

ROMÂNIA

Acord pentru servicii de asistență tehnică rambursabile privind
Programul de Dezvoltare Urbană a Sectorului 5 (P167042)

Livrabilul 3.2

SOLUTII URBANE PRACTICE PENTRU CARTIERUL FERENTARI

**Raport ce trasează soluții
de creștere a oportunităților
pentru locuitorii din Ferentari**

Octombrie 2019



Declinarea responsabilității

Prezentul raport a fost elaborat de Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare / Banca Mondială. Constatările, interpretările și concluziile exprimate în acest document nu reflectă neapărat punctele de vedere ale directorilor executivi ai Băncii Mondiale sau ale guvernelor pe care aceștia le reprezintă. Banca Mondială nu garantează acuratețea datelor cuprinse în această lucrare.

Declarație de copyright

Materialul din această publicație este protejat de drepturi de autor. Copierea și/sau transmiterea a porțiunilor din această lucrare fără permisiune poate reprezenta o încălcare a legilor în vigoare.

Cu excepția cazului în care se prevede altfel, toate fotografiile utilizate pentru acest raport sunt capturate de autori, în timpul lucrărilor de teren efectuate în cadrul acestui angajament. Fotografiile de pe copertă și de la începuturile capitolelor sunt realizate de Larisa Baltă.

Pentru permisiunea de a fotocopia sau reimprima orice parte a acestei lucrări, vă rugăm să trimiteți o solicitare cu informațiile complete fie pentru: (i) Primăria Sectorului 5 București, Str. Fabrica de Chibrituri Nr. 9-11; sau (ii) Grupul Băncii Mondiale România (strada Vasile Lascăr, nr. 31, Et 6, Sector 2, București, România)

Acest raport a fost transmis în conformitate cu Acordul privind Serviciile de Asistență Tehnică Rambursabilă pentru Programul de Dezvoltare Urbană a Sectorului 5, semnat între Primăria Sectorului 5 București și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare pe 20 martie 2018. Raportul corespunde Livrabilului 3.2 din cadrul acordului sus-menționat.

Mulțumiri

Acest raport este transmis conform prevederilor Acordului pentru servicii de asistență tehnică rambursabile privind Programul de dezvoltare urbană a Sectorului 5 și a fost elaborat sub conducerea și îndrumarea dlui David N. Sislen (Manager operațional în domeniul social, urban, rural și reziliență pentru Europa și Asia Centrală) și a dnei Tatiana Proskuryakova (Manager de țară, România și Ungaria).

Raportul a fost redactat de o echipă aflată sub coordonarea lui Chyi-Yun Huang (specialist senior dezvoltare urbană), formată din Marina Batog (economist urban senior), Ana Bulai (cercetător social senior), Bogdan Suditu (specialist senior în domeniul juridic și al locuirii), Iulian Canov (urbanist senior), Mihai Șercăianu (specialist în infrastructură), Ana-Maria Elian (urbanist), Vlad Stoica (urbanist senior) și Tamina Lolev (urbanist), cu sprijin administrativ oferit de George Moldoveanu (asistent informații) și de Adina Dorina Vințan (specialist operațiuni).

Echipa a beneficiat de contribuțiile și sprijinul oferit de Dean Cira (specialist principal în domeniul urban), Paul Kriss (specialist principal în domeniul urban), Marcel Ionescu-Heroiu (specialist senior în dezvoltare urbană), Valerie-Joy Santos (specialist senior în domeniul urban), Yondela Tembakazi Silimela (specialist senior în domeniul urban), Carli Bunding-Venter (specialist senior dezvoltare urbană) și Gary Claude Goliath (specialist în domeniul urban).

Echipa dorește să își exprime recunoștința pentru excelenta cooperare, îndrumarea și feedbackul primite de la reprezentanții Consiliului Local al Sectorului 5, în special de la primarul sectorului 5, dl Daniel Florea, de la dl Rareș Hopincă, dl Marian Ion, dna Alina Neagu și numeroșii actori locali care au contribuit la elaborarea acestui raport.

Abrevieri și acronime

DLRC	Dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității
PATJ	Plan de amenajare a teritoriului județean
UE	Uniunea Europeană
BIRD	Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare
SIDU	Strategie Integrată de Dezvoltare Urbană
GAL	Grup de Acțiune Locală
SDL	Strategie de Dezvoltare Locală
PMUD	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă
PUG	Plan Urbanistic General
PUZ	Plan Urbanistic Zonal
POR	Program Operațional Regional
PT	Proiect tehnic
UAT	Unitate Administrativ Teritorială
ZUM	Zonă Urbană Marginalizată
BM	Banca Mondială

Cuprins

1. INTRODUCERE	2
1.1 Scop și domeniu de interes	2
1.2 Structura raportului	2
1.3 Zona studiată	3
2. ANALIZĂ SITUAȚIONALĂ	8
2.1 Prezentare pe scurt a strategiilor, planurilor și programelor relevante	8
2.2 Cartierul Ferentari	9
2.2.1 Scurt profil al cartierului	9
2.2.2 O privire în detaliu asupra insulelor de sărăcie urbană	25
2.3 Coridorul feroviar Filaret-Progresul	27
2.3.1 Scurtă prezentare a coridorului	27
2.3.2 Utilizarea terenurilor de-a lungul coridorului	29
2.3.3 Tipologiile subzonelor și segmentelor de coridor	35
2.4 Analiză SWOT	43
3. ABORDARE STRATEGICĂ PENTRU REGENERAREA URBANĂ A CARTIERULUI FERENTARI	46
3.1 Viziune, obiective și priorități ale regenerării urbane	46
3.1.1 PRIORITATEA 1. Dezvoltarea unui program emblematic: regenerarea coridorului feroviar Filaret-Progresul	47
3.1.2 PRIORITATEA 2: Regenerarea insulelor de sărăcie urbană	47
4. VIZIUNEA PROPUȘĂ DE REGENERARE A CORIDORULUI FEROVIAI FILARET-PROGRESUL	56
4.1 Potențialul coridorului Filaret-Progresul: oportunități de schimbare	56
4.2 O viziune pentru coridorul Filaret – Progresul	56
4.3 Strategie pe trei niveluri pentru dezvoltarea viziunii	59
4.4 O viziune integrată privind regenerarea urbană a coridorului	83
5. CONSIDERAȚII PRIVIND IMPLEMENTAREA	90
6. BIBLIOGRAFIE	94
7. ANEXE	96
7.1 Analiză demografică și socială	96
7.2 Lista consultărilor	97
7.3 Analiză detaliată a coridorului feroviar Filaret - Progresul	97
7.4 Studii de caz internaționale privind conversiile coridoarelor feroviare	131
7.5 Compilarea și revizuirea documentelor, a planurilor și a programelor strategice relevante	135

Lista figurilor

Figura 1: Contextul zonei studiate și al coridorului feroviar în cadrul municipiului București	4
Figura 2: Delimitarea zonei de studiu	6
Figura 3: Densitatea populației (caroiaje de 1 km)	10
Figura 4: Ponderea copiilor de 0-14 ani în cadrul populației totale.	12
Figura 5: Ponderea populației române în cadrul populației totale a sectorului 5	12
Figura 6: Ponderea persoanelor cu studii superioare din totalul populației de peste 10 ani	13
Figura 7: Ponderea femeilor casnice din numărul total de femei active cu vârste între 15 și 64 de ani.	13
Figura 8: Rata ocupării.	14
Figura 9: Servicii educaționale, medicale și sociale pe o rază de 500 m	18
Figura 10: Parcuri și spații verzi publice în cartierul Ferentari	20
Figura 11: Principalele rute de transport public în zona studiată.	22
Figura 12: Piața locuințelor - prețuri medii în București	23
Figura 13: Principalele moduri de folosință a terenurilor în zona studiată.	30
Figura 14: Starea actuală a terenurilor industriale de-a lungul coridorului feroviar	32
Figura 15: Regimul de proprietate al terenurilor industriale	34
Figura 16: Segmentele coridorului.	35
Figura 17: Segmentul 1: Caracteristici existente pe segmentul Autogara Filaret – Strada Progresului	36
Figura 18: Segmentul 2: Caracteristici existente pe segmentul Strada Progresului - Bulevardul Pieptănari	37
Figura 19: Segmentul 3: Caracteristici existente pe segmentul Bd. Pieptănari – Str. Toporași	38
Figura 20: Caracteristici existente pe segmentul 4, Str. Toporași – Str. Alexandru Anghel/Str. Zețarilor ...	39
Figura 21: Caracteristici existente pe segmentul 5, Str. Alexandru Anghel/Str. Zețarilor – Str. Tiparniței ..	40
Figura 22: Segmentul 6: Caracteristici existente între Str. Tiparniței – Gara Progresul.	41
Figura 23: Exemplu de dezvoltare a coridorului feroviar Filaret-Progresul	57
Figure 24: Three strategy layers contribute to the rail corridor regeneration and transformation	60
Figura 25: Măsurile posibile pentru nivelul de strategie nr. 3: Facilitatorul de conectivitate	62
Figura 26: Idei de posibile modificări ale nivelului de strategie nr. 1: Facilitatorul de conectivitate	63
Figura 27: : Posibile propuneri pentru nivelul de strategie nr. 2 - Stradă pietonală urbană.	66
Figura 28: Idei de posibile modificări ale nivelului de strategie nr. 2: Stradă pietonală urbană	67
Figura 30: Măsurile posibile pentru nivelul de strategie nr. 3 - coridorul verde	70
Figura 29: Idei de posibile modificări ale nivelului nr. 3: Coridor verde	71
Figura 31: Exemplu de posibilă transformare a zonei Filaret – Str. Dr. Constantin Istrati (în prezent și, posibil, în viitor)	75
Figura 32: Exemplu de posibilă transformare a zonei Iacob Andrei. (în prezent și, posibil, în viitor)	77
Figura 33: Exemplu de posibilă transformare a zonei Iacob Andrei. (în prezent și, posibil, în viitor)	79
Figura 34: Exemplu de posibilă transformare a zonei Gării Progresul și a zonei înconjurătoare (în prezent și, posibil, în viitor)	81
Figura 35: O viziune integrată privind regenerarea urbană a coridorului Filaret-Progresul.	84
Figura 36: Definirea procesului de proiecte de regenerare urbană	90
Figura 37: Ilustrație a Coridorului verde	132
Figura 38: Priorități de dezvoltare aprobate de Strategia locală de dezvoltare urbană durabilă a sectorului 5	136
Figura 39: Dezvoltarea liniei de metrou M4 aprobată. Sursa: PMUD București – Ilfov	138
Figura 40: Reabilitarea drumului național DN5 și modernizarea proiectelor de infrastructură feroviară ocolitoare conform Master Planului General de Transport.	140

Lista tabelelor

Tabelul 1: Scurtă prezentare a strategiilor, planurilor și programelor relevante pentru Ferentari	8
Tabelul 2: Incluziunea pe piața muncii	14
Tabelul 3: Indicatori cheie pentru piața spațiilor de birouri.....	24
Tabelul 4: Indicatori cheie ai ZUM din cartierul Ferentari	26
Tabelul 5: Rezumat al caracteristicilor secțiunilor coridorului feroviar Filaret-Progresul	42
Tabelul 6: Analiza SWOT pentru Ferentari.....	43
Tabelul 7: Abordare teritorială recomandată pentru rezolvarea problemei insulelor de sărăcie urbană	48
Tabelul 8: Rezumatul acțiunilor potențiale pentru o viziune integrată de regenerare urbană a coridorului Filaret-Progresul	85
Tabelul 9: Cadru pentru realizarea în etape a proiectelor pentru Filaret-Progresul	88
Tabelul 10: Modalități potențiale de colaborare instituțională.....	91

1. INTRODUCERE

Cartierul Ferentari este situat în partea de sud-est a sectorului 5, cu o populație estimată la aproximativ 75.000 de locuitori. Cartierul se confruntă cu probleme substanțiale cauzate de sărăcie – peste 20% din populația sa, adică aproximativ 18.200 de persoane, trăiește sub pragul de sărăcie¹. În același timp, dispune de atuuri al căror potențial încă nu este valorificat. Pentru soluționarea acestor probleme și valorificarea atuurilor sunt necesare soluții punctuale și integrate.

Banca Mondială cooperează cu Primăria Sectorului 5 pentru a furniza asistență tehnică și a sprijini eforturile acesteia de regenerare a cartierului Ferentari. Obiectivul general al acestui angajament este de a ajuta la identificarea de soluții pentru creșterea oportunităților aflate la dispoziția locuitorilor din Ferentari, luând în considerare:

- (i) calitatea locuințelor și a serviciilor urbane;
- (ii) calitatea infrastructurii;
- (iii) accesul la locuri de muncă și la servicii sociale;
- (iv) condițiile socioeconomice în care trăiesc locuitorii zonei; și
- (v) conturarea unor opțiuni de îmbunătățire a cartierului din punctul de vedere al locuințelor, al serviciilor, al infrastructurii și al posibilităților de angajare, incluzând mobilizarea investițiilor din sectorul privat în sprijinul transformării urbane.

Angajamentul pornește de la eforturile permanente ale Primăriei Sectorului 5, precum și de la alte strategii și planuri relevante existente, precum Strategia pentru Regenerare Urbană Ferentari. Aceste inițiative sunt recunoscute și au fost discutate în cadrul a diverse consultări pe durata acestui angajament, astfel încât să asigure o viziune coordonată privind posibilitățile de dezvoltare a cartierului Ferentari și o integrare mai armonioasă în cadrul orașului și al zonei metropolitane mai largi a municipiului București.

1.1 Scop și domeniu de interes

În procesul de elaborare a angajamentului, s-a convenit, de comun acord cu Primăria Sectorului 5, să fie acordată o atenție specială coridorului feroviar Filaret-Progresul, în vederea formulării unei viziuni și unor opțiuni de regenerare și dezvoltare a acestui coridor feroviar, în prezent inactiv, de pe teritoriul sectorului 5. Abordarea are loc în principal din perspectiva proiectării urbane (începând cu o analiză de situație și SWOT a locului, urmată de stabilirea principalelor oportunități și condiții pentru regenerare și, în final, producerea unei serii de strategii și imagini ilustrative ale viziunii de regenerare). Lucrarea a presupus analiza avantajelor pe care ar putea să le ofere coridorul comunității din Ferentari, precum modul de îmbunătățire a accesului din „insulele” de sărăcie urbană la acest coridor și conectarea lor la întregul București, dar și modul în care pot apărea facilități sau dotări suplimentare (spații verzi și deschise, posibilități de a face comerț cu amănuntul etc.) și beneficii economice.

Acest angajament reprezintă, în esență, o primă etapă exploratorie cu rol de punct de plecare pentru o planificare și implementare pe termen lung. Ideile conținute în această propunere vor trebui detaliate și elaborate prin intermediul unor viitoare studii tehnice sau de fezabilitate și al unor proiecte detaliate, precum și puse în discuție și validate în cadrul unor consultări mai largi.

Prezentul raport conține un rezumat al constatărilor, analizei și recomandărilor angajamentului. Această activitate are rolul unei prime etape în fundamentarea unui set de investiții integrate pe termen lung ce urmează a fi asumate de Primăria Sectorului 5 în parteneriat cu actori instituționali, comunitari și privați, în vederea unei regenerări sustenabile a zonei.

1.2 Structura raportului

Raportul cuprinde trei părți principale. Prima secțiune conține o analiză situațională a studiului și a zonei de interes, pornind de la:

- (i) datele colectate în cadrul mai multor activități

1 Venitul zilnic estimat este de 2,8-5 USD pe persoană, față de pragul de sărăcie de 5,5 USD pe zi stabilit de Banca Mondială pentru categoria de țări în care se află și România (țări cu venituri medii spre ridicate).

conexe finalizate în cadrul acestui proiect (prelucrarea datelor de recensământ la nivel de sectoare de recensământ, anchetă în rândul locuitorilor și o hartă detaliată a zonelor urbane marginalizate din sectorul 5; a se vedea și anexa conținând rezumatul raportului intitulat „Analiza aspectelor demografice, sociale și de marginalizare în sectorul 5 al Capitalei”),
(ii) o analiză rapidă a documentelor strategice relevante existente și a planurilor, programelor și inițiativelor sectorului 5, și
(iii) datele primare și informațiile culese prin vizite multiple la fața locului și consultări cu părțile interesate.

A doua secțiune prezintă abordarea strategică a regenerării cartierului Ferentari, cuprinzând viziunea generală, obiectivele și modul în care poate fi realizată regenerarea prin intermediul a două priorități cheie (coridorul feroviar Filaret-Progresul, precum și insulele de sărăcie urbană care constituie principalele obstacole în calea dezvoltării cartierului).

A treia secțiune se axează pe coridorul feroviar Filaret-Progresul, cuprinzând o potențială viziune și strategie de dezvoltare plus recomandări privind un set de eventuale măsuri pentru realizarea acesteia. Recomandările subliniază importanța unei abordări sistemice pe termen lung a regenerării urbane, cu o strategie constând într-un șir susținut de schimbări progresive care vor conduce la schimbări generaționale, recunoscând totodată că intervențiile vor trebui etapizate în funcție de realitățile implementării și de constrângerile privind resursele. Pentru ca intervențiile să aibă loc și să fie încununate de succes, trebuie să existe o strânsă colaborare între principalele părți interesate, care cuprind mai multe autorități municipale, comunitatea și partenerii privați.

Acest angajament s-a desfășurat în principal în perioada februarie-octombrie 2019, în contextul mai larg al activităților prevăzute în Acordul pentru servicii de asistență tehnică rambursabile încheiat între Primăria Sectorului 5 și Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare (27293/20.03.2018/P167042).

1.3 Zona studiată

Zona geografică studiată în cadrul acestui angajament este evidențiată cu portocaliu închis în **figura 1** și prezentată în raport cu granița administrativă dintre sectorul 5 și restul municipiului

București. Aceasta este formată în principal din intravilanul cartierului Ferentari, astfel cum a fost definit în Strategia pentru Regenerare Urbană Ferentari, aprobată prin Hotărârea nr. 33 / 30.03.2017 a Consiliului Local al Sectorului 5. Zona de prioritate 1 a coridorului feroviar Filaret – Progresul, care traversează cartierul Ferentari, este de asemenea evidențiată (printr-o linie galbenă), luându-se în calcul o zonă tampon de aproximativ 1 km atât la est, cât și la vest.

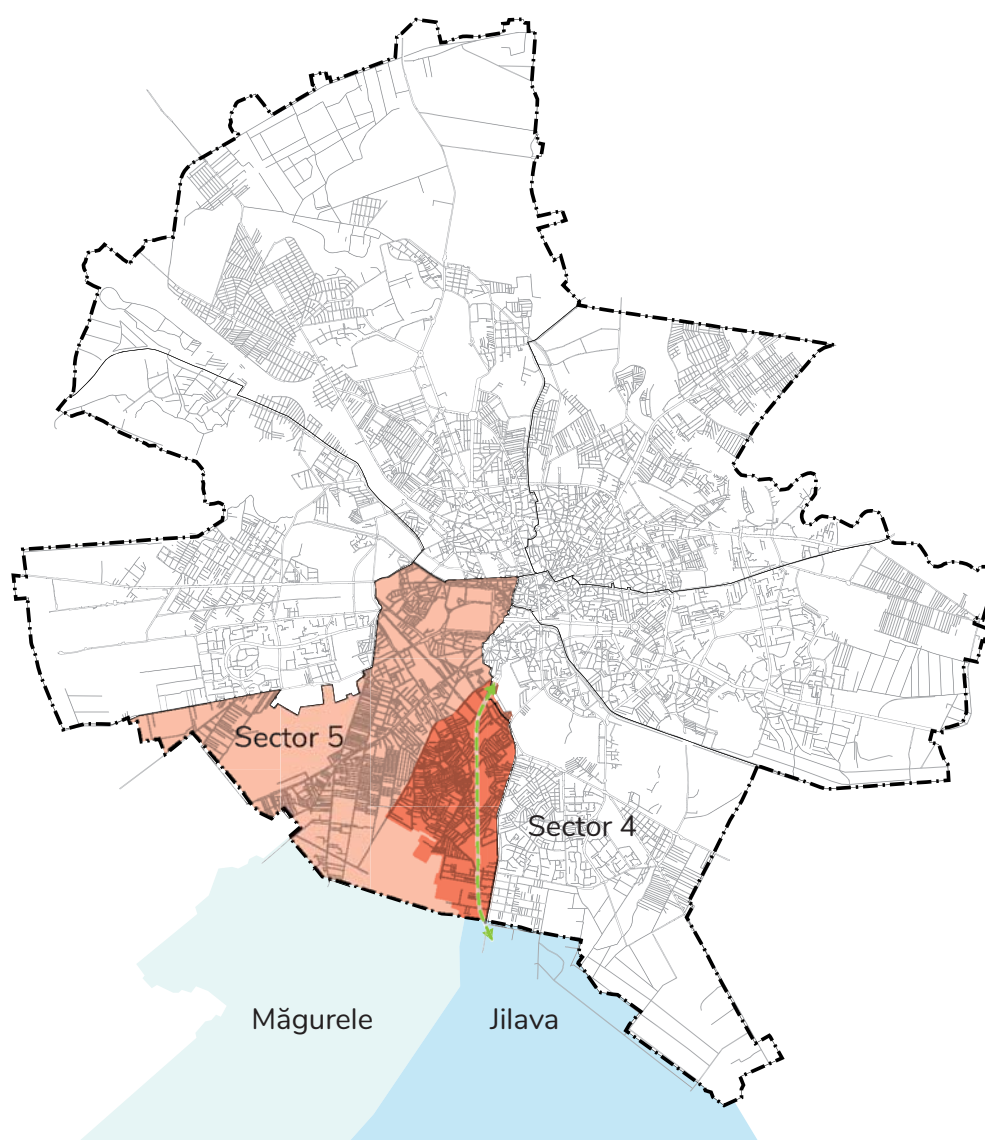
Zona studiată este delimitată de strada Spătarul Preda, strada Fabrica de Chibrituri, Parcul Filaret și Parcul Carol la nord, urmând îndeaproape granița sectorului 5, dar incluzând toate terenurile dintre strada Viilor și strada Cuțitul de Argint sub forma unei zone funcționale continue aflată în imediata apropiere a fostei linii ferate. Astfel, zona studiată include autogara Filaret și fosta gară de la care pornea coridorul feroviar.

La vest, zona studiată este delimitată de Șoseaua Sălaj, granița de vest a cartierului Ferentari. În această suprafață se regăsesc principalele zona rezidențiale confruntate cu probleme de marginalizare, care pot beneficia de pe urma regenerării și dezvoltării coridorului feroviar.

La sud, zona studiată propusă se întinde până la Gara Progresul, dincolo de granița administrativă a sectorului 5 și a municipiului București, și se oprește la gara din județul Ilfov. Această zonă este, din punct de vedere al transportului și al mobilității, una de importanță strategică pentru toate autoritățile locale ale căror granițe administrative se intersectează aici.

În sfârșit, la est, zona studiată este delimitată de Șoseaua Giurgiului, care marchează trecerea către alte zone funcționale precum zona Progresul și cartierul Giurgiului din sectorul 4.

Această delimitare a zonei de studiu (**figura 2**) se urmărește definirea unui teritoriu funcțional care poate beneficia de pe urma unui program coordonat de regenerare urbană. Mențiunile privind prelucrarea datelor și anchetele se referă la întreaga zonă studiată, însă soluțiile urbane practice axate pe coridorul feroviar se limitează la Zona de Intervenție, care constă în fostul coridor feroviar (evidențiat cu verde) și zona tampon a acestuia. Zona studiată este mai largă și include Zona de Intervenție, având în vedere că proiectele și măsurile propuse pentru zona de intervenție vor deservi și vor avea urmări asupra unui număr mare de locuitori.



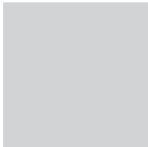
	 BUCUREȘTI	 SECTORUL 5	 ZONA STUDIATĂ
Suprafață (km ²)	228	28	8
Suprafață (%)	100	12.28	3.50
Populație (locuitori)	1836000	241585	75000 (est)
Densitate medie	8052	8628	9375

Figura 1: Contextul zonei studiate și al coridorului feroviar în cadrul municipiului București

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Perspectivă aeriană cu situația în zona studiată
Sursă: Google Maps.

- Limite**
- București
 - Sector 5
 - Zona de studiu
 - Fostul coridor de cale ferată

2 km
1.5
1
0.5
0

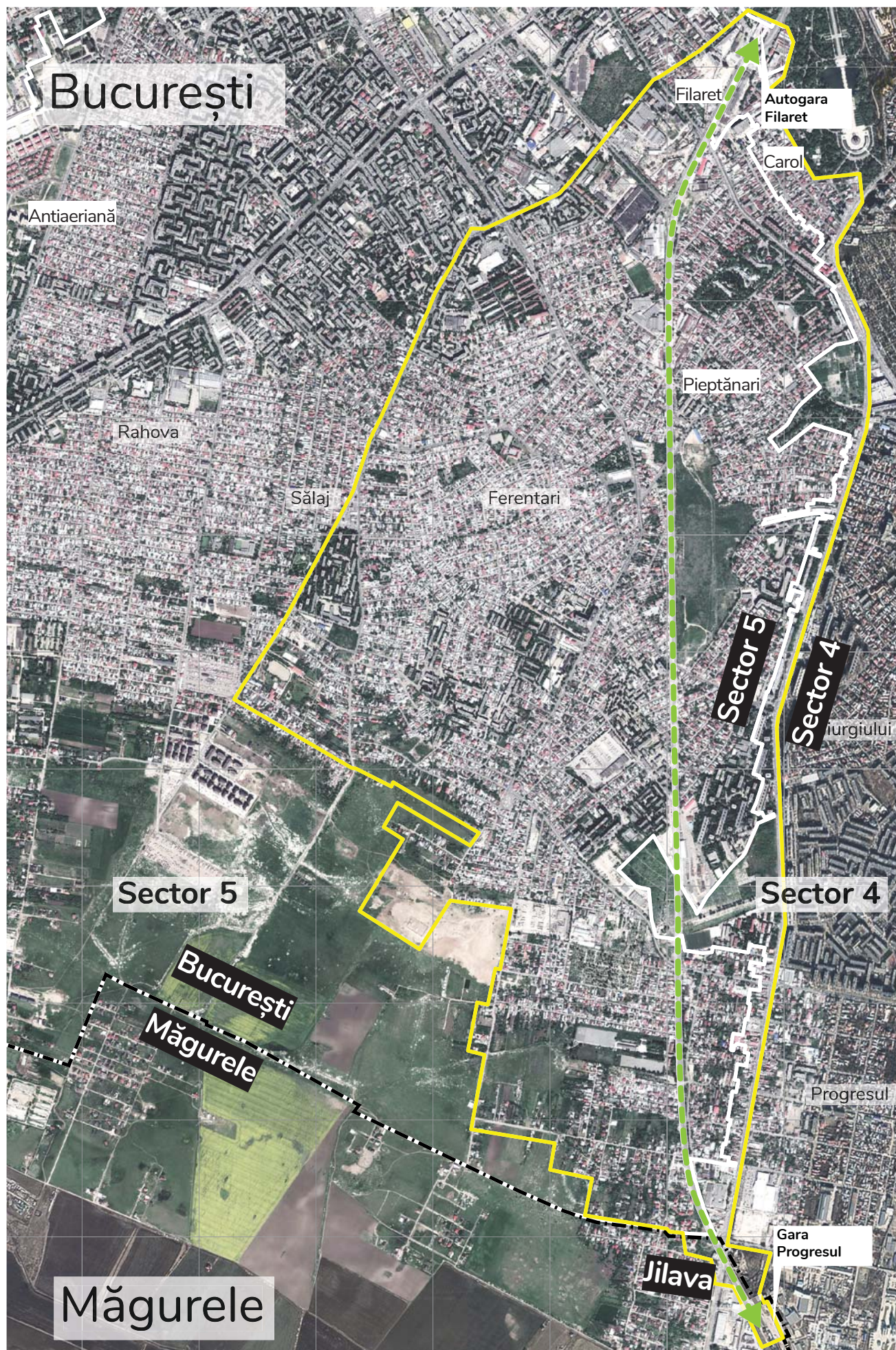


Figura 2: Delimitarea zonei de studiu



2

2. ANALIZĂ SITUAȚIONALĂ

2.1 Prezentare pe scurt a strategiilor, planurilor și programelor relevante

Câteva strategii de dezvoltare națională și locală elaborate în ultimii ani au vizat direct sau indirect zona Ferentari și/sau coridorul feroviar. Aceste documente strategice au evidențiat de comun acord numeroase obstacole majore în calea dezvoltării acestei zone și a sectorului 5, cum ar fi: dotări publice insuficiente, locuințe degradate, incluziune redusă pe piața muncii și nivel scăzut de educație

sau competență profesională a locuitorilor din zonele marginalizate ale cartierului. Terenurile fostelor platforme industriale sunt prezentate ca o oportunitate de regenerare, favorizată de o serie de investiții la nivel metropolitan și național despre care se preconizează că vor crește importanța de nod feroviar a Gării Progresul.

Strategiile și inițiativele vor fi prezentate pe scurt mai jos, pentru ca prezentul angajament să valorifice și să suplimenteze sau să completeze eforturile depuse până în prezent. Principalele strategii, planuri și programe relevante analizate,

Tabelul 1: Scurtă prezentare a strategiilor, planurilor și programelor relevante pentru Ferentari

STRATEGII ȘI PLANURI	OBSERVAȚII PRINCIPALE RELEVANTE
1 Strategia locală de dezvoltare a sectorului 5, aprobată în 2016	Prezintă nevoile de dotări publice la nivelul întregului sector, precum creșterea suprafețelor cu spații verzi, noi unități medicale, sportive și educaționale (grădinițe și creșe, școli profesionale) și noi centre comunitare; Evidențiază nevoia de a asigura condiții adecvate de locuire pentru toți; Promovează regenerarea fostelor platforme industriale.
2 Strategia pentru Regenerare Urbană Ferentari, aprobată în 2017	Recunoaște provocările create de marginalizarea socială, calitatea slabă a locuințelor, nivelul redus de calificare a forței de muncă și de educație, numărul insuficient de unități sportive, sociale și educaționale (în special grădinițe și creșe), numărul mic de spații verzi și întreținerea insuficientă a celor existente, acoperirea redusă a serviciilor medicale și accesibilitatea și permeabilitatea redusă a unor zone din Ferentari.
3 Planul Urbanistic General (PUG) al municipiului București (în curs)	PUG se afla în curs de elaborare la momentul redactării prezentului raport; Oferă o oportunitate de a introduce în context și de a integra intervențiile de regenerare urbană propuse într-o abordare generală a planificării la nivel de municipiu.
4 Planul Urbanistic Zonal (PUZ) al sectorului 5 (în curs)	PUZ se afla în curs de elaborare la momentul redactării prezentului raport; Oferă o oportunitate de a integra delimitarea zonelor de regenerare urbană propuse pentru intervenții coordonate.
5 Community-Led Local Development Strategy for Central Area of Sector 5	Plans for and allocates EU funding for area-based investments targeted at the Zăbrăuți urban marginalized area, including: multi-functional community center, improved public space, educational and labor inclusion activities.

ALTE PROGRAME DE INTERES PENTRU ZONĂ

6	Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ) și Strategia de dezvoltare locală (SDL) a județului Ilfov (în curs)	PATJ și SDL se aflau în curs de elaborare la momentul redactării prezentului raport; Oferă oportunitatea unei legături cu intervențiile de regenerare urbană propuse, în special cu cele privind redezvoltarea fostului coridor feroviar într-o nouă axă care să facă legătura cu zonele periurbane și cu posibilele investiții de transport/mobilitate.
7	Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București-Ilfov, aprobat în 2017	Planifică un nou tronson care să extindă linia de metrou pentru a face legătura între nordul Bucureștiului, Filaret și Gara Progresul mai la sud (capăt de linie), un nod intermodal de transport la Gara Progresul și o conexiune feroviară între Gara Progresul și liniile care formează centura feroviară a Bucureștiului.
8	Master Planul General de Transport, aprobat în 2016	Include investițiile preconizate să contribuie la conectarea cu Gara Progresul, redeschisă și transformată într-un nod de transport intermodal, și anume modernizarea șoselei de centură a Bucureștiului (DN5) și a infrastructurii feroviare de ocolire (liniile de centură sud și vest).

Împreună cu principalele observații, sunt rezumate în **tabelul 1**. (Pentru mai multe detalii, a se vedea anexa 7.5 „Compilarea și revizuirea documentelor, a planurilor și a programelor strategice relevante”).

2.2 Cartierul Ferentari

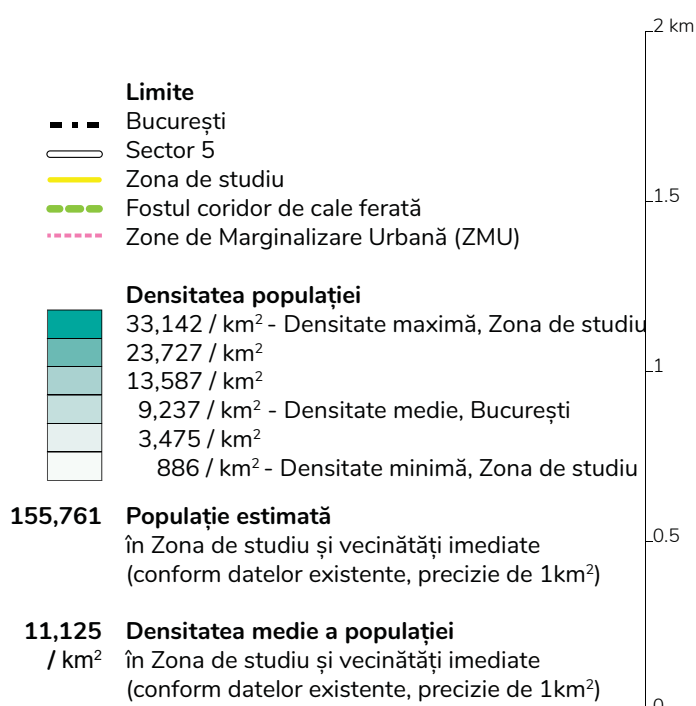
Atât observațiile de teren, cât și analiza sociodemografică efectuată în cadrul prezentului angajament au dezvăluit o mare eterogenitate în cartierul Ferentari, vizibilă în special de-a lungul axei Calea Ferentari – Prelungirea Ferentari.

2.2.1 Scurt profil al cartierului^[2]

ANALIZĂ DEMOGRAFICĂ

Zona studiată este situată între două dintre cele mai dens populate zone ale Bucureștiului: cartierele Berceni și Rahova. Așa cum se constată în **figura 3**, există mari diferențe de densitate a populației în

2 Majoritatea informațiilor furnizate în prezenta secțiune sunt obținute din analiza demografică și socială detaliată care a fost efectuată în cadrul prezentului angajament, prezentată pe scurt în anexa 7.1 și pusă la dispoziție sub forma unui document separat.



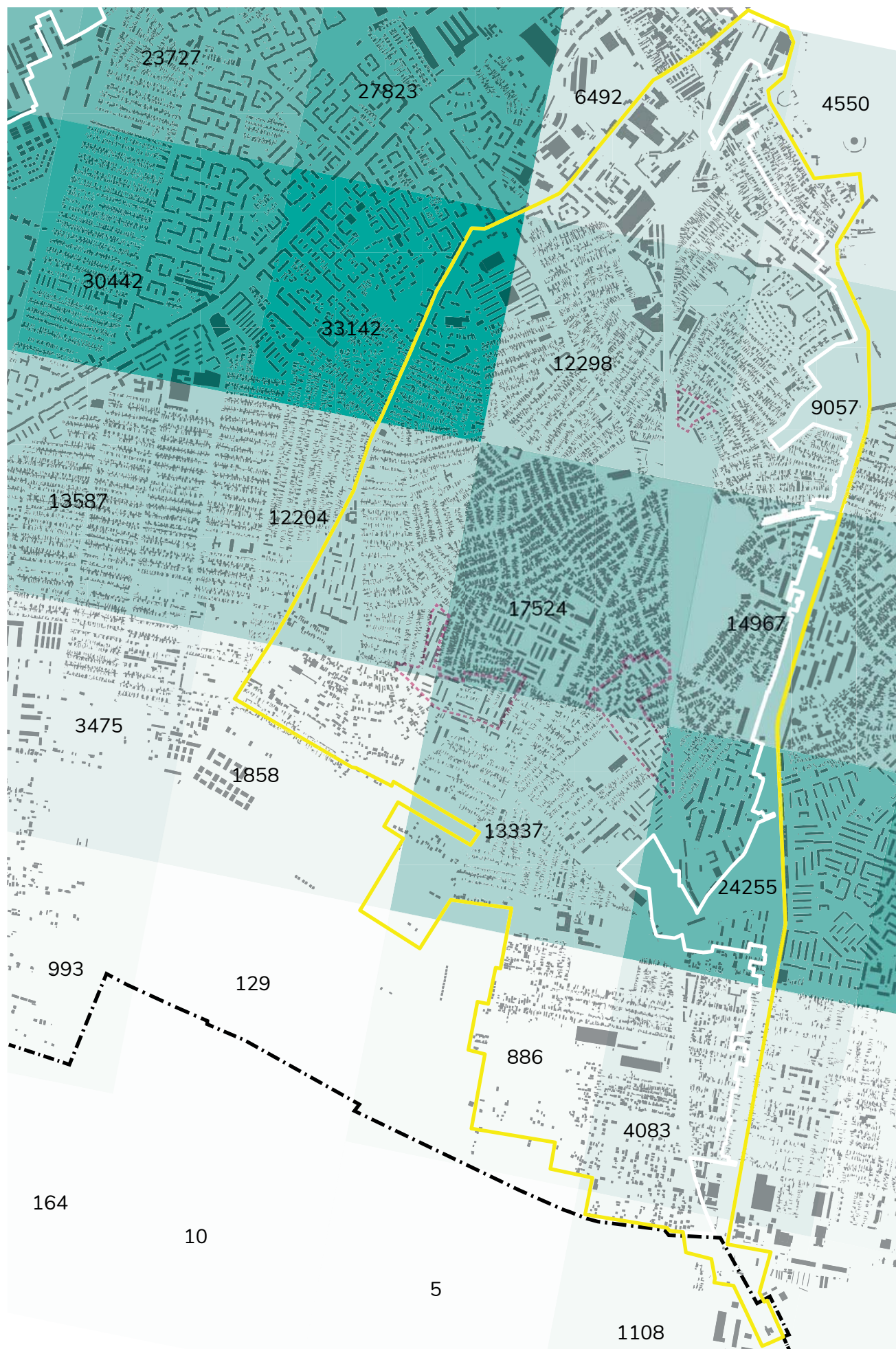


Figura 3: Densitatea populației (caroiaje de 1 km)

Sursa datelor: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament, pe baza datelor recensământului.

interiorul zonei studiate. Partea de nord, dominată în prezent de foste terenuri industriale, este slab populată, dar se preconizează că se va aglomera datorită marilor interese imobiliare din zonă. Partea de mijloc este mai dens populată, cu suprafețe suprapopulate concentrate în Zonele urbane marginalizate (ZUM)^[3] ale cartierului (detaliat în secțiunile de mai jos). Partea de sud a zonei studiate este slab construită, dar începe să se extindă din punct de vedere urban datorită construcției de locuințe individuale în ultimul deceniu.

