Fondului ONG în România.



Disclaimer: Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a granturilor SEE 2009 – 2014.

Pentru detalii:
www.cdut.ro
www.crpe.ro
www.funkycitizens.org

Analiză urbanistică. Zona intersecția Dristor

Autori: **Alexandru F. Ghiță, Cătălin Sârbu**

Editor: **Ciprian Ciucu**

Preambul

Politicile de dezvoltare urbană urmăresc în primul rând îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din zonele în care sunt aplicate. Cartierele tip dormitor ale Bucureștiului trebuie regândite pentru a îndeplini funcțiuni urbane diverse iar locuitorii lor să poată beneficia aproape de casă de servicii publice și modalități plăcute de petrecere a timpului.

Centrul de Dezvoltare Urbană și Teritorială a pregătit un model de analiză urbanistică, aplicat pe Zona Dristor care să ajute autoritatea locală să fundamenteze politicile de dezvoltare ale zonei. Informațiile astfel structurate oferă o imagine de ansamblu cu privire la ce se poate face și ce nu în cadrul discuțiilor dintre cetățeni și autorități, în momentul în care se definesc prioritățile zonei.

Introducere

Analiza urbanistică are un rol important în identificarea problemelor și priorităților de dezvoltare ale unei zone. Din punct de vedere tehnic analiza urbanistică presupune mai mulți pași care în general nu sunt accesibili cetățenilor din cauza supra-specializării pe care o cere domeniul, a limbajului tehnic și a legislației în domeniu, uneori greu de descifrat și pentru profesioniști.

Din aceste motive tipul de analiză urbanistică propusă în cadrul proiectului ParticipaCity încearcă să treacă peste aceste limitări prin transpunerea clară a unor analize într-un limbaj accesibil și utilizând instrumente accesibile oricui pentru a facilita o bună înțelegere a problemelor, a priorităților și a argumentelor din spatele celor două.

Zona de studiu

Zona de studiu în cadrul unei analize este aleasă în funcție de criteriile clare ale proiectului în discuție – obiectivul final al unui proiect stabilește limitele zonei de studiu în funcție de tipul și intensitatea efectelor obiectivului final asupra zonei, dar și vice-versa, acest ultim tip de efecte putând influența soluția proiectului și atingerea obiectivului, atât în ceea ce privește forma, cât și în ceea ce privește costurile.

În cazul proiectului de față, obiectivul final fiind acela al identificării priorităților zonei și a posibilelor domenii de interes pentru acțiuni participative, stabilirea zonei de studiu a fost arbitrară și efectuată în baza experienței profesionale. Astfel că pentru delimitarea zonei au fost alese principalele străzi din zonă, adiacente intersecției Dristor, astfel încât să fie evidențiată

complexitatea funcțională și morfologică a zonei. Tipul de analize întrebunțate permite extinderea facilă zonei de studiu sau definirea unor zone noi.

Pentru analiza urbanistică a fost delimitată zona cuprinsă între străzile Str. Dristor, Str. Râmnicu Vâlcea, Str. Laboratorului, Str. Breaza, str. Brăilița, și str. Unității.

Scurtă descrierea zonei de studiu

Intersecția „Dristor” se află în sectorul 3 al Municipiului București, și reprezintă intersecția dintre străzile Șos. Mihai Bravu, Calea Dudești și Bulevardul Camil Ressu. Aceasta este una dintre cele mai vechi zone ale Bucureștiului, intersecția Mihai Bravu – Calea Dudești și Biserica Izvorul Nou putând fi identificate în planul Borroczyn din anul 1846.

Zona a fost multă vreme unul dintre accesele principale a Bucureștiului, șoseaua Mihai Bravu reprezentând o bună perioadă limita estică a Bucureștiului. Acest statut s-a perpetuat și în prezent, actuala șosea Mihai Bravu reprezentând limita inelului principal al Bucureștiului, în interiorul căruia se află centrul actual dar și centrul vechi al Municipiului București.

Structura funcțională și morfologică a zonei

Din punct de vedere funcțional zona este una cu caracter mixt, în care predomină locuirea colectivă și cea individuală, dar în care se pot identifica de asemenea funcțiuni precum: comerț, alimentație publică, servicii, educație, culte, sănătate, industrie/depozitare sau zone cu destinație specială.



Zona trebuie analizată în primul rând din punct de vedere morfologic, pentru a putea identifica tipologia construcțiilor din zonă și a modului în care a evoluat zona de-a lungul timpului.

În ceea ce privește zona studiată, morfologia este una complexă în care se suprapun tipologii și perioade de construire diverse care au modelat zona într-un mod distinct. Pentru o mai bună înțelegere a zonei și pentru a structura mai bine problemele și oportunitățile zona poate fi împărțită în mai multe subzone:

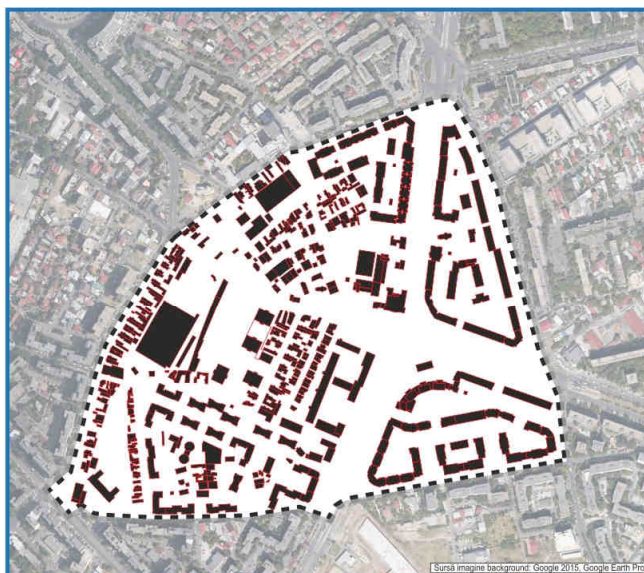
- **subzona Nord-Est**, delimitată de șoseaua Mihai Bravu, strada Dristor și bulevardul Camil Rescu, având o formă triunghiulară și o suprafață aproximativă netă de cca 4,1 ha. Zona poate fi identificată ca formă încă din planurile elaborate în secolul XIX,

Morfologia urbană se referă la modul în care s-a dezvoltat în timp o zonă, o localitate sau un oraș din perspectiva evoluției tramei stradale, a parcelelor, și a construcțiilor.