Datele ultimului recensământ^[4] au arătat că sectorul 5 are cea mai tânără populație din București, vârsta medie a locuitorilor fiind de 38,3 ani, cu 2,1 ani mai puțin decât media pe București. Zona studiată are deosebit de mulți tineri și poate fi considerată ca zonă de creștere demografică a Bucureștiului, o capitală cu o tendință generală de îmbătrânire demografică. Indicele de întinerire demografică, care ia în calcul numărul de tineri sub 14 ani la fiecare 100 de persoane peste 65 de ani, înregistrează un nivel de 130% în sectorul 5, comparativ cu o medie de 85% la nivelul Bucureștiului. Este de remarcă că în sectoarele de recensământ adiacente și suprapuse cartierului Ferentari se atinge un nivel de 150-180%. Analizând zona studiată, **figura 4** reflectă raportul între numărul de tineri și populația totală. Partea de nord a sectorului, mai apropiată de centrul orașului, are un număr mai redus de tineri (aproximativ 9%), în timp ce partea de mijloc înregistrează un procent peste medie de tineri, care depășește 16%. Numărul mai mare de copii cu vârste de 0-4 ani și 5-9 ani arată că populația devine tot mai tânără.

Peste jumătate din populația romă din sectorul 5 locuiește în zone care corespund aproximativ cartierului Ferentari (**figura 5**); 51,5% dintre aceștia locuiesc în cele trei sectoare de recensământ din partea de mijloc a coridorului, care în cea mai mare parte se suprapun peste cartierul Ferentari.

În concluzie, populația din partea de nord a

sectorului este mai bătrână, mai puțin densă și cu un procent mai redus de populație romă. Către sud, de-a lungul zonei de interes a coridorului feroviar, sectorul are o populație mai densă, mai tânără și cu o incidență mai mare a insulelor de sărăcie urbană. Vârsta medie mai mică poate sugera și o speranță de viață mai redusă a persoanelor în vârstă, care se poate corela cu starea de sănătate mai precară (astfel cum arată informațiile culese din anchetele desfășurate în insulele de sărăcie – a se vedea secțiunea de mai jos) și stilul de viață mai puțin sănătos.

EDUCAȚIA ȘI INCLUZIUNEA PE PIAȚA MUNCII

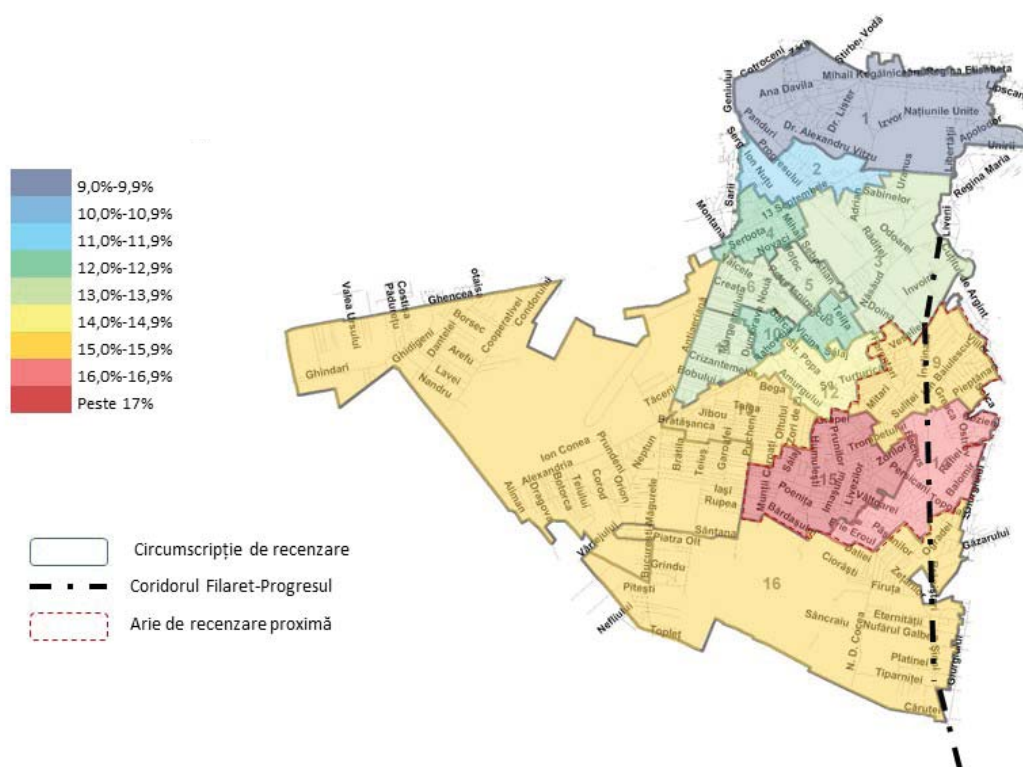
Ponderea persoanelor cu studii superioare atinge un procent mediu de 33,7% în București și de 26,3% în sectorul 5, aceasta fiind cea mai mică valoare din toate sectoarele Bucureștiului. Datele dezvăluie disparități majore în cadrul sectorului. Locuitorii din unele zone sunt absolvenți de studii superioare în proporție de peste 50% (de exemplu, Panduri – 59% sau Cotroceni – 56%), dar acest procent coboară până la 9,7% în sectoarele de recensământ suprapuse cartierului Ferentari (**figura 6** de mai jos). La cealaltă extremă, numărul persoanelor analfabete urmează un model teritorial similar, dar invers, cu procente mai mari în sectoarele din Ferentari și mai mici către nordul sectorului. (Rețineți că recensământul național oferă date despre analfabetismul real, în timp ce analfabetismul funcțional ar putea fi mult mai mare).

Fenomenul femeilor casnice este mult mai răspândit în zona Ferentari (**figura 7**). În timp ce media pentru București este de 11,4%, sectorul 5 are o medie de 15,4%, cu valori maxime de 20-29% în unele zone aflate de-a lungul coridorului feroviar. Aceasta poate indica o vulnerabilitate crescută a familiilor cu o singură sursă de venit și o situație chiar mai precară pentru familiile monoparentale. Factorii culturali și nivelul redus de educație și competențe al femeilor pot contribui de asemenea la această situație. Consultările au arătat că creșele deschise de Direcția de Asistență Socială nu au atins numărul de înscrieri preconizat, ceea ce înseamnă că, singură, oferta de servicii de creșă ar putea fi insuficientă pentru a rezolva miezul problemei.

Toți factorii de mai sus contribuie la ratele reduse de incluziune pe piața muncii din întregul sector. Sectorul 5 are o rată medie de incluziune pe piața muncii de 92,1%, comparativ cu 93,1% pentru întregul București. În cadrul sectorului există

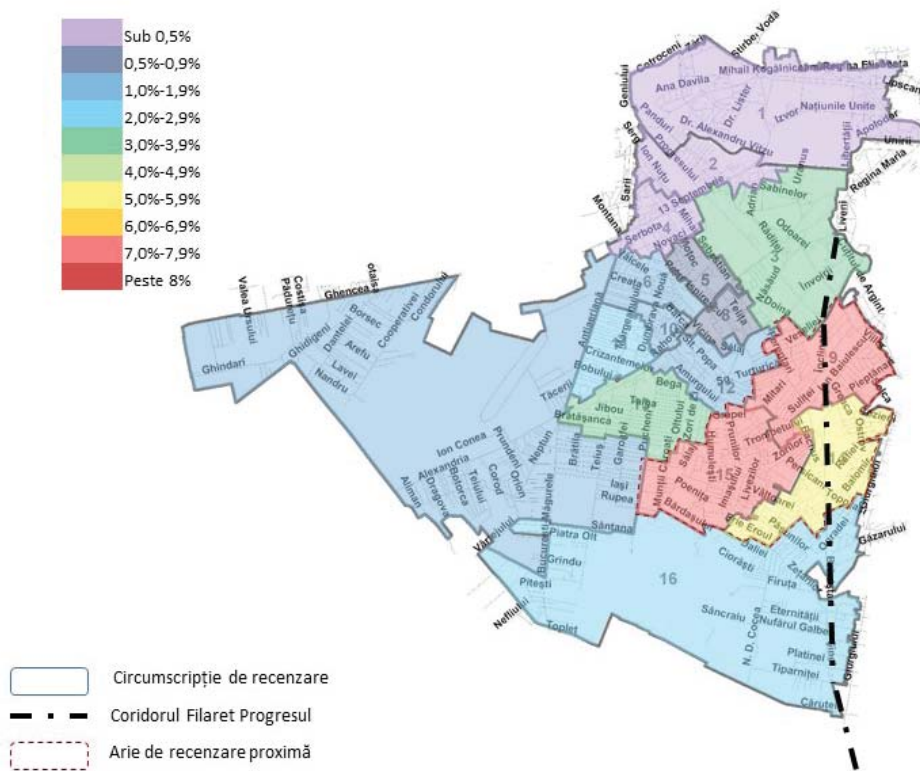
3 Conform Atlasului Zonelor Urbane Marginalizate (ZUM) publicat de Banca Mondială în 2016
<http://documents.worldbank.org/curated/en/857001468293738087/pdf/882420WP0P1430085232B00OU00900Atlas.pdf>

4 Rețineți că prelucrarea datelor culese din recensământul național prezintă limitări ca urmare a faptului că delimitarea sectoarelor de recensământ nu urmărește granițele cartierului. De exemplu, sectorul 16 include, în partea de est, insula de sărăcie urbană dens populată Iacob Andrei, continuă cu extinderea urbană cu densitate mică a populației aflată către granița de sud a sectorului, apoi ajunge până la Bd. Sălaj. Prin urmare, datele agregate la acest nivel pot masca disparitățile existente din zonele acoperite.



Sursa datelor: INS-Recensământul populației și al locuințelor 2011

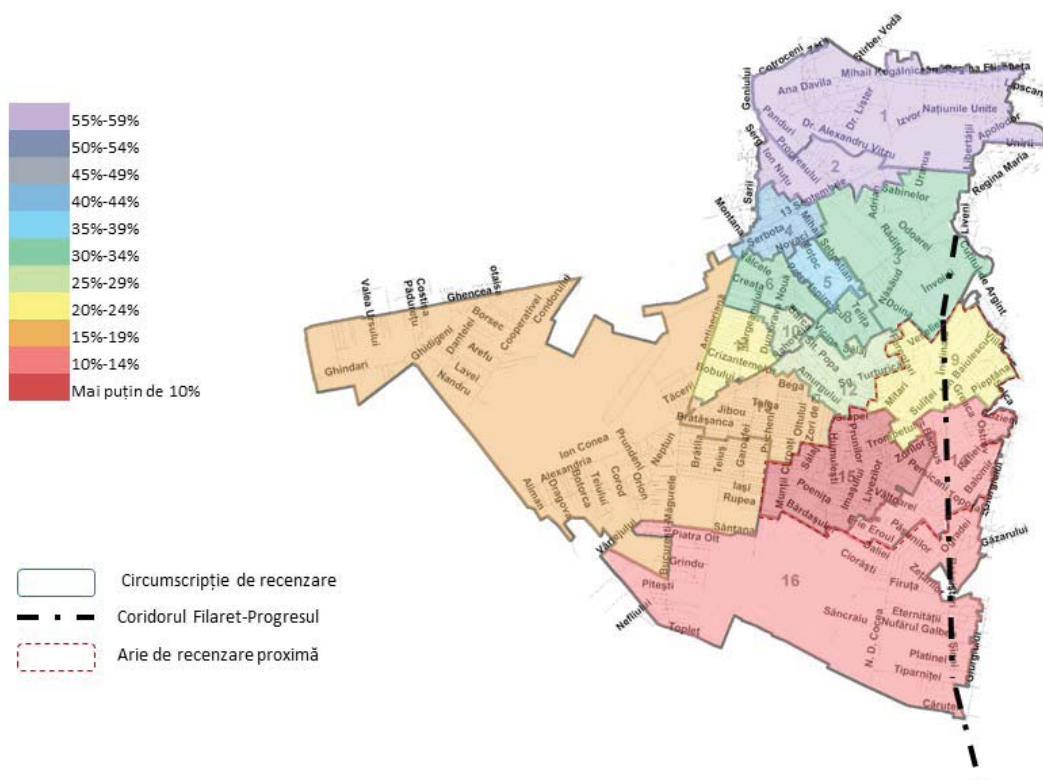
2. Ponderea populației roma din total populație la nivelul Sectorului 5



Sursa datelor: INS-Recensământul populației și al locuințelor 2011

Figura 5: Ponderea populației roma în cadrul populației totale a sectorului 5

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Sursa datelor: INS-Recensământul populației și al locuințelor 2011

Figura 6: Ponderea persoanelor cu studii superioare din totalul populației de peste 10 ani

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

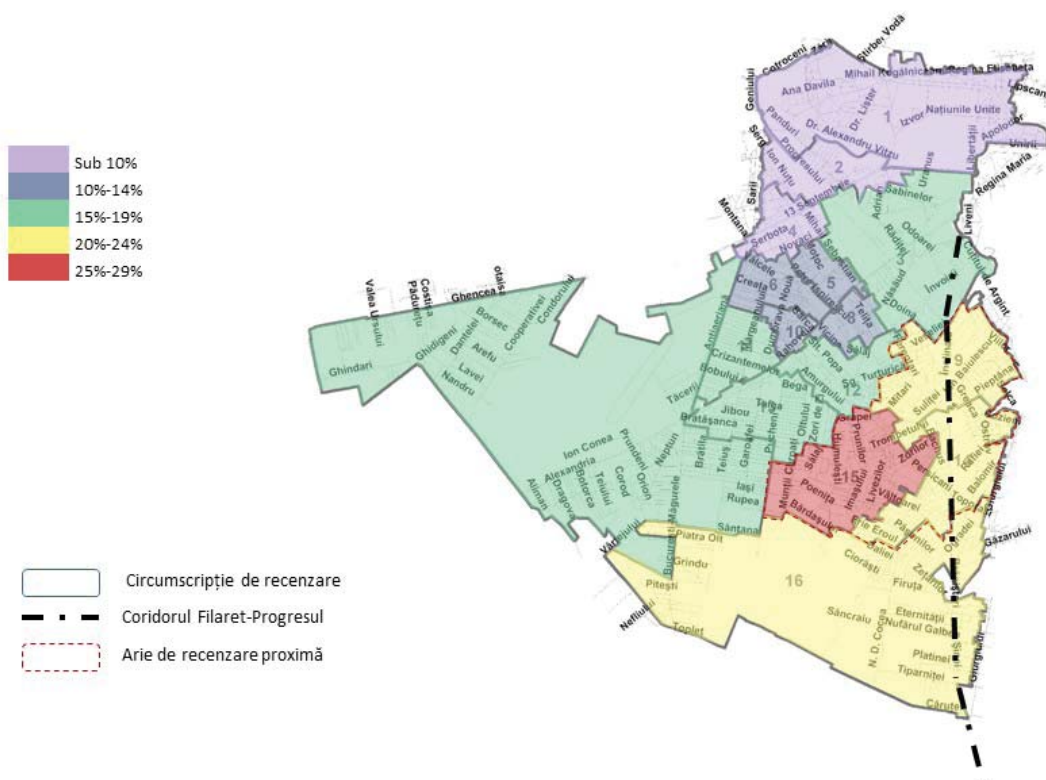


Figura 7: Ponderea femeilor casnice din numărul total de femei active cu vârste între 15 și 64 de ani

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

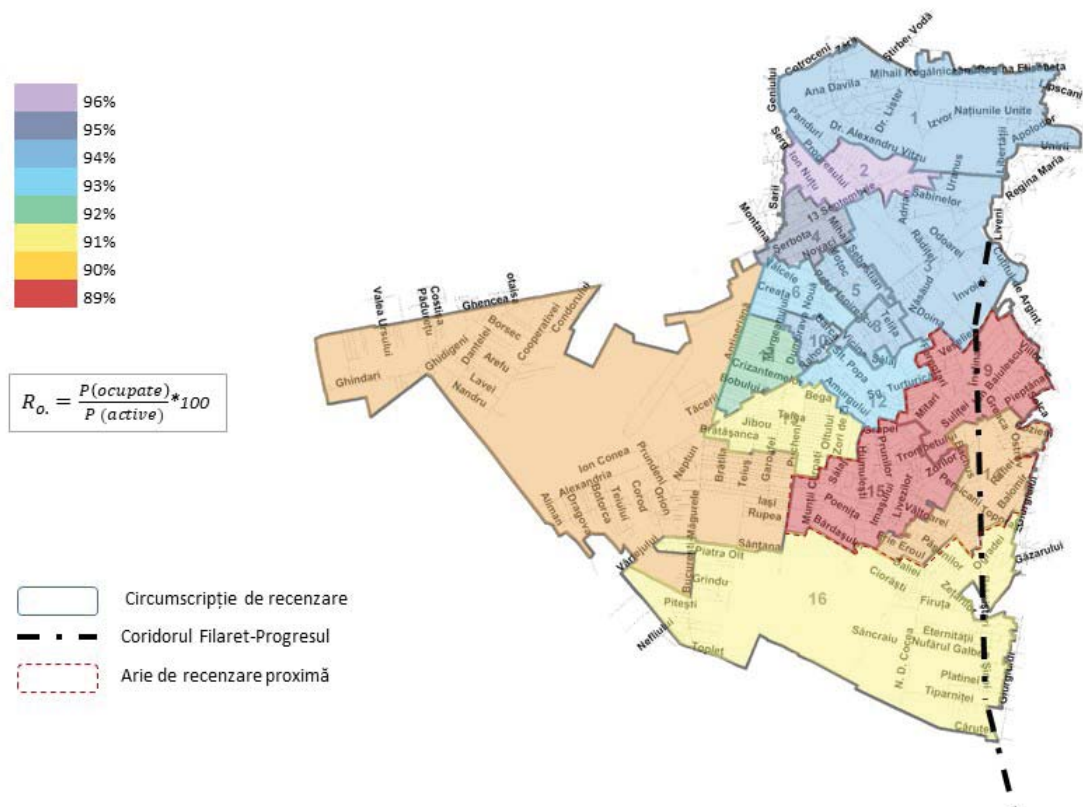


Figura 8: Rata ocupării

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

ZONA DE STUDIU	RATA DE OCUPARE
București (medie cf. recensământului din 2011)	93.1%
Sectorul 5 (medie cf. recensământului din 2011)	92.1%
Zona urbană marginalizată Iacob Andrei (valoare medie conform anchetei locale din 2018)	38%

Tabelul 2: Incluziunea pe piața muncii

disparități importante. Zonele aflate de-a lungul coridorului feroviar înregistrează o medie de 89%, iar anchetele mai recente efectuate în 2018 în cadrul prezentului angajament dezvăluie valori extrem de mici în insulele de sărăcie urbană (a se vedea **figura 8** privind rata ocupării și **tabelul 2** privind ratele de incluziune pe piața muncii).

Datele recensământului indică și o rată mult mai mare a șomajului în sectoarele de recensământ din zona studiată – de 10,9%, comparativ cu o medie de 7,9% în întregul sector 5 și de 6,9% la nivelul întregului București. Deși trebuie reamintit că aceste date se referă la anul 2011, un an dificil după

criza financiară, ele ajută la ilustrarea unei situații caracterizate prin șomaj mai puternic și grad mai redus de incluziune socială în zona studiată.

Datele mai dezvăluie o predominanță a locurilor de muncă necalificate și prost plătite din zona centrală până în cea de sud ale coridorului feroviar, în timp ce spre zona de nord se află mai multe locuri de muncă ce presupun un grad mai înalt de cunoștințe. Lucrătorii necalificați formează 4,9% din locurile de muncă din București, dar acest procent este de 6,9% în sectorul 5 și de peste două ori mai mare (12,5%) în sectoarele de recensământ care se suprapun cu zona studiată. În aceste

zone se observă și cel mai mic nivel de utilizare a internetului, de către mai puțin de jumătate din populație, comparativ cu aproape două treimi în întregul București (61,8%). Aceasta dezvăluie o lipsă generală de educație, calificare și informații, care ar putea sugera că simpla creștere a numărului de locuri de muncă disponibile în zonă nu va reduce disparitățile de incluziune pe piața muncii. Veniturile mici conduc, la rândul lor, la sărăcie și lipsuri, un cerc vicios dificil de părăsit de generațiile următoare.

În general, în sectorul 5 a fost observat un venit mediu de nivel relativ redus față de alte sectoare. Alte disparități au fost dezvăluite de anchetele efectuate în insulele de sărăcie urbană, care au evidențiat mai multe comunități cu venituri între 2,8 și 5 USD pe persoană/pe zi, un nivel apropiat de cel al limitei de sărăcie extremă.

LOCUIREA

Datele recensământului indică o densitate mare a locuirii (calculată ca pondere a locuințelor în care locuiesc cel puțin 5 persoane). Media pentru București este de 8,5%, dar atinge 12,6% în sectorul 5. Sectoarele de recensământ care se suprapun peste Ferentari (de exemplu CR15, care include zona Alea Livezilor) arată procente care ajung până la 18,7%. În aceeași zonă, peste 14% din locuințe nu au baie (nici duș, nici cadă de baie).

La nivelul datelor de recensământ, este posibil să nu fie vizibile unele disparități pronunțate între diversele porțiuni ale zonei studiate. Datele observate la fața locului arată însă că structura urbană constă predominant în case individuale de joasă înălțime, împrăștiate pe o suprafață estimată la 68% din zona studiată. Acest model este presărat cu o serie de „insule” de blocuri supraaglomerate, unele dintre acestea fiind identificate ca ZUM. Aceste ZUM reprezintă, estimativ, 4,2% din teritoriul locuit total din zona de studiu, în ele locuind aproximativ 24% (sau aproximativ 20.000 de persoane) din populația din Ferentari cu venituri sub pragul de sărăcie.

Locuințele precare reprezintă una dintre cele mai vizibile dimensiuni ale sărăciei din ZUM, având în vedere gradul de degradare al blocurilor și gradul de supraaglomerare. Suprafața medie se situează între 4,1-9,2 mp/persoană, care poate fi explicată de discrepanța între destinația inițială a celei mai mari părți din acest fond locativ (locuințe temporare cu confort redus pentru muncitori și studenți) și modul

în care sunt utilizate în prezent (locuințe pentru familii cu un număr mediu de 3,8-4,1 membri (a se vedea tabelul de la secțiunea 2.2.2)).

Sectorul 5 suferă un deficit semnificativ de locuințe sociale alocate de Primăria Generală a Municipiului București, peste 400 de familii aflându-se pe lista de așteptare. Solicitarea unei locuințe sociale este anevoioasă, deoarece familiile trebuie să își redeponă dosarele complete anual pentru a-și păstra locul pe lista de așteptare. Condițiile impuse prin hotărârea consiliului local presupun depunerea a până la 11 documente^[5], care trebuie obținute de la câteva instituții publice și direcții ale primăriei, dar și declarații notariale. Aceasta înseamnă că procesul de solicitare a unei locuințe consumă timp și presupune costuri de aproximativ 15 USD^[6], care pot fi prohibitive pentru familiile care trăiesc cu mai puțin de 5 USD/persoană/zi. Deoarece la data acestui raport nu există locuințe sociale în curs de construcție sau planificate, este imposibil de estimat în ce măsură cererile depuse au șanse să fie acceptate. În plus, persoanele care dețin o locuință, indiferent de stare și dimensiune, nu sunt eligibile pentru repartizarea unei locuințe. Toate aceste aspecte au determinat actorii consultați să concluzioneze că nevoile reale de locuințe sociale sunt mult mai mari decât sugerează lista de așteptare pentru acestea.

Un alt aspect semnalat în timpul consultărilor este existența unei puternice preferințe culturale în favoarea deținerii unei locuințe proprietate personală, ceea ce poate reduce eficiența programelor de locuințe sociale oferite în chirie familiilor defavorizate din punct de vedere locativ. Mentalitatea pro-proprietate nu este caracteristică doar cartierului Ferentari, ci se manifestă la nivel național, fiind reflectată în rata de peste 96% a deținerii unei locuințe proprietate personală^[7].

5 Procesul de solicitare este descris aici: <http://www.sector5.ro/utile/acte-necesareghid/locuinte-din-fondul-locativ/>

6 Costul unei copii autentificate la notar este estimat la 15 USD. În funcție de situația solicitantului, sunt necesare una sau două astfel de copii ale unor acte oficiale.

7 Procesul de solicitare este descris aici: <http://www.sector5.ro/utile/acte-necesareghid/locuinte-din-fondul-locativ/>



Foto deasupra: tipologie/model urban prevalent în Ferentari – case individuale cu un singur nivel;
Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament



Foto deasupra: Blocuri degradate și supraaglomerate, „insule” de sărăcie urbană
Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

DOTĂRILE PUBLICE

Cu toate că au fost înregistrate unele progrese în asigurarea mai multor dotări publice și servicii sociale adecvate nevoilor locuitorilor, numărul dotărilor educaționale, medicale și de agrement (**figura 9**) rămâne insuficient în cartier, așa cum arată consultările cu cetățenii și cu autoritățile publice.

Partea de sud este cea mai deficitară din acest punct de vedere, lipsită aproape de orice fel de dotări publice, cu toate că în ultimii 30 de ani s-au dezvoltat noi zone rezidențiale care necesită servicii și facilități complementare. Partea de nord este, în prezent, cea mai bine deservită, beneficiind și de apropierea de centrul Bucureștiului. Noile proiecte rezidențiale vor crește, la rândul lor, cererea pentru astfel de facilități.

Dotări publice existente:

-  Școală / liceu / grădiniță
-  Servicii sociale / spital
-  Primărie
-  Secție de poliție
-  Parc / grădină publică
-  Cimitir
-  Bibliotecă

Limite

-  București
-  Sector 5
-  Zona de studiu
-  Fostul coridor de cale ferată
-  Zone de Marginalizare Urbană (ZMU)

Dotări publice

-  Liceu
-  Școală
-  Grădiniță
-  Centru comunitar, baie publică comunală, spălătorie publică, azil pentru persoane fără adăpost, echipă mobilă de intervenție pentru persoane aflate în stare de risc
-  Centru comunitar pentru voluntari, centru maternal, centru de zi pentru copii cu dizabilități și fără adăpost
-  Centru de recepții urgență, centru de zi și adăpost de noapte pentru copii fără adăpost
-  Centru de zi
-  Spital
-  Administrație
-  Secție poliție
-  Spațiu plantat

2 km

1.5

1

0.5

0

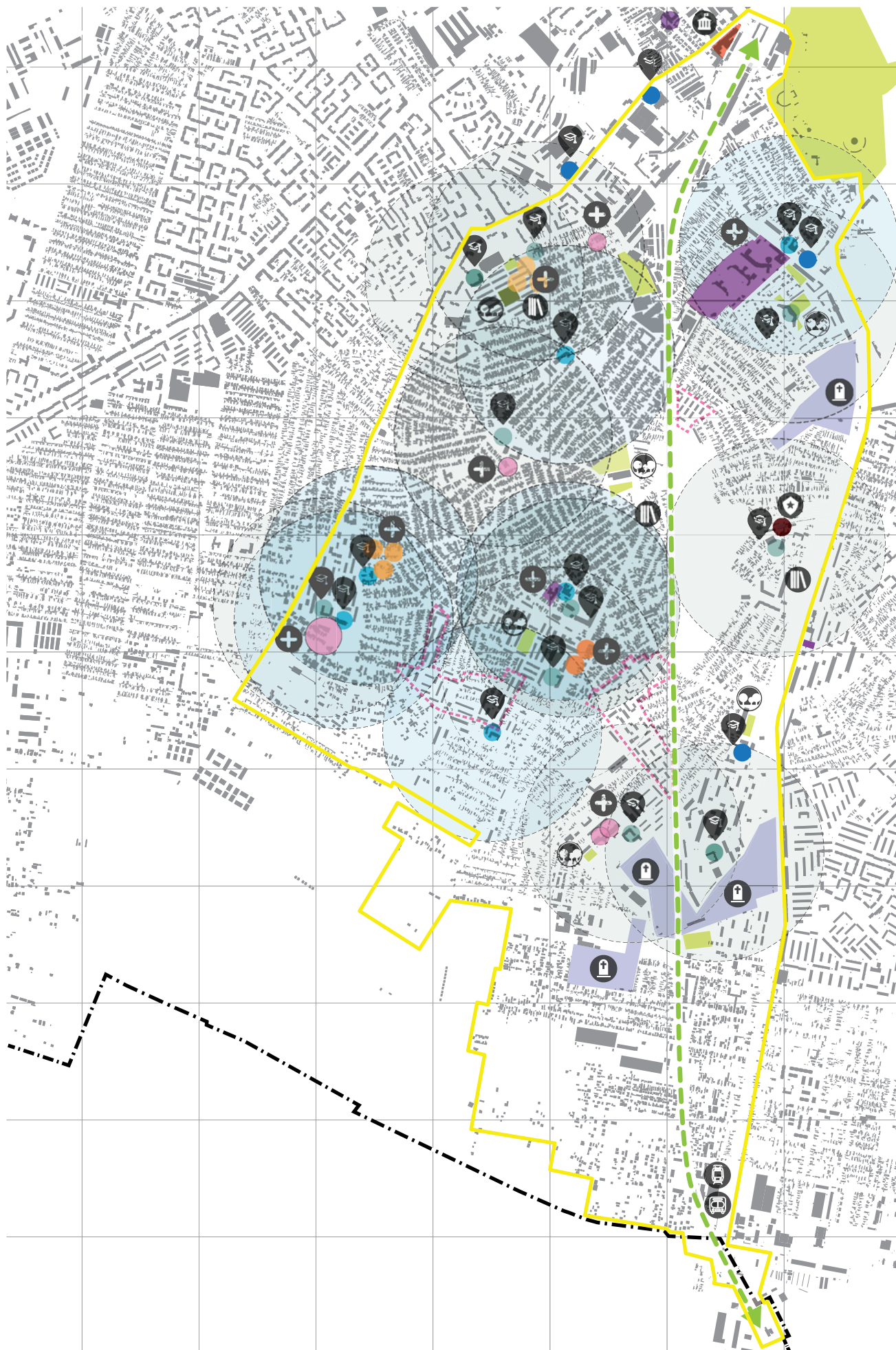


Figura 9: Servicii educaționale, medicale și sociale pe o rază de 500 m

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament

PARCURI ȘI SPAȚII VERZI PUBLICE

Deosebit de frapantă este lipsa critică de spații verzi și parcuri publice (**figura 10**) în întregul cartier, acestea acoperind în prezent doar 1% din zona studiată. Spațiile verzi și parcurile publice au un rol important ca spații sociale și contribuie la calitatea vieții și la dinamismul unui cartier. Este, prin urmare, necesară o reexaminare mai atentă a modului de furnizare, funcționare și întreținere sustenabilă a acestora.

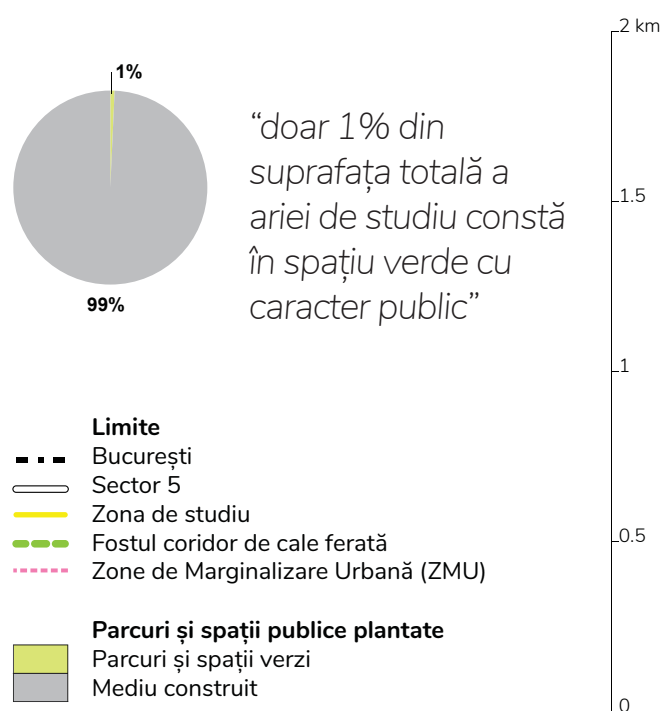




Figura 10: Parcuri și spații verzi publice în cartierul Ferentari

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament

MOBILITATEA ȘI CONECTIVITATEA

Zona este relativ bine deservită de transportul public, în special pe direcția nord-sud, de-a lungul principalelor bulevarde ale cartierului (Calea Ferentari, strada Sălaj, Șoseaua Giurgiului) (**figura 11**). În schimb, având în vedere numărul relativ mic al legăturilor în direcția est-vest și întreruperea structurii urbane de parcurile industriale mari, traversarea coridorului feroviar constituie o problemă majoră pentru locuitori.

Consultările au mai arătat că, în timp ce transportul urban este ușor accesibil, rutele disponibile nu sunt neapărat optimizate sau aliniate la nevoile călătorilor de a accesa anumite destinații, servicii și dotări publice. Lipsesc, de asemenea, magistrale de metrou care să deservească această zonă. În plus, există puține legături cu zonele periurbane, cu toate că sunt deja în curs de proiectare unele noi (către Măgurele și Jilava). Deoarece zona a suferit restructurări și transformări majore în ultimele decenii, este posibil ca nevoile de navetism și alte nevoi ale locuitorilor să se fi modificat. Prin urmare, noi studii privind modelele și nevoile de călătorie și rutele de transport public vor dezvălui acest decalaj și vor crește eficiența sistemului de transport public în interiorul cartierului.

Zona este în prezent deservită de:



8 linii de tramvai:
1, 7, 8, 10, 11,
23, 25, 47



11 linii de autobuz:
102, 116, 117, 139, 141,
173, 216, 220, 227, 232, 323



1 linie de metrou:
M2 - Eroii Revoluției

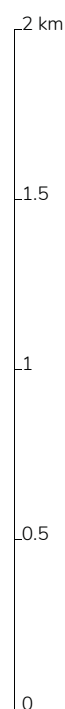
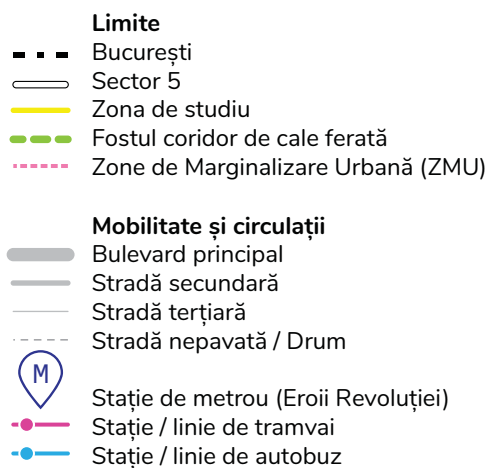




Figura 11: Principalele rute de transport public în zona studiată

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament

DINAMICA IMOBILIARĂ

Există disparități mari în ceea ce privește interesele imobiliare la nivelul întregului București (**figura 12 și tabelul 3**). În general, partea de nord și cea centrală a Bucureștiului sunt favoritele proiectelor de construcții rezidențiale și de birouri, în timp ce partea de sud are prețuri considerabil mai mici în domeniul imobiliar. De exemplu, prețurile locuințelor

în zona studiată sunt la jumătate față de cele din zonele de nord ale orașului. Închirierile de birouri în partea de sud a Bucureștiului sunt mai mici comparativ cu alte zone, dar numărul mare de spații disponibile reflectă cererea scăzută din cauza interesului redus pentru această parte a orașului (a se vedea tabelul 3 de mai jos). Din cei 356.800 mp de clădiri de birouri care vor deveni disponibili până la sfârșitul anului 2019 în București, niciunul

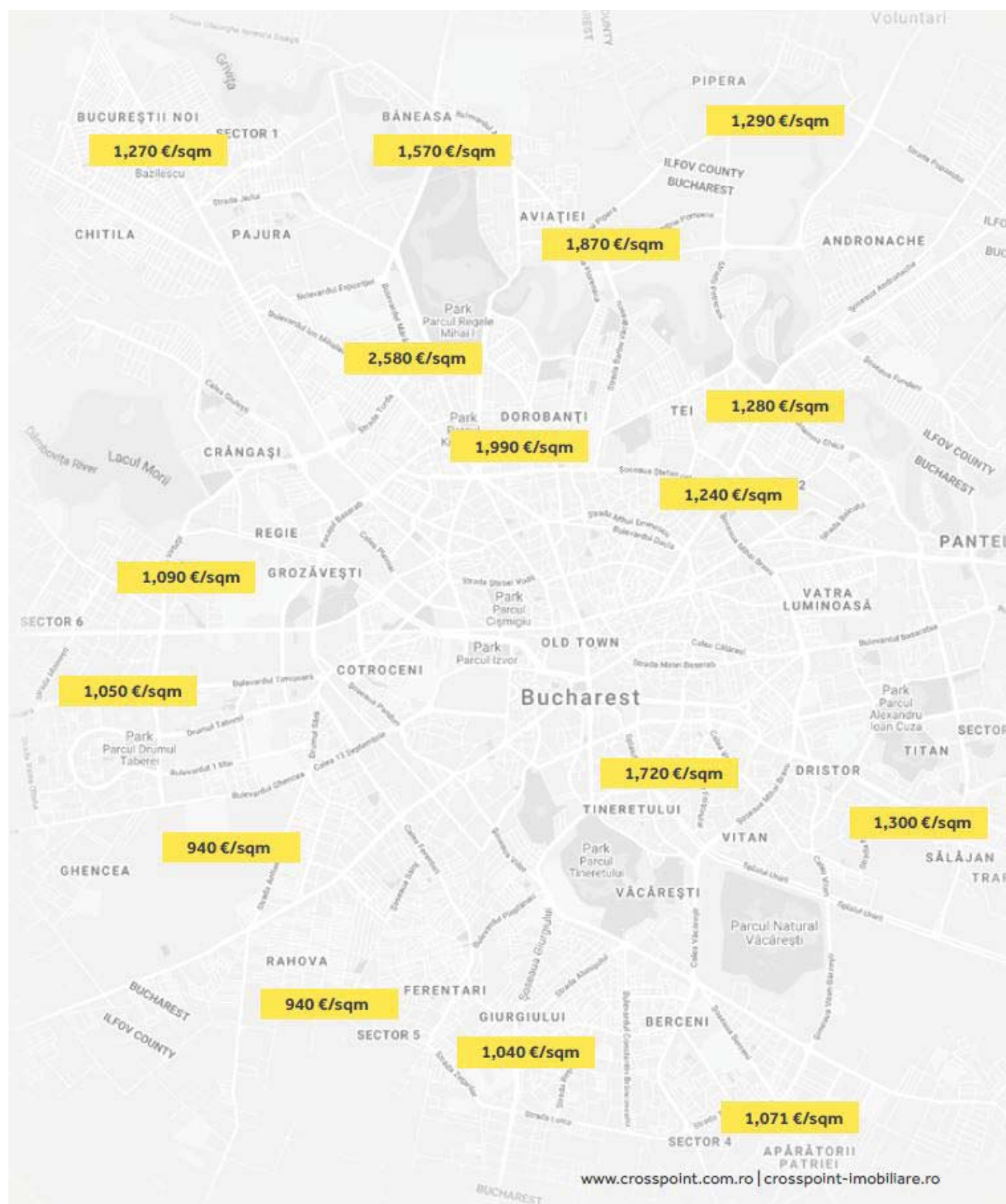


Figura 12: Piața locuințelor - prețuri medii în București

Sursa: Crosspoint Investment Market Overview 2018

	NORD	CENTRU	SUD
Spații de birouri moderne (A), mp	780,000	489,000	48,000
Rata de neocupare	3.8%	6.5%	10.3%
Chiria contractuală (A) EUR/mp/lună	16.5	16.0	10.0

Tabelul 3: Indicatori cheie pentru piața spațiilor de birouri

Sursa: CBRE, 2019, Bucharest Office Market View

nu se află în interiorul sau în apropierea zonei studiate^[8]. Studiile pieței imobiliare din București arată că o bună accesibilitate, inclusiv accesul la metrou, este un factor esențial care atrage interesul dezvoltatorilor. Accesul dificil la partea de sud a Bucureștiului, la care se adaugă reputația sa negativă, contribuie la incapacitatea zonei studiate de a atrage investiții din partea dezvoltatorilor privați, în pofida suprafețelor mari de teren disponibile.

PRIORITĂȚI DE DEZVOLTARE PERCEPUTE^[9]

Crearea de locuri de muncă este considerată o importantă prioritate de dezvoltare de către locuitorii sectorului 5, urmată de investițiile în facilități educaționale, sociale și de sănătate. Îmbunătățirea colectării deșeurilor este, de asemenea, una dintre principalele priorități. Așa cum este de așteptat, locul de reședință influențează prioritățile de dezvoltare percepute. Locuitorii din zonele suprapuse cartierului Ferentari atribuie o mai mare importanță investițiilor sociale, în educație și în sănătate, dar și îmbunătățirii fondului locativ. Locurile de muncă sunt prioritizate mai mult în partea de nord, în timp ce zonele din sud atribuie o mai mare importanță investițiilor în drumuri și trotuare (acest lucru poate fi de înțeles deoarece zona s-a extins în principal prin dezvoltare urbană, iar construcția de case noi nu a fost, de cele mai multe ori, însoțită de construcția de drumuri de acces și utilități).

În partea centrală a cartierului Ferentari, în zonele confruntate cu sărăcie urbană, locurile de muncă ar putea să nu fie, în sine, o primă și unică prioritate.

Marea densitate a persoanelor cu educație precară și slab calificate, alături de locuințele insalubre și marginalizarea socială reprezintă dificultăți majore pentru locuitorii care doresc să acceseze și să păstreze locuri de muncă stabile. Consultările cu ONG-urile active în zonă au dezvăluit că igiena personală deficitară, abandonul școlar timpuriu, lipsa de tratament și prevenție a îmbolnăvirilor (chiar și a unor afecțiuni simple precum cariile dentare cauzate de hrana și igiena deficitară, degradarea vederii etc.), discriminarea pe criterii etnice și lipsa sprijinului familial sau a unor modele de urmat împiedică tinerii să acceseze locuri de muncă ce oferă un venit stabil. Familiile care trăiesc în sărăcie tind să prefere locuri de muncă cu plata la zi în defavoarea celor stabile, deoarece nu au resurse care să le permită să aștepte plata la sfârșitul lunii. Aceasta pare să contribuie la cercul vicios al sărăciei, pentru că aceste surse sporadice de venit provin adeseori din activități economice informale, care nu sunt constante și pot lăsa familiile expuse unor perioade lungi fără niciun venit. În plus, locurile de muncă informale și neimpozitate înseamnă că angajații nici nu contribuie la servicii sociale precum asigurările de sănătate sau planurile de pensii, nici nu beneficiază de pe urma lor. Educația financiară precară contribuie și ea la acest cerc vicios și se extinde către generația tânără, care nu este expusă la sau inspirată de modele ocupaționale diverse.

Locuitorii din Ferentari acordă o prioritate înaltă și colectării deșeurilor. Spațiile și străzile acoperite cu deșeuri sunt atât o cauză, cât și un efect al marginalizării și reflectă un eșec tipic al măsurilor colective. Consultările au dezvăluit că multe persoane ar fi dispuse să plătească pentru colectarea gunoierului, dar numai dacă și ceilalți plătesc. De asemenea, în timp ce multe persoane ar aloca timpul și efortul necesare pentru a depozita deșeurile în locuri special amenajate, nu toți ar face acest lucru. Astfel, deși este posibil ca doar un grup mic de persoane să își arunce deșeurile în mod inadecvat în locuri publice, situația este

8 Conform Crosspoint Investment Market Overview 2018.

9 Această secțiune se bazează pe observațiile rezultate din analiza demografică și socială (anexa 7.1) și din diversele consultări organizate pentru prezentul angajament.

exacerbată de sindromul „ferestrei sparte” și de un cerc vicios. Aceasta creează, la rândul său, un mediu nefavorabil pentru întreaga comunitate – spații publice insalubre, parcuri/locuri de joacă ce nu pot fi folosite și/sau sunt nesigure pentru copii, întărind percepția lucrătorilor de la serviciile de salubritate că orice efort este inutil.

2.2.2 O privire în detaliu asupra insulelor de sărăcie urbană

Una dintre sarcinile acestui angajament constă într-o analiză mai detaliată^[10] a insulelor de sărăcie urbană definite în Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate (ZUM), publicat de Banca Mondială în 2016^[11]. Această analiză detaliată a studiat 9 din cele 12 ZUM. Dintre acestea nouă, trei se află în afara cartierului Ferentari, iar celelalte șase ZUM sunt grupate geografic în trei zone, anume: (1) Zăbrăuți, (2) Radu Constantin – Iacob Andrei, și (3) Alea Livezilor – Alea Stogu – Str. Soldat Tunsu Petre. **Tabelul 4** conține un rezumat al indicatorilor cheie ai acestor ZUM din cartierul Ferentari.

10 <http://documents.worldbank.org/curated/en/857001468293738087/pdf/882420WP0P1430085232B00OU00900Atlas.pdf>
<http://documents.worldbank.org/curated/en/857001468293738087/pdf/882420WP0P1430085232B00OU00900Atlas.pdf>

11 Metodologia și indicatorii analizați sunt cei utilizați pentru aplicarea metodei DLRC (dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității) în România. Conform acestei metodologii, o zonă este considerată marginalizată dacă îndeplinește cel puțin două din cele trei condiții principale ale sărăciei (definite prin pragurile indicatorilor): capital uman redus, grad redus de ocupare formală și calitate slabă a locuirii. Analiza integrală poate fi consultată în raportul „Analiză socială și demografică” care însoțește prezentul document.

INDICATOR	TOTAL	ZONA CONTINUĂ NR 2					ZONA CONTINUĂ NR 3		
		ZONA CONTINUĂ NR 1		Radu Constantin	Iacob Andrei	Aleea Livezilor	Aleea Stogu	Str. Soldat Tunsu Petre	
		Zăbrăuți							
Populație estimată: Număr de persoane Număr de gospodării	Total: 18,202 4,840	1,836 540	2,888 760		2,500 580	6,468 1,540	1,224 360	3,286 1,060	
Număr mediu de persoane pe gospodărie		3.4	3.8		3.8	4.2	3.4	3.1	
Dimensiunea medie a locuinței		14	18		17	19.5	24.2	28.6	
Venitul mediu lunar al gospodăriei		1,406	1,930		1,285	1,480	1,772	1,836	
Venitul mediu zilnic/persoană		14	17		11	12	17	20	
Indicatori de marginalizare urbană									
Capitalul uman	Thr*								
	Ponderea persoanelor cu vârste între 15 și 64 de ani care au absolvit cel mult 8 clase (gimnaziu)	55%	46%		36%	42%	30%	30%	
	Ponderea persoanelor cu dizabilități, boli cronice sau alte boli care le limitează activitățile zilnice	9.5%	11%		10%	18%	12%	9%	
Ocuparea forței de muncă	Ponderea copiilor și tinerilor (0-17 ani) în cadrul populației totale	34%	38%		38%	35%	38%	34%	
	Ponderea pers. cu vârste între 16 și 64 de ani care nu se află pe piața formală a muncii (cu contract de muncă sau persoane care desfășoară activități independente, cu sau fără angajați, lucrători independenți, antreprenori, persoane fizice autorizate, asociații familiale, întreprinderi individuale) și nu sunt în proces de școlarizare	32%	36%		52%	42%	28%	26%	
Locuințele	Procentul locuințelor supraaglomerate (15,33 mp/pers.)	90%	90%		84%	90%	72%	70%	
	Insecuritatea locuirii: procentul de locuințe nedetținute în proprietate pers.	22%	14%		62%	8%	8%	9%	
Roma	Ponderea populației rome în cadrul populației totale	44%	32%		34%	40%	32%	18%	

Tabelul 4: Indicatori cheie ai ZUM din cartierul Ferentari

2.3 Coridorul feroviar Filaret-Progresul

2.3.1 Scurtă prezentare a coridorului

Fostul coridor feroviar Filaret - Progresul are o lungime de aproximativ 5,3 km și traversează sectorul 5 al Bucureștiului începând de la Gara Filaret, utilizată în prezent doar ca autogară, până la Gara Progresul, în prezent abandonată.

Filaret a fost prima gară de cale ferată din București, construită în 1869, care asigura legătura între capitală și rutele comerciale către sudul Europei și Asia, prin portul Giurgiu de la Dunăre. Era principala poartă pentru comerțul cu mărfuri, care în acea perioadă era îndreptat către sud, spre Istanbul. Construcția gării și a liniilor de cale ferată a întărit poziția Filaretului ca primă zonă industrială a Bucureștiului, o zonă care a avut de suferit de pe urma restructurării industriale după căderea regimului comunist.

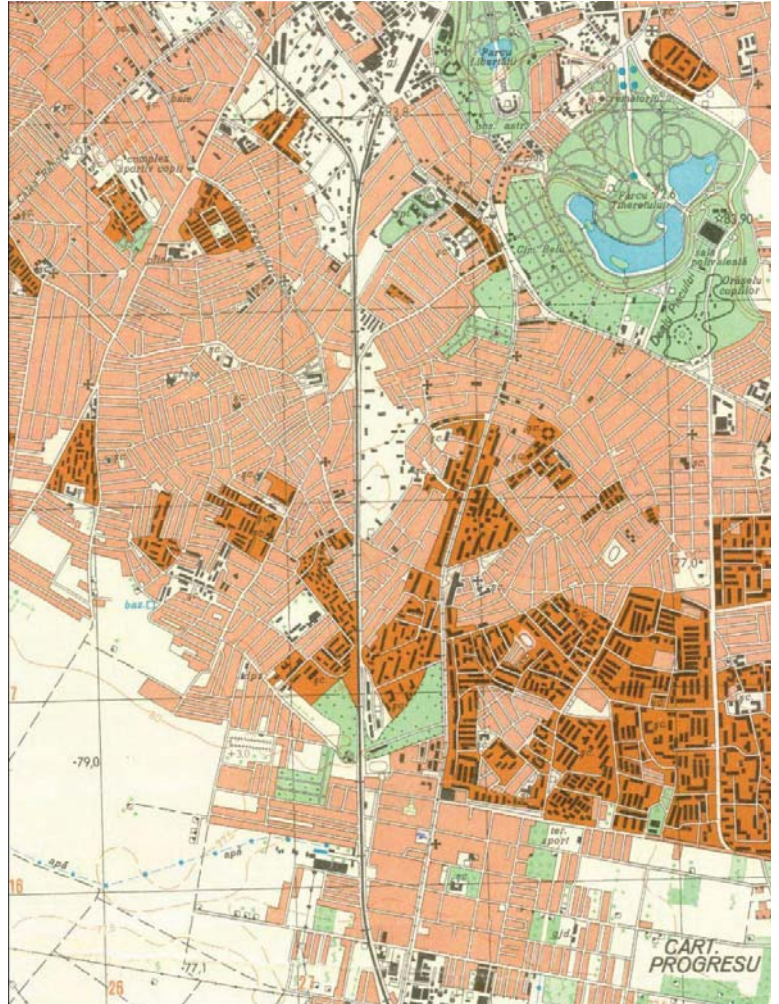
Pe măsură ce orașul s-a extins și industria rămasă a migrat progresiv spre sud, utilizarea coridorului feroviar Filaret-Progresul s-a redus. După 1960, Gara Filaret a fost dezafectată, devenind autogară, iar utilizarea căii ferate industriale Filaret-Giurgiu s-a restrâns, devenind exclusiv industrială. După 1990, a fost abandonată complet.

În prezent, coridorul feroviar divizează cartierul și orașul. Permeabilitatea pe direcția est-vest este foarte dificilă deoarece există prea puține treceri de-a lungul celei mai mari părți a coridorului, îngreunând astfel accesul locuitorilor la servicii și dotări. Chiar și acolo unde există legături între est și vest, unele dintre ele sunt nefuncționale, nesigure și inadecvate.



Foto sus: Autogara Filaret

Foto jos: placă de marmură pe fațada Autogării Filaret, cu textul „Aici a fost construită în 1869 Gara Filaret, prima gară de cale ferată din București”



Hartă: Coridorul feroviar Filaret-Progresul în 1977. Se observă suprafețele industriale extinse (cu galben deschis) din partea de nord, majoritar dezafectate în prezent.



Foto stânga: Gara Filaret – utilizată în prezent ca autogară pentru rute interne și externe. Foto dreapta: Gara Progresul, în prezent abandonată. Trecere la nivel cu calea ferată pe strada Zăbrăuțului, ce ilustrează problemele pe care calea ferată abandonată le ridică locuitorilor: coridorul feroviar este folosit ca groapă de gunoi, cu traversări nesigure, fără trotuare și fără iluminat stradal.

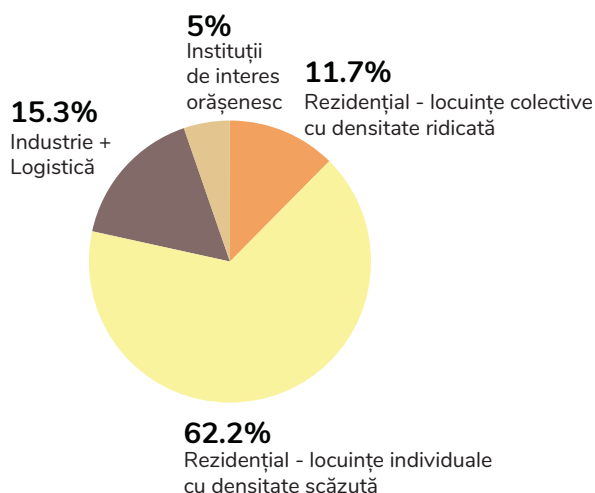
Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament

2.3.2 Utilizarea terenurilor de-a lungul coridorului

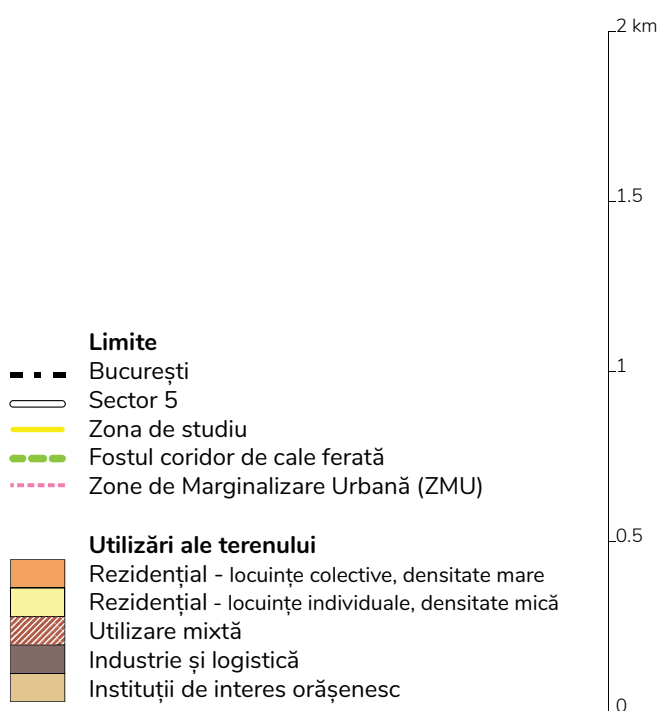
Rămășițele fostelor zone industriale sunt deosebit de vizibile de-a lungul întregului coridor feroviar. Mai multe terenuri virane, abandonate sau utilizate parțial, sunt împrăștiate de-a lungul coridorului, preponderent în partea de nord. Modurile existente de folosință a terenurilor (**figura 13**), cartografiate prin ancheta la fața locului și prin consultarea Google Hărți, ilustrează concentrarea terenurilor industriale de-a lungul coridorului. Restul cartierului este format preponderent din case mici, cu câteva enclave de blocuri cu mai multe etaje.

Terenurile industriale și logistice ocupă aproximativ 15,3% din zona studiată. Dintre acestea, majoritatea sunt abandonate (37%), subutilizate sau parțial convertite (52%), doar 3% din terenurile industriale păstrându-și destinația inițială (**figura 14**).

Cu excepția căii ferate, dreptul de trecere de-a lungul căii ferate și sediul Primăriei Sectorului 5, aceste foste terenuri industriale se află integral în proprietate privată (**figura 15**). Acest factor este unul important în stabilirea și dezvoltarea unei viziuni și strategii pe termen lung de regenerare a zonei în parteneriat public-privat.



“cartierul este în mare parte rezidențial dar cu o semnificativă latură industrială/logistică grupată de-a lungul fostului coridor feroviar”



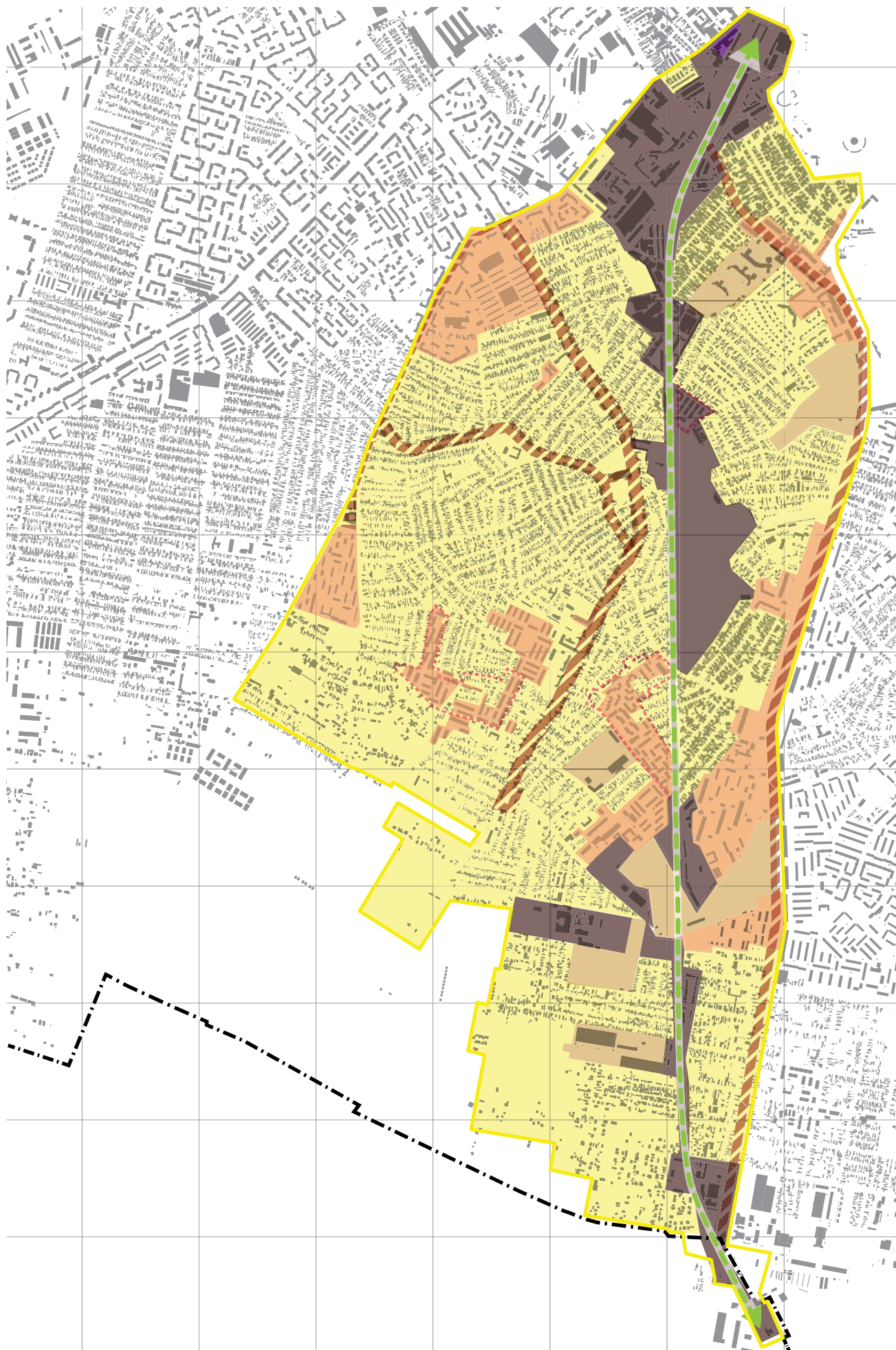


Figura 13: Principalele moduri de folosință a terenurilor în zona studiată

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

“proporția de situri industriale în zona studiată”

“din această suprafață totală de teren cu destinație industrială, jumătate își păstrează doar parțial funcțiunea inițială și mai mult de o treime au fost complet curățate de construcții”

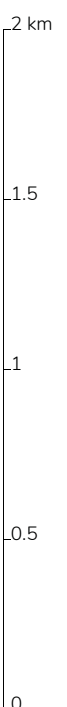
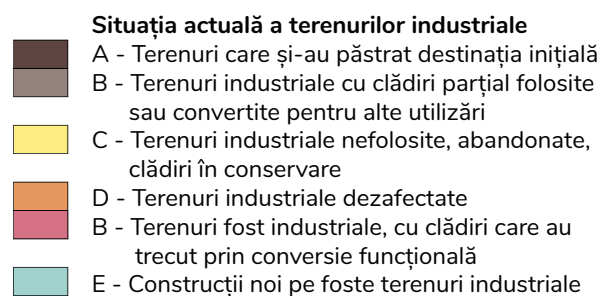
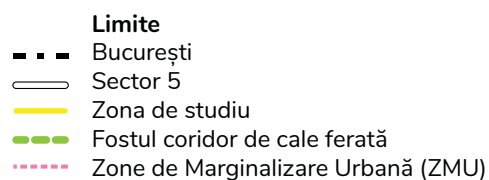
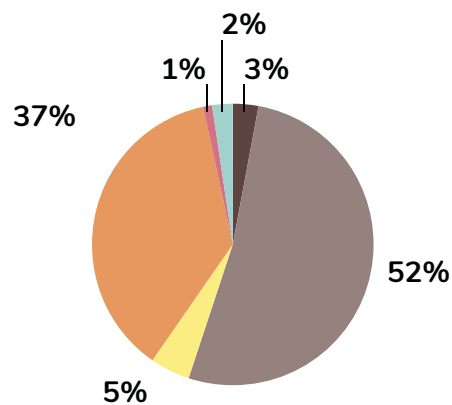
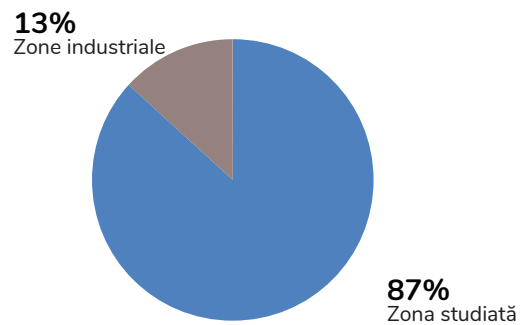
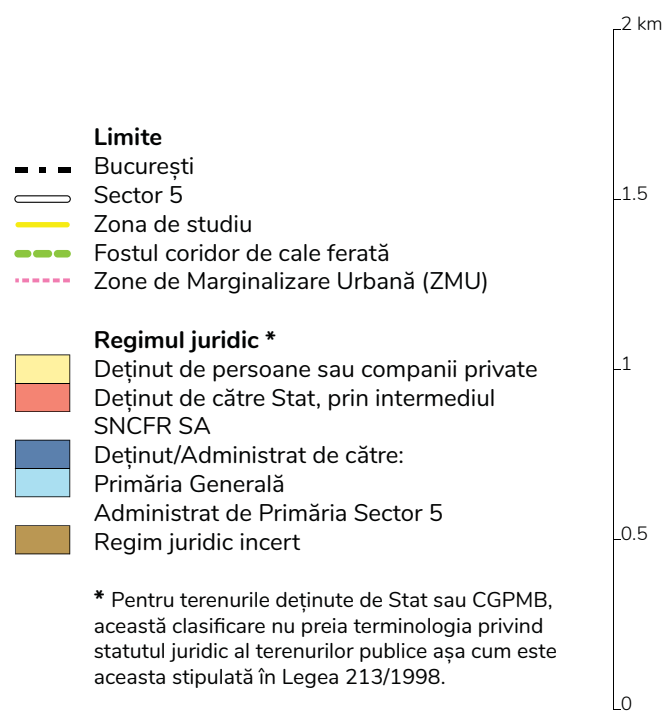




Figura 14: Starea actuală a terenurilor industriale de-a lungul coridorului feroviar

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



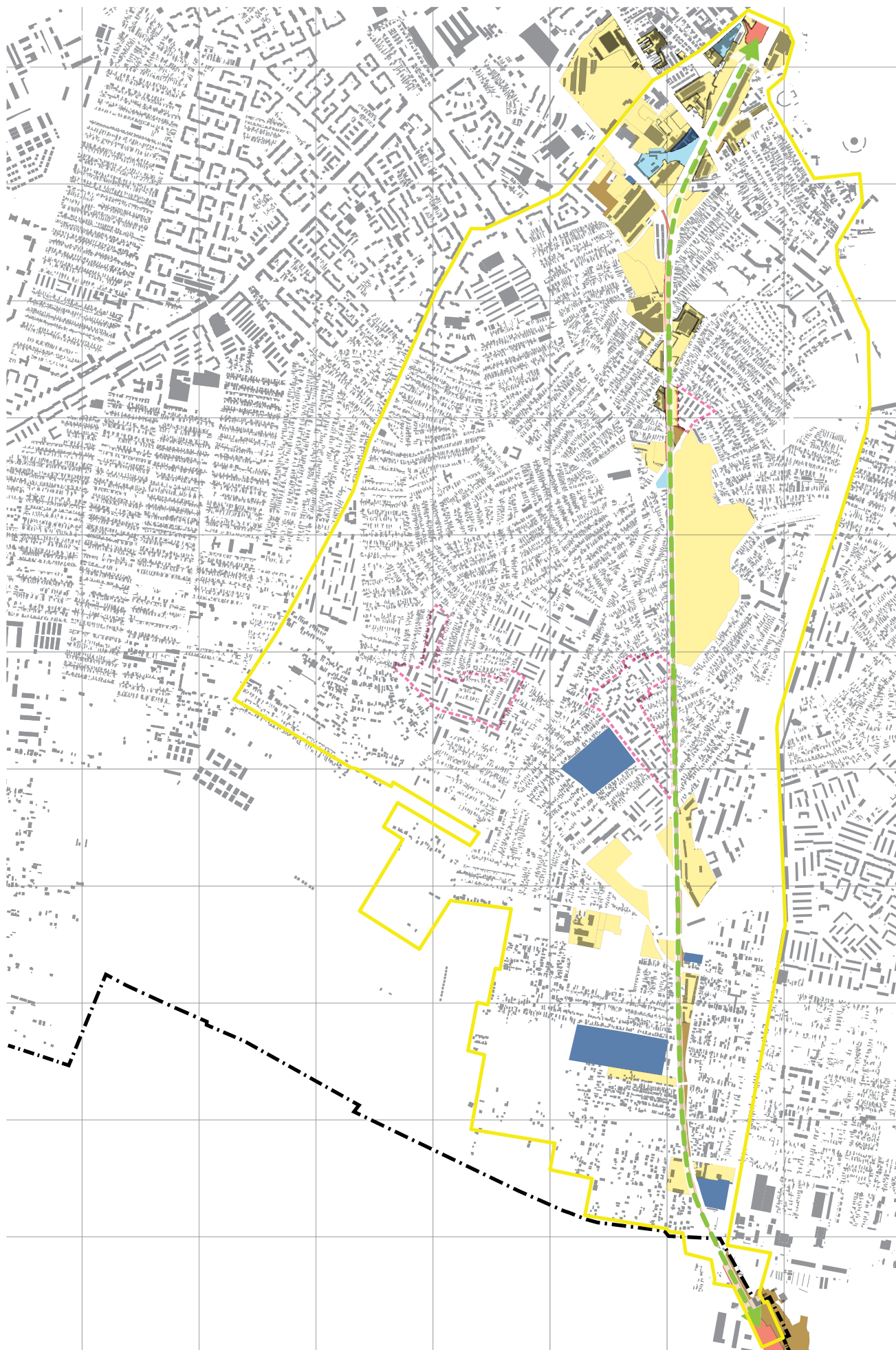


Figura 15: Regimul de proprietate al terenurilor industriale

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

2.3.3 Tipologiile subzonelor și segmentelor de coridor

O analiză mai detaliată a coridorului reflectă diferite caracteristici dominante pe întreaga sa lungime. Pentru a analiza mai aprofundat caracteristicile coridorului, acesta este împărțit în șase segmente, grupate într-o secțiune superioară, una de mijloc și una inferioară (**figura 16**). (O descriere detaliată a acestor segmente este furnizată în anexa 7.3).

SEGMENTUL 1: FILARET – ȘOSEAUA PROGRESULUI

Segmentul cuprins între Filaret și capătul străzii Dr. Constantin Istrati (**figura 17**) este cel mai lat de pe coridor, având suficient spațiu pentru o linie de tramvai și o șosea cu patru benzi paralelă cu aceasta. Această arteră lată este însă abrupt întreruptă, deoarece transportul public și traficul auto se pot deplasa doar către vest, pe strada Progresului, sau spre est, pe strada Viilor. Acest segment prezintă un profil predominant post-

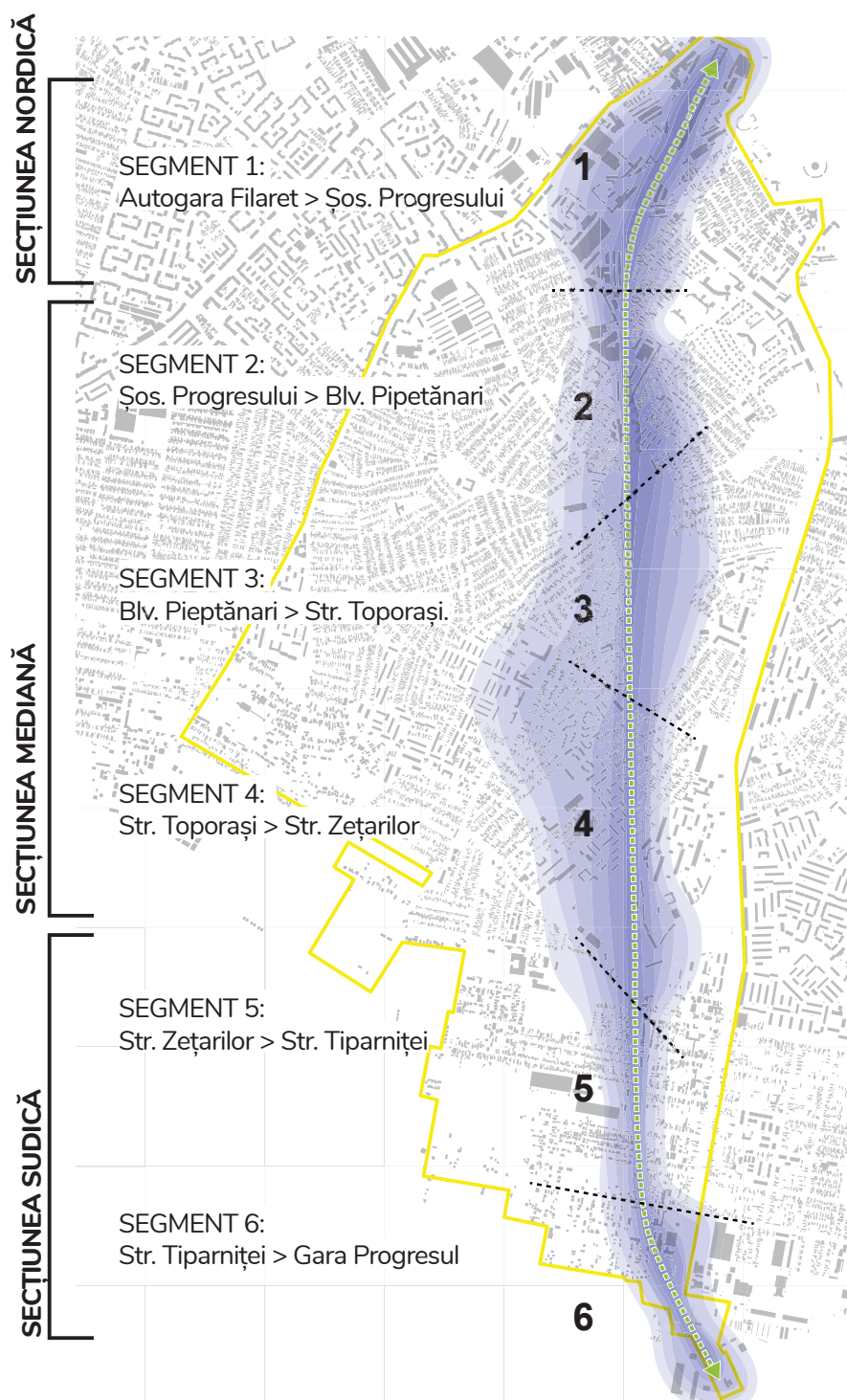


Figura 16: Segmentele coridorului

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

industrial, cu rezerve importante de terenuri industriale dar care sunt fie abandonate, fie subutilizate. Terenurile industriale relativ mari sunt slab deservite de căi de acces secundare pentru traficul auto și pietonal, ceea ce duce la o permeabilitate scăzută pe axa est-vest.

Acest segment se bucură de cel mai mare interes imobiliar din întregul cartier Ferentari. Există mai multe planuri urbanistice zonale propuse și chiar aprobate pentru reconversia terenurilor, în special către construcția de locuințe, dar și de birouri și

spații comerciale. Pentru numărul actual de locuitori, acoperirea cu dotări este bună, deși o continuare a dezvoltării zonei ar putea impune o reconsiderare a dimensiunii și amplasării unor astfel de dotări.

Datele socioeconomice indică o pondere mai mare a persoanelor mai în vârstă și cu nivel mai înalt de educație. Se observă o tendință de gentrificare în zonele de locuințe din apropierea Parcului Carol, reflectată de prezența unor vile și a unor renovări care au presupus costuri mai ridicate.