Însă aceasta a fost „re-dezvoltată” în perioada comunistă, biserica Izvorul Nou fiind singura zonă păstrată aproape intactă. Funcțiunea predominantă și aproape exclusivă în această subzonă este locuirea colectivă. La parterul blocurilor se pot observa spații comerciale de două tipuri: spații care au fost prevăzute în proiectul zonei de blocuri și spații comerciale amenajate ulterior în apartamentele de la parterul blocurilor.



Spațiu neconstruit - include și drumuri



Spațiu construit

Țesutul urban și tipul acestuia reprezintă modul în care construcțiile sunt dimensionate și amplasate pe teren în raport cu alte clădiri, cu vecinătățile, cu spațiile publice și modul în care aceste

- **Subzona Sud-Est**, delimitată de șoseaua Mihai Bravu, bulevardul Camil Ressu, strada Râmnicu Vâlcea și strada Laborator, având o formă trapezoidală și o suprafață aproximativă netă de cca 5,2 ha. Zona este dezvoltată integral în anii 1980. Funcțiunea predominantă și aproape exclusivă în aceasta subzonă este locuirea colectivă. La parterul blocurilor se pot observa spații comerciale prevăzute în proiectul zonei, spațiile comerciale dezvoltate în apartamentele de la parterul blocurilor fiind puține.
- **Subzona Sud-Vest**, delimitată de șoseaua Mihai Bravu, strada Breaza, strada Brăilița, și strada Agatha Bârsescu având o formă trapezoidală și o suprafață aproximativă netă de cca 7.7 ha. Zona este una mixtă, păstrând o parte din țesutul urban vechi al Bucureștiului – zona de case aceasta fiind aproape delimitată de blocurile noi realizate în anii 1980, în

lungul străzilor din zonă. Funcțiunile predominante sunt locuirea colectivă și locuirea individuală, zonele cu comerț fiind sporadice și dezvoltate în ultimii 25 de ani în baza necesităților zonei și prin reconversia locuințelor existente. În zonă se pot observa de asemenea două particularități. În interiorul cvartalului de blocuri se găsește stația de repompare Agatha Bârsescu, aceasta fiind în proprietatea ApaNova și într-o stare avansată de degradare. În zona vestică, în interiorul insulei de locuire individuală există un teren, a cărui funcțiune este neclară, cu acces limitat, dar care prezintă un potențial important de dezvoltare pentru zonă.

- **Subzona Vest**, delimitată de șoseaua Mihai Bravu, strada Agatha Bârsescu, str. Brăilița și calea Dudești având o formă trapezoidală și o suprafață aproximativă netă de cca 11.8 ha. Din punct de vedere funcțional și morfologic zona este printre cele mai complexe din cadrul zonei de studiu. Frontul dinspre șoseaua Mihai Bravu este dedicat educației și sănătății, zona sa centrală alături de locuirea individuală cu locuirea colectivă nouă, apărând diferențe imense de înălțime, extrema vestică a subzonei alăturând alte

două funcțiuni necomplementare: depou de tramvaie și locuirea individuală. În această subzonă se pot întâlni diferite texturi ale țesutului urban, descriind multiple stadii ale evoluției.

- **Subzona Nord-Vest**, delimitată de șos. Mihai Bravu, Calea Dudești, și strada Unității, având o formă cvasi-triunghiulară și o suprafață aproximativă netă de cca 10.4 ha. În mod similar cu subzona Vest, aici se pot identifica stadii diverse ale evoluției țesutului urban. Zona nordică este flancată de blocuri de locuințe construite în anii 1980, iar în restul zonei fiind majoritară locuirea individuală, dezvoltată pe țesutul vechi al Bucureștiului, colțul adiacent intersecției Dristor fiind marcat de Școala Numărul 80, a cărui clădire veche este monument, și care în momentul scrierii acestui raport se află în proces de restaurare/modernizare, urmând ca aici să se mute Primăria Sectorului 3. Extremitatea vestică a acestei subzone este traversată de o zonă industrială/de depozitare, dezvoltată pe o platformă industrială mai veche, care conform standardelor de astăzi este în incompatibilitate cu vecinătatea sa, aceasta din urmă fiind dominată de locuirea individuală.

Funcțiuni adiacente locuirii, repere și dotări

Majoritatea punctelor de comerț și servicii din zonă se regăsesc în spații special amenajate la parterul blocurilor în lungul circulațiilor din zonă – șoseaua Mihai Bravu, bulevardul Camil Rescu – dar și amenajate ulterior în parterele blocurilor de locuințe, unele dintre acestea având chiar amenajate acces separate.

Zona este de asemenea deservită de magazine tip supermarket sau hypermarket,

în zona studiată sau adiacentă acestea putând fi identificate magazine Mega Image și Kaufland.

Structura funcțională a unei zone se referă la tipul și numărul funcțiilor din zona studiată – de exemplu: locuire individuală, locuire colectivă, comerț, comerț, etc.