Figura 17: Segmentul 1: Caracteristici existente pe segmentul Autogara Filaret – Strada Progresului

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 2: ȘOS. PROGRESULUI – BD. PIEPTĂNARI

Segmentul 2 (**figura 18**) este în prezent în mare parte inaccesibil, sugrumat și constituie un important obstacol în calea accesibilității pe direcția est-vest. Zonei îi lipsește, de asemenea, o legătură pe direcția nord-sud. Predomină depozitele de deșeuri, ceea ce transformă zona într-una nesigură și insalubră. Există un amestec de funcții, cu terenuri industriale subutilizate, locuințe cu unul și mai multe niveluri, dar și blocuri de proastă calitate precum

cele din Zăbrăuți. Cele mai mari disparități din această zonă sunt reflectate de contrastul dintre ZUM Zăbrăuți și zona de vile Pieptănari, cu care se învecinează la o distanță de 1 km. Înaintând spre sud, către secțiunea de mijloc a coridorului, se observă o tot mai mare eterogenitate și disparități mai pronunțate.

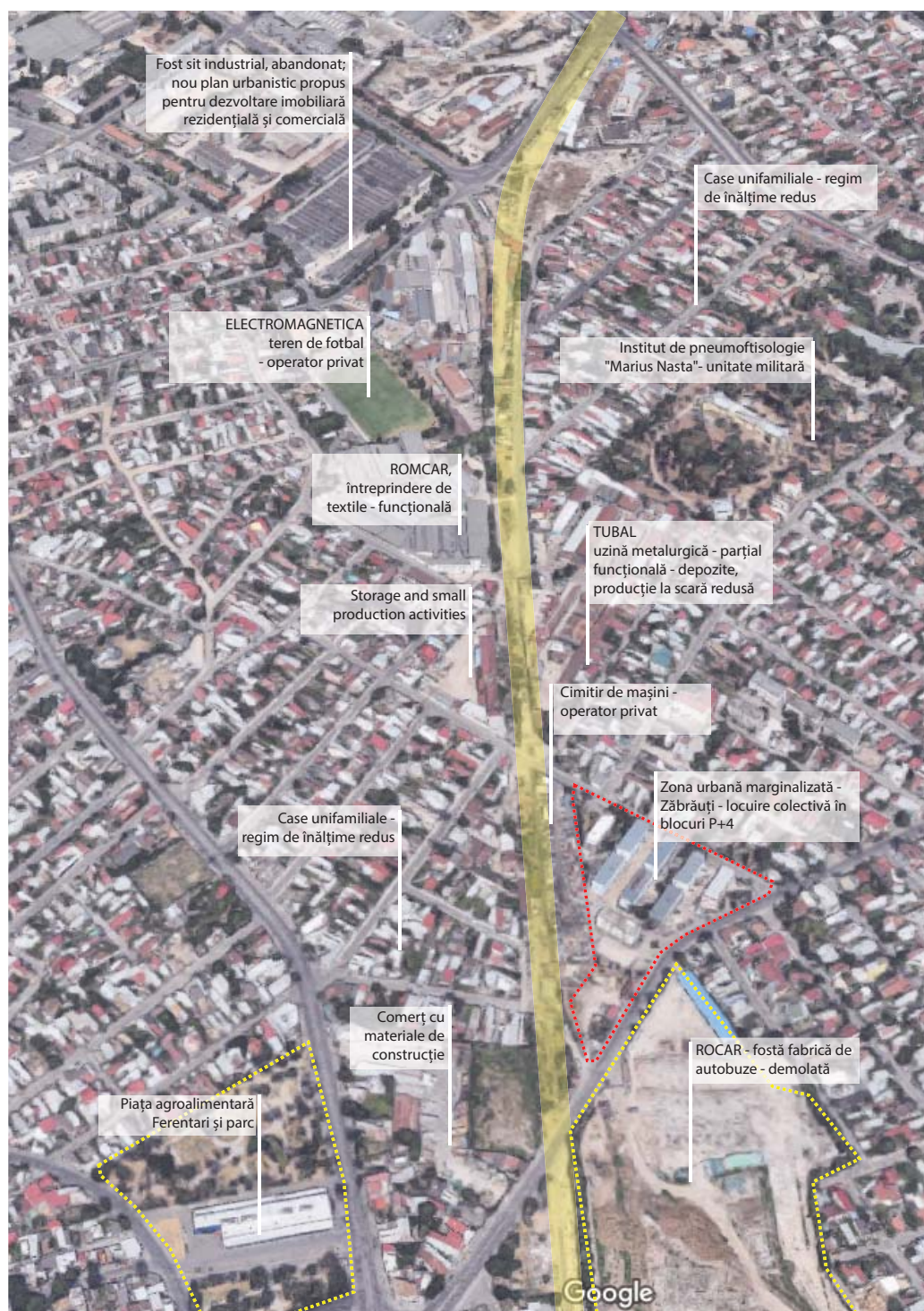


Figura 18: Segmentul 2: Caracteristici existente pe segmentul Strada Progresului - Bulevardul Pieptănari

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENT 3: BD. PIEPTĂNARI – STR. TOPORAȘI

Segmentul 3 marchează începutul secțiunii mijlocii a coridorului feroviar. Este caracterizat de cartiere eterogene și câteva insule de sărăcie urbană, care se întind în principal în jurul fostelor blocuri muncitorești de la marginea cartierului Zăbrăuți, la nord de fosta fabrică ROCAR, și în ZUM mai largă cuprinsă între Aleea Livezilor – Aleea Stogu – Str. Tunsu Petre (în partea de sud-vest a zonei, dincolo de Prelungirea Ferentari). În acest segment

(figura 19), coridorul feroviar este paralel cu strada Cladova, o stradă îngustă cu un singur sens de circulație situată între o zonă de case cu un singur nivel și fostul amplasament al fabricii ROCAR. Amplasamentul ROCAR, cu o suprafață de aproximativ 18 ha, este cel mai mare teren propice dezvoltării de-a lungul coridorului. Conductele de termoficare suspendate sunt paralele cu calea ferată în acest segment, adăugând un nou obstacol vizual și fizic.



Figura 19: Segmentul 3: Caracteristici existente pe segmentul Bd. Pieptănari – Str. Toporași

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 4: STR. TOPORAȘI – STR. ALEXANDRU ANGHEL /STR. ZEȚĂRILOR

De la strada Toporași, linia de cale ferată este paralelă cu Str. Brăniștari, până la Str. Zețarilor - Str. Alexandru Anghel. Conducele de termoficare suspendate continuă de-a lungul acestui segment, paralel cu strada, cu excepția intersecției cu Str. Iacob Andrei și intrarea în zona logistică Baduc, unde sunt subterane. Segmentul 4 (**figura 20**) este relativ lat și neobstrucționat, mai accesibil, ceea ce înseamnă că are un potențial mai mare de

regenerare într-un termen scurt. Zonele adiacente ambelor părți ale coridorului feroviar sunt foarte eterogene, cu un amestec de case de bună calitate cu un singur nivel și blocuri în sărăcie extremă, alături de loturi largi de teren cu diverse utilizări (cimitire, parcuri logistice, depouri de autobuze neutilizate/subutilizate etc.).

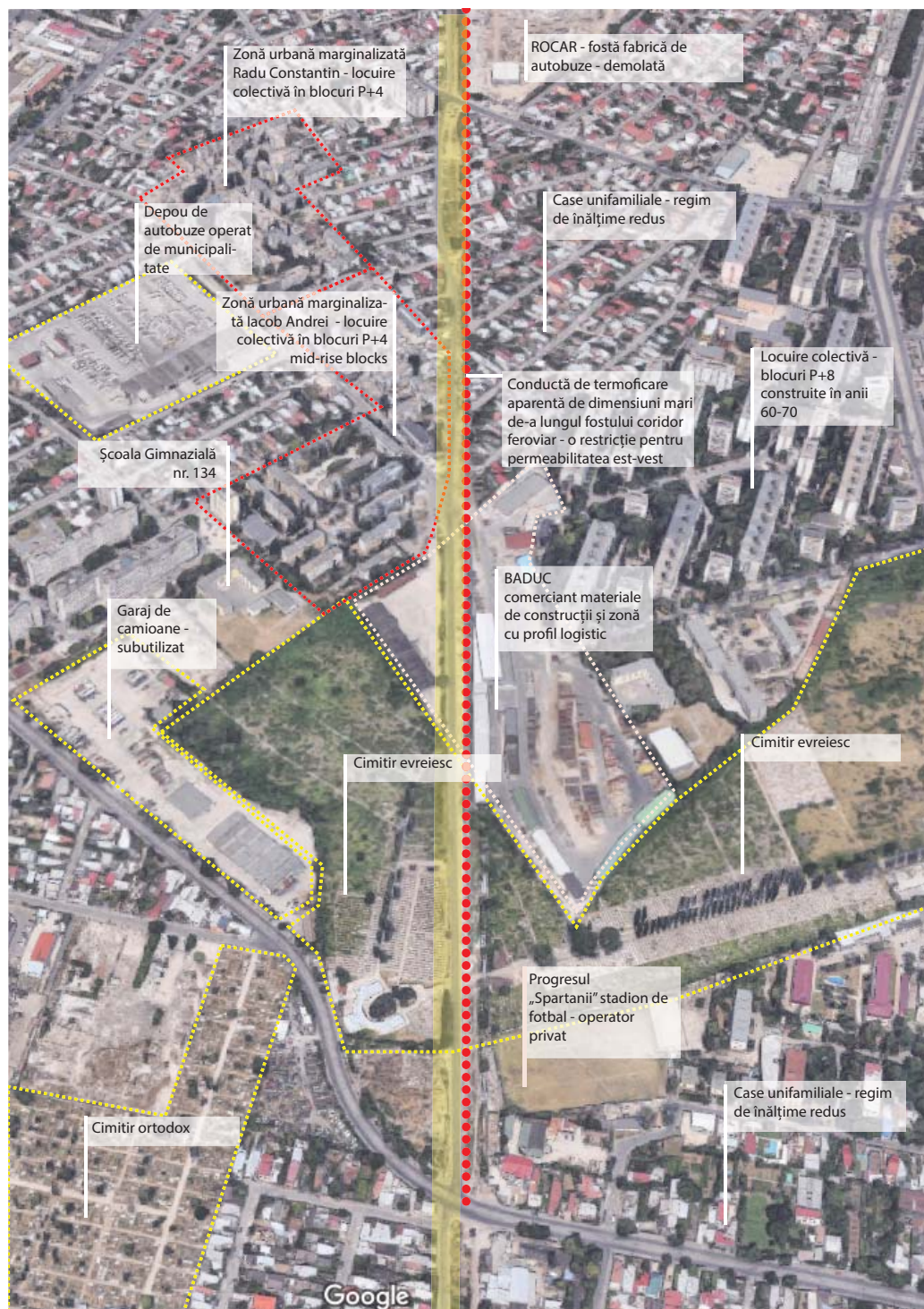


Figura 20: Caracteristici existente pe segmentul 4, Str. Toporași – Str. Alexandru Anghel/Str. Zețarilor

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 5: STR. ALEXANDRU ANGHEL / STR. ZEȚĂRILOR – STR. TIPARNIȚEI

Segmentul 5 (**figura 21**) urmează Strada Șinei, o stradă îngustă cu două benzi și zone de case cu un singur nivel, construite de proprietari pe ambele laturi ale sale.

Singurele zone nerezidențiale sunt stația de pompare a apei aparținând Apa Nova, situată spre vest în partea de mijloc a coridorului, și câteva depozite de mărfuri sau zone de servicii situate

între Str. Șinei și Str. Cristian Ionescu, în partea de nord a acestui segment. Din acest punct către sud, conductele de termoficare sunt îngropate.



Figura 21: Caracteristici existente pe segmentul 5, Str. Alexandru Anghel/Str. Zețarilor – Str. Tiparniței

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 6: STR. TIPARNIȚEI – GARA PROGRESUL

Ultimul segment (**figura 22**) al coridorului feroviar se suprapune peste un teren abandonat și o zonă industrial-logistică cunoscută ca Berceni-Progresul-Jilava. Coridorul traversează și granița administrativă a Bucureștiului.

Acesta este punctul în care se intersectează mai multe jurisdicții administrative – sectorul 4 se

începe cu sectorul 5, iar municipiul București se învecinează cu județul Ilfov (iar în interiorul județului Ilfov, cu unitățile administrative Jilava și Măgurele).



Figura 22: Segmentul 6: Caracteristici existente între Str. Tiparniței – Gara Progresul

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

Un rezumat al principalelor caracteristici ale celor trei secțiuni în ceea ce privește: (i) conectivitatea, (ii) utilizarea terenurilor, (iii) permeabilitatea și structura urbană, (iv) accesul la servicii comunitare, (v) profilul socioeconomic, (vi) nevoile identificate prin anchete/

consultări, și (vii) oportunități și provocări de regenerare urbană este descris în **tabelul 5**.

Tabelul 5: Rezumat al caracteristicilor secțiunilor coridorului feroviar Filaret-Progresul

	Secțiunea de nord	Secțiunea de mijloc				Secțiunea de sud	
	Segment 1	Segment 2	Segment 3	Segment 4	Segment 5	Segment 6	
Conectivitate	Bune legături cu centrul orașului; Acces limitat către sud.	Cea mai mică conectivitate est-vest; Conexiuni insuficiente nord-sud.				Cel mai mic grad de conectivitate.	
Utilizarea terenurilor	Predominant post-industriale, reconversii planificate sau în curs.	Eterogenitate crescută, rezerve semnificative de terenuri, case cu un singur nivel și insule de blocuri.				Înalt eterogene, în principal case cu un singur nivel amestecate cu zone de producție și logistică.	
Permeabilitate și structură urbană	Relativ adecvate pentru traficul rutier, mai puțin pentru traficul pietonal.	Construcții multiple cu un singur nivel pe coridorul feroviar.				Relativ bune, câteva obstacole pe coridorul feroviar, acces pietonal redus.	
Acces la servicii comunitare	Număr suficient de dotări pentru nivelul actual al populației	Dotări și servicii publice insuficiente în raport cu scara și complexitatea nevoilor comunității.				Infrastructură și servicii publice care nu au ținut pasul cu expansiunea urbană.	
Profil socio-economic	Număr mai mare de persoane în vârstă; Persoane cu grad mai înalt de educație.	Eterogenitate mare, disparități semnificative, mai multe insule de sărăcie urbană.				Creștere demografică bazată pe expansiune urbană; profiluri socioeconomice mixte.	
Nevoi identificate prin anchete/consultări	Este prioritară nevoia de locuri de muncă.	Prioritizes need for public services: educational, health and social, housing improvements, garbage collection;				Este prioritară infrastructura publică: drumuri și trotuare.	
Oportunități și provocări de regenerare urbană	Interes imobiliar crescut; Tendință de gentrificare	Zonă de creștere demografică; Reconversia rezervelor de teren oferă potențial pentru dotări care cresc calitatea vieții.				Este așteptată o continuare a expansiunii urbane și a creșterii populației; Suprapunere între mai multe granițe administrative.	

2.4 Analiză SWOT

Utilizând analiza situațională de mai sus, în **tabelul 6** a fost rezumată o analiză a punctelor tari, a punctelor slabe, a oportunităților și a amenințărilor pentru zona studiată, cu accent preponderent pe fostul coridor feroviar Filaret – Progresul.

Tabelul 6: Analiza SWOT pentru Ferentari

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
• Bine amplasat între centrul orașului și facilitățile sale (de exemplu, Parcul Carol, Primăria Sectorului 5 la nord), cu rol de punct principal de intrare în București dinspre sudul țării • Prezența transportului public, în special pe direcția nord-sud; • Multiple servicii sociale și educaționale dezvoltate în ultimul deceniu, ale căror efecte pozitive începe să fie observate; • Dezvoltare continuă și pozitivă a câtorva zone din vecinătatea zonei studiate (de exemplu, zona de est a sectorului 5 - zona Antiaeriană, sudul sectorului 5 - zona Măgurele), care sunt preconizate să crească interesul pentru investiții în sudul sectorului 5/Bucureștiului.	• Structură urbană fragmentată și lipsă de conectivitate și accesibilitate (ca urmare a prezenței unor terenuri/funcții cu efect de obstacol sau incompatibile, precum fostul coridor feroviar, cimitire, depou de autobuze și depozit etc.); • Spații urbane degradate: frecvente cazuri de depozitare ilegală a deșeurilor, spații publice neîntreținute sau terenuri private nerevendicate; • Infrastructură publică insuficientă, în special pentru activități de îngrijire a sănătății, sociale, sportive și culturale; • Spații verzi și parcuri publice de agrement insuficiente; • Fond locativ social redus și în mare parte ineficient; • Dezvoltare urbană necontrolată (extindere urbană) în partea de sud a cartierului; • Terenuri și utilizări ale acestora în prezent ineficiente sau subutilizate, cu funcții caracteristice periferiilor urbane (ex. cimitire, depou de autobuze și depozit de mari dimensiuni etc.); • Fostul coridor feroviar are efect de obstacol, îngreunând accesul și permeabilitatea est-vest; • Concurență teritorială slabă: alte părți ale orașului sunt mai atractive pentru investiții private; în general, interes scăzut din partea investitorilor privați.

OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
• Zonă de creștere demografică, în contextul unui declin demografic general în restul orașului; • Populație tânără: pondere mare a tinerilor; • Rezerve semnificative de terenuri, cu mare potențial de dezvoltare; • Prețuri imobiliare relativ scăzute în prezent, care fac din zonă un loc accesibil pentru relocare sau dezvoltare; • Șine de cale ferată neutilizate și neîntrerupte pe o distanță semnificativă, ceea ce oferă spațiu disponibil pentru oportunități de dezvoltare; • Predominanță a locuințelor cu un singur nivel, cu densitate redusă în întreg cartierul, ceea ce oferă un caracter urban alternativ/reducere a presiunii față de alte părți ale Bucureștiului sau oportunități de densificare/redezvoltare; • Industрии creative noi și o importantă tradiție industrială în partea de nord a cartierului, care pot fi exploatate; • Planuri de investiții în conectivitate pe scară largă, pentru încurajarea legăturilor sectorului cu alte părți ale Bucureștiului; • Potențial de finanțare atât din partea UE, cât și din fonduri private.	• Sărăcie urbană mare, reputație negativă generală asociată cu zonele de sărăcie urbană; • Locuințe degradate, nesigure și de slabă calitate; • Rate mari de infraționalitate și existența unor rețele infracționale în zonele de sărăcie urbană; • Grupuri marginalizate, vulnerabile la excluziune socială; rată redusă a incluziunii pe piața muncii, în special în cazul femeilor și în zonele marginalizate; • Riscuri naturale majore (ex. cutremure), în special având în vedere fondul de locuințe colective degradate; • Priorități politice fluctuante și inconsecvență a agendei de dezvoltare de la un mandat la altul, care îngreunează implementarea proiectelor pe termen lung.



3

3. ABORDARE STRATEGICĂ PENTRU REGENERAREA URBANĂ A CARTIERULUI FERENTARI

3.1 Viziune, obiective și priorități ale regenerării urbane

Datorită unei mai bune înțelegeri a zonei studiate și a zonei de interes a coridorului feroviar Filaret-Progresul, a fost dezvoltată o abordare strategică a regenerării urbane a cartierului Ferentari. Aceasta include definirea obiectivelor cheie și a unei viziuni, dar și a priorităților angajamentului.

Elementul central al viziunii regenerării Ferentariului este de a transforma zona într-un cartier mai agreabil, o destinație preferată pentru locuitorii săi și o locație atractivă pentru firme și investitori. Obiectivele propuse pe termen lung sunt:

Obiectivul 1: Combaterea sărăciei urbane extreme și a marginalizării

Obiectivul 2: Creșterea calității vieții pentru toți locuitorii

Obiectivul 3: Creșterea conectivității în interiorul cartierului și cu zona metropolitană a Bucureștiului

Obiectivul 4: Atragerea de investiții private în dezvoltarea urbană

Obiectivele de mai sus sunt transpuse într-un portofoliu integrat de propuneri de investiții axate pe două priorități principale:

Prioritatea 1: Promovarea fostului coridor feroviar Filaret-Progresul ca program emblematic și bună practică de regenerare urbană, cu externalități pozitive ce urmează a fi generate în beneficiul întregului cartier.

Prioritatea 2: Soluționarea problemei insulelor de sărăcie urbană folosind o abordare sustenabilă, integrată, pe termen lung și adaptată zonei. Un prim pas a fost făcut în această privință prin crearea GAL dedicat zonei Zăbrăuți. Sunt recomandate și alte măsuri de îmbunătățire și adaptare a acestei abordări pentru a se adresa tuturor zonelor sărace din cartier și a-și continua existența și după încheierea perioadei actuale de programare a UE.

Intervențiile propuse iau în calcul diverse domenii, printre care locuirea, mobilitatea și conectivitatea,

dotările publice (utilități, educație, spații verzi/de agrement, servicii de sănătate și sociale, sport și cultură) și incluziunea pe piața forței de muncă.

Aceste obiective și intervenții corespund celor prezentate în documentele de planificare strategică ale zonei Ferentari, precum Strategia pentru Regenerare Urbană Ferentari, adoptată în 2017, Strategia locală de dezvoltare pentru regenerarea urbană a ZUM din Ferentari (cu accent pe zona Zăbrăuți, o strategie a cărei implementare este condusă de Grupul de Acțiune Locală - GAL), precum și „Diagnostic urban al cartierului Ferentari în vederea lansării unui program de regenerare urbană”, condus de Primăria Generală a Municipiului București^[12]. Această activitate utilizează și încearcă să completeze și să adauge valoare eforturilor anterioare și curente destinate Ferentariului, prin propunerea de posibile strategii și măsuri viitoare în domeniile prioritare menționate mai sus, și în special în vederea regenerării coridorului feroviar Filaret-Progresul.

Acest angajament constă, în esență, într-o primă etapă exploratorie, cu rol de punct de plecare pentru o serie de etape de planificare și implementare pe termen lung. Ideile conținute în această propunere vor trebui detaliate și elaborate prin intermediul unor viitoare studii tehnice sau de fezabilitate și al unor proiecte detaliate, precum și puse în discuție și validate în cadrul unor consultări mai largi.

12 Această inițiativă este comunicată ca activitate în curs la data prezentului raport. La 5 august 2019, Primăria Generală a Municipiului București a organizat o consultare publică privind principalele concluzii ale acestei analize de diagnosticare, cu o participare largă a unor actori publici și privați. Principalele rezultate prezentate atunci corespund celor descrise în prezentul raport.

3.1.1 PRIORITATEA 1.

Dezvoltarea unui program emblematic: regenerarea coridorului feroviar Filaret-Progresul

Fostul coridor feroviar Filaret – Progresul reprezintă o importantă zonă de oportunitate pentru o schimbare în bine a întregului cartier Ferentari. Această primă cale ferată din București, construită în 1869, a fost odată coloana vertebrală a dezvoltării economice în sudul capitalei, transportând produse industriale către rutele comerciale din sud-estul Europei. Din nefericire, acum este dezafectată și degradată până la un stadiu de obstacol prost întreținut în peisajul urban. Totuși, coridorul include suprafețe mari de teren nedezvoltat sau insuficient dezvoltat, cu utilizări incompatibile, un procent mare de terenuri libere învecinate care pot găzdui un mix de dotări în prezent insuficient deservite, dar și oportunități de îmbunătățire a conectivității și a permeabilității. Prin urmare, acesta oferă un potențial imens pentru restructurare economică și reconversie a terenurilor pe întreaga sa lungime, stimulând astfel dezvoltarea Ferentariului, pe care îl traversează, și oferind beneficii atât pentru sectorul 5, cât și pentru București în ansamblul său.

Aceasta impune o regândire și planificare strategică a acestui coridor nord-sud. Această oportunitate de creare a unei viziuni coerente pe termen lung de regenerare și redezvoltare a coridorului, sub forma unui proiect emblematic, este motivația aflată în spatele acestui angajament. Viziunea propusă și considerațiile și opțiunile de dezvoltare sunt prezentate în mai multe detalii la capitolul 4 al prezentului raport.

3.1.2 PRIORITATEA 2:

Regenerarea insulelor de sărăcie urbană

În Ferentari, fenomenul de sărăcie urbană este cel mai des întâlnit în trei zone principale: (1) Zăbrăuți, (2) Radu Constantin – Iacob Andrei, și (3) Alea Livezilor – Alea Stogu – Str. Soldat Tunsu Petre. Combaterea sărăciei urbane este unul dintre cele mai dificile obiective de dezvoltare, iar orice progrese necesită planificarea și implementarea de intervenții într-un cadru pe termen lung și într-o manieră susținută și integrată. Acestea trebuie să includă investiții tangibile, dar care să fie completate și de proiecte nemateriale.

Un important pas înainte în această direcție a fost crearea GAL dedicat zonei Zăbrăuți, bazat pe abordarea dezvoltării coordonate de comunitate care este promovată prin instrumentele de finanțare ale UE. În timp ce activitatea GAL se află de abia la început la momentul redactării prezentului raport, funcționarea sa va reprezenta o utilă oportunitate de a învăța cum se redactează o strategie de regenerare urbană destinată uneia dintre insulele de sărăcie urbană ale Ferentariului și de consolidare a activităților public-private de implementare a sa. O astfel de abordare trebuie continuată dincolo de perioada actuală de finanțare a UE, dar și extinsă asupra tuturor insulelor de sărăcie urbană din Ferentari.

Prin studierea documentelor strategice relevante și a experienței obținute în urma consultărilor din perioada angajamentului, au fost identificate patru domenii de intervenție ca puncte de pornire în aplicarea unei abordări teritoriale de combatere a insulelor de sărăcie urbană în Ferentari. Acestea sunt: (i) locuințele și mediul fizic, (ii) educația, sănătatea și asistența comunitară, (iii) incluziunea pe piața muncii, și (iv) combaterea și prevenirea infracționalității. Principalele intervenții recomandate în fiecare domeniu și metoda sugerată de implementarea acestora sunt descrise la **tabelul 7**. (Aceste sugestii trebuie validate în urma unor alte analize și/sau studii detaliate, care nu fac obiectul acestui angajament, având în vedere domeniul de interes al Priorității 1 de mai sus.)

Tabelul 7: Abordare teritorială recomandată pentru rezolvarea problemei insulelor de sărăcie urbană

Domeniul de intervenție	Intervenții recomandate	Scurtă descriere a abordării sugerate
Locuințe și mediul fizic	Creșterea adecvată a fondului de locuințe sociale/ accesibile și facilitarea relocării	• Efectuarea unei evaluări a nevoilor de locuințe accesibile, pe bază de (1) liste de așteptare ale solicitanților cu cereri de locuințe sociale deja depuse de locuitorii din sectorul 5, și (2) numărul de gospodării cu probleme locative, precum cele aflate în blocuri supraaglomerate, nesigure și insalubre. • Identificarea de terenuri disponibile și adecvate pentru găzduirea de noi locuințe, aflate în zone cu un acces facil la facilități sociale și publice și la infrastructura publică și de transport; conversia construcțiilor/terenurilor subutilizate/abandonate poate fi luată, de asemenea, în considerare. • Construirea de noi unități locative accesibile, după caz, în funcție de evaluarea nevoilor și alte studii tehnice; • Sprijinirea relocării familiilor cu probleme locative în locuințe noi. O relocare facilă depinde în foarte mare măsură de oferirea de asistență familiilor în cauză și cooperare cu comunitatea pe durata întregului proces, în vederea identificării în comun a celor mai adecvate soluții de relocare (locație, apropiere de facilitățile necesare respectivei familii, dimensiunea locuinței etc.), adaptate nevoilor fiecărei familii. Relocarea poate avea loc atât în locuințe sociale cu chirie, cât și în locuințe cu preț de achiziție subvenționat, în funcție de compensația primită pentru locuința vacantată și existența programelor de subvenționare a împrumuturilor pentru locuințe accesibile. • Continuarea sprijinului pentru chiriași prin servicii de asistență complementară: mediere pentru integrarea pe piața muncii, educație financiară, igienă și educație parentală etc., pentru a le permite să suporte costurile și eforturile de întreținere a locuinței. • Simplificarea procedurii de solicitare a unei locuințe și a procesului de alocare pentru a reduce povara asupra solicitanților și a crește transparența și predictibilitatea

Domeniul de intervenție	Intervenții recomandate	Scurtă descriere a abordării sugerate
Locuințe și mediul fizic	Renovarea fondului locativ: renovare completă sau redezvoltare, în funcție de gradul de degradare și conform unei analize cost-beneficii.	Efectuarea de evaluări detaliate ale stării fondului locativ, cu accent asupra blocurilor de apartamente degradate, analizarea siguranței structurale și a riscurilor la adresa sănătății publice etc., precum și starea locativă (profil demografic și social, regim de proprietate/condiții contractuale); Două scenarii propuse în funcție de starea de degradare identificată și analiza cost-beneficii sunt: 1. Pentru blocurile mai puțin degradate: renovare completă, inclusiv izolare termică, reabilitare seismică și eliminarea construcțiilor improvizate nearmonizate cu restul clădirii, inclusiv instalarea de sisteme individuale de contorizare. Luarea în considerare a extinderii și/sau repartiționării structurilor existente în locuințe mai mari, atunci când structura o permite și în strictă conformitate cu cerințele codului construcțiilor; 2. Pentru blocuri foarte degradate: restabilirea regimului de proprietate la cel integral public prin achiziționarea apartamentelor, relocare și expropriere; redezvoltarea în locuințe de mai bună calitate și cu dimensiuni adecvate pentru numărul de membri ai familiilor.
	Sprijinirea creării și dezvoltării capacității asociațiilor de proprietari din toate complexurile imobiliare	Asociațiile de proprietari (AP) sunt esențiale pentru buna întreținere a complexurilor imobiliare, stimulează acțiunile colective și inițiativele comunitare, și asigură o mai bună responsabilitate și răspundere în rândul proprietarilor și chiriașilor. Abordarea propusă: » Furnizarea de mijloace de informare profesională a proprietarilor și chiriașilor privind obligația legală de a înființa asociații de proprietari și beneficiile și responsabilitățile acestora; » Asistență juridică și facilitare a înființării acestor asociații, precum și formare a persoanelor implicate în gestionarea structurilor; » Stimulente pentru înființarea și acțiunile ale AP, precum oferirea de pachete de materiale de curățare și construcție pentru întreținerea și renovarea de bază a spațiilor comune.
	Îmbunătățiri sistemice la scară redusă a spațiilor publice și străzilor, după caz	Îmbunătățirea spațiilor publice și accesibilității pentru toate grupurile din societate, utilizând proiecte universale, atunci când este posibil, și în funcție de toate modurile de deplasare (pietoni, biciclete, autoturisme etc.), după caz. Abordarea propusă include: » Modernizarea străzilor, inclusiv a trotuarelor și pistelor de biciclete, și reproiectarea intersecțiilor etc.; » Plantarea de arbori, dezvoltarea de zone verzi și terenuri de joacă, mobilier stradal și iluminat public modern de-a lungul tuturor străzilor din zonele țintă; » Marcarea adecvată a spațiilor de parcare; » Asigurarea numărului necesar de pubele de gunoi și distribuția adecvată de-a lungul străzilor din zonele țintă;

Area of intervention	Recommended interventions	Brief description of suggested approach
Educație, sănătate și asistență comunitară	Modernizarea școlilor - îmbunătățirea școlilor existente cu echipamente, personal suplimentar și instrumente educative, după caz, pentru acoperirea nevoilor copiilor	Combaterea abandonului școlar timpuriu prin sprijinirea școlilor cu personal și competențe suplimentare, precum și resurse educative și o mai bună infrastructură și echipamente, după caz. Abordarea propusă: » Continuarea și extinderea programelor de asistență pentru recuperarea deficitelor de cunoștințe și competențe și facilitarea integrării copiilor expuși riscului de abandon școlar; » Desfășurarea de programe de instruire pentru profesori și atragerea de profesori de sprijin noi/suplimentari pentru elevii cu nevoi speciale; » Modernizarea infrastructurii educative și dotarea școlilor cu resurse educaționale și echipamente pentru a deveni mai atractive pentru copii;
	Programe educative și de sprijin pentru combaterea analfabetismului în rândul adulților	» Susținerea implementării programelor „A doua șansă” și a celor axate pe analfabetismul funcțional pentru adulți absolvenți de opt clase, dublată de promovarea și oferirea de stimulente pentru creșterea înscrierilor în școli.
	Creșterea participării la serviciile sociale existente	Maximizarea impactului și a raportului calitate-preț generat de serviciile existente prin concentrare asupra ratelor de participare la servicii. Abordarea propusă: » Efectuarea de monitorizări și evaluări de impact pentru a determina modul de utilizare și beneficiile serviciilor sociale; » Replicarea serviciilor sociale existente care și-au dovedit eficiența; » Adaptarea și reproiectarea serviciilor sociale care nu au fost bine utilizate de comunitate, prin intermediul unei abordări participative; » Promovarea oportunității serviciilor existente pe baza activităților de asistență socială de teren și altor mijloace de comunicare;

Area of intervention	Recommended interventions	Brief description of suggested approach
Educație, sănătate și asistență comunitară	Îmbunătățirea promovării sănătății prin programe educative și de screening dedicate	Scăderea procentului de persoane expuse unui risc extrem de marginalizare și excluziune socială din cauza stării de sănătate, prin investiții în programe de promovare a sănătății, prevenire a bolilor și educative și de screening dedicate următoarelor: » planificare familială, educație sexuală, îngrijire maternă; » educație parentală; alăptare, îngrijirea copiilor mici, dezvoltarea copilului etc.; » screening pentru bolile cu incidență ridicată (diabet, cancer etc.); » mediere sanitară pentru creșterea eficienței măsurilor de prevenire și educație.
	Extinderea acoperirii serviciilor și infrastructurii medicale	Creșterea accesului și participării la măsuri medicale de prevenție în zone defavorizate, prin extinderea serviciilor și infrastructurii medicale. Abordarea propusă: » Dezvoltarea unei policlinici pentru deservirea cartierului, care să includă cabinete de medicină generală, stomatologie și oftalmologie; » Sprijinirea infrastructurii și programelor de asistență pentru abuzul de droguri și alcool.
	Creșterea/extinderea infrastructurilor comunitare:	Crearea de spații pentru interacțiuni între membrii comunității și dezvoltarea de noi centre comunitare și/sau adaptarea celor existente pentru a găzdui o varietate de activități comunitare, proiecte educative, activități de incluziune socială și evenimente culturale. Abordarea propusă: » Evaluarea posibilității pentru înființarea a cel puțin încă un astfel de centru în apropierea zonei defavorizate Iacob Andrei; » Cooperare strânsă cu ONG-urile existente și grupurile civice active în domeniul infrastructurii comunitare, pentru găzduirea unei oferte diverse și atractive de activități și evenimente adaptate nevoilor comunității locale;
	Dezvoltarea de noi facilități sportive în întregul cartier	» Creșterea participării la activități sportive deopotrivă pentru tineri și adulți, ca mijloc eficient de obținere a unui stil de viață sănătos și oportunitate de promovare a valorilor comune și aptitudinilor practice, dar și de combatere a discriminării. » Sports facilities proposed to include a variety of premises both indoor and outdoor that could accommodate team sports, contact sports and swimming.

Area of intervention	Recommended interventions	Brief description of suggested approach
Incluziunea pe piața muncii	Dezvoltarea, dacă este posibil, a unei școli profesionale în cartier	Creșterea accesului la oportunități educaționale și formare diversificate pentru locuitorii din Ferentari, în special pentru tineri. Abordarea propusă: • Evaluarea posibilității de a găzdui o școală profesională în sediile școlilor existente; • Evaluarea domeniilor de formare relevante pentru nevoile pieței muncii și așteptările tinerilor; • Construirea, echiparea și dotarea cu personal a noii școli profesionale;
	Explorarea programelor de formare/fidelizare alături de companii	Explorarea programelor de formare/fidelizare alături de companii pentru tinerii care frecventează școli profesionale. • Implementarea/extinderea programelor de școli în sistem dual pentru a se adresa cât mai multor companii active din interiorul sau din apropierea cartierului; • Promovare susținută către tineri, pentru creșterea atractivității și participării tinerilor la astfel de programe
	Programe de formare și agenții de ocupare a forței de muncă	Tinerii și adulții cu experiență redusă sau fără experiență în muncă se confruntă cu dificultăți majore în găsirea și adaptarea la cerințele unui loc de muncă. În plus, acestora le lipsesc adeseori informațiile și experiența necesare pentru a găsi un loc de muncă, contactarea unui angajator, susținerea unui interviu sau înțelegerea drepturilor și obligațiilor din contractele de muncă. Există, așadar, o nevoie de extindere a serviciilor de consiliere în carieră și de intermediere pentru a ajuta adulții să dobândească aptitudini și să se adapteze la cerințele unui loc de muncă cu normă întreagă, a facilita tranziția, a intermedia între solicitanții de locuri de muncă și angajatori și a îmbunătăți accesul și integrarea pe piața muncii. Abordare propusă: • Dezvoltarea și implementarea de programe de formare, inclusiv asigurarea de spații pentru ateliere practice • Stabilirea și/sau sprijinirea dezvoltării și funcționării întreprinderilor sociale în domeniul inserției profesionale, prin punerea la dispoziție de spații, echipamente și cofinanțare. • Asigurarea unui ghișeu unic de asistență în mai multe centre comunitare sau a altor spații publice accesibile pentru oferirea de servicii de consiliere profesională și de intermediere; • Promovarea acestui serviciu pe scară largă, în zonele defavorizate ale cartierului, unde procentul persoanelor active pe piața formală a muncii este cel mai scăzut; • Promovarea de studii de caz de succes către tineri/copii, care să ilustreze o varietate de profesii și o reprezentare echilibrată de gen, organizarea de evenimente și activități educative (ex. pregătirea de CV-uri, interviuri pe roluri etc).

Area of intervention	Recommended interventions	Brief description of suggested approach
Incluziunea pe piața muncii	Promovarea atractivității și sprijinirea înscrierii la cursurile școlilor profesionale	Adresare către tineri adolescenți prin programe dedicate pentru promovarea atractivității formării profesionale și sprijinirea înscrierii în astfel de programe. Promovarea modelelor de urmat și poveștilor comunitare de succes, cu accent pe o reprezentare echilibrată a genurilor, facilitarea contactelor și expunerii la diverse profesii și posibili angajați etc.
Combaterea și prevenirea infraționalității	Programe de asistență, infrastructură de sprijin și acțiuni coordonate de combatere a infracțiunilor și violenței	Diverse provocări majore în ZUM au fost identificate în cursul consultărilor referitoare la infraționalitate și violență, principalele probleme fiind violența domestică, consumul de droguri, bandele organizate și reintegrarea foștilor deținuți înapoi în societate și pe piața muncii. Abordarea propusă: • Asigurarea de infrastructură și servicii dedicate victimelor sau posibilelor victime ale violenței domestice (informații, consiliere psihologică, grupuri de suport, consiliere juridică etc.). • Furnizarea de asistență dedicată, precum servicii sociale și programe pentru foștii deținuți sau delincvenții de mare risc, în vederea reintegrării în societate pentru a preveni discriminarea și a întrerupe cercul vicios al sărăciei. • Combaterea rețelelor de trafic de droguri și a violenței asociate consumului și traficului de droguri printr-o mai bună implicare a poliției.
	Prevenirea/ combaterea abuzurilor rețelor de proprietari de locuințe, de închirieri și de speculații pe piața locuințelor	Speculațiile și închirierile abuzive de locuințe au fost identificate ca o amenințare la adresa familiilor vulnerabile și defavorizate din punct de vedere locativ. Abordarea propusă: • Clarificarea regimurilor de proprietate, identificarea și limitarea ocupării și locuirii ilegale, furnizarea de asistență juridică persoanelor fără titluri oficiale de proprietate; • Asigurarea de locuințe sociale alternative sigure (pe baza unui contract) persoanelor care au nevoie de acestea, precum și furnizarea de informații privind drepturile și obligațiile pe piața achizițiilor și închirierii de locuințe.



4

4. VIZIUNEA PROPUȘĂ DE REGENERARE A CORIDORULUI FERROVIAR FILARET-PROGRESUL

4.1 Potențialul coridorului Filaret-Progresul: oportunități de schimbare

Conform constatărilor și observațiilor colectate în cursul analizelor situațională și SWOT, coridorul feroviar Filaret-Progresul are un deosebit potențial și multe active de valoare care pot fi exploatate pentru a iniția și stimula regenerarea cartierului Ferentari și a zonei sale înconjurătoare. Aceste funcții cheie pozitive includ:

- Un coridor liniar continuu de șine de cale ferată și drepturi de trecere asociate care oferă oportunități pentru o conectivitate nord-sud neîntreruptă și spații publice accesibile;
- Rezerve de terenuri imediat disponibile, ca oportunitate pentru redezvoltarea sau reconversia în utilizări mai productive;
- În prezent, densitatea redusă de dezvoltare a cartierului reprezintă o oportunitate pentru creștere și densificare comparativ cu alte zone ale Bucureștiului care se confruntă cu saturație și aglomerație;
- O populație relativ tânără oferă oportunități pentru forță de muncă, creativitate și dinamism dacă este sprijinită de un mediu favorizant și resurse adecvate, spre deosebire de alte zone ale Bucureștiului având o populație în proces de îmbătrânire;
- Prețuri imobiliare relativ reduse, care permit cartierului să rămână accesibil sau îi oferă oportunități viitoare de dezvoltare comparativ cu alte zone ale Bucureștiului care deja se confruntă cu deficit de terenuri și prețuri prohibitive.

4.2 O viziune pentru coridorul Filaret – Progresul

Viziunea pentru coridorul feroviar Filaret – Progresul este de a-l dezvolta într-un proiect de regenerare urbană pe termen lung, care oferă conectivitate și accesibilitate, atragerea de investiții și locuri de muncă din sectorul privat și îmbunătățirea calității vieții pentru comunitate (**figura 23**).



Figura 23: Exemplu de dezvoltare a coridorului feroviar Filaret-Progresul

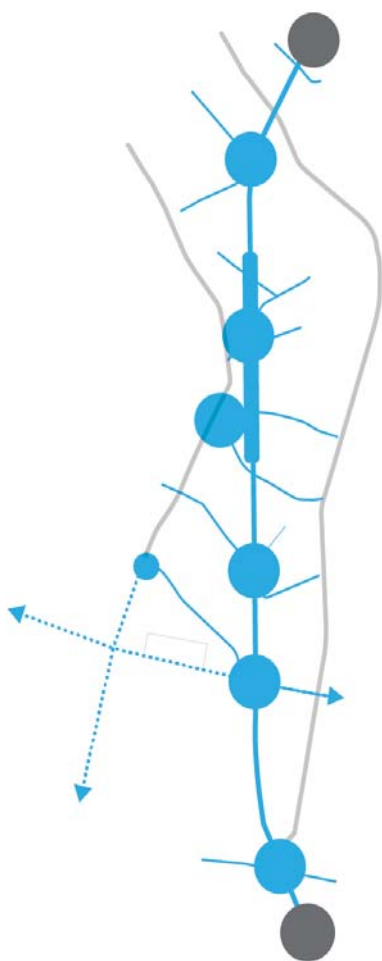
Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



INTERSECȚIA DINTRE
STR. PROGRESULUI ȘI
STR. DR. C. ISTRATI

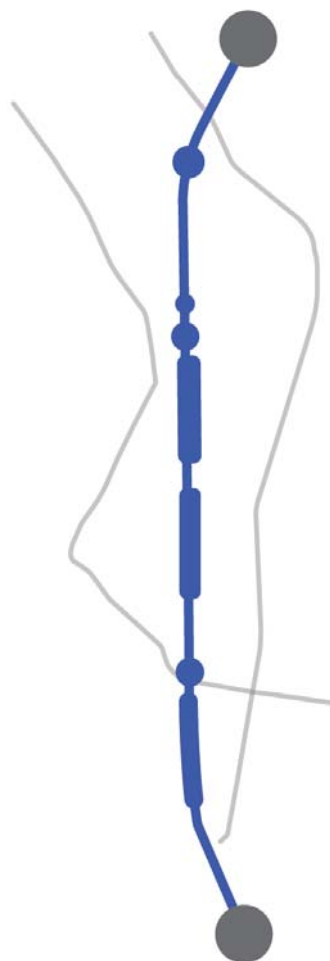
4.3 Strategie pe trei niveluri pentru dezvoltarea viziunii

Pentru conceptualizarea unei viziuni de dezvoltare a coridorului dintr-o perspectivă a proiectării și planificării urbane, o strategie pe trei niveluri (**figura 24**) a fost considerată esențială pentru transformarea coridorului și valorificarea potențialului acestuia. Aceste niveluri ale strategiei sunt interconectate și au rol de componente complementare în formarea unei viziuni de dezvoltare coerente pentru coridorul feroviar, care, în cele din urmă, va evolua către un coridor multifuncțional.



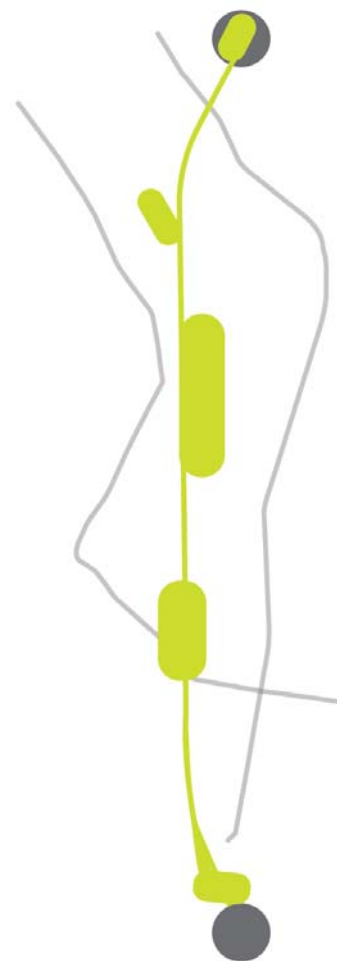
Facilitatorul de conectivitate

concentrat pe îmbunătățirea țesutului urban și a conectivității



Stradă pietonală urbană

concentrat pe servicii, dotări și generarea unei experiențe urbane vibrante



Coridorul verde

concentrate pe parcuri, spații publice calitative pentru relaxare

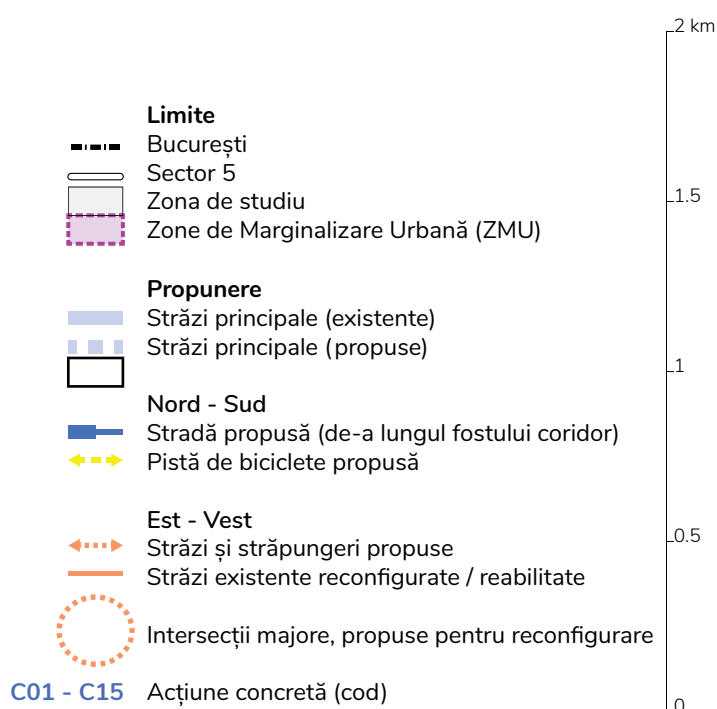
Figure 24: Three strategy layers contribute to the rail corridor regeneration and transformation
Source: Compiled by the World Bank team and produced for this engagement

NIVELUL DE STRATEGIE NR.1:

Facilitatorul Conectivitate

Acest nivel de strategie vizează transformarea fostului coridor feroviar într-un factor conector, care crește mobilitatea și accesibilitatea în cartier și în partea de sud a Bucureștiului. Aceasta include deschiderea accesului pe direcția nord-sud de-a lungul coridorului, care va fi completată de dezvoltarea unei serii de noduri și conexiuni transversale pentru a consolida permeabilitatea și a permite cartierului Ferentari să acceseze acest nou potențial de activități, servicii și dotări (**figura 29**), și viceversa. Elementele cheie (**figura 30**) implicate în acest nivel de strategie sunt:

- Explorarea construirii sau modernizării axei stradale N-S de-a lungul coridorului feroviar, inclusiv posibilitățile de a introduce trotuare, piste de biciclete, elemente de peisagistică și mobilier stradal;
- Creșterea permeabilității est-vest peste coridorul feroviar, în lipsa căreia ar putea constitui un obstacol pe direcția nord-sud, prin identificarea punctelor de acces și a rutelor curente și potențiale care traversează coridorul și formează rețele mai complete;
- Optimizarea rutelor pentru pietoni și de tranzit și îmbunătățirea siguranței rutiere;
- Conectarea, creșterea accesului și deschiderea ZUM pentru reducerea izolării și segregării spațiale;
- Creșterea potențialului de dezvoltare a terenurilor aflate pe o distanță mai mare în interiorul cartierului Ferentari și nedeservite de infrastructura de mobilitate;
- Facilitarea accesului la serviciile și dotările de servicii publice existente și planificate;



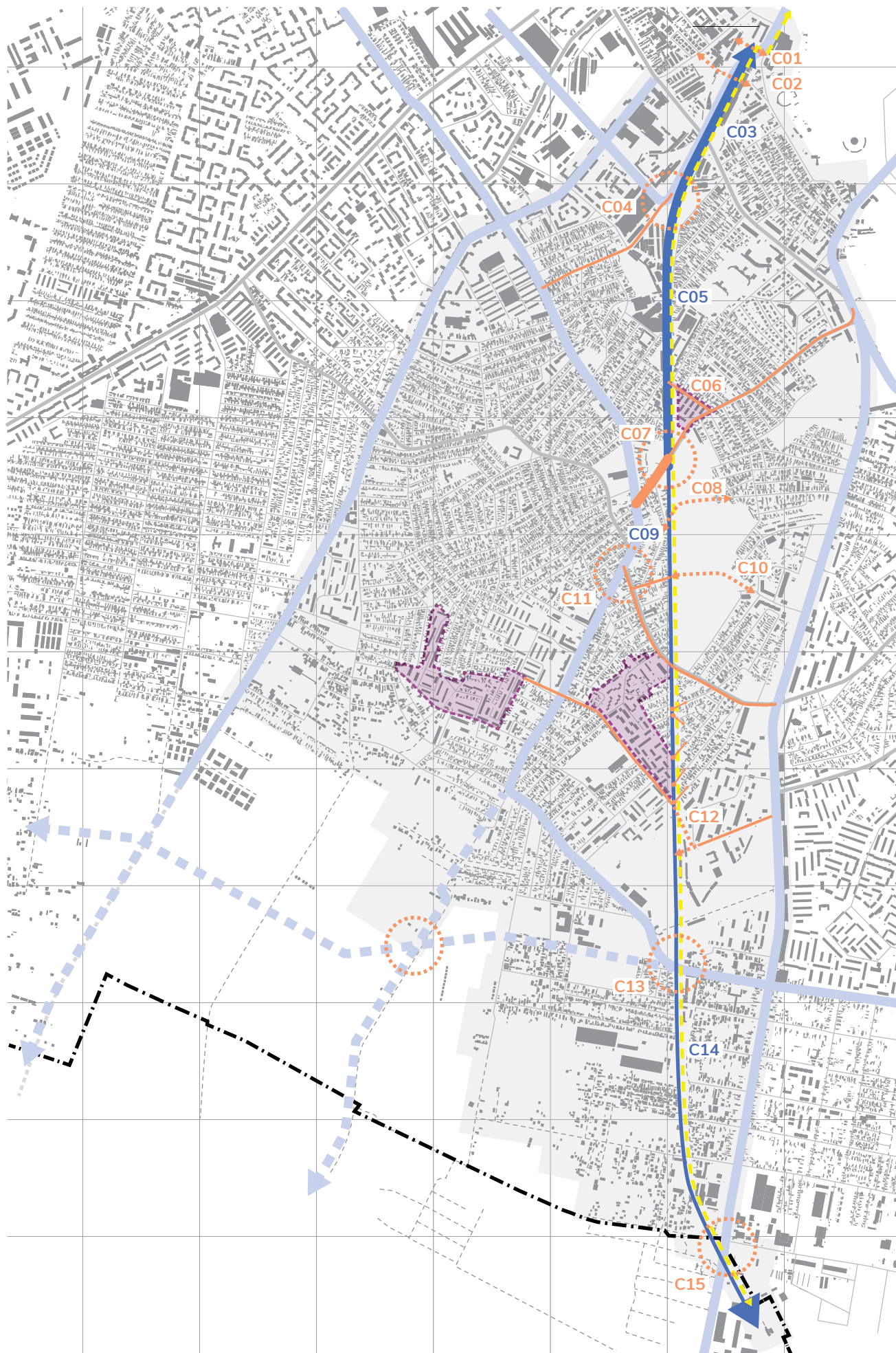
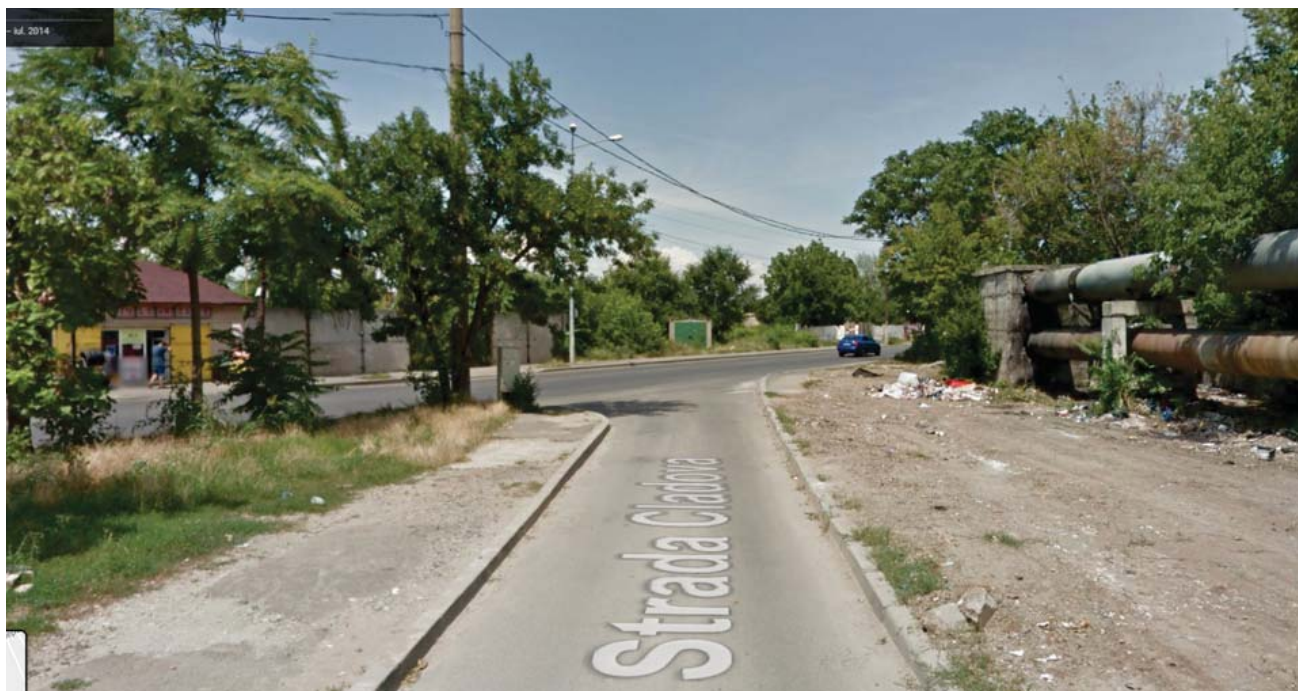


Figura 25: Măsurile posibile pentru nivelul de strategie nr. 3: Facilitatorul de conectivitate
 Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Fotografie: Capătul străzii Cladova, paralel cu șinele de cale ferată (pe partea dreaptă, în fotografie) (înainte)



Schiță: Intersecție re proiectată și dotări publice noi. Centrul comunitar Pieptănari (după)

Figura 26: Idei de posibile modificări ale nivelului de strategie nr. 1: Facilitatorul de conectivitate

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Sursă: Vanke Cloud City Phase 2 Lab D+H
<http://landezine.com/index.php/2016/06/vanke-cloud-city-phase-2-by-lab-dh/>



Sursă: Poblenou "Superblock"
 Barcelona (Spain), <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock>

Exemple de referință ale acupuncturii urbane pentru reproiectarea străzilor și intersecțiilor - colțuri de străzi și trotuare îmbunătățite ca locuri de interacțiune socială

NIVELUL DE STRATEGIE NR.2:

Stradă pietonală urbană

Acest nivel de strategie vizează transformarea fostului coridor feroviar într-un bulevard atractiv, dinamic, sigur și agreabil pentru pietoni, cu rol de coloană vertebrală economică și socială a cartierului. Această vocație de „stradă principală” poate fi explorată în special pentru segmentele de nord ale coridorului.

Porțiunile coridorului sunt activate de spații publice și sociale, precum și de dotări publice și private (**figura 25**). Elementele cheie (**figura 26**) implicate în acest nivel de strategie sunt:

- Definirea porțiunilor strategice ale coridorului care pot fi dezvoltate ca bulevard urban/stradă principală;
- Activarea bulevardelor prin atragerea de noi firme și utilizări comerciale, asigurarea de noi servicii și dotări (pot fi necesare modificări ale planificării urbane sau reglementări care să permită utilizarea parterelor ca spații comerciale sau schimbarea modului de utilizare etc.);
- Planificarea și stimularea dezvoltării rezidențiale complementare de-a lungul coridorului, atunci când este posibil;
- Dezvoltarea de servicii și dotări publice (fie prin construcții noi, fie prin reproiectarea clădirilor existente) de-a lungul coridorului pentru a ajuta la satisfacerea nevoilor locuitorilor, dar și pentru a crește tranzitul longitudinal și transversal.
- Dotările publice identificate ca necesare (dintre care unele sunt deja planificate) includ:
 - » infrastructură medicală nouă (ambulatorie, inclusiv cabinete medicale pentru medici generaliști și de alte specializări);
 - » infrastructură sportivă interioară și exterioară;
 - » infrastructură pentru găzduirea de activități culturale, educaționale și comunitare.
- Planificarea și stimularea utilizărilor comerciale și de agrement sau a inițiativelor de creare de situri publice pentru o atmosferă de dinamism, precum piețe temporare, festivaluri, evenimente culturale etc.;
- Asigurarea de zone pietonale largi și de înaltă calitate, dar și de spații publice de-a lungul coridorului, în special pentru porțiunile definite.

Exemple de referință pentru design urban și „acupunctură urbană”.



Exemplu de stradă pietonală urbană Neue Meile Boblingen de Bauchplan / Sursă: <https://landezine-award.com/neue-meile-boblingen/>



Exemplu de centru comunitar și de educație / Fala Park / PL Architekci
Sursă: <https://www.archdaily.com/280739/fala-park-pl-architekci>



W01 - W15 Acțiune concretă (cod)

2 km
1.5
1
0.5
0



Figura 27: : Posibile propuneri pentru nivelul de strategie nr. 2 - Stradă pietonală urbană

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Fotografie: Str. Brăniștari, de-a lungul conductelor de termoficare (înainte)



Schiță: Str. Brăniștari – exemplu de conversie a infrastructurii existente în locuri de petrecere a timpului liber (după)

Figura 28: Idei de posibile modificări ale nivelului de strategie nr. 2: Stradă pietonală urbană

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Fotografie: Str. Dr. Istrati, spre intersecția cu Șoseaua Progresul (înainte)



Schiță: Str. Dr. Istrati, către Filaret – crearea și activarea unui bulevard urban (după)

NIVELUL DE STRATEGIE NR 3: Coridor verde

Acest nivel de strategie presupune redefinirea fostului coridor feroviar într-un parc liniar simbolic, conectat la o varietate de spații deschise publice, semi-publice și private pe întreaga sa lungime. Acestea vor completa orice dotări sociale, educative, sportive, de agrement și culturale construite de-a lungul coridorului și vor transforma Ferentariul într-un cartier atractiv și agreabil (**figura 27**). Elementele cheie (**figura 28**) implicate în acest nivel sunt:

- Dezvoltarea și asigurarea unei rețele și ierarhii de parcuri și spații verzi/deschise pentru cartier, valorificarea atuurilor existente (ex. Parcul Carol), și începând cu zone disponibile și adecvate de-a lungul coridorului care se extind și se conectează cu întreg cartierul Ferentari;
- Crearea de obiective la nivel de oraș și de cartier;
- Construirea unei rețele de căi pietonale și piste de biciclete și, eventual conectarea acestui coridor la zona centrală a Bucureștiului în partea de nord și la ruta de agrement Victoriei-Herăstrău;
- Curățarea, întreținerea și exploatarea sustenabilă a parcurilor și spațiilor deschise;
- Promovarea sentimentului de apartenență pentru parcuri și spațiile deschise și inspirarea unui sentiment de comunitate și mândrie pentru locuitorii Ferentariului;

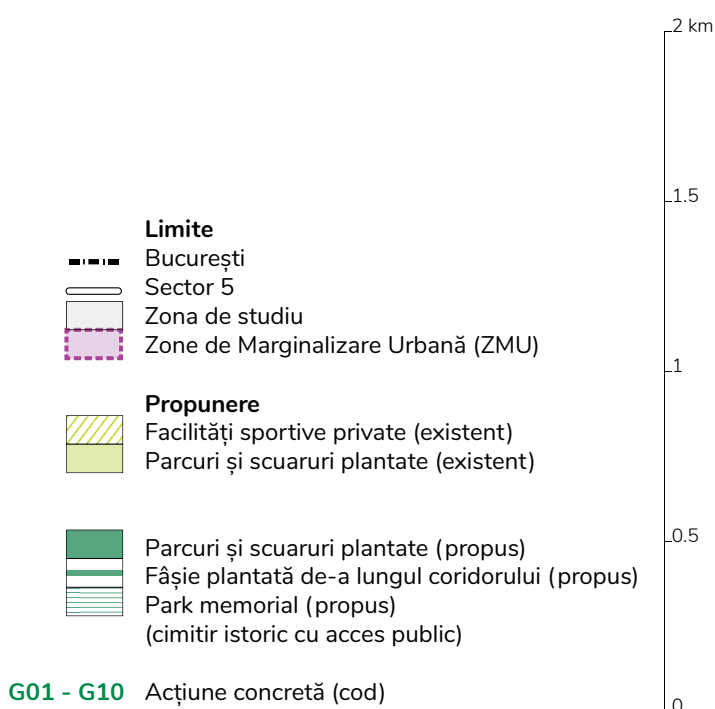


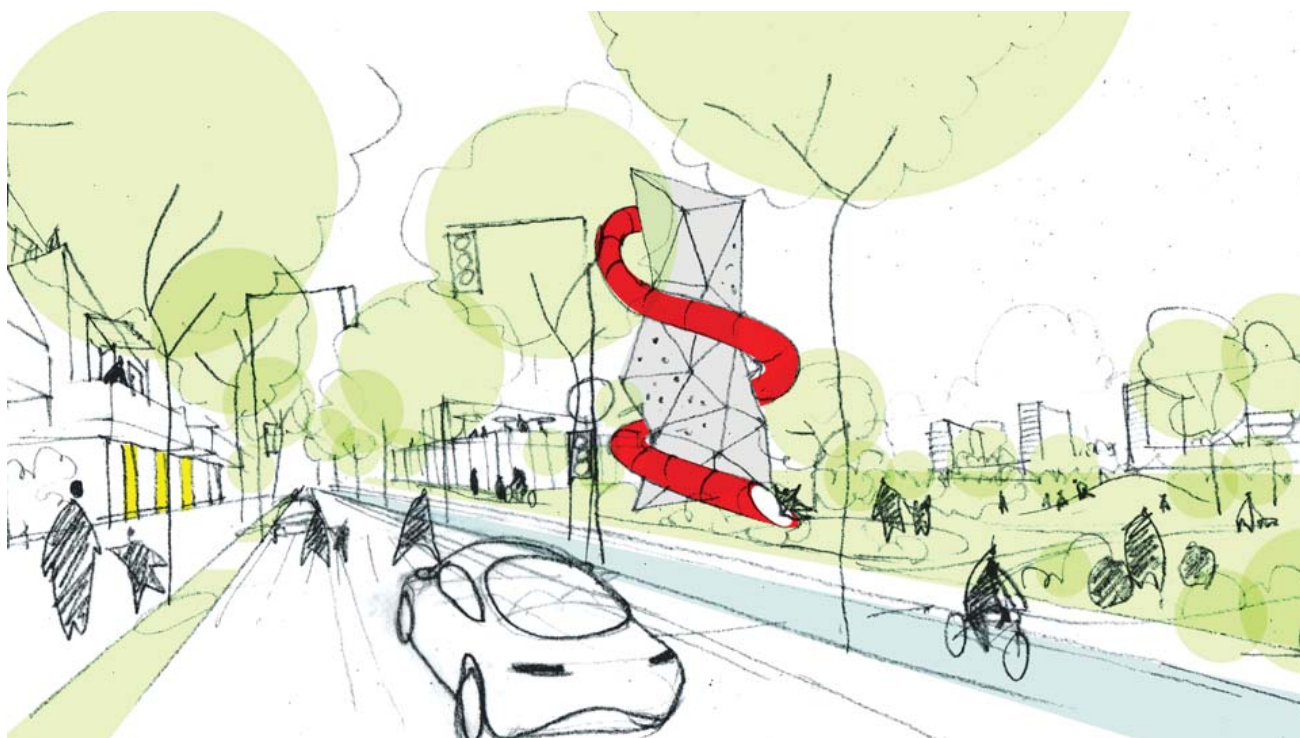


Figura 29: Măsurile posibile pentru nivelul de strategie nr. 3 - coridorul verde

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



Fotografie: Stradă de-a lungul fostei zone industriale Rocar (înainte)



Schiță: Stradă de-a lungul fostei zone industriale Rocar, cu spații verzi deschise, căi pietonale și piste pentru bicicliști (după)

Figura 30: Idei de posibile modificări ale nivelului nr. 3: Coridor verde



Exemplu de acupunctură urbană – șine de cale ferată integrate în mediul urban

Sursă: Zollverein Park Essen (Germany), <https://www.publicspace.org/works/-/project/k127-zollverein-park>



Exemplu de acupunctură urbană – reutilizarea unor părți ale conductelor existente ca obiective locale

Sursă: Zollverein Park Essen (Germany), <https://www.publicspace.org/works/-/project/k127-zollverein-park>

PROPUNERI PENTRU NODURI CHEIE DE-A LUNGUL CORIDORULUI

Pe lângă nivelurile generale de strategie propuse pentru coridorul feroviar, au fost selectate, pentru o analiză mai amănunțită, patru noduri cheie cu potențialul de a deveni noduri de dezvoltare pilot în secțiunile de nord, mijloc și sud. Sunt ilustrate idei conceptuale de dezvoltare a acestor trei noduri cheie, pentru a demonstra modul în care ar putea fi redezvoltate.

1. Autogara Filaret și zona înconjurătoare

Ideile cheie asociate de regenerare a nodului Filaret sunt:

- **Renovarea și transformarea clădirii de patrimoniu a Gării Filaret într-o scenă culturală și socială importantă pentru întregul oraș.** Posibilele utilizări pot include un muzeu al căii ferate (după reconversia sa oficială^[13]) și ca destinație multifuncțională culturală și de agrement/alimentație publică/cumpărături.

- Curtea gării și terenul din imediata sa apropiere, adică parcul existent și fostele terenuri industriale vacante/subutilizate pot fi modernizate și deveni o scenă urbană în aer liber, care să găzduiască diverse funcții și evenimente precum piețe agricole, tâlcocuri, festivaluri și festivități urbane etc. Atunci când zona nu este utilizată în mod activ pentru evenimente publice, aceasta poate funcționa ca piață publică liniștită și spațiu verde pentru petrecerea timpului liber de către locuitori și vizitatori.

- Reproiectarea traficului și tranzitului în zonă pe baza unei documentații tehnice prealabile și a unor viitoare investiții pe scară largă (inclusiv viitoare stație de metrou Filaret). Ar putea fi realizată o nouă pistă de mari dimensiuni pentru pietoni și biciclete pe str. Dr. Constantin Istrati, care să conecteze Autogara Filaret și noile clădiri rezidențiale și administrative la Parcul Carol și centrul cultural și de evenimente „Halele Carol”. În continuare, ar putea fi creată o nouă stradă, care să traverseze coridorul feroviar și să lege străzile Fabrica de Chibrituri și Cuțitul de Argint, dar și Parcul Carol și amfiteatrul de concerte Arenele Romane. Această legătură se

poate face prin actuala stradă Maior Ilie Ancuța, traversând și ameliorând aspectul fostelor terenuri industriale.

- Integrarea zonei Filaret într-un concept urban mai larg de parcuri interconectate și trasee pietonale/ pentru bicicliști, anume pista de biciclete Parcul Herăstrău > Bd. Victoriei > Parcul Izvor > Casa Poporului – pentru a conecta cartierul și sectorul 5 la rețelele și legăturile urbane.

2. Zăbrăuți

Zona Zăbrăuți reprezintă un exemplu al impactului negativ pe care linia ferată abandonată o are asupra comunităților urbane marginalizate. Blocurile din Zăbrăuți sunt caracterizate de acces blocat pe întreaga lor lungime, dar și de condiții insalubre, cu deșeuri aruncate pe șinele de cale ferată, fenomene infracționale și pericole pentru sănătate și siguranță. Totuși, apropierea sa față de piața Ferentari și terenurile fostei platforme industriale ROCAR constituie avantaje care pot descătușa potențialul acestei zone de a se regenera într-un cămin sigur și atractiv pentru locuitorii săi. Propunerea și ideile posibile de transformare ale acestui nod cheie sunt ilustrate la **figura 32**.

Măsurile cheie recomandate pentru regenerarea Zăbrăuți și a zonei sale înconjurătoare sunt:

- Transformarea coridorului feroviar și a fâșiei de teren subutilizată de-a lungul său într-un nou drum pe direcția N-S cu un spațiu verde adiacent, inclusiv funcții de sport și comunitare. (Există mari șanse de a realiza aceste investiții cu alocarea UE aprobată pentru finanțarea strategiei GAL). De exemplu, strada Zăbrăuțului poate fi îmbunătățită cu trotuare mai largi, plantarea de arbori, mobilier urban, iluminat și spații de parcare de-a lungul străzii. Segmentul dintre strada Moruzeștilor și Bd. Pieptănari are, de asemenea, un deosebit potențial de valoare adăugată pentru redezvoltare și realizarea unei zone verzi, completată de locuri de joacă și facilități comunitare și de practicare a sporturilor.

- Explorarea de intervenții zonale destinate ZUM Zăbrăuți, inclusiv renovarea și redezvoltarea fondului locativ și a spațiilor publice degradate (a se consulta secțiunea 3.2.2 de la Prioritatea nr. 2 Regenerarea insulelor de sărăcie urbană).

13 Conform Hotărârii de Guvern nr. 88/1995 privind transmiterea Monumentului istoric și de arhitectură „Gara Filaret” în administrarea Regiei Autonome Societatea Națională a Căilor Ferate Române.

- Reproiectarea drumurilor de tranzit și traversare dintre Cladova și Pieptănari și de la Pieptănari la Calea Ferentari, conform unei viziuni mai largi a mobilității pe străzile importante pentru cartier și pe bulevardele importante pentru tranzitul urban. Acestea trebuie să aibă în vedere noile ieșiri planificate către zona Măgurele (inclusiv extinderea Prelungirii Ferentari) și planurile de redezvoltare ale terenurilor ROCAR.

- Regândirea străzii Brăniștari ca o stradă pietonală urbană va permite crearea de-a lungul ei a unei serii de spații publice pentru comunitatea locală. Acestea pot fi cu ușurință implementate de autoritățile locale prin proiecte precise de acupunctură urbană. Simultan, reproiectarea străzii Brăniștari va permite și reevaluarea Cimitirului Evreiesc ca un punct de atracție cu caracter istoric și cultural de-a lungul coridorului.

3. Brăniștari - Iacob Andrei

Partea mediană a fostului coridor feroviar afectează cel mai vizibil țesut urban pe care-l traversează. Lipsa conectivității și izolarea urbană generate de această stare de fapt a permis apariția unor pungi de sărăcie urbană care formează Zona Urbană Marginalizată Iacob Andrei, cea mai extinsă din teritoriul studiat. Această zonă predominant rezidențială, cu o acoperire bună de unități de învățământ și cu rezervele funciare pe care le prezintă, are potențialul să se transforme într-un cartier cu o calitate ridicată a vieții, prin acoperirea nevoilor familiilor tinere și a celor nou venite în Ferentari.

Ideile propuse pentru a transforma acest nod cheie într-un cartier atractiv sunt ilustrate în **figura 33**. Ideile cheie de regenerare ale acestei zone sunt:

- Îmbunătățirea conectivității transversale dintr-o parte în cealaltă a coridorului feroviar pentru a conecta strada Iacob Andrei cu Șoseaua Giurgiului prin strada Vigoniei. Această intervenție ar putea fi foarte benefică în sensul scăderii gradului de sărăcie urbană, prin simpla creare de noi conexiuni funcționale cu țesutul urban înconjurător
- Relocarea mai la sud a garajelor STB existente, în vecinătatea nodului multifuncțional de tranzit propus în apropierea gării Progresul, s-ar putea dovedi nu doar utilă pentru infrastructura de transport public a orașului, dar ar și elibera suficient teritoriu pentru a implementa un proiect de regenerare urbană cu funcțiuni mixte pentru ZUM Iacob Andrei, din care ar face parte locuințe sociale, un parc și alte dotări comunitare.

3. Gara Progresul și zona înconjurătoare

Capătul de sud al coridorului are un potențial semnificativ de a se reinventa ca nod de transport pe termen lung, având în vedere infrastructura mare planificată (capătul noii linii de metrou, centurile feroviare și rutieră). Această zonă are, de asemenea, un potențial semnificativ pentru noi afaceri (inclusiv industriale și logistice). Totuși, zona a avut de suferit de pe urma dezvoltării și extinderii haotice și se află la intersecția mai multor granițe administrative – între sectoarele 4 și 5, între municipiul București cu județul Ilfov și localitatea Jilava. Propunerea și ideile posibile de transformare ale acestui nod cheie sunt ilustrate la **figura 34**.

Ideile propuse pentru a transforma acest nod cheie pentru regenerarea zonei Gării Progresul sunt:

- Dezvoltarea zonei Gării Progresul într-o facilități multimodală și un nod de tranzit multifuncțional pentru deservirea transportului de navetiști și logistic. Aceasta poate presupune îmbunătățirea fluxurilor de trafic, a intersecțiilor rutiere și a liniilor de transport public.
- Pot fi luate în considerare completarea nodului de transport, spații în aer liber și parcuri și alte dotări comunitare sau publice. Acestea pot fi construite pe terenuri neutilizate și integrate în infrastructura adiacentă de transport și comercială, pentru a-și stimula reciproc funcționalitatea și atractivitatea.