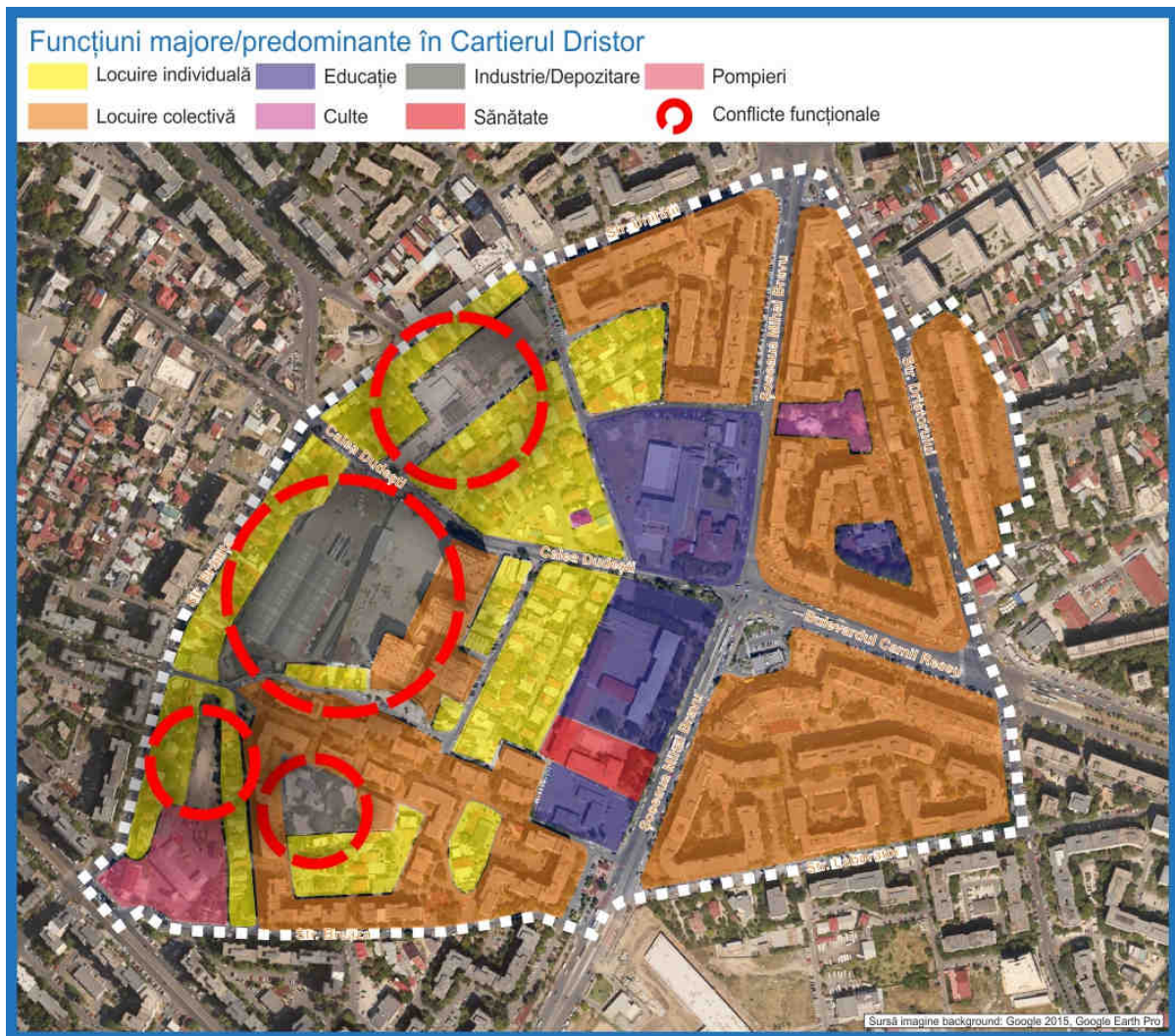
Zona intersecției Dristor este cunoscută și asimilată conștiinței colective a Municipiului București pentru:

- Dristor Kebab și MacDonalds Dristor care au devenit două repere spațiale importante în cultura urbană a Bucureștiului;
- Stațiile de metrou Dristor 1 și Dristor 2 care reprezintă un important nod de transport public datorită multiplelor conexiuni supra-terestre;
- Bucharest Mall are de asemenea un rol identitar, deși nu se află în zona studiată în mod direct, acesta fiind primul mall din Municipiul București.

În afara celor două restaurante și a mall-ului menționate mai sus, zona beneficiază de multiple dotări în domeniul:

- Alimentației publice: restaurant Dristor, KFC, Golden Chopsticks, Qian Bao,
- Educației – Școala primară și after-school-ul Just 4 Kids. Școala gimnazială nr. 80, Colegiul Tehnic „Mihai Bravu” Liceul Teoretic Internațional de Informatică;
- Sănătății – Clinica Romar Medical Dristor, numeroase farmacii la parterul blocurilor;
- Cultului – Biserica Izvorul Nou, Biserica Sfânta Fecioară Maria.

În zona studiată se regăsesc de asemenea funcțiuni ce nu sunt întotdeauna compatibile cu funcțiunea predominantă de locuire,



apărând conflicte funcționale ce duc la un disconfort crescut în ceea ce privește locuirea și scăderea calității fondului imobiliar din zonă. Până în prezent au fost identificate:

Subzona Sud-Vest

- stația de repompare apă „Agatha Bârsescu”;
- enclava rămasă în interiorul insulei mărginită de străzile: Alexander von Humboldt, Breaza, Brăilița și Agatha Bârsescu fără o funcțiune clară și lipsită de acces direct.

Subzona Vest

- Depoul de tramvaie Ducești, cât și terenul dintre acesta și InCity Residence al fostei Fabrici de Cravate.

Subzona Nord-Vest

- zona industrială/depozitare dintre străzile Calea Ducești și Caloian Județul.

Starea fondului construit și al amenajărilor urbane

Conform funcțiunilor fiecărei subzone se pot identifica multiple tipologii ale fondului construit.

Zonele de locuire colectivă

Cu excepția inserțiilor recente majoritatea fondului construit este realizat în anii 1980, unele dintre clădiri fiind finisate în primii ani după 1989. Inserțiile recente sunt de două categorii. În primul rând, sunt inserțiile punctuale realizate în perioada 1990-2000,

cu o calitate medie-mediocră din punct de vedere al soluțiilor arhitecturale alese și a calității construcției în sine. În al doilea rând, se poate observa complexul InCity Residence, realizat în perioada 2000-2010, beneficiind de un standard mai înalt din punct de vedere arhitectural și constructiv. Mai mult, locuințele din acest ansamblu au fost realizate conform legislației recente în ceea ce privește reglementarea locuirii, lucru care face ca acestea să fie la standarde net superioare față de locuințele colective existente.

Blocurile de locuințe existente au, conform normelor de dinainte de 1989, gradul de confort 2 sau 3, iar inserțiile mai noi se pot considera a avea gradul 1 și 2. Însă din punct de vedere practic, gradele de confort sunt depășite, acestea nemaiputând să înglobeze locuințele noi – acestea fiind din punct de vedere al confortului cu mult superioare gradului 1.