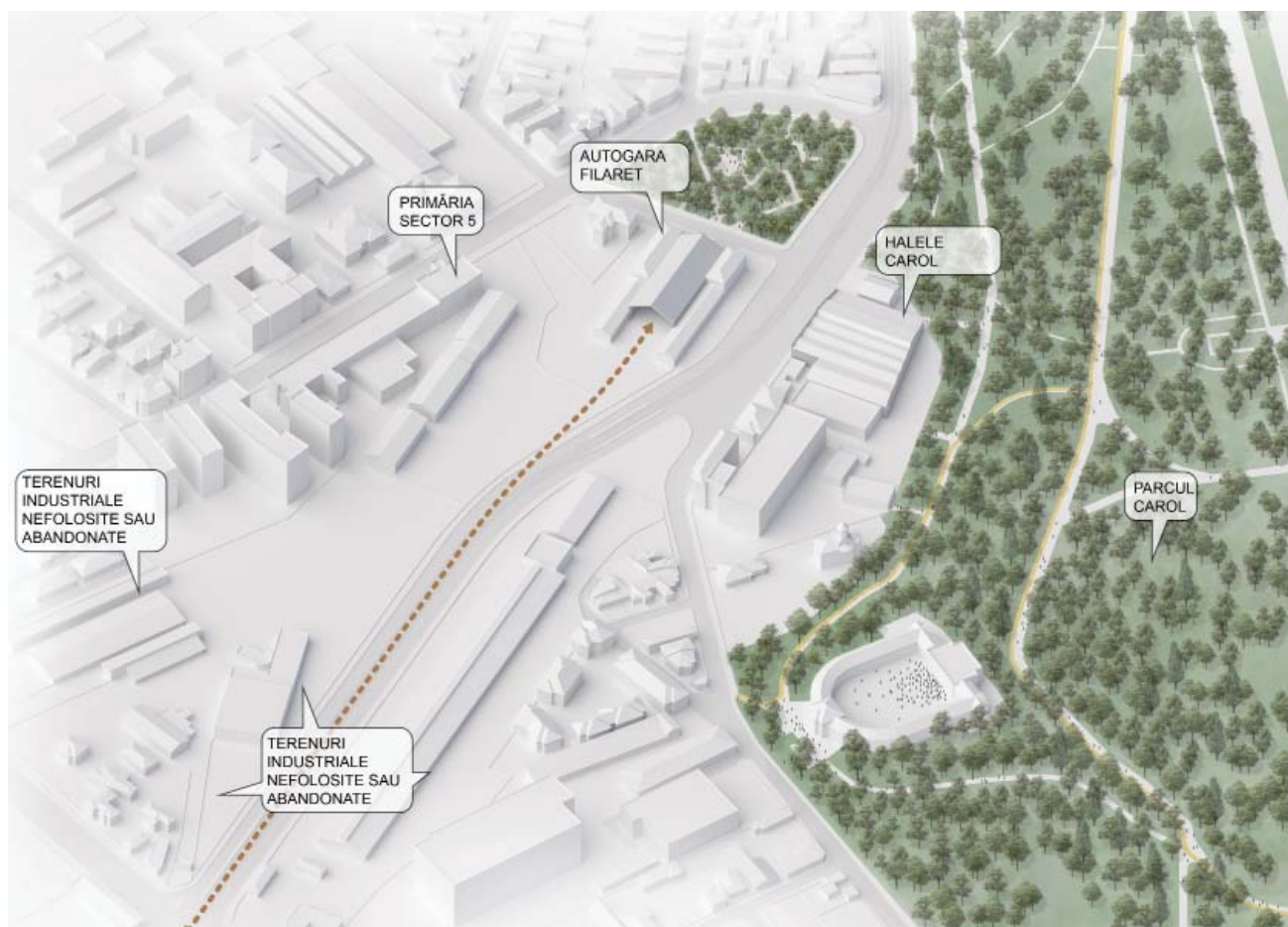


Figura 31: Exemplu de posibilă transformare a zonei Filaret – Str. Dr. Constantin Istrati (în prezent și, posibil, în viitor)

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

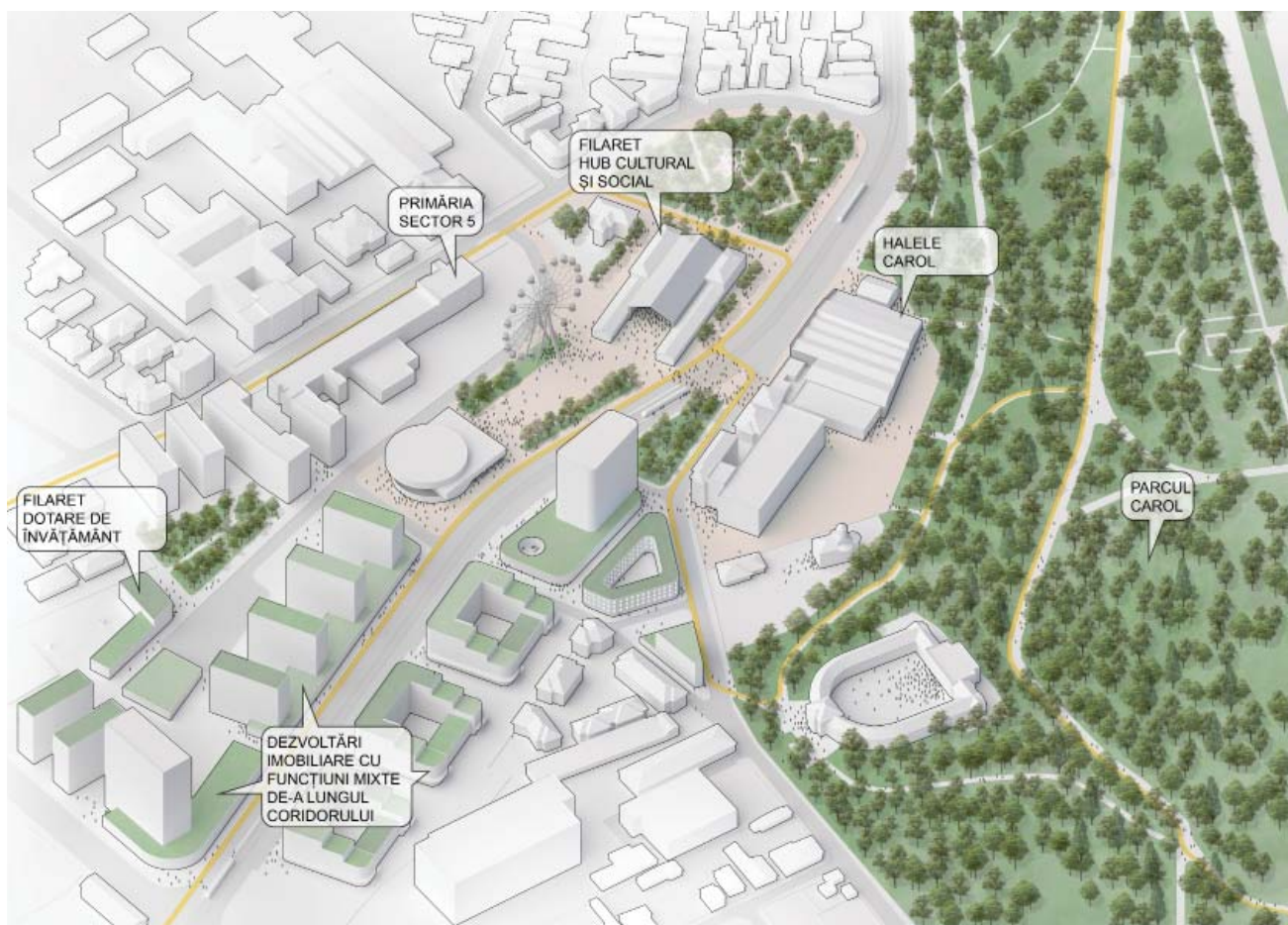




Figura 32: Exemplu de posibilă transformare a zonei Iacob Andrei. (în prezent și, posibil, în viitor)

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



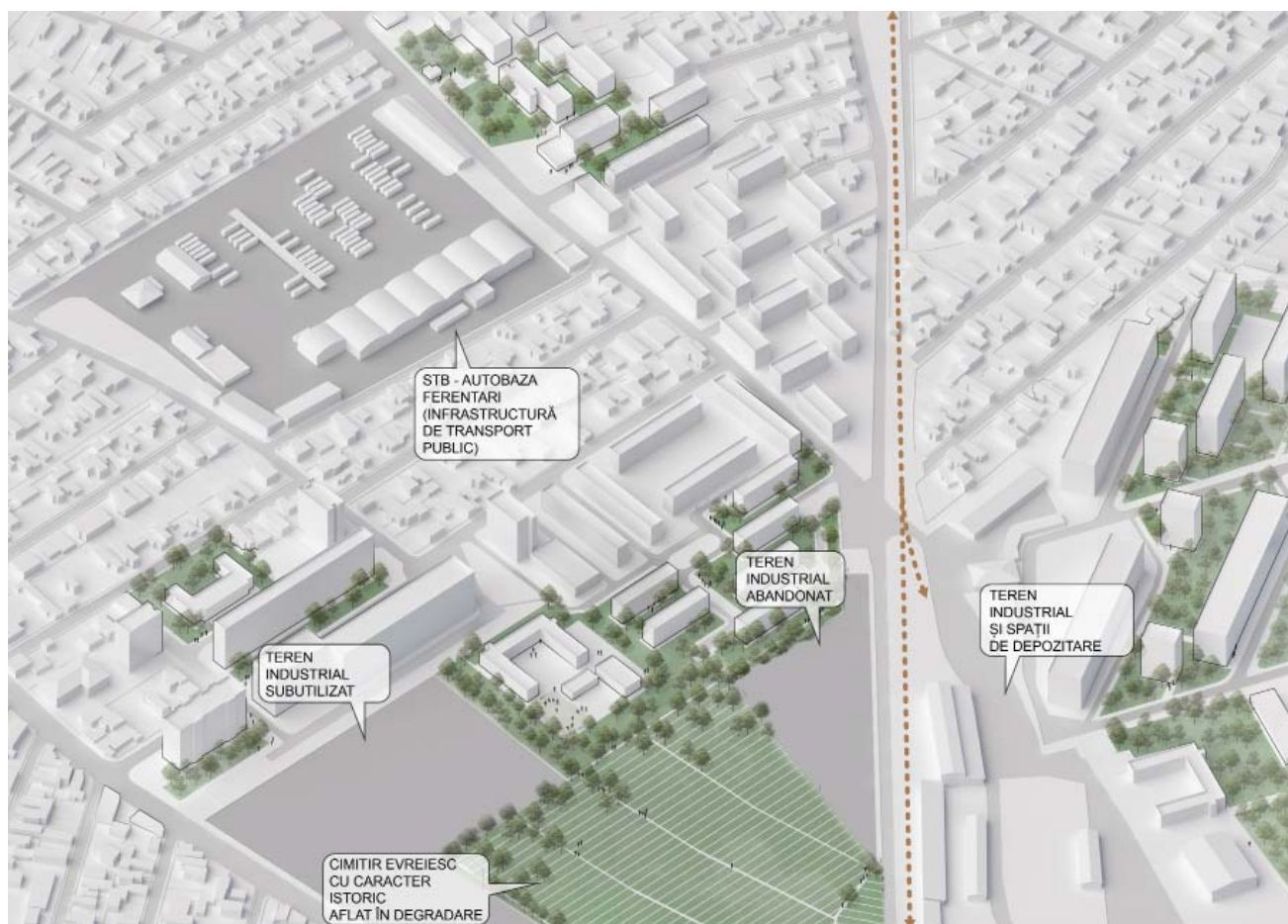
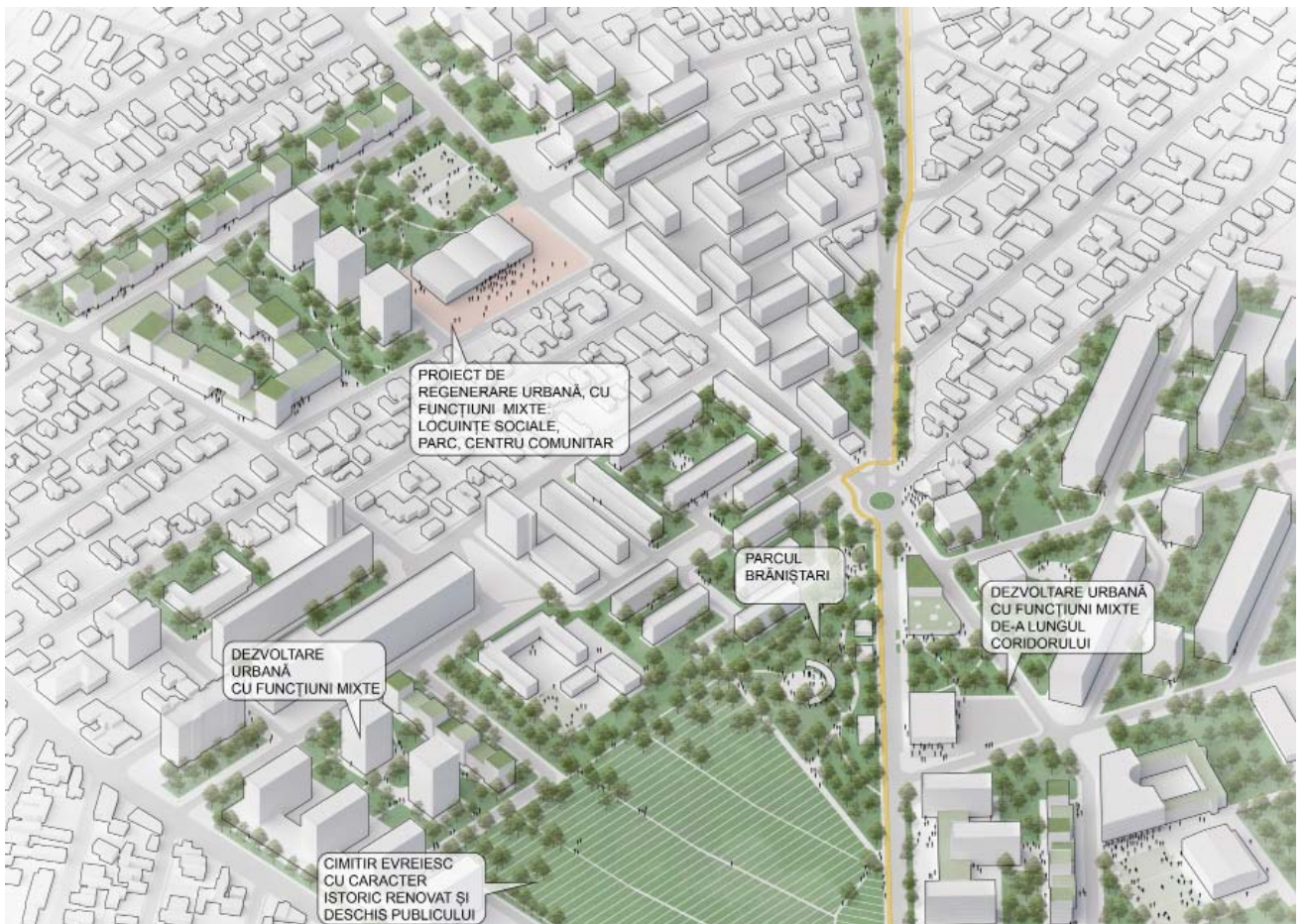


Figura 33: Exemplu de posibilă transformare a zonei Iacob Andrei. (în prezent și, posibil, în viitor)

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



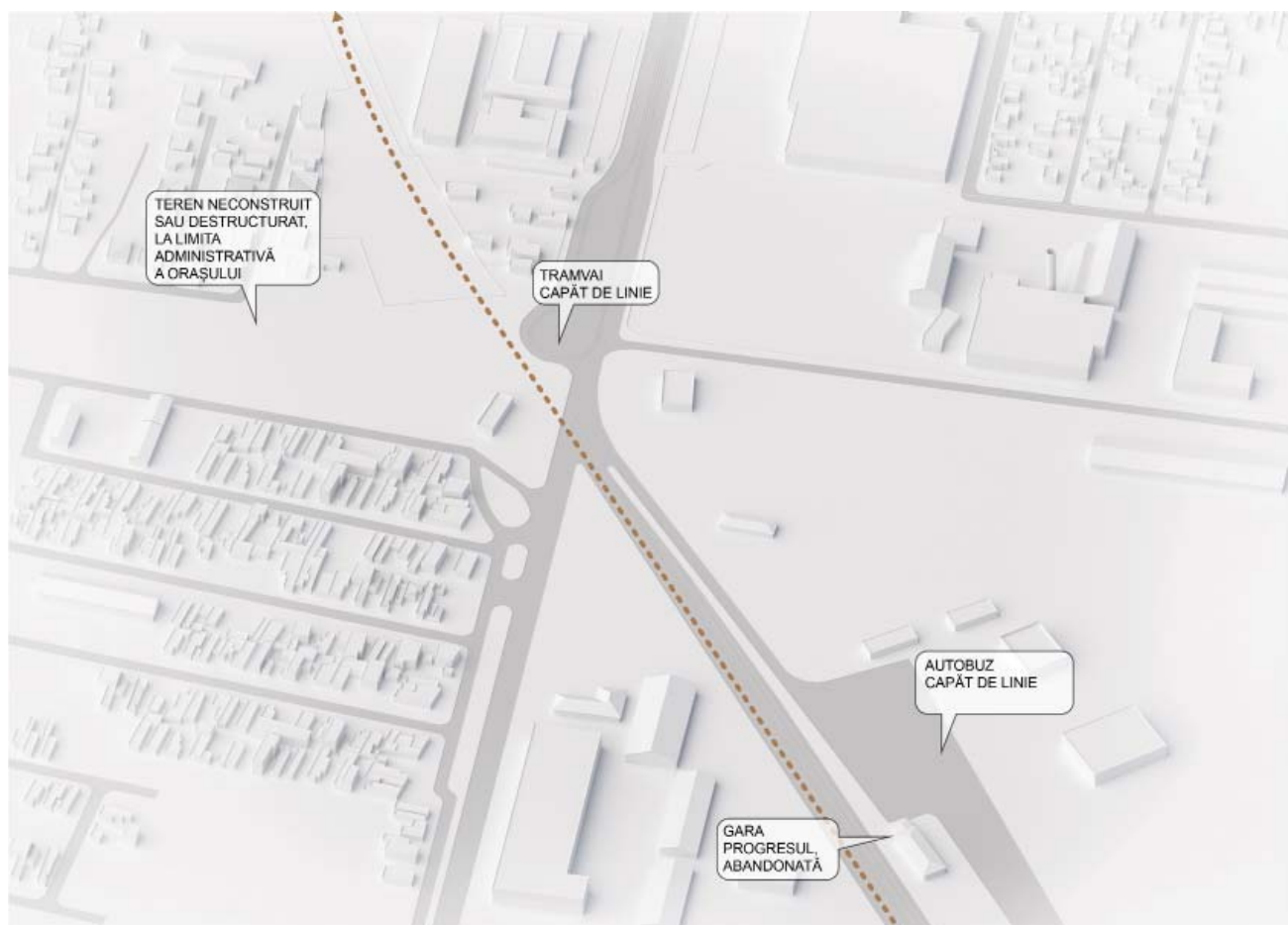


Figura 34: Exemplu de posibilă transformare a zonei Gării Progresul și a zonei înconjurătoare. (în prezent și, posibil, în viitor)

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

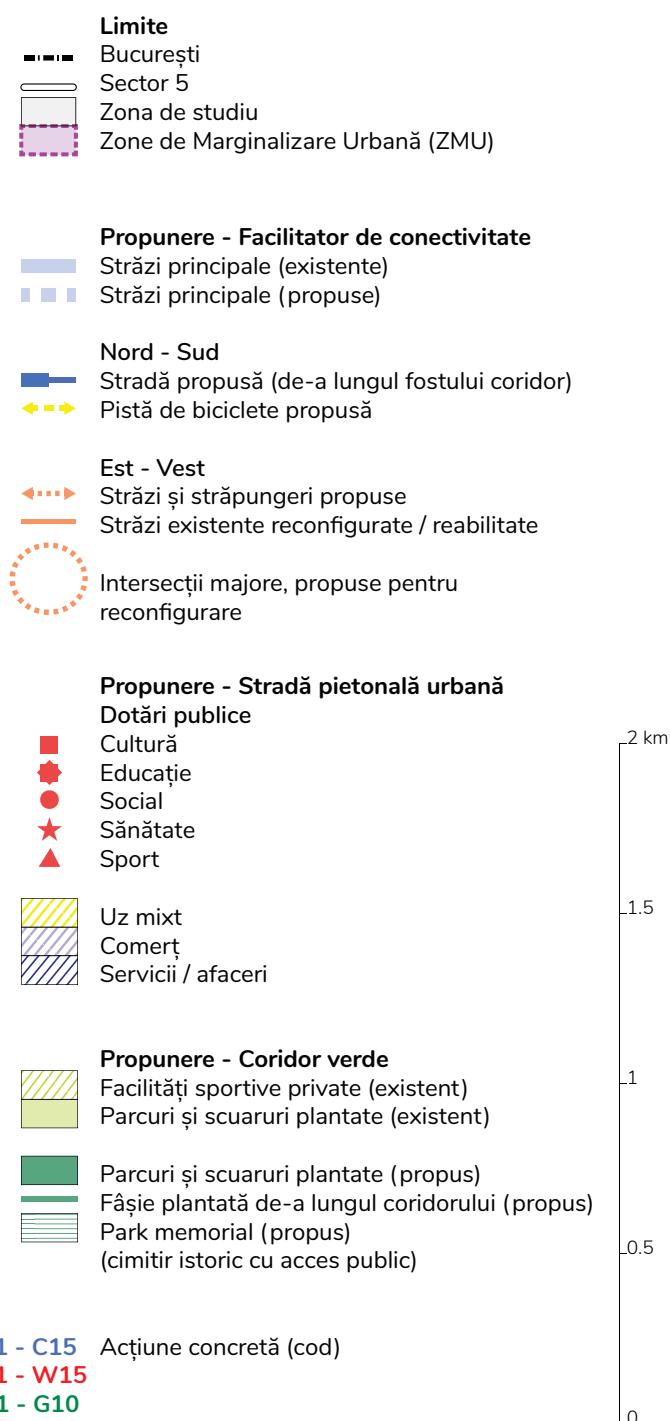


4.4 O viziune integrată privind regenerarea urbană a coridorului

Având în vedere cele trei straturi ale strategiei prezentate, în **figura 35** este ilustrată o viziune integrată pentru regenerarea coridorului.

Rezumatul acțiunilor potențiale pentru o viziune integrată de regenerare urbană

Tabelul 8 rezumă potențialele acțiuni principale care trebuie întreprinse pentru realizarea viziunii dezvoltate aici, iar **tabelul 9** descrie un cadru al modului în care acestea ar putea fi realizate în diferite etape (pe termen scurt-mediu-lung). Realizarea și implementarea acestor măsuri trebuie să fie precedate și validate de consultări aprofundate suplimentare cu părțile interesate relevante, studii de fezabilitate, o planificare urbană detaliată și o proiectare detaliată. În plus, ar trebui să se ia în considerare diverși factori favorizanți ai implementării pentru realizarea acestor măsuri



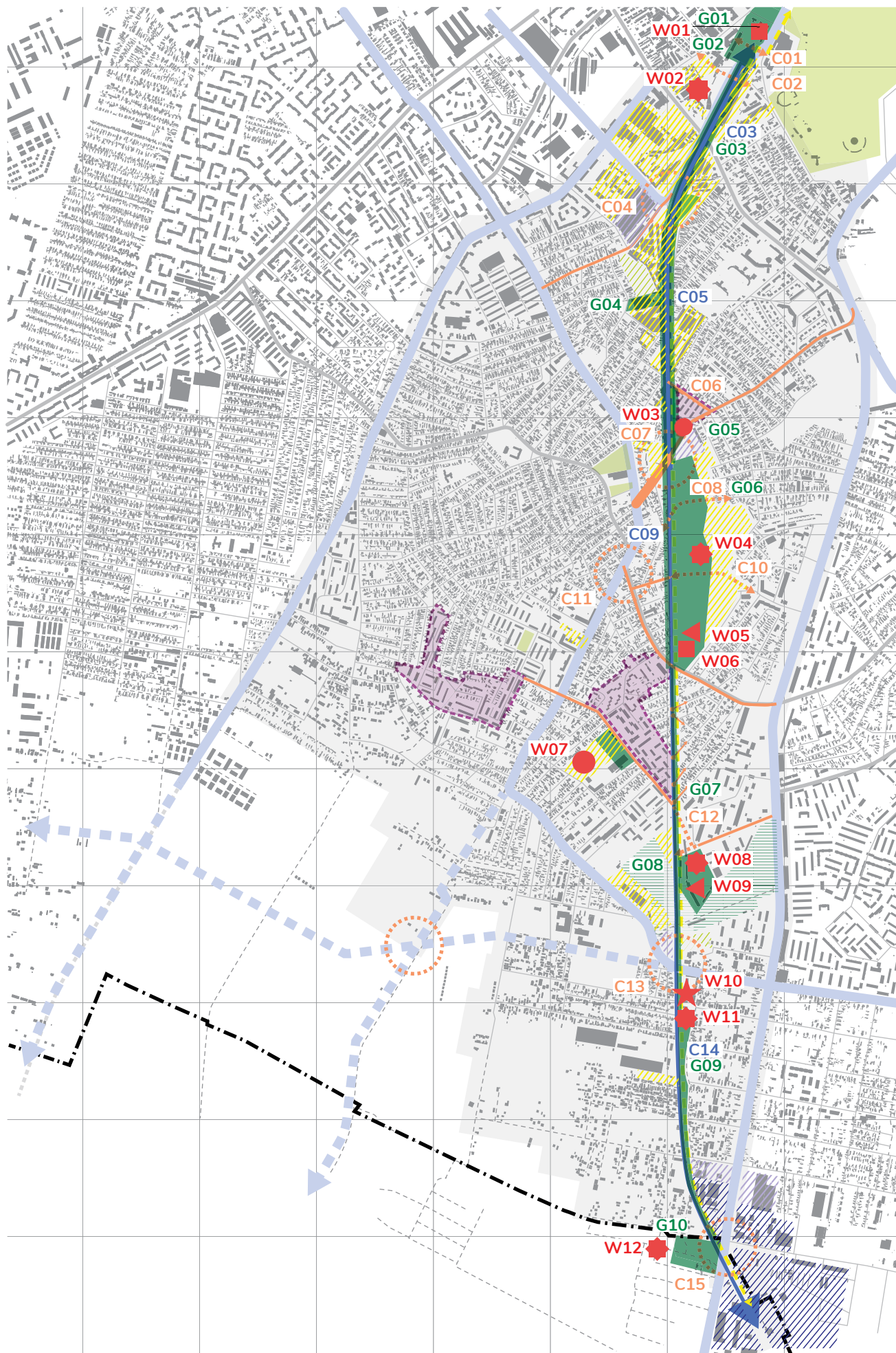


Figura 35: O viziune integrată privind regenerarea urbană a coridorului Filaret-Progresul

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

Tabelul 8: Rezumatul acțiunilor potențiale pentru o viziune integrată de regenerare urbană a coridorului Filaret-Progresul

(elaborate în secțiunea următoare).

STRATEGII/ DOMENII PRINCIPALE	ACȚIUNI POTENȚIALE	TS	TM	TL
		termen scurt	termen mediu	termen lung
Acțiuni generale privind planificarea implementării	Elaborarea și aprobarea unui Plan Urbanistic Zonal de Regenerare Urbană.	x		
	Elaborarea unor studii privind circulația (în conformitate cu Master Planul General de Transport urban mai amplu) pentru a explora oportunitatea deschiderii de noi străzi (trecuri peste calea ferată, precum și căi de acces noi la fostele terenuri industriale care urmează să fie reamenajate), optimizarea celor existente, reproiectarea/îmbunătățirea intersecțiilor, soluții de relaxare a traficului în zonele rezidențiale și de îmbunătățire a capacității rutiere pe axa N-S.	x		
	Crearea unui grup operativ de regenerare urbană.	x		
Stratul nr. 1 al strategiei:	Explorarea posibilității de construire sau modernizare a străzii pe axa N-S de-a lungul coridorului feroviar, prin trotuare, piste pentru biciclete, amenajare peisagistică și mobilier stradal.	x	x	
Facilitatorul de conectivitate	Îmbunătățirea conexiunilor pe axa E-V: • Modernizarea străzilor existente pe axa E-V pentru a spori accesibilitatea și a îmbunătăți siguranța (refacerea suprafeței străzilor, îmbunătățirea iluminatului stradal, trotuare etc.); • Explorarea posibilității de a deschide noi străzi » - O nouă rețea urbană pe terenurile din segmentul nordic (segmentul 1), după caz, și, eventual, pe terenul dezafectat ROCAR (segmentul 4); » - Străzi noi care să traverseze coridorul feroviar acolo unde este cazul (posibil de-a lungul străzii Brăniștari) • Explorarea posibilității de a îmbunătăți și/sau reproiecta nodurile și intersecțiile, după caz; de exemplu: » - Str. Dr. Constantin Istrati și Str. Progresului » - Str. Cladova - Str. Toporași - Str. Brăniștari. » - Str. Încalinată - str. Moruzeștilor și axă rutieră nouă; » - Str. Zăbrăuțului și axă rutieră nouă; » - Bd. Pieptănari și str. Cladova și axă rutieră nouă; » - Str. Zețarilor - Str. Alexandru Anghel - nouă centură mediană - axă rutieră nouă; Capătul liniei de tramvai - Șoseaua Giurgiului - axă rutieră nouă.	x	x	

STRATEGII/ DOMENII PRINCIPALE	ACȚIUNI POTENȚIALE	TS	TM	TL
		termen scurt	termen mediu	termen lung
Stratul nr. 2 al strategiei: Stradă urbană vibrantă	Construirea de noi bulevarde urbane/străzi principale de-a lungul porțiunilor viabile.			
	Activarea bulevardelor urbane prin alocarea unor utilizări adecvate ale terenurilor (de exemplu, comerț cu amănuntul, locuințe, birouri, utilizare mixtă), cu atenție specială la utilizarea și tratamentul parterului clădirilor.	x	x	
	Organizarea de inițiative/eforturi pentru crearea de locuri emblematice pentru a genera un sentiment de apartenență și de vitalitate.			
	- Dezvoltarea de noi servicii și facilități publice (fie prin construcții noi, fie prin modificarea destinației clădirilor existente); - infrastructură medicală nouă (ambulatorie, inclusiv cabinete medicale pentru medicii generaliști și pentru diferite specializări); - infrastructură educațională: grădinițe (în special de-a lungul segmentelor 1 și 2); școli profesionale; - centre comunitare (în special de-a lungul segmentelor 3-4); - spații pentru găzduirea de evenimente culturale (atât interioare, cât și exterioare); - centre sportive (atât interioare, cât și exterioare).	x	x	x
Stratul nr. 3 al strategiei: Coridor verde	Crearea de parcuri noi (prin reconversia parțială sau totală a terenurilor vacante existente) și modernizarea spațiilor deschise existente. Amplasamente potențiale: fostul sit industrial Rocar (permite crearea unui parc de dimensiuni medii) și/sau zona logistică Baduc (permite crearea unui parc de dimensiuni mici).	x	x	
	Crearea de mici parcuri și locuri de joacă de-a lungul coridorului (în spațiul pus la dispoziție pe/de-a lungul fostelor șine de cale ferată și curățarea acestui spațiu); deosebit de relevante pentru segmentele unde există deja un drum pe axa N-S.	x	x	
	Conectarea zonelor verzi de-a lungul coridorului pentru a forma o rețea de trasee pietonale și pentru biciclete și explorarea conexiunii la rețeaua amplă a orașului spre centru și spre zona Victoriei - Herăstrău.		x	x

STRATEGII/ DOMENII PRINCIPALE	ACȚIUNI POTENȚIALE	TS	TM	TL
		termen scurt	termen mediu	termen lung
Autogara Filaret și împrejurimile sale	Propunerea de modificare a destinației zonei Filaret (fosta gară și zonele din vecinătatea sa) într-o dezvoltare urbană integrată cu utilizare mixtă.			
	• Renovarea și transformarea clădirii de patrimoniu a Autogării Filaret într-un loc cultural și social			
	• Crearea unui spațiu public exterior complementar Autogării Filaret	x	x	x
	• Reproiectarea și îmbunătățirea traficului și a tranzitului în zonă			
Zona Zăbrăuți	• Integrarea zonei Autogării Filaret într-o rețea mai largă la nivelul orașului București de parcuri și trasee pentru pietoni/ biciclete			
	Potențială zonă pilot demonstrativă pentru regenerarea cartierului într-o zonă sigură și atractivă pentru locuitorii săi.			
	• Transformarea culoarului feroviar și a terenului subutilizat de-a lungul acestuia prin îmbunătățirea străzilor și dezvoltarea de spații deschise și de facilități comunitare;	x	x	
	• Explorarea intervențiilor specifice zonei (a se vedea secțiunea anterioară);			
Gara Progresul și împrejurimile sale	• Reproiectarea și îmbunătățirea tranzitului și a mobilității.			
	Dezvoltarea zonei Gării Progresul într-o stație multimodală și un hub multifuncțional de tranzit care să sprijine naveta și transportul logistic.			
	• Reactivarea funcției de transport feroviar a gării;			
	• Îmbunătățirea fluxurilor rutiere, a intersecțiilor rutiere și a liniilor de transport public;		x	x
	• Facilități de parcare și de tip „park and ride”;			
	• Crearea de spații și parcuri în aer liber suplimentare și de alte facilități comunitare sau publice.			

TERMEN SCURT - 1-4 ANI	TERMEN MEDIU - 5-10 ANI	TERMEN LUNG - 10-20 DE ANI (SAU MAI MULT)
• Efectuarea de studii de fundamentare, evaluări tehnice și planuri suplimentare; • Adoptarea și aplicarea de instrumente de planificare și gestionare a terenurilor (bazate pe reglementări privind planificarea, transferuri de terenuri, exproprieri și/sau mecanisme de cumpărare); • Continuarea procesului participativ și consultativ • Discutarea și stabilirea unui acord cu privire la capacitatea de implementare și strategia de finanțare • Livrarea potențială de: » investiții în conectivitatea de bază; » dotări publice deja planificate și finanțate; » mici spații verzi/publice de-a lungul coridorului.	• Definirea și demararea lucrărilor la nodurile principale de-a lungul coridorului: » Regenerarea Autogării Filaret și a împrejurimilor; » Nodurile din zona Zăbrăuți (din perspectiva proiectelor implementate prin GAL) și din Str. Anghel (din perspectiva închiderii inelului median); » Gara Progresul și împrejurimile sale; • Definirea și demararea lucrărilor la inițiativele mai complexe de-a lungul întregului coridor; • Atragerea și dezvoltarea intereselor și a investițiilor din sectorul privat.	• Finalizarea și conectarea nodurilor principale cu coridorul regenerat funcțional; • Flux solid de investiții private preconizate.

Tabelul 9: Cadru pentru realizarea în etape a proiectelor pentru Filaret-Progresul



5

5. CONSIDERAȚII PRIVIND IMPLEMENTAREA

După cum s-a menționat anterior, acest angajament face parte dintr-o fază inițială de crearea a unei viziuni și de definire (**figura 36**) care contribuie la regenerarea cartierului Ferentari.

Valorificarea tuturor beneficiilor potențiale ale regenerării cartierului Ferentari și ale coridorului feroviar Filaret - Progresul va depinde de un proces coerent de tranziție de la viziune la acțiune. Realizarea și implementarea acțiunilor necesare, de asemenea, necesită diverși factori favorizanți, cum ar fi un cadru instituțional, juridic și de reglementare de sprijin, precum și o aplicare

eficace a instrumentelor de planificare urbană și a mecanismelor de gestionare a terenurilor. În plus, aspectele legate de planificare și finanțare ar putea fi dificile, deoarece necesită acțiuni coordonate și un set de instrumente care trebuie utilizate în comun în diferite jurisdicții. În cazul de față, vorbim de peste cinci administrații locale, în special pentru partea de sud a coridorului care se termină în Jilava - Primăria Sectorului 5, Primăria Sectorului 4, Primăria Generală a Municipiului București, Primăria Jilava și Consiliul Județean Ilfov. Explorarea modalităților potențiale de cooperare între diferitele administrații este prezentată în **tabelul 10**.

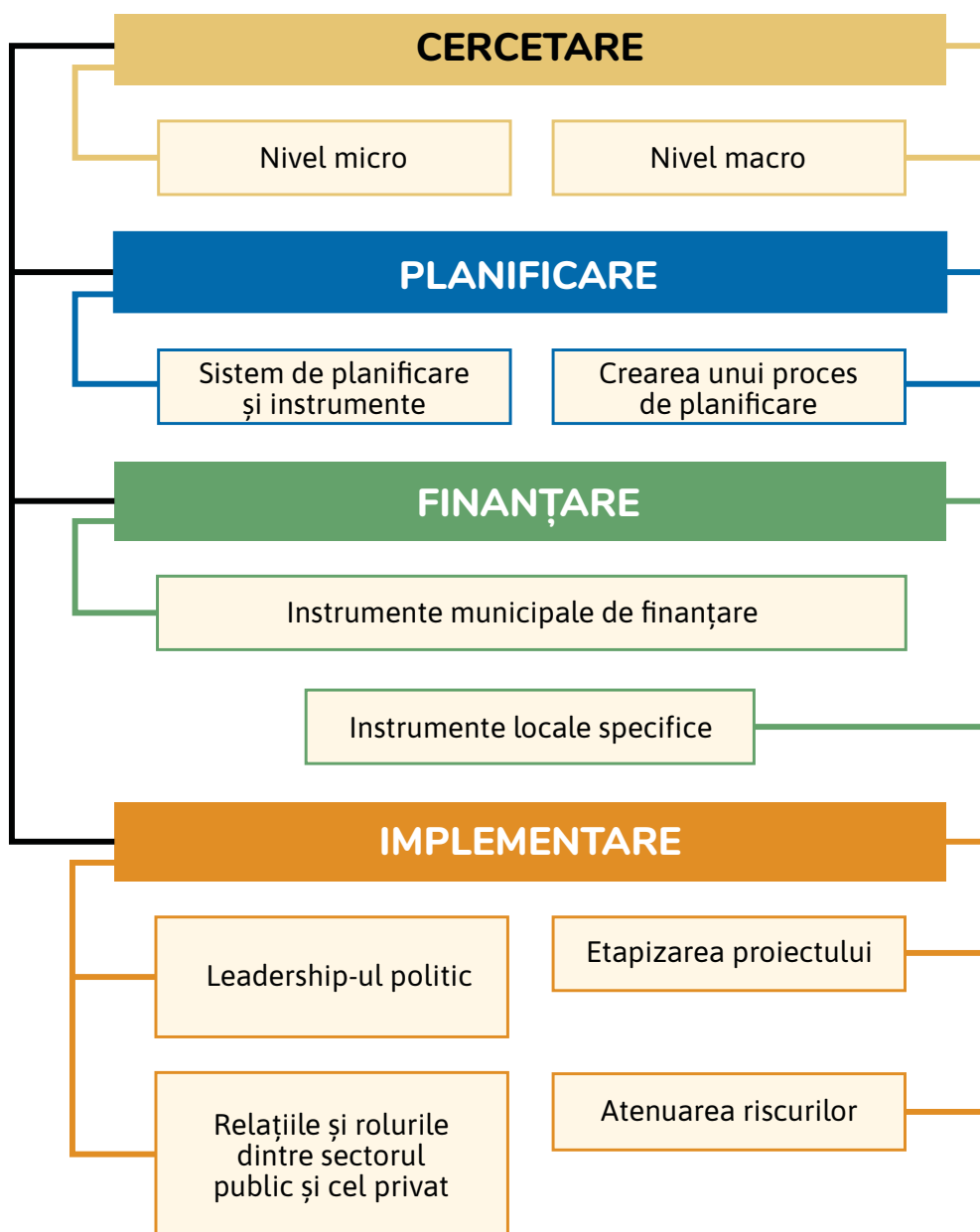


Figura 36: Definirea procesului proiectelor de regenerare urbană

Sursa: Diagrama procesului preluată din documentul „Regenerarea terenului urban”, seria Dezvoltare urbană, Banca Mondială, 2016, disponibil la: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24377>

Tabelul 10: Modalități potențiale de colaborare instituțională

	Modalitate de coordonare	Argumente pro și contra
1	Acord de parteneriat semnat de toate părțile	+ Util, deoarece clarifică sfera coordonării, mandatele, rolurile etc. - Poate fi insuficient pentru a gestiona planificarea și investițiile coordonate
2	Societate pe acțiuni	+ O astfel de structură poate coordona atât redactarea unui document comun de planificare (de exemplu, inițierea unui plan urbanistic zonal) care se întinde peste mai multe jurisdicții și investiții comune; + Într-o etapă ulterioară, aceasta ar putea acționa și ca un grup operativ dedicat coordonării implementării portofoliului de proiecte pentru regenerarea coridorului. - În momentul de față, nu există o experiență prealabilă de lucru cu un astfel de instrument instituțional în scopuri legate de regenerarea urbană;
3	Asociație dedicată dezvoltării inter-municipală ¹ , înființată pentru această inițiativă	+ Soluția ar putea contribui la o mai bună integrare a coridorului în planul general privind mobilitatea pentru regiunea metropolitană și ar putea utiliza o capacitate de coordonare existentă care să includă toate administrațiile implicate; - Structura are alte priorități stabilite în mod clar și ar putea să nu fie dispusă/capabilă să își asume un astfel de proiect. + Soluția ar putea contribui la evitarea multiplicării structurilor și se bazează mai degrabă pe cadrele de cooperare existente; - Nu s-au putut obține informații cu privire la activitatea curentă a acestei structuri (dacă are o activitate în desfășurare sau nu).
4	Folosirea structurilor de cooperare existente drept bază, de exemplu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov (înființată în 2017) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară București-Ilfov (înființată în 2008)	+ Soluția ar putea contribui la o mai bună integrare a coridorului în planul general privind mobilitatea pentru regiunea metropolitană și ar putea utiliza o capacitate de coordonare existentă care să includă toate administrațiile implicate; - Structura are alte priorități stabilite în mod clar și ar putea să nu fie dispusă/capabilă să își asume un astfel de proiect. + Soluția ar putea contribui la evitarea multiplicării structurilor și se bazează mai degrabă pe cadrele de cooperare existente; - Nu s-au putut obține informații cu privire la activitatea curentă a acestei structuri (dacă are o activitate în desfășurare sau nu).

1 Înființarea unei asociații inter-municipale care ar putea prelua responsabilitățile de planificare a fost posibilă recent prin modificările legale ale codului administrativ (adoptat în 2019). O inițiativă recentă de tipul unui Plan Urbanistic Zonal care să acopere o zonă care străbate unitățile administrative adiacente este PUZ-ul pentru regiunea de coastă propus să reglementeze o zonă care cuprinde 10 unități administrativ teritoriale.

În plus, potențialul acestor inițiative de regenerare urbană se bazează și pe capacitatea și voința părților interesate implicate (publice, private, comunitare), precum și ale liderilor care ar putea conduce procesul. Trebuie întreprins un proces participativ și consultativ pentru alinierea intereselor și generarea unei implicări pentru acțiuni coordonate. O dezvoltare proactivă și orientată spre viitor, mai degrabă decât una reactivă, ar asigura o mai bună maximizare și acumulare a beneficiilor obținute din regenerare pentru comunitatea mai largă din Ferentari. În cele din urmă, parteneriatul și cooperarea dintre sectoarele public și privat sunt esențiale pentru optimizarea și atragerea resurselor și asigurarea dezvoltării durabile pe termen mai lung a zonei.



6

6. BIBLIOGRAFIE

Anton, S., Koo, B., Man, T.-C., Moldovan, S. C., Stanculescu, M. S., & Swinkels, R. A. (2014).

Elaborarea strategiilor de integrare a comunitatilor urbane marginalizate : atlasul zonelor urbane marginalizate din Romania. Washington, DC: World Bank Group. Sursă (2019): <http://documents.worldbank.org/curated/en/857001468293738087/Elaborarea-strategiilor-de-integrare-a-comunitatilor-urbane-marginalizate-atlasul-zonelor-urbane-marginalizate-din-Romania>

Agenția de Dezvoltare Regională București - Ilfov. (2015). Planul de dezvoltare regională București - Ilfov 2014 - 2020. Sursă (2019): from https://www.adrbi.ro/media/1250/pdrbi_2014_2020-final_16_octombrie_crp.pdf

Comisia Europeană. (2014). *Community-led Local Development*. Factsheet. Sursă (2019): https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/brochures/2014/community-led-local-development

Comisia Europeană. (2014, completat 2018). *Guidance for Local Actors on Community-Led Local Development*. Brussels: European Commission. Sursă (2019): https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/guidance_clld_local_actors_en.pdf

Friends of the QueensWay. (2014). *The QueensWay Plan*. Sursă (2019): The QueensWay: <https://thequeensway.org/the-plan/plan-overview/>

Primăria Municipiului București, Consiliul Județean Ilfov, Ministerul Transportului. (2016). *Planul de mobilitate urbană durabilă București - Ilfov*. Sursă (2019): http://pmud.ro/pdf-files/proiect_pmud.pdf

Hunter Development Corporation. (2009). *Newcastle City Center Renewal: Report to NSW Government*. Newcastle: Hunter Development Corporation. Sursă: <https://www.hccdc.nsw.gov.au/sites/default/files/2018-04/Newcastle%20City%20Centre%20Renewal%20Report.pdf>

Rana, A., Orloff, M., Wahba, S., & Altman, A. (2016). *Regenerating Urban Land: A Practitioner's Guide to Leveraging Private Investment*. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-0473-1

The Gold Standard Foundation, South Pole Group, WWF, ICLEI. (2016). *Result Based Finance supporting Sustainable Development Goals: The Green Corridor, Cali, Colombia*. Sursă (2019): LoCal - Low Carbon City Lab: http://local.climate-kic.org/wp-content/uploads/2016/04/160401_LoCaL_Green-Corridor_Cali.pdf



7

7. ANEXE

7.1 Analiză demografică și socială

Analiza demografică și socială a cartierului Ferentari include trei secțiuni: analiza demografică, analiza socială și analiza marginalizării din sectorul 5.

- Analiza demografică se concentrează pe prelucrarea datelor din recensământul persoanelor și al locuințelor, coordonat de Institutul Național de Statistică în 2011. Această secțiune include prezentarea unei serii de caracteristici particulare ale zonei din imediata apropiere a coridorului Filaret - Progresul, o zonă care a fost definită drept „Zona de proximitate a proiectului” (ZPP).
- Analiza socială prezintă o parte din datele recensământului în urma anchetei realizate în 2018 privind prioritățile de dezvoltare ale sectorului 5.
- Analiza marginalizării prezintă rezultatul metodologiei calitative și cantitative utilizate de Banca Mondială în Atlasul Zonelor Urbane Marginalizate pentru identificarea și delimitarea ZUM-urilor din sector.

Un rezumat al constatărilor și al concluziilor acestei acțiuni este prezentat mai jos. Analiza demografică completă este inclusă ca document complementar la acest raport.

Reabilitarea coridorului Filaret-Progresul ar putea fi o intervenție majoră într-una dintre cele mai sărace zone ale Bucureștiului, afectând aproximativ jumătate din populația urbană marginalizată a capitalei (în circumscriptiile de recensământ 9, 14 și 15 din sectorul 5). O treime din populație (aproximativ 18.202 persoane) din zona de impact a intervenției este considerată a fi sub nivelul marginalizării sociale, confruntându-se cu această problemă din punct de vedere al capitalului uman, al ocupării forței de muncă, al locuinței și etniei. Principalele probleme identificate sunt:

1. Prezența unor insule de sărăcie în ZUM-uri, cu deficiențe majore în ceea ce privește condițiile de viață, nivelul de educație și gradul de ocupare a forței de muncă. În cele 6 ZUM-uri identificate în zona de intervenție, se estimează o scădere potențială a numărului de persoane afectate de

marginalizarea socială, dar o creștere a intensității acestei marginalizări. Din punct de vedere demografic și din datele recensământului din 2011, populația din ZUM este într-o scădere ușoară cauzată de scăderea estimată a numărului de nașteri din ultimul deceniu. Totuși, datele nu țin cont de migrația internă în cadrul ZUM, în special pentru grupurile marginale sau grupurile expuse riscului de excludere socială. Prin urmare, scăderea populației trebuie verificată constant. Tot referitor la ZUM, s-a constatat că mai multe generații rămân în aceste zone (în toate situațiile, au fost identificate două sau chiar trei generații de adulți născuți/crescuți în ZUM). Această situație duce la adâncirea marginalizării, ceea ce implică un efort suplimentar pentru a atenua efectele negative, mai ales atunci când în zonă nu există intervenții sau acestea nu sunt suficient de coerente.

2. Prețurile pe piața imobiliară sunt mici, însă calitatea locuințelor este scăzută și nu sunt îndeplinite criteriile minime de confort. În toate ZUM-urile identificate, existau case de vânzare sau de închiriat. Aceasta indică faptul că există persoane care pleacă din aceste zone și că se fac eforturi pentru îmbunătățirea calității vieții. Existența acestei piețe imobiliare este un indicator al unei ferestre de oportunitate socială pentru intervenții menite să reducă sărăcia din zonă.

3. Diferențele accentuate între ZUM-uri și vecinătatea acestora sunt o sursă de frustrări sociale. Prin urmare, o mai bună accesibilitate și conectare fizică a acestor zone cu celelalte zone ale orașului ar contribui la creșterea accesului pe o piață a muncii mai mare și la deschiderea potențială a oportunităților de modernizare socială.

Creșterea capacității administrative la nivel de sector ar putea implica:

1) dezvoltarea instrumentelor de culegere a datelor cu un nivel mai mare de precizie și granularitate spațială decât cea oferită de datele recensământului. Datele utile ar trebui să țină seama de zonele cu tipuri de locuințe similare și care să furnizeze indicatori utili pentru monitorizarea dinamică spațială a caracteristicilor sociodemografice și locative și a impactului măsurilor administrative și

2) dezvoltarea metodologiilor de culegere a datelor sociale care să furnizeze informații bazate în mare măsură pe dovezi de pe teren, cum ar fi cu privire la locuințe (numărul real de persoane existente la adresă) și etnie etc.

7.2 Lista consultatărilor

Pe parcursul acestei misiuni, au avut loc diverse consultări. Acestea au cuprins:

Întâlniri cu reprezentanți ai instituțiilor și direcțiilor din sectorul public:

- » City Manager și Serviciul proiecte al sectorului 5
- » Arhitectul Șef al sectorului 5
- » Direcția de Asistență Socială a Primăriei Sectorului 5
- » Direcția Generală Educație și Carieră a Sectorului 5
- » Poliția Locală a sectorului 5
- » Direcția Impozite și Taxe Locale a sectorului 5
- » Responsabilul pentru Fondul Locativ al sectorului 5
- » City Manager și Direcția Planificare a Primăriei Generale a Municipiului București

Reuniuni cu părțile interesate din sectorul privat:

- » Grupul de acțiune locală „Împreună dezvoltăm sectorul 5”
- » World Vision
- » Salvați Copiii
- » Policy Center for Roma and Minorities
- » Asociația Valentina
- » Fundația Providența - Școala Ruth
- » Immofinanz (proprietarul amplasamentului industrial Rocar)

7.3 Analiză detaliată a coridorului feroviar Filaret - Progresul

Filaret a fost prima gară din București, construită în 1869, care a asigurat legătură capitalei, prin portul Giurgiu la Dunăre, cu rutele comerciale din Europa de Sud și Asia. A fost principala poartă pentru tranzacționarea mărfurilor, întrucât comerțul la acea vreme era orientat către Sud, direcționat către Istanbul. Construcția gării și a căilor ferate a consolidat zona Filaret drept prima zonă industrială

a Bucureștiului. Zona a fost completată la acea vreme de centrala de gaze și centrala electrică din București, aflate în apropiere.

Înflorirea industrială a zonei a fost însoțită de o dezvoltare rezidențială dinamică, densă și foarte diversificată, atât din investiții publice, cât și private, și care s-a dezvoltat treptat de la nord la sud.

Toate spațiile industriale construite treptat de-a lungul acestui coridor foloseau calea ferată pentru a transporta materii prime și produse finite. Multe dintre aceste zone industriale pot fi încă văzute în apropiere. În prezent, majoritatea spațiilor industriale din partea de nord a coridorului au fost dezafectate, în timp ce multe altele au fost demolate și unele reamenajate.

Pe locul unora dintre fostele fabrici se află încă clădiri industriale vechi utilizate pentru activități de producție (imprimerie de bancnote, unități din industria alimentară și textilă etc.), sedii ale întreprinderilor sau au fost dezvoltate în clădiri noi (rezidențiale, birouri, administrative). De-a lungul coridorului, există numeroase parcele de teren abandonate unde se depozitează gunoarie sau pe care s-au construit structuri informale la scară mică, precum: parări, service-uri sau spălătorii auto, barăci de depozitare etc.

Dezvoltarea zonei Filaret-Progresul s-a extins treptat spre sud de-a lungul arterelor de circulație mari și de-a lungul căii ferate. La sfârșitul secolului al XIX-lea, activitatea industrială era concentrată în zona Filaret, de-a lungul străzilor Fabrica de Chibrituri și Cuțitul de Argint. Pe parcursul primei jumătăți a secolului al XX-lea, zonele industriale s-au mutat mai la sud, pe Str. Dr. Constantin Istrati, Str. Viilor și Str. Progresului. A urmat dezvoltarea zonei Rocar în anii '50-60, și mai la sud, după anii '60, extinderea către platforma industrială Progresul-Jilava. După 1960, Gara Filaret a fost dezafectată, devenind autogară, iar utilizarea căii ferate industriale Filaret-Giurgiu s-a restrâns, devenind exclusiv industrială. După 1990, a fost abandonată complet.

Tipologiile subzonelor și segmentelor de coridor

O analiză mai detaliată a coridorului reflectă diferite caracteristici dominante pe întreaga sa lungime. Pentru a analiza mai aprofundat caracteristicile coridorului, acesta este împărțit în șase segmente, grupate în secțiunile de nord, de mijloc și de sud.



Gara Filaret este în prezent o autogară pentru rute interne și externe. Fotografia din stânga, cu autogara pe fundal, ilustrează terenurile abandonate care formau pe vremuri coridorul feroviar. Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 1:

AUTOGARA FILARET - STR. PROGRESULUI

A. Caracteristici principale

Segmentul cuprins între Filaret și capătul străzii Dr. Constantin Istrati (**figura 17**) este cel mai lat de pe coridor, având suficient spațiu pentru o linie de tramvai și o șosea cu patru benzi paralelă cu aceasta. Această arteră lată este însă abrupt întreruptă, deoarece transportul public și traficul auto se pot deplasa doar către vest, pe strada Progresului, sau spre est, pe strada Viilor. Acest segment prezintă un profil predominant post-industrial, cu rezerve importante de terenuri industriale dar care sunt fie abandonate, fie subutilizate. Terenurile industriale relativ mari sunt slab deservite de căi de acces secundare pentru traficul auto și pietonal, ceea ce duce la o permeabilitate scăzută pe axa est-vest.

Acest segment se bucură de cel mai mare interes imobiliar din întregul cartier Ferentari. Există mai multe planuri urbanistice zonale propuse și chiar aprobate pentru reconversia terenurilor, în special către construcția de locuințe, dar și de birouri și spații comerciale. Pentru numărul actual de locuitori, acoperirea cu dotări este bună, deși o continuare a dezvoltării zonei ar putea impune o reconsiderare a dimensiunii și amplasării unor astfel de dotări.

Datele socioeconomice indică o pondere mai mare a persoanelor mai în vârstă și cu nivel mai înalt de educație. Se observă o tendință de gentrificare în zonele de locuințe din apropierea Parcului Carol, reflectată de prezența unor vile și a unor renovări care au presupus costuri mai ridicate.

B. Dezvoltarea zonei

În perioada cuprinsă între 1869 și 1926, calea ferată a fost singurul mod de transport din zonă. După 1926, o linie de tramvai a fost extinsă de la parcul Carol până la stația Filaret, asigurând legătura mai departe cu Rahova. Ulterior, pe măsură ce gara pierde din importanță (atât în ceea ce privește traficul de pasageri, cât și transportul de marfă), calea ferată din acest segment a fost demontată, iar linia de tramvai (actuală) a fost construită pe amprenta vechii căi ferate.

1A Stația Filaret - Str. Viilor, 1B Str. Viilor - Str. Progresului / 1B: Viilor Street – Progresului Street

1A: Această zonă s-a extins în jurul gării Filaret de-a lungul străzilor vecine. Prima întreprindere înființată aici în 1887 a fost cea care deținea Uzinele E. Wolff (în prezent Hesper, cunoscute popular sub denumirea „Halele Carol”) unde se produceau articole de uz casnic din metal, instalații de încălzire și echipamente hidraulice. Vis-a-vis de gară și aproape de Str. Viilor se află o clădire lungă cu un etaj unde se producea carton asfaltat și bituminat (Asfaltul Filaret SAR), dar în prezent găzduiește diferite ateliere de service și depozite, fără activitate de producție. În aceeași zonă se găsesc și alte fabrici mai mici care produc proteze ortopedice, uleiuri vegetale și vopsele, având ieșiri atât la strada Dr. C. Istrati, cât și Str. Cuțitul de Argint.

La vest de coridor, pe ambele părți ale Str. Fabrica de Chibrituri, există mai multe unități de producție. Unele dintre acestea au o importanță strategică pentru stat, cum ar fi Monetăria Statului, Fabrica de timbre, Fabrica de chibrituri (formată din clădiri

ce fac parte din patrimoniul industrial), Fabrica de utilaje echipamente chimice și o fabrică de conserve. Aceasta din urmă a fost demolată și înlocuită de complexul rezidențial Serena Residence. La sud de str. Fabrica de Chibrituri se afla pe vremuri Tipografia Filaret, în prezent demolată și înlocuită cu clădiri rezidențiale și administrative (ISG Residence și birourile Primăriei Sectorului 5). În partea de sud a acestui perimetru se afla fabrica de produse alimentare Flora și fabrica de calapoade de lemn D.S. Raftopol, ambele demolate recent (pentru a adăposti viitorul proiect Metropolitan Residence). Multe dintre terenurile pe care se aflau aceste fabrici sunt în prezent lipsite de funcții sau utilizate parțial/temporar (de exemplu, piețe săptămânale de vechituri) sau sunt închiriate pentru activități de service și ca garaje pentru companii private de autobuze care operează în zona Filaret.

1B: Mergând spre sud pe acest segment, dincolo de intersecția cu Șoseaua Viilor, există zone extinse de terenuri abandonate sau subutilizate pe ambele părți ale coridorului. Fără îndoială, această zonă a fost cel mai important amplasament industrial din sudul Bucureștiului, atât în ceea ce privește dimensiunea, cât și diversitatea activităților de producție (butoaie și ambalaje din lemn, încălțăminte, textile și îmbrăcăminte, cafea și dulciuri, tapițerie și blănuri sintetice, ulei și prelucrarea iutei etc.). În plus, aici erau prezente unități de comerț, depozite logistice și de artizanat la scară mică într-un mediu construit foarte divers. O mare parte dintre aceste spații sunt în prezent abandonate sau au fost deja demolate. Doar câteva unități de producție sunt încă active în zonă, și anume Fabrica de ciocolată Kandia (care operează pe locul fostei fabrici de cafea și cicoare Franck) și Țesătoriile Reunite, o fostă fabrică de covoare și tapițerii (în prezent, spațiu utilizat pentru service-uri auto, depozite etc.).

C. Starea actuală și perspective

Având în vedere apropierea de centrul orașului și prezența parcului Carol, o zonă verde apreciată și generoasă, acest segment este martor al multor transformări rezidențiale private planificate sau actuale. Conform planificării, cea mai mare dezvoltare în curs, ISG III, ar urma să aibă 235 de unități locative, în 4 blocuri de 10 etaje. Dezvoltarea sa este planificată să fie finalizată în 2019, pe Str. Fabrica de Chibrituri.

Au existat mai multe inițiative care explorează posibilitatea de a transforma Halele Carol în spații dedicate activităților culturale, proprietarii fiind deschiși la astfel de idei. Planul urbanistic

zonal al parcului Carol include halele, permițând și chiar indicând transformarea acestora în spații multifuncționale, de exemplu pentru activități sportive, expoziții și concerte. Au fost testate mai multe evenimente culturale și artistice temporare^[14], iar într-una dintre hale se află un pub în mod permanent.

O propunere de Plan Urbanistic Zonal inițiată de Prasa România și aprobată în 2016 pentru zona delimitată de străzile Progresului, Viilor și Spătarul Preda a subliniat o dezvoltare rezidențială cu regim mare de înălțime de 1.800 de unități locative, cuprinzând 15 blocuri de 12 etaje și 2 turnuri de 22 de etaje, precum și o zonă verde de 7.000 mp în centrul complexului. În imediata sa vecinătate, de cealaltă parte a Str. Spătarul Preda, au fost inițiate alte două PUZ-uri care propun dezvoltări cu utilizări mixte, cu blocuri de apartamente cu 10 etaje, fiind în stadiul de avizare (PUZ Spătarul Preda 5 și PUZ Șoseaua Viilor 42-44). Terenul unde este amplasată fabrica Industria iutei (situat la intersecția dintre străzile Progresului și Veseliei) a fost achiziționat în 2017 de către Dedeman, cel mai mare retailer dedicat amenajărilor de locuințe, și este în prezent în proces de demolare în vederea construirii unui nou magazin, deși sunt luate în considerare și alte potențiale scenarii de reamenajare^[15]. Un alt Plan Urbanistic Zonal (str. Înclinată nr. 12) a fost pregătit pentru zona dintre Str. Doctor Constantin Istrati și Str. Înclinată și este în prezent în faza de avizare. Aici se propune o dezvoltare cu utilizare mixtă cu regim mare de înălțime, cu clădiri rezidențiale, de birouri și servicii de 12 etaje.

Per ansamblu, acest prim segment al coridorului și rezervele sale de teren adiacente constituie zona cea mai dinamică din punctul de vedere al proiectelor imobiliare în curs de desfășurare sau planificate, numeroase planuri urbanistice zonale fiind inițiate în ultimii 6 ani pentru transformarea fostelor amplasamente industriale în spații cu utilizare mixtă și rezidențială. Se preconizează că aceste dezvoltări vor genera un flux ridicat de noi rezidenți în zonă și, astfel, vor crea o cerere din ce în ce mai mare de servicii publice. Mai mult, trebuie menționat că toate planurile urbanistice zonale sunt inițiate pe loturi individuale mari (foste amplasamente industriale), dar fără o abordare coordonată.

14 <http://halelecarol.ro/despre-proiect/istorie/>

15 <https://www.zf.ro/business-construct/dedeman-curata-terenul-de-la-industria-iutei-din-bucuresti-exploram-mai-multe-posibilitati-de-dezvoltare-fara-sa-excludem-varianta-unui-nou-magaz-in-17879895>

1A



Fostul teren Flora/D.S. Raftopol, folosit ca parcare și piață săptămânală de vechituri. Pe fundal, dezvoltarea ISG Residence în curs (vedere din Str. Dr. C. Istrati)



Fostul teren Flora, neutilizat (vedere dinspre Str. Progresului)



Fostul sediu al Fabricii de chibrituri, listat și inclus în patrimoniul industrial, utilizat parțial de diferite întreprinderi de servicii la scară mică.



Parcelarea Str. Înviorii - zonă interbelică protejată, deși stilul arhitectural nu este protejat.

1B



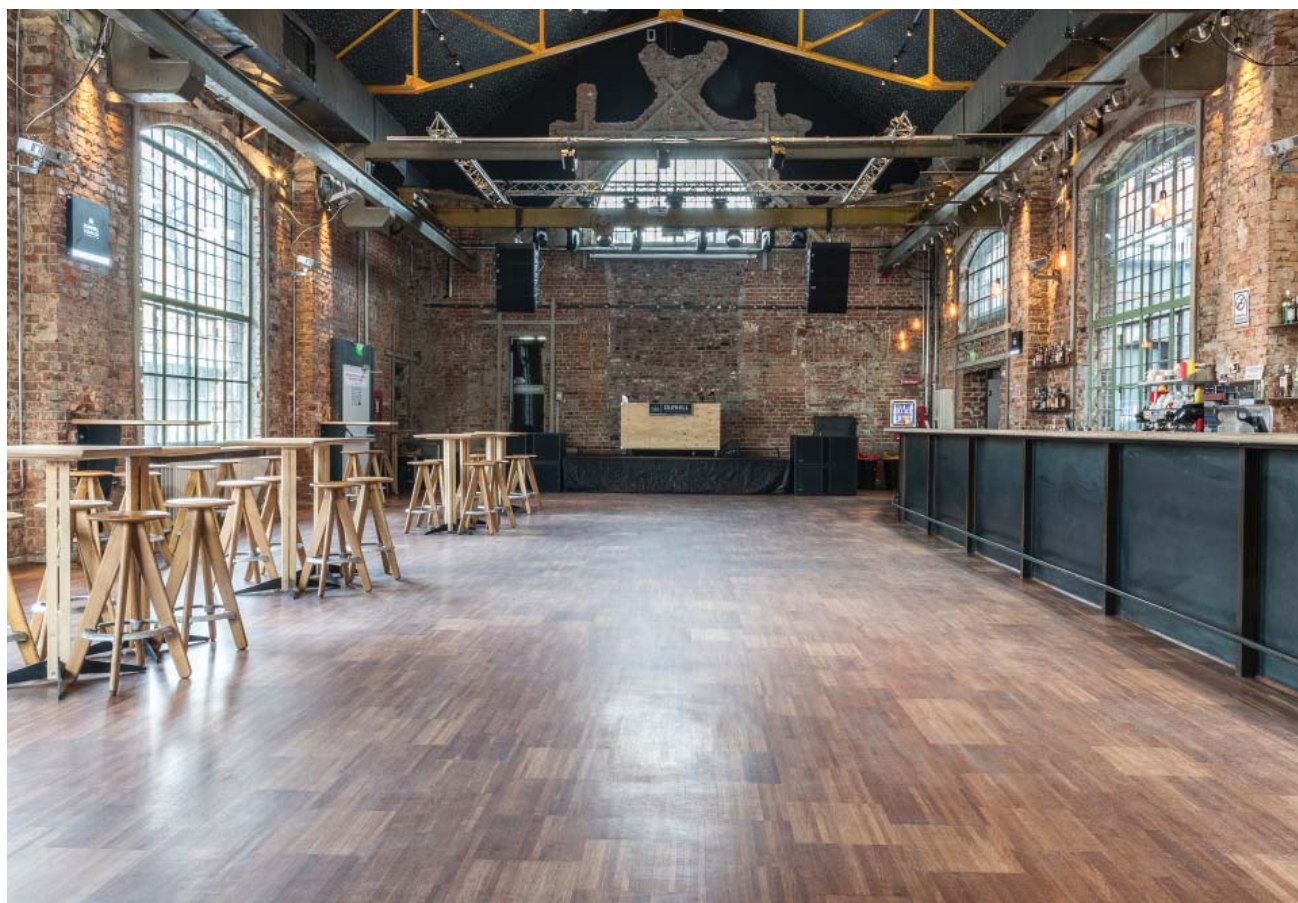
Clădiri industriale abandonate pe Str. Viilor 42-22 din perioada post-comunistă: una dintre clădirile fostei fabrici de tricotate Tânăra Gardă, redenumită Trimond. Afîșul indică faptul că, recent, au avut loc consultări cu privire la un plan urbanistic zonal pentru transformarea zonei într-un complex rezidențial cu regim mare de înălțime.



Amplasament abandonat și acoperit cu deșeuri între Str. Dr. C. Istrati și Str. Încălnată - parte din fostul sediu al fabricii de încălțăminte Carmen, planificat să fie reamenajat în principal în clădiri de birouri.



Halele Carol - vedere dinspre autogara Filaret

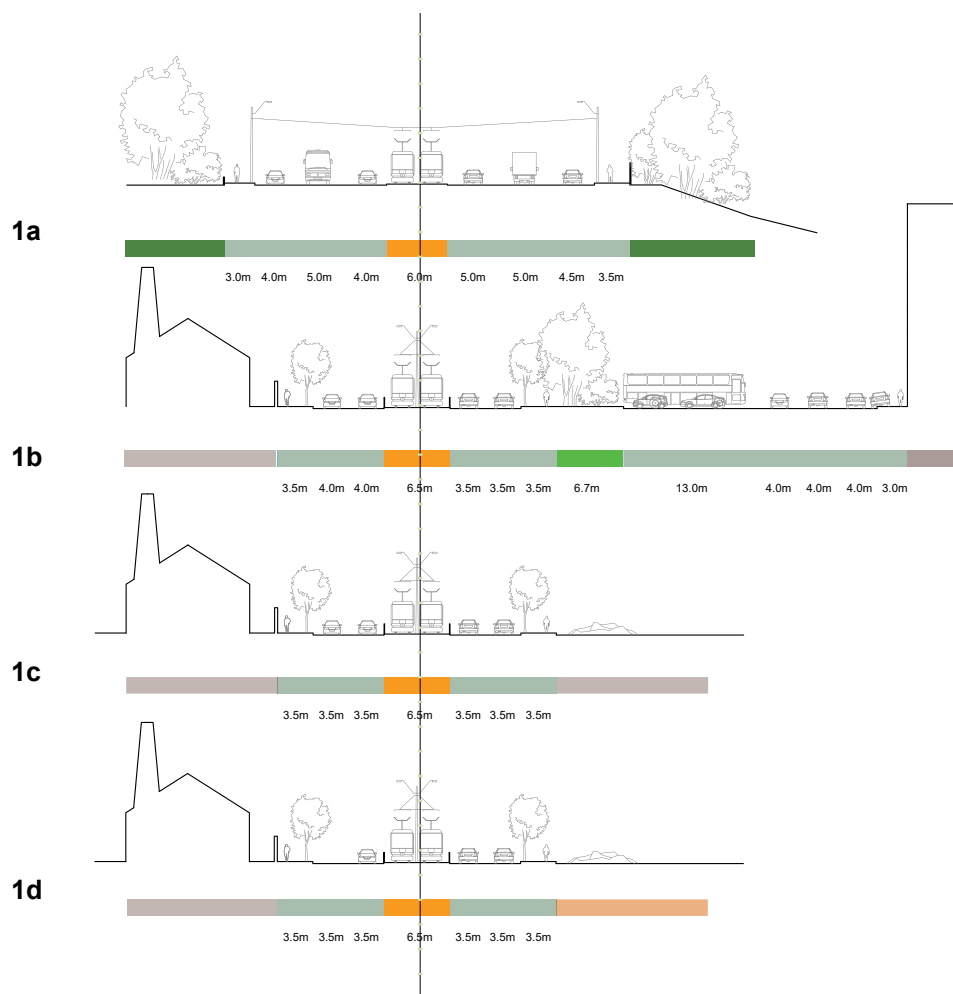


Halele Carol - interiorul uneia dintre hale transformate în pub
Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

D. Prezentare generală a segmentului

CARACTERISTICI DISTINCTIVE	PRINCIPALELE PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI
• Coridorul de cale ferate este o arteră extinsă; • Profilul post-industrial proeminent; • Interese imobiliare mari; • Permeabilitate VE redusă pentru pietoni; • Bună acoperire a facilităților, pentru nivelul actual de populație; • Tendință de gentrificare; • Pondere mai mare a persoanelor în vârstă, cu nivel mai ridicat de educație;	• Lipsă de coerență și coordonare generală a diferitelor investiții private; • Anticiparea și asigurarea creșterii nevoii de facilități publice; • Industрии creative emergente; • Resursele patrimoniului industrial ar putea fi valorificate;

Profiluri transversale ale străzilor

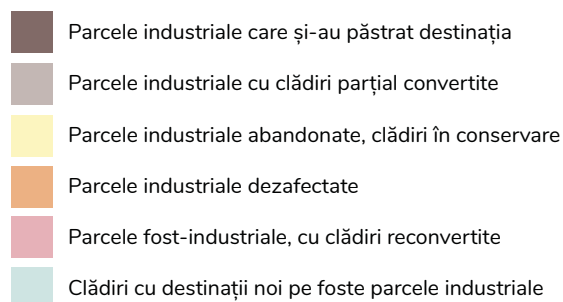


Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

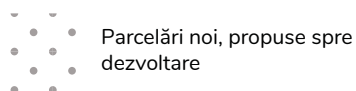
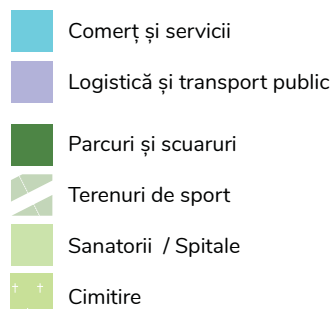
Servicii publice

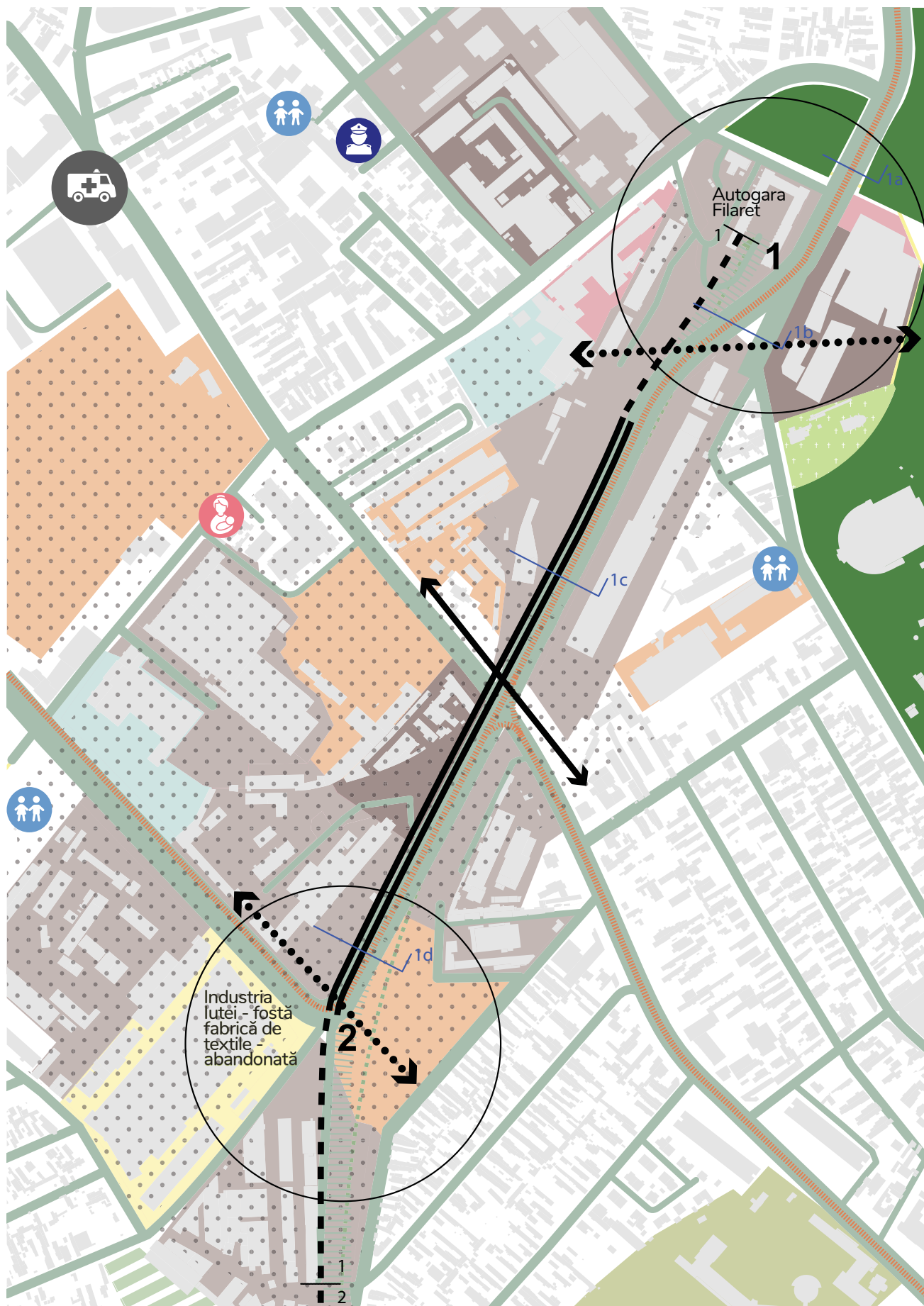


Situația curentă a parcelor industriale



Utilizarea terenurilor





Situația curentă a terenurilor industriale și dispersia serviciilor publice.
Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 2:

STR. PROGRESULUI - BULEVARDUL PIEPTĂNARI

A. Caracteristici principale

În prezent, segmentul 2 este, în mare măsură, inaccesibil, „strangulat”, creând o barieră semnificativă de accesibilitate pe axa est-vest. De asemenea, zona este lipsită de conectivitate pe direcția nord-sud. Incidența descărcărilor de deșeuri este ridicată, ceea ce face ca zona să fie nesigură și insalubră. Zona are un mix de funcții, incluzând parcele industriale neutilizate, locuințe cu regim mic de înălțime și blocuri cu regim mai mare de înălțime, dar de calitate scăzută, cum ar fi cele din Zăbrăuți. Cele mai mari disparități din această zonă sunt reflectate de profilurile contrastante ale zonei Zăbrăuți, o ZUM juxtapusă cu Pieptănari, o zonă de vile, situată la 1 km distanță una de cealaltă. Trecând la sud de acest segment în secțiunea mediană a coridorului, se observă un nivel ridicat de eterogenitate și disparități.