În majoritate blocurile sunt tipizate – excepție făcând tronsoanele speciale de colț – și au regimuri de înălțime variate: P+4-5-9-10-15. Structura acestora este din beton armat, majoritatea fiind închise la exterior cu panouri prefabricate din beton, iar pereții interiori fiind din B.C.A. În cazul clădirilor noi, acestea sunt realizate pe cadre din beton armat, închiderile exterioare sunt realizate în general din cărămidă cu goluri, iar pereții interiori sunt realizați din cărămidă cu goluri sau gips-carton.

Este important de notat că soluțiile constructive utilizate și schimbarea continuă a legislației în domeniul construcțiilor fac ca performanțele energetice ale clădirilor să fie foarte variate. Astfel, în cazul blocurilor realizate înainte de 1990, acestea nu au fost izolate termic – iar în prezent în cazul zonei studiate numai aproximativ 15% au fost termoizolate în cadrul programelor locale de

acest tip. În cazul clădirilor realizate după 1990 nivelul minim de termoizolare a evoluat constant astfel că în anii 1990 au fost realizate clădiri fără termoizolație, urmând ca înspre anii 2000 și 2010 procentul acestora să se reducă, termoizolarea fiind obligatorie.

Putem spune deci, că exceptând InCity Residence performanța energetică la nivelul zonelor de locuire colectivă este per ansamblu foarte redusă, la acest fapt participând și starea precară a instalațiilor de încălzire, acestea având o vechime de peste 30 de ani în unele cazuri, cu mult peste perioada de uzură recomandată de producători, înlocuirea acestora fiind însă foarte costisitoare.

Zonele de locuire individuală

Aceste zone sunt în general încadrate de dezvoltări recente, rezultând că acestea sunt de fapt zone ale vechiului București, conservate într-o anumită măsură, dar care au suferit diverse modificări. O problemă importantă este aceea a izolării unor astfel de zone în interiorul incintelor de locuințe colective – subzona Sud-Vest – sau dezvoltarea de funcțiuni incompatibile cu locuirea în imediata vecinătate a acestora – subzona Vest, subzona Nord-Vest.

La nivelul zonelor de locuire individuală se poate observa clădiri construite pe parcele de tip agricol, datând probabil din perioada 1900, cât și locuințe recente realizate în anii 1990-2010. Aceste zone conservă într-o anumită măsură caracterul vechi al Bucureștiului, putând fi observată predominarea parcelarului tip agricol, rezultată din extinderea zonei urbane a Bucureștiului pe terenurile agricole din zona considerată la nivelul secolului XIX și începutul secolului XX ca zona de periferie a Bucureștilor Vechi.

Din punct de vedere al caracteristicilor constructive clădirile în aceste zone au înălțimi ce nu depășesc P+3, în cele mai multe cazuri fiind vorba de P+1-2 cu mansardă. Structura predominantă în cazul construcțiilor vechi este de cărămidă, în general cu planșee de lemn, apărând în urma îmbunătățirilor structura de cărămidă cu sâmburi de beton armat și planșeele de beton armat. În cazul construcțiilor realizate după 1990 structura este integrală din beton armat cu închideri de cărămidă, și pereți interior de cărămidă sau gips-carton.

În afara construcțiilor recente care prin lege trebuie să întrunească condiții minime de eficiență energetică, la nivelul de ansamblu a zonelor de locuințe individuale aceasta este foarte redusă. Recent se pot observa inițiative private de termoizolare a locuințelor vechi, însă acestea se realizează în limita resurselor proprii, uneori acestea fiind insuficiente, iar realizările sub-standard.

Zonele industriale/de depozitare

Zonele industriale/de depozitare din zona studiată sunt rezultatul dezvoltării agresive din punct de vedere al prioritizării industriei în mediul urban din perioada 1970-1989. În această perioadă anumite industrii au fost dezvoltate în mediul urban, ignorând impactul acestora asupra calității vieții. Este adevărat că unele dintre acestea sunt poate indispensabile, însă întreținerea acestora și evoluția în timp lasă de dorit. După cum am notat mai sus, în zonă au fost identificate ca zone cu impact asupra locuirii:

- Stația de repompare apă „Agatha Bârsescu” aflată într-o stare avansată de degradare și funcțiunile dezvoltate adiacent;
- Sub-zona Vest – Depoul de tramvaie Dudești;

- Terenul dintre depou și InCity Residence al fostei Fabrici de Cravate care este într-o stare avansată de degradare;
- Sub-Zona Nord-Vest – zona industrială/depozitare dintre străzile Calea Dudești și Caloian Județul – aceasta a evoluat pe locul unei zone cu caracter industrial-urban dar nu sunt întreținute corespunzător.

Zonele cu funcțiuni adiacente

În ceea ce privește zonele cu funcțiuni adiacente – cult, educație, sănătate – acestea se regăsesc într-o stare mai bună din punct de vedere constructiv. Acest lucru fiind mai degrabă rezultatul creșterii nivelului minim de calitate ale spațiilor în care se desfășoară astfel de activități. Există de asemenea și stimulentele mediului privat, astfel că în cazul școlilor și centrelor medicale private, îmbunătățirea acestora este și rezultatul cererii beneficiarilor direcți.

Spațiile verzi, spațiile publice

Spațiile verzi, cât și cele publice din zona de studiu prezintă diferențe majore de calitate și de întreținere. Astfel se poate observa că pe direcțiile șoselei Mihai Bravu și a bulevardului Camil Ressu calitatea spațiului public a fost vizibil îmbunătățită. Aici se poate observa amenajarea de parcaje, retrasarea trotuarelor și replantarea aliniamentelor. Cu toate acestea, în cazul celorlalte circulații plantațiile de aliniament sunt mult mai neîngrijite, plantele sunt mature și netoalate, evidențiind o îngrijire superficială, iar calitatea spațiului public este evident mai precară.

Trebuie menționate de asemenea plantațiile perimetrare ale blocurilor, în zonele unde nu se desfășoară activități la parterul acestora. Acestea sunt în general „adjudecate” de locuitorii blocurilor, aceștia amenajându-le

uneori ca spații de relaxare / loisir.