B. Dezvoltarea zonei

Segmentul (2A) începe de-a lungul străzii Încălnată până la capătul sudic și se leagă cu strada Moruzeștilor. În stânga se află o zonă de unități locative monofamiliale, urmată de fabrica Tubal (2002: Metalica S.A.) de prelucrare a metalelor, în timp ce în dreapta se află sediul Rimcor (2002: Finitex), o fabrică de îmbrăcăminte care operează în sistem lohn pentru renumite mărci occidentale. Calea ferată este vizibilă în unele părți, deși este acoperită cu vegetație sălbatică și gunoi sau este folosită în mod informal pentru parcare. Următoarele două secțiuni ale acestui segment (2B), începând de la capătul nordic al străzii Moruzeștilor, până la intersecția cu strada Zăbrăuțului și (2C), de pe strada Zăbrăuțului până la strada Pieptănari sunt inaccesibile, fiind fie îngrădite, fie acoperite cu grămezi din gunoi, după cum se poate vedea în fotografiile de mai jos.

Zonele rezidențiale din acest perimetru s-au dezvoltat după primul război mondial în mai multe etape, fiecare în conformitate cu reglementările urbanistice existente și cu modelele impuse (și/sau finanțate) de stat. Începând cu anul 1919, construcțiile de unități locative monofamiliale cu regim mic de înălțime de către proprietarii de terenuri și/sau întreprinderi private sau de stat au crescut spre sud, atât la est, cât și la vest de calea ferată.

O zonă cu morfologie și arhitectură urbană distinctă este reprezentată de parcelarea Pieptănari, construită în anii '20 de SCLI - Societatea Comunală pentru Locuințe leftine, cu unele completări în perioada 1951-1954, pentru angajații Căilor Ferate Române. Această dezvoltare rezidențială interbelică, deși concepută pe parcele de dimensiuni reduse, avea străzi care respectau reglementările urbanistice în ceea ce privește lățimea, prezența trotuarelor, obligația dezvoltatorilor de a realiza pavaje cu piatră, de a rezerva terenuri pentru viitoare construcții de parcuri, școli și alte instituții publice și pentru sisteme de apă potabilă și canalizare. Clădirile sunt în general bine întreținute, iar zona păstrează încă spații publice de înaltă calitate, care sunt bine conectate la dotările și infrastructura publică: transport public, parcuri, asistență medicală, școli și grădinițe. Aceasta este una dintre zonele cu cele mai ridicate niveluri de calitate a vieții și cu valori imobiliare mai bune din cartierul Ferentari.

Intervențiile ulterioare în această zonă sunt limitate. La începutul anilor '60, la nord de amplasamentul fabricii Rocar, între str. Zăbrăuțului și Str. Pieptănari, au fost construite 9 blocuri pentru angajații întreprinderilor vecine (în mare parte, este vorba de blocuri de garsoniere, nefiind neapărat destinate familiilor). Acestea formează în prezent ZUM-ul ce cuprinde blocurile din Zăbrăuți. De-a lungul străzilor Viilor și Giurgiului există blocuri cu regim mare de înălțime care maschează parcelarea Pieptănari și cartierele ridicate pe locul fostului sat Șerban-Vodă.

C. Starea actuală și perspective

Zăbrăuți este o zonă care înregistrează niveluri ridicate de sărăcie și este considerată o zonă de segregare socială atât din punct de vedere etnic, cât și spațial. Zona este izolată de amplul teren dezafectat ROCAR la sud și de coridorul feroviar abandonat la vest. La nord și est de această zonă există cartiere de locuințe (cu densitate joasă de unități locative monofamiliale) deservite de puține servicii publice. Piața și parcul Ferentari sunt relativ apropiate (<1 km), dar accesibilitatea este scăzută, nepermițând parcurgerea lor pe jos (nu există iluminat public, străzile sunt înguste și nu există trotuare).

Zona este formată din 9 blocuri de patru etaje, în principal de garsoniere confort 3 de 12-14 mp. În peste jumătate dintre locuințele care fac obiectul anchetei locuiesc 5 sau mai multe persoane, cu o densitate de locuire estimată de 4,1 mp/cap de locuitor, valoare mult sub pragul condițiilor



Vedere a coridorului feroviar de-a lungul str. Înclinată: gunoi și deșeuri de construcții (stânga) și porțiuni de vegetație sălbatică cu șine vizibile (dreapta), aproape de intrarea în fabrica Rimcor.



Vedere a coridorului feroviar de-a lungul str. Înclinată. Fotografie stânga: gunoaie, drum de acces informal și parcare. Fotografie dreapta: intersecție Str. Înclinată cu Str. Murzeștilor Șinele de cale ferată sunt vizibile; accesul la coridor este oprit de un gard privat.



Parcelarea Pieptănari.



Vedere a coridorului feroviar de la intersecția cu Str. Zăbrăuțului Fotografie stânga: vedere spre nord; Fotografie dreapta: vedere spre sud. Șine de cale ferată vizibile. Cantități semnificative de gunoi prezente.



ZUM Zăbrăuți: fațade renovate recent, spații publice slab întreținute între blocuri, prezența a numeroase extinderi informale - extensii suspendate montate în consolă pe fațade, un indicator comun al supraaglomerării.



precare de locuit de 15 mp/persoană și considerabil sub nivelul mediu pentru București (21,39 mp/persoană). Acest lucru a atras, de asemenea, un număr mare de intervenții informale (extensii ale locuințelor pe fațadele clădirilor, băi construite de locatari în interiorul locuințelor). Toate blocurile au fost izolate termic recent (2012-2013), dar numai cele care se află la strada principală (Bd. Pieptănari) se mențin în stare bună. 5 dintre cele 9 blocuri se confruntă cu inundații severe la subsoluri din cauza rețelilor disfuncționale de apă și canalizare. De asemenea, aceste blocuri nu au asociații de proprietari.

Zona este locuită de aproximativ 1.836 de persoane, în 540 de gospodării. Majoritatea unităților locative (aproximativ 450) sunt private, în timp ce pentru restul nu se cunoaște situația dreptului de proprietate. Inițial, aceste blocuri au fost construite în anii '70 ca locuințe temporare pentru angajații Metrorex. După '89, ele au fost abandonate și apoi au fost ocupate treptat de persoane sărace care aveau nevoie de adăpost. În anii '90, au fost preluate de ICRAL și puse la dispoziție pentru vânzare către chiriași în 2004, majoritatea devenind proprietari private. Populația este relativ stabilă și, în prezent, se află la a treia generație. În această zonă, nu există contracte pentru colectarea gunoierii, iar spațiile publice dintre blocuri sunt slab întreținute.

44% dintre locuitorii zonei care au răspuns în cadrul anchetei s-au declarat a fi de etnie romă.

Percepția tuturor rezidenților chestionați este că procentul locuitorilor de etnie romă din zonă este de 50-80%. Venitul mediu pe gospodărie (astfel cum a fost declarat) era de 1.406 RON sau 356,7 USD. Având în vedere media de 3,4 persoane pe gospodărie, nivelul mediu de venit pentru o persoană este de 414 RON/lună (sau 105 USD/lună) sau de aproximativ 14 RON/zi (sau 3,55 USD/zi). 34% dintre locuitori sunt tineri cu vârste sub 17 ani. 39% dintre locuitori au declarat că au probleme de sănătate care le limitează activitățile zilnice.

Se estimează că aproape jumătate dintre adulții în vârstă de muncă din zonă (45%) au absolvit maximum 8 clase de învățământ. Acest lucru se reflectă într-o rată de ocupare de 68% (adulți cu vârste cuprinse între 16 și 64 de ani), fiind considerabil mai mică decât media orașului București de 93,1%. Dintre cei care lucrează, majoritatea locurilor de muncă sunt cele destinate persoanelor slab calificate, în domenii cum ar fi curățenia și construcțiile sau ca zilieri etc.

Chiria medie pe lună este de 600 RON, iar prețul minim de vânzare pentru un apartament în această zonă este de 750 EUR/mp (9.000 EUR pentru o garsonieră de 12 mp fără îmbunătățiri). Prețul poate ajunge la 15.000 EUR pentru o garsonieră cu îmbunătățiri.

Nu există planuri urbanistice zonale inițiate pentru dezvoltarea sau reconversia terenurilor din acest segment.

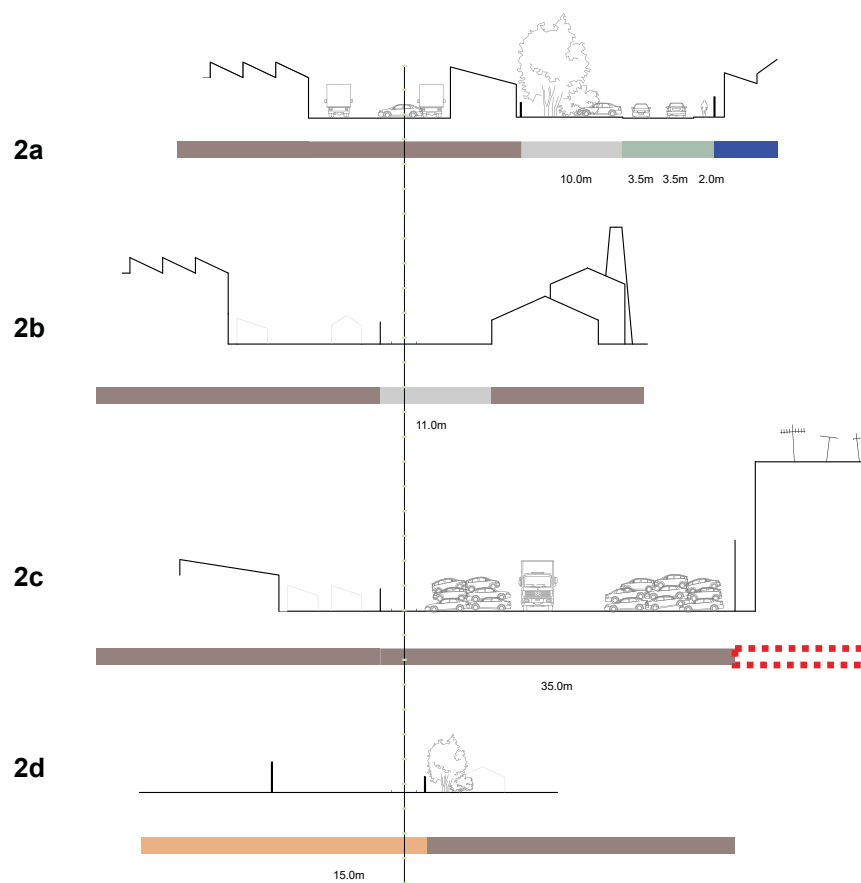


Traversarea coridorului feroviar pe Str. Zăbrăuțului către piața și parcul Ferentari: grămezi de gunoi, lipsa trotuarelor și a iluminatului stradal, drumuri înguste. Sursă: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

D. Prezentare generală a segmentului

CARACTERISTICI DISTINCTIVE	PRINCIPALELE PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI
• Coridorul căii ferate se îngustează și, pe alocuri, este blocat; • Incidență ridicată a descărcărilor de deșeuri; • Mix de funcții: parcele industriale neutilizate, locuințe cu regim mic de înălțime și blocuri de calitate scăzută cu regim de înălțime mai ridicat (Zăbrăuți); • Permeabilitate redusă N-S și E-V; • Disparități semnificative (de exemplu, Zăbrăuți față de parcelarea Pieptănari) • Nivel ridicat de sărăcie.	• Coridorul are un potențial ridicat de îmbunătățire a conectivității în zonă; • Fenomene sociale dificile care impun măsuri sensibile și acțiuni pe termen lung; ocuparea ilegală a terenurilor, fond de locuințe insalubre de calitate slabă și supraaglomerate; număr în creștere de persoane expuse riscului de sărăcie; • Conversia rezervelor de teren oferă potențial pentru facilități și creșterea calității vieții.

Profiluri transversale ale străzilor

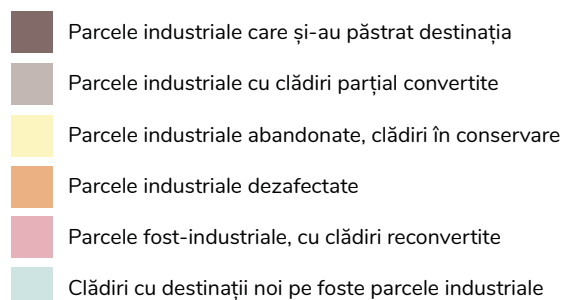


Sursă: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

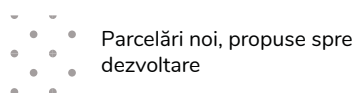
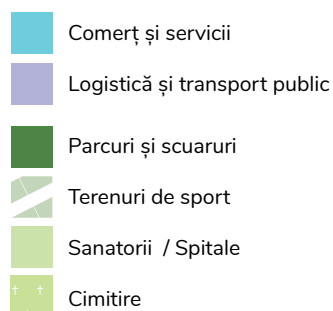
Servicii publice



Situația curentă a parcelor industriale



Utilizarea terenurilor





Situația curentă a terenurilor industriale și dispersia serviciilor publice

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 3:

BULEVARDUL PIEPTĂNARI (NORD) > STR. TOPORAȘI (SUD). (SEGMENT ADIACENT AMPLASAMENTULUI DEZAFECTAT ROCAR)

A. Caracteristici principale

Segmentul 3 marchează începutul secțiunii mediane a coridorului feroviar. Se caracterizează prin cartiere eterogene și mai multe insule de sărăcie urbană, extinse în principal în jurul fostelor blocurilor de muncitori din Zăbrăuți chiar lângă granițele zonei, la nord de terenul ROCAR și, mai larg, în ZUM Alea Livezilor - Alea Stogu - Str. Tunsu Petre (la sud-vest de acest teren, dincolo de Prelungirea Ferentari). În acest segment, coridorul feroviar se întinde de-a lungul străzii Cladova, o stradă îngustă cu sens unic și o singură bandă între un grup mic de unități locative monofamiliale cu un regim mic de înălțime și amplasamentul fostei fabrici ROCAR. Terenul ROCAR, de aproximativ 18 ha, este cel mai mare amplasament gata de reamenajare de-a lungul coridorului. Conducele supraterrane ale sistemului de termoficare merg în paralel cu șinele de cale ferată din acest segment, adăugând o altă barieră vizuală și fizică.

B. Dezvoltarea zonei

În perioada interbelică, această zonă reprezenta granița teritoriului intravilan al Bucureștiului. Uzina ROCAR a fost fondată în 1953 la marginea orașului. Aceasta a avut mai multe denumiri de la fondare (Tudor Vladimirescu, Autobuzul, respectiv ROCAR după 1990) și a produs o gamă variată de utilaje de-a lungul existenței sale; inițial, aici s-au produs utilaje agricole, apoi uzina s-a concentrat pe producția de autobuze, troleibuze și autobasculante. Întreprinderea a trecut printr-un proces de restructurare severă după 1990, după căderea regimului comunist bazat pe planificarea centrală, și-a încetat activitatea în 2002 și a fost în cele din urmă demolată în 2012. ROCAR avea aproximativ 7.000 de angajați înainte de restructurare, dar numărul a scăzut continuu, ajungând la puțin peste 1.000 la momentul închiderii.

Zonele rezidențiale adiacente aflate de-a lungul acestui segment au fost construite în etape succesive și după modele diferite. În zona cea mai apropiată de ROCAR, de-a lungul străzii Cladova, tipologia predominantă este cea a locuințelor cu regim mic de înălțime construite înainte de 1950. Atât străzile, cât și parcelele au dimensiuni relativ generoase, întrucât se aflau la marginea orașului

la acea vreme, unde nu existau presiuni imobiliare. Conform legislației interbelice, era obligatoriu ca parcelarea să includă terenuri destinate publicului (de exemplu parcuri, parcele pentru școli, grădinițe, biserici). Conform acestor reglementări, străzile au fost prevăzute cu sisteme de alimentare cu apă și canalizare încă de la începutul dezvoltării lor.

Zonele rezidențiale s-au extins rapid după 1950, când industrializarea și urbanizarea planificată central s-au accelerat. La vremea respectivă, terenul urban era naționalizat, iar dezvoltarea urbană era sub controlul absolut al statului comunist. Într-o primă etapă, muncitorii din fabricile locale primeau terenuri pentru a-și construi case. Străzile sunt mai înguste, parcelele sunt mai mici, iar densificarea parcelelor delimitate anterior a fost puternic încurajată. Sistemele de apă și de canalizare nu au fost realizate în paralel cu zonarea parcelelor rezidențiale; de asemenea, nu s-au prevăzut rezerve de teren pentru parcuri și pentru alte instituții publice. Acestea sunt tipologiile locative ale unor zone mai îndepărtate de ROCAR, dincolo de Str. Prelungirea Ferentari. Locuințele s-au extins treptat în timp, cu etaje sau anexe noi. Majoritatea acestor zone sunt mai puțin deservite de transportul public, asistență medicală, școli și grădinițe.

În perioada 1948-1949 și până la mijlocul anilor '70, statul a început să construiască și blocuri de locuințe. Intenția a fost atât de a satisface necesarul de locuințe pentru muncitori (deseori considerate drept locuințe temporare), cât și de a reloca familiile ale căror case fuseseră demolate și pentru a oferi spațiu pentru investiții publice pe scară largă către nordul sectorului. În această perioadă, au fost construite blocurile de locuințe din Ferentari/Alea Livezilor, lângă Str. Prelungirea Ferentari, Radu Constantin - Iacob Andrei, precum și blocurile aflate pe Șoseaua Giurgiului.

C. Starea actuală

În prezent, pe terenul ROCAR nu există clădiri, ruinele de intrare fiind încă vizibile din str. Cladova și str. Toporași. Coridorul feroviar pare a fi mult mai curat și bine întreținut aici. Zonele aflate imediat la vest de acest teren au acces relativ bun la transportul în public (două linii de tramvai în apropiere), școli și grădinițe. Partea estică mărginește o zonă cu o densitate mai mare de locuințe. Această zonă este afectată de o conectivitate redusă dintr-o parte în alta. Astfel, chiar dacă facilitățile publice pot fi prezente, acestea nu sunt ușor accesibile. Zonele verzi și facilitățile de agrement (locuri de joacă, terenuri de sport etc.)



Vedere a coridorului feroviar de la intersecția cu B-dul Pieptănari. Fotografie stânga: vedere spre nord. De-a lungul bulevardului, accesul la coridor este restricționat de un gard privat; Fotografie dreapta: vedere spre sud, linii de cale ferată de-a lungul benzii unice a Str. Cladova. Din acest punct, conductele sistemului de termoficare sunt supraterrane și merg în paralel cu coridorul până la intersecția cu Str. Zețarilor. Șinele de cale ferată sunt vizibile.



Vedere a str. Cladova de-a lungul coridorului feroviar și al conductelor sistemului de termoficare, în spatele cărora se află gardurile terenului Rocar.

Unități locative monofamiliale cu regim mic de înălțime - tipologia predominantă a locuințelor în partea de vest a coridorului.

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

pentru diferite grupuri de vârstă sunt, de asemenea, insuficiente. Mai spre vest se află mai multe insule de sărăcie urbană, foste blocuri muncitorești și blocuri cu confort scăzut construite pentru relocarea familiilor din cartierele demolate pentru lucrări publice în perioada comunistă.

Cea mai severă marginalizare și sărăcie urbană se înregistrează în zona mai amplă formată din Alea Livezilor, Alea Stogu și Str. Soldat Tunsu Petre, care formează un ZUM contiguu ce pornește din spatele Școlii 136. Dintre aceste străzi, zona Alea Livezilor se confruntă cu cele mai severe provocări. În această zonă locuiesc aproximativ 6.468 de persoane (în 1.540 de gospodării), o treime dintre acestea fiind persoane tinere (35%). Locuitorii chestionați s-au declarat a fi de etnie romă în proporție de 40%, ponderea persoanelor de etnie romă estimată în comunitate fiind de aproximativ 60-90%.

Unitățile locative sunt în principal garsoniere cu confort scăzut (15-17 mp) și apartamente

cu 2 camere (35-38 mp). Aceste blocuri au fost construite în anii '70 pentru muncitorii din construcții și persoanele relocalate în urma demolărilor. Aparent, multe unități au fost abandonate de chiriașii lor inițiali și apoi vandalizate, pentru a fi ulterior ocupate de familii sărace care aveau nevoie de adăpost. Unitățile au fost vândute chiriașilor în anii '90 de ICRA și transformate în locuințe proprietate privată. Deși acestea au băi cu duș și bucătării, 90% dintre ele sunt supraaglomerate. Spațiul mediu estimat pentru fiecare persoană este de 4,6 mp.

Zona este cunoscută pentru nivelul ridicat de infraționalitate, violență domestică și abuzul de droguri, acesta din urmă fiind perceput drept principala problemă și provocare în special de către familiile cu copii. Abuzul de droguri înseamnă și o incidență mai mare a bolilor asociate acestuia (hepatită, HIV, TBC). Reputația negativă a acestei zone se reflectă în costul scăzut al locuințelor, probabil cel mai mic din București (prețul mediu de vânzare de 450 EUR/mp sau o chirie lunară de 450

RON/mp pentru o garsonieră).

Locuitorii din Aleea Livezilor sunt aproape de pragul de sărăcie extremă, cu un venit mediu lunar de 1.480 RON (sau 375 USD) pe gospodărie, ceea ce reprezintă aproximativ 3 USD/persoană/zi. Rata de ocupare a forței de muncă este cea mai scăzută, deoarece doar 58% dintre locuitorii în vârstă de muncă declară că au un loc de muncă. Aproape jumătate dintre adulți (42%) au un nivel de educație maxim de 8 clase. Nivelul scăzut de educație și abilități, combinat cu discriminarea pe criterii etnice și de adresă, precum și cu istoricul negativ al ocupării unor locuri de muncă, fac ca incluziunea pe piața muncii a persoanelor din Aleea Livezilor să fie deosebit de dificilă.

Zonele dintre blocuri sunt slab întreținute și adesea acoperite cu gunoaie, fiind raportată frecvent prezența seringilor folosite pentru administrarea drogurilor. Parcul Aleea Livezilor este, de asemenea, prost întreținut, cu facilități degradate. Degradarea mediului construit, precum și percepția infracționalității și a violenței sunt mai accentuate în jurul blocurilor sudice ale zonei. Deși percepția se îmbunătățește oarecum mergând spre Aleea Stogu și apoi către Str. Tunsu Petre, sărăcia persistă.

ZUM-ul Aleea Stogu are zone cu mai puțin gunoi și blocuri mai bine întreținute, precum și câteva clădiri izolate termic. În aceste blocuri există, de asemenea, apartamente cu 3 și 4 camere, pe lângă garsoniere și apartamente cu 2 camere. Totuși, acestea sunt în mare parte locuințe cu confort redus și supraaglomerate (spațiul estimat/persoană este de 7,1 mp). Aici locuiesc aproximativ 1.224 de persoane (360 de gospodării), dintre care 32% se auto-declară ca fiind de etnie romă.

La sud, cele 25 de blocuri de pe str. Tunsu Petre sunt similare în ceea ce privește tipologia, deși, în general, sunt mai puțin întreținute și au fațade mai degradate. Suprapopularea predomină încă. Comunitatea de aici cuprinde aproximativ 3.286 de persoane (1.060 de gospodării), dintre care 18% se auto-declară ca fiind de etnie romă.

Rata de ocupare a forței de muncă de către adulții în vârstă de muncă este mai ridicată în aceste zone (72% și, respectiv, 84%), cu toate că această valoare este totuși mult sub media orașului București. Nivelul general scăzut de educație al comunității (30% absolvenți a maximum 8 clase, în ambele zone) reflectă faptul că predomină locurile de muncă cu nivel scăzut de salarizare, ceea ce îngreunează eforturile acestor familii de a rupe ciclul

sărăciei.

Salariul mediu lunar este de 450-465 USD sau 4,3-5 USD/persoană/zi. Peste o treime dintre locuitori sunt tineri (34-38%).

Prețurile de vânzare raportate pentru apartamentele din aceste zone sunt de aproximativ 750-800 EUR/mp, ceea ce reflectă din nou nevoia de locuințe accesibile din București, precum și capacitatea de a le plăti.

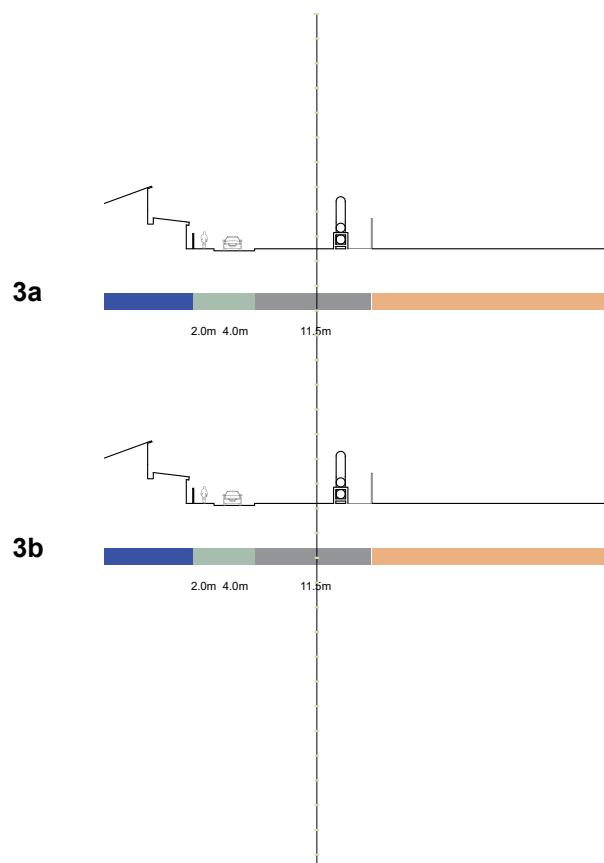
D. Perspective de viitor

Nu există planuri urbanistice zonale inițiate pentru dezvoltarea sau reconversia terenurilor de-a lungul acestui segment. Cu toate acestea, terenul dezafectat ROCAR reprezintă cea mai mare rezervă de teren deținută de un singur proprietar pe întregul coridor și unul dintre cele mai mari din sectorul 5, cu un potențial ridicat de a găzdui investiții mari și facilitățile necesare în cartier.

E. Prezentare generală a segmentului

CARACTERISTICI DISTINCTIVE	PRINCIPALELE PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI
• Mari rezerve de amplasamente industriale dezafectate; • Unități locative unifamiliale cu regim mic de înălțime predominante; • Permeabilitatea minimă VE; pe direcția NS, de asemenea, limitată; • Mai spre vest: insule de sărăcie urbană: Aleea Livezilor - Stogu - Tunsu Petre; • Facilități: cea mai mare nevoie este cea de spații verzi și facilități de agrement.	• Proprietatea privată asupra rezervelor de teren versus necesități nesatisfăcute de dotări publice; • Reputația negativă ascunde progresele în privința combaterii marginalizării sociale și împiedică investițiile private; • Ruperea ciclului sărăciei pentru zonele urbane marginalizate.

Profiluri transversale ale străzilor

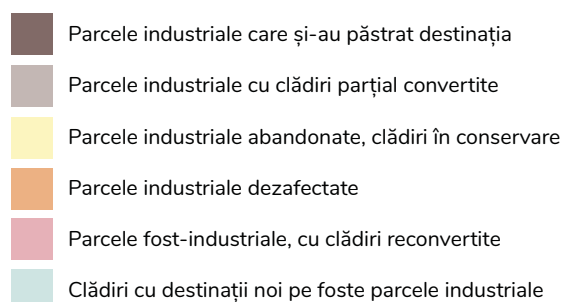


Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

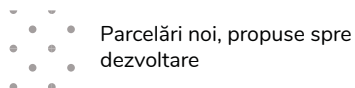
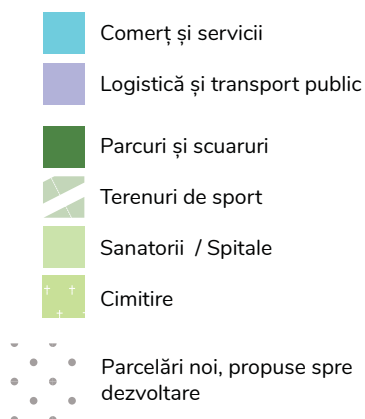
Servicii publice

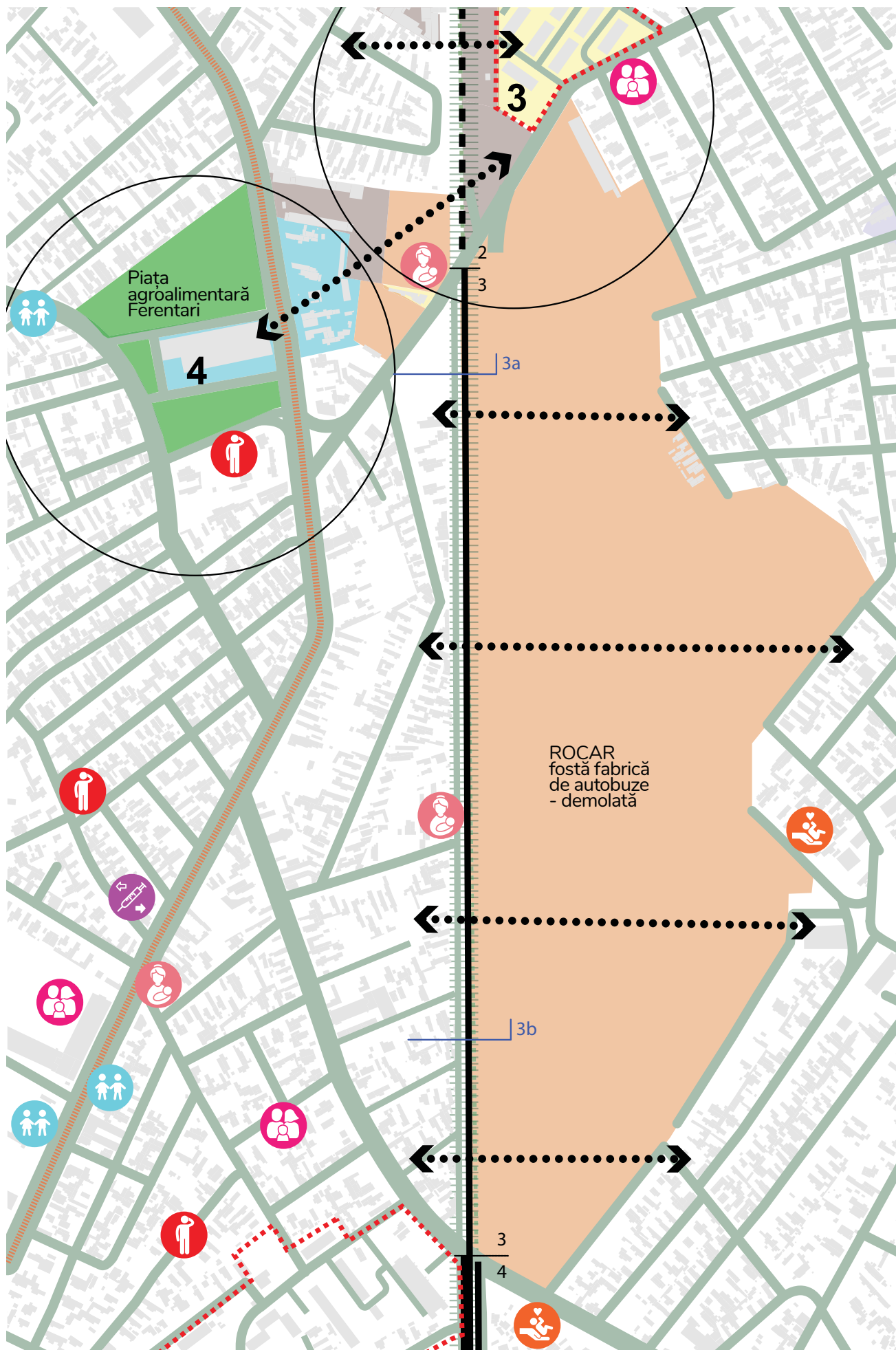


Situația curentă a parcelor industriale



Utilizarea terenurilor





Situația curentă a terenurilor industriale și dispersia serviciilor publice

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 4:

STR. TOPORAȘI (N) - STR. ZEȚARILOR/STR. ALEXANDRU ANGHEL (SUD)

A. Caracteristici principale

De la str. Toporași, calea ferată merge de-a lungul Str. Brăniștari, spre sud, către str. Zețarilor - str. Alexandru Anghel. Conductele supraterane ale sistemului de termoficare continuă de-a lungul acestui segment, în paralel cu strada, cu excepția intersecției str. Iacob Andrei și intrarea în zona logistică Baduc, unde sunt subterane. Segmentul 4 este relativ extins și neobstrucționat, mai accesibil și, prin urmare, are un potențial mare de regenerare pe termen mai scurt. Zonele adiacente de pe ambele părți ale coridorului feroviar sunt extrem de eterogene, existând un amestec de locuințe cu regim mic de înălțime și de calitate decentă, și blocuri de sărăcie extremă, pe lângă parcelele extinse cu diverse utilizări (de exemplu, cimitire, amplasamente logistice, depouri la capătul liniilor de autobuz neutilizate/subutilizate etc).

B. Dezvoltarea zonei

Din punctul de sud al zonei ROCAR până la BADUC, partea de est a segmentului este formată din străzi rezidențiale cu regim mic de înălțime, în principal cu unități locative construite în regie proprie. Dincolo de acestea și spre est, există o concentrare de blocuri cu regim mare de înălțime construite între anii '60-80 pe străzile Vigoniei - Podul Giurgiului, până la Șoseaua Giurgiului, cu zone publice și verzi între ele. Spre partea vestică a coridorului, se află blocurile de pe străzile Radu Constantin și Iacob Andrei. Primul lot al acestor blocuri, pe str. Radu Constantin, și segmentul nordic al str. Iacob Andrei au fost construite de stat pentru angajații Poștei Române și ai Ministerului Apărării Naționale. În anii '60 și '70, mai multe blocuri au fost construite în principal pentru a fi utilizate temporar de lucrătorii din construcții, studenți, precum și de persoanele relocate din zonele demolate din sectorul 5. În anii '90, pe măsură ce companiile de stat care administrau aceste fonduri au fost supuse restructurărilor, o parte din acest fond a fost abandonată și ocupată informal de familii sărace care aveau nevoie de locuințe. Majoritatea unităților au fost în cele din urmă vândute chirieșilor în anii '90 sau la începutul anilor 2000. Spre partea de sud a acestui segment, de-a lungul coridorului, se găsesc în prezent mai multe depozite de materiale

de construcție care funcționează în prezent în jurul Cimitirului Evreiesc. După 1990, aceste depozite au fost privatizate sub denumirea BADUC, activitatea fiind concentrată și extinsă doar în partea de est a căii ferate, în timp ce partea de vest a fost abandonată.

C. Starea actuală

În prezent, coridorul de cale ferată de-a lungul Str. Brăniștari este utilizat în mod informal în principal pentru parcare autoturismelor, depozitarea mărfurilor, depozitarea deșeurilor, barăci informale sau locuri de joacă.

ZUM-urile din str. Radu Constantin și Iacob Andrei au cea mai mare nevoie de o abordare integrată pe termen lung