În cazul spațiilor publice trebuie de asemenea menționate locurile de joacă. Acestea există la nivelul zonei, cu toate că nu într-un număr satisfăcător pentru populație, însă din observațiile pe teren în anumite cazuri acestora le lipsesc spațiile plantate care pot oferi umbră, predominând învelișul bituminos-cauciucat utilizat în mod obligatoriu pentru locurile de joacă, dar care la temperaturi ridicate produce un nivel de disconfort termic ridicat.

Demografie – locuitori, densități, gospodării

Din analiza zonei de studiu – prin intermediul vizitelor pe teren – se poate face o estimare aproximativă a numărului de locuitori și gospodării din zona de studiu. Pentru numărarea gospodăriilor au fost utilizate informațiile colectate în vizitele pe teren. Astfel, s-a stabilit numărul de apartamente pe tipuri de bloc/scară utilizând numerele de apartamente notate pe fiecare scară de bloc, acolo unde nu erau prezente făcându-se o estimare aproximativă prin echivalență. Numărul de locuințe individuale fost stabilit prin utilizarea informațiilor colectate pe teren, care au fost corelate cu imagini din satelit.

Datele demografice au ca scop identificare numărului aproximativ al persoanelor care locuiesc în zonă pentru a putea stabili tipul și numărul de funcțiuni aferente locuirii necesare zonei de studiu.

În ceea ce privește numărul de gospodării au fost identificate următoarele cifre:

Numărul de apartamente

- Subzona Nord-Est - cca. 1210 ap.
- Subzona Sud-Est - cca. 1340 ap.
- Subzona Sud-Vest - cca. 740 ap.
- Subzona Vest - cca. 820 ap.
- Subzona Nord-Vest - cca. 775 ap
- Numărul de locuințe individuale: cca. 300

Numărul total de gospodării: cca. 5185

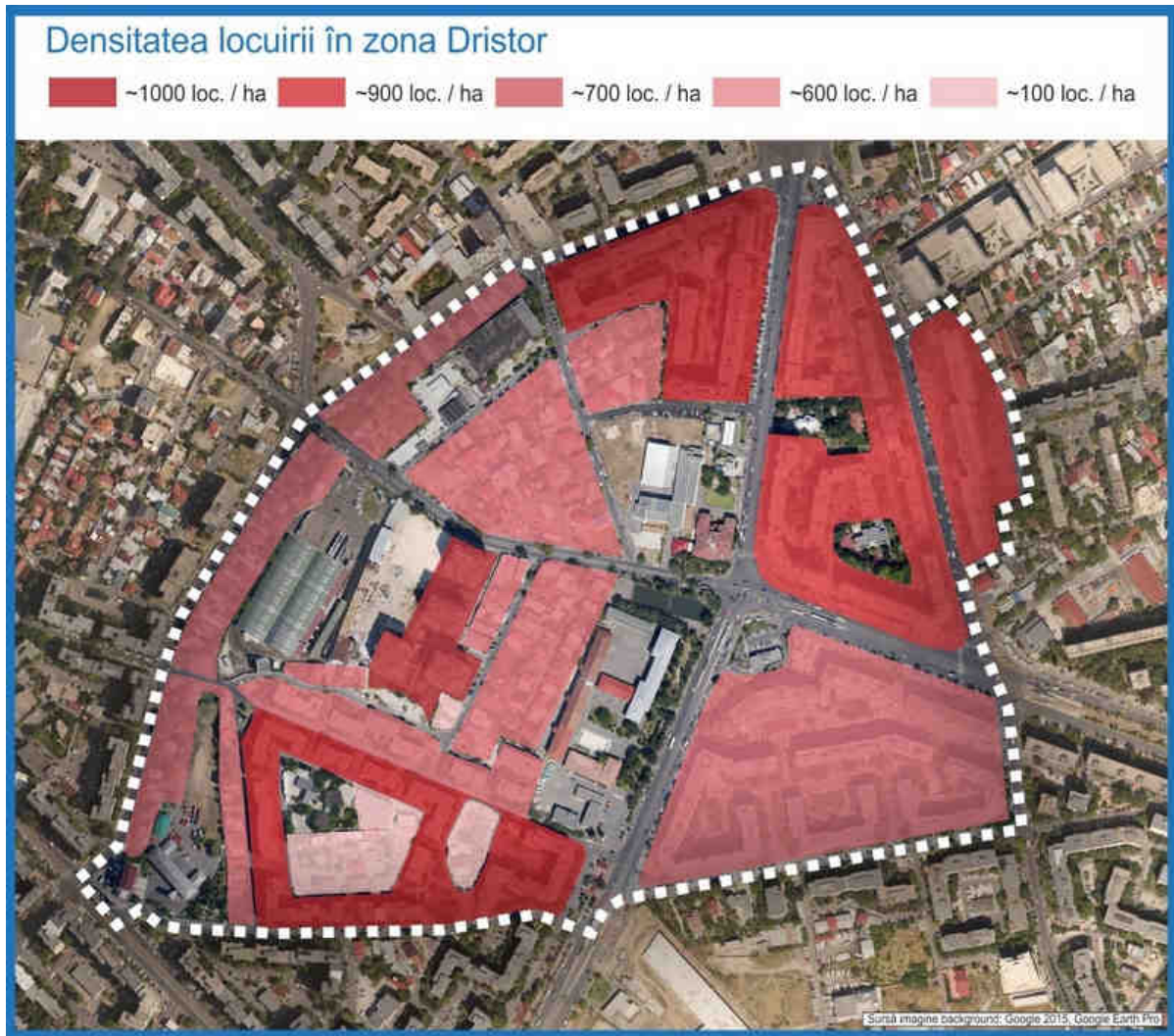
Calculare numărului total de locuitori s-a realizat prin înmulțirea numărului de gospodării cu 2.39, această cifră reprezentând dimensiunea medie a unei gospodării în Municipiul București, conform rezultatelor Recensământului Populației și Locuințelor din 2011 (RPL2011). Utilizarea acestui indice estimativ se justifică pe de o parte prin probabila scădere a numărului general de locuitori pe oraș dar compensată prin locuirea în sistem polinuclear familiar în același apartament/casă, datorată limitărilor de natură economică. Utilizând acest indice rezultă:

Numărul total locuitori în zonele de locuire colectivă

- Subzona Nord-Est - cca. 2892 loc.
- Subzona Sud-Est - cca. 3202 loc.
- Subzona Sud-Vest - cca. 1769 loc.
- Subzona Vest - cca. 1960 loc.
- Subzona Nord-Vest - cca. 1852 loc.
- Numărul total locuitori în zonele de locuire individuală: cca. 717 loc.

Numărul total de locuitori: cca. 12419

Densitățile populației la nivelul zonei studiate variază considerabil între zonele de locuire colectivă, zonele de locuire individuală. Astfel dacă zona are o suprafață totală de aproximativ 40 ha (exceptând arterele majore de circulație) și înregistrează per ansamblu o densitate de aproximativ 310 loc/ha, aceasta nu poate fi utilizată ca densitate standard în cadrul proiectelor urbanistice care țin cont de acest indice.



La nivel zonei se pot observa următoarele densități raportate la zonele construite în sine cărora li se adaugă spațiile libere adiacente:

Densitatea locuitorilor în zonele de locuire colectivă:

- Subzona Nord-Est - cca. 705 loc/ha
- Subzona Sud-Est - cca. 618 loc/ha
- Subzona Sud-Vest - cca. 898 loc/ha
- Subzona Vest - pentru evidențierea diferențelor subzona se poate împărți în funcție de anul construcției în subzona locuințelor realizate în anii 80 (Str. Agatha Bârsescu) cu o densitate de cca. 600 loc/ha și subzona ansamblului InCity Residence cu o densitate de cca 1000 loc/ha.
- Subzona Nord-Vest - cca.832 loc/ha

- Densitatea locuitorilor în zonele de locuire individuală: cca. 100 loc/ha.

Densitatea populației reprezintă o măsurătoare metrică a numărului de locuitori în raport cu suprafața pe care aceștia o utilizează. În cazul de față în calcularea densităților au fost luate în considerare și spațiile adiacente locuirii (e.g. curți sau incinte interioare ale blocurilor, zonele de acces, trotuare adiacente și alte circulații). Trebuie menționat că măsurătoare este una estimativă, și are ca scop estimarea presiunii populația asupra mediului construit și a funcțiunilor adiacente locuirii.

O analiză succintă arată diferențe majore în ceea ce privește densitatea subzonelor studiate. Rezultatul major al acestor diferențe este variația listei de priorități a locuitorilor în funcție de intensitate utilizării spațiului construit și amenajat – e.g. creșterea numărului de mașini în raport cu populația, duce la o cerere mare de locuri de parcare în zonele cu densități mari, în timp ce în zonele cu densități mai scăzute cererea poate tinde spre zero (locuințele individuale au în general cel puțin un loc de parcare în curte).

Vechimea blocurilor și observațiile directe indică îmbătrânirea accentuată a populației prin trecerea a aproape trei generații de la primii ocupanți, acum pensionari.

Persistența amenajărilor unei largi categorii de funcțiuni la parter (comerț și servicii), în cadrul blocurilor cu locuințe și la parter, sugerează existența unei situații de minimă rezistență în ceea ce privește condiția generală economică a locuitorilor zonei.

Accesibilitate și parcaje

Intersecția Dristor se află în sectorul 3 al Municipiului București, la aproximativ 15 minute de mers pe jos de Piața Alba Iulia și 20 de minute de Piața Muncii. Zona intersecției Dristor are un prezintă un caracter aparte datorită faptului că este o zonă importantă de tranzit și o zonă importantă de acces intermodal.

O zonă de tranzit cu acces la modalități de transport multiple impune dezvoltare infrastructurii de transport astfel încât aceasta să poată prelua traficul pietonal și auto fără să se creeze blocaje.

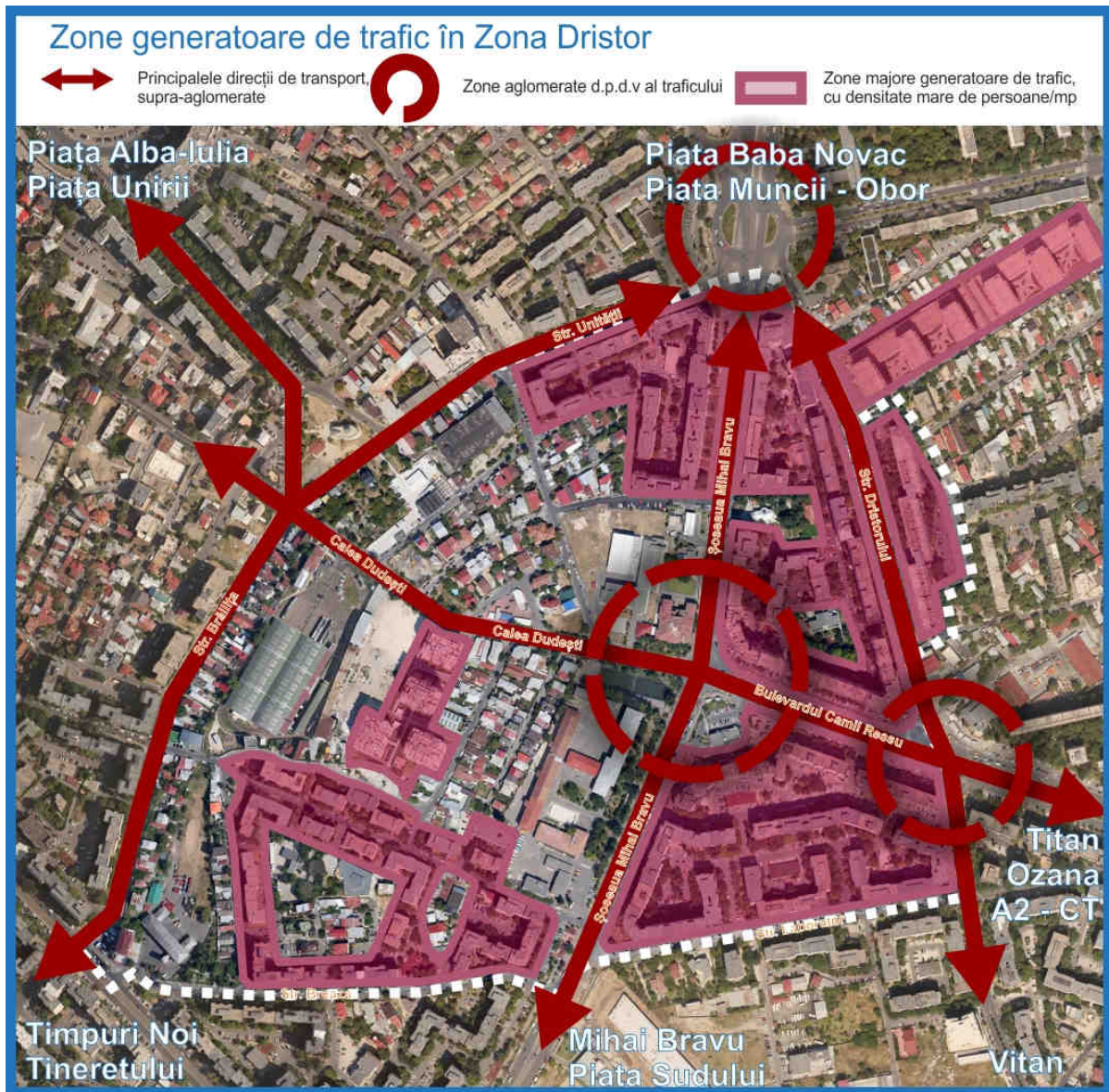
Pe de o parte intersecția, face legătura între Piața Muncii și Timpuri Noi, în lungul axului inelului principal, și asigură străpungerea axului principal în lungul Căii Dudești și bulevardului Camil Ressu, acestea făcând legătura între autostrada A2 București-Constanța și zona centrală a Bucureștiului. Pe de altă parte, zona este cunoscută ca un nod important pentru rețeaua de metro a Bucureștiului, aici fiind stațiile Dristor 1 și 2, interconectate subteran, care oferă acces la două dintre magistralele de metro – M2 și M3.

Zona este foarte bine conectată din punct de vedere al transportului în comun, fiind traversată de numeroase linii de transport în comun -autobuz (a), troleibuz (t), tramvai (tr), metrou (M):

- Piața Baba Novac: a311, t70, t79, tr1
- Str. Dristorului: tr1, M1/M3
- Str. Dristorului / Bd. Camil Ressu: a330, aN103, aN113, tr23, tr27, M1/M3
- Șos. Mihai Bravu: a135, a634, tr1 – face parte din inelul principal al Municipiului București
- Calea Vitan / Str. Breaza: a123, a124, aN111, tr1
- Calea Dudești: aN104, aN113, tr23, tr27

Calea Dudești – Bd. Camil Ressu: reprezintă axa majoră care leagă centrul Municipiului București via Piața Alba Iulia de ieșirea către autostrada A2 – București-Constanța.

Accesul facil la mijloace de transport în comun numeroase și variate reprezintă un avantaj competitiv din punct de vedere economic, zona putând susține o varietate mai mare de funcțiuni.



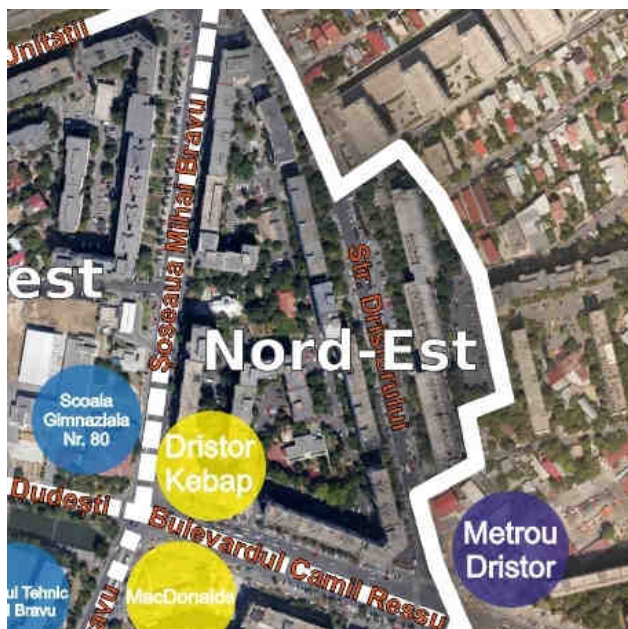
Din punct de vedere al parcajelor și al accesului locuitorilor la un loc de parcare, trecerea de la un indice de motorizare normal (până în 1989) de 1 automobil pentru 8 apartamente (în funcție de care s-au proiectat și executat ansamblurile de locuințe), la situația actuală de facto de cca. 1 automobil pentru fiecare 2 apartamente – în anumite cazuri chiar două automobile / apartament – a condus la ocuparea tuturor spațiilor libere din interiorul incintelor și la restrângerea spațiilor verzi de incintă, precum și la parcare continuă pe arterele importante sau pe spațiile pietonale. Parcare pe zona carosabilă sau trotuare este de asemenea vizibilă în zonele de locuire

În prezent legislația prevede ca în cazul locuințelor individuale în funcție de dimensiune să se asigure un loc de parcare pentru locuințe cu o suprafață construită de maxim 100 mp și minim două locuri pentru suprafețe mai mari de 100 mp (la avizare nu se permite rezolvarea parcării pe domeniul public). În cazul locuințelor colective trebuie să se asigure un loc pentru fiecare apartament până în 100 mp construiți și cel puțin două locuri pentru apartamente mai mari de 200mp construiți.

individuală. Ansamblul InCity Residence este singurul care are asigurată parcare rezidenților datorită legislației și normelor în vigoare la momentul autorizării.

Concluzii Generale

La nivelul subzonelor stabilite în timpul studiului, subzonele Vestice se află într-un marcant contrast cu restul zonelor, acestea însumând în ansamblul lor un set de funcțiuni extrem de complexe și variate, care va face ca dezvoltarea locală să fie una destul de dificilă, care în mod evident nu va mulțumi pe toată lumea.



Subzona Nord-Est prezintă o utilizare extremă a terenului, care în morfologia actuală nu permite o restructurare, fie aceasta și minoră a spațiului, în special pentru spații de joacă, spații libere și eventual de realizare a unor parcaje în sistem multietajat. În contrast, subzona Sud-Est permite, într-o anumită măsură, regândirea și restructurarea spațiilor de incintă.

Subzona Sud-Vest permite în ansamblu regândirea configurației spațiale a incintelor, însă aceasta este limitată de zonele de



locuire individuală care impun alte priorități față de zona de locuire colectivă. Zona are un potențial ridicat datorită posibilei exploatare a zonelor cu funcțiuni incerte/industriale în cazul în care acestea nu se află în proprietate privată sau există posibilitatea concesiunii/închirierii lor.



Subzona Vest este limitată din punct de vedere al restructurării spațiale – zonele libere fiind proprietăți private, iar contrastul extrem între zona de locuire colectivă, zona de locuire individuală și cea industrială limitează numărul de direcții comune de dezvoltare ale acestora.

În mod similar, subzona Nord-Vest este de asemenea limitată spațial – zonele libere fiind proprietăți private, iar contrastul extrem între zona de locuire colectivă, zona de locuire individuală și cea industrială limitează numărul de direcții comune de dezvoltare ale acestora. Ambele zone sugerează un înalt grad de inerție la schimbare, parțial datorită presupusei structuri demografice, parțial



datorită apropierii locuinței de jumătatea duratei normate de serviciu (cca 80 ani), care nu este încă o urgență pentru restructurarea urbana.

Din punct de vedere tehnic, tehnologiile utilizate pentru instalațiile de apă în anii '80 la locuințele colective "de masă" atrag atenția asupra progresării uzurii fizice a acestora care de obicei începe să se manifeste după 30 de ani de exploatare. De asemenea, tasările ușoare constatate în cadrul suprafețelor betonate din alveolele ansamblului atrag atenția asupra necesității revizuirii rețelelor edilitare subterane. Ineficiența energetică dată de preponderența utilizării panourilor prefabricate de fațadă pentru cea mai mare parte a blocurilor de locuințe indică direcții prioritare de investiții direct legate de economiile domestice ale locatarilor privind costurile energetice.

În ciuda unui relativ echilibru privind parcare mașinilor personale, problema rezolvării parcarilor (mai ales în subzona Nord-Est) rămâne una prioritară. De asemenea, nu există suficiente locuri de joacă pentru preșcolari, iar terenurile de sport din zona Calea Dudești/Șos. Mihai Bravu sunt accesibile numai contracost în regim privat.

În ansamblu, la nivelul zonei nu există spații verzi de proximitate cu destinație de scuar/ spații recreere de incintă (cu excepția unor situații singulare – de exemplu cel de pe strada Râmnicu Vâlcea colț cu str. Laborator sau a unor bănci la unele accese în bloc), imensa majoritate a spațiilor verzi fiind de protecție / perimetrare blocurilor. Alte câteva exemple răzlețe pot fi considerate micile amenajări ale unor spații la intrarea blocurilor, însă nici acestea nu pot compensa limita spațiilor verzi special amenajate.



Paradoxul zonelor alveolare cercetate pe teren este acela că în ciuda unor dotări, presupuse locuri de socializare (incluzând aici și spațiile de alimentație publică), acestea se constituie în "zone dormitor", chiar dacă zona este situată în cadrul inelului central median al Bucureștiului. Acest fapt a fost confirmat și de vizitele pe teren, când în afara arterelor principale s-a constatat un număr redus de pietoni.

Concluzii finale în vederea identificării unor priorități de dezvoltare

Deși zona prezintă un număr relativ mare de probleme și oportunități de dezvoltare se poate evidenția un set de probleme care în opinia noastră sunt esențiale pentru zonă în ansamblul său.

În primă fază trebuie menționată problema creșterii eficienței energetice și problema finanțării acestui tip de acțiuni. Acestea sunt acțiuni costisitoare, mai ales în cazul blocurilor de locuințe care nu pot fi în prezent susținute din veniturile asociațiilor de proprietari, acestea din urmă fiind insuficiente.

Alături de problema eficienței energetice trebuie considerate și problemele generate de uzura fizică așteptată a hidroizolațiilor (terasele de bloc), cât și uzura rețelei de distribuție a căldurii și a rețelei tehnoredilitare în ansamblu, depășite din punct de vedere tehnic și prost întreținute la nivelul blocurilor de locuințe, unde înlocuirea acestora este o problemă complexă din punct de vedere tehnic și financiar. De asemenea trebuie luată în considerare și verificarea structurilor de rezistență ale construcțiilor, fie ele blocuri de locuințe colective, fie locuințe individuale, mai ales în condițiile în care practic aproape toți locuitorii sunt proprietari.

O altă problemă majoră este cea a parcajelor, în particular aceea a identificării eventualelor terenuri disponibile (chiar și în afara zonei studiate) pentru această funcțiune și a soluțiilor alternative. În plus, tipul problemei și al rezolvărilor posibile impune identificare și implicarea tuturor actorilor cu o miza directă sau indirectă în dezvoltarea de noi parcaje în zonă.

În contextul în care densitatea locuirii este una relativ ridicată, trebuie luată în considerare și oferta de spații verzi, spații publice sau destinate funcțiilor adiacente

locuirii. Aici trebuie inclusă problema spațiilor verzi pentru socializare, acestea fiind practic inexistente la nivelul zonei studiate. Tot în această categorie se poate include de asemenea și problema realizării unei mici rețele de spații de joacă care să deservească zonele de locuire cu densități mari.

Nu în ultimul rând trebuie luată în considerare problema funcțiilor incompatibile cu locuirea - spații industriale/de depozitare. În acest caz trebuie identificate alternativele de dezvoltare în contextul în care aceste spații sunt proprietate privată, rezolvarea acestui tip de problemă ducând de multe ori către diverse tipuri de parteneriat care să asigure o situație „win-win”.

Pentru a cita acest document: Centrul pentru Dezvoltare Urbană și Teritorială (2015) Analysis Report Nr. 1 / Ianuarie 2016: Analiză urbanistică: Zona intersecția Dristor. Sursa: www.cdut.ro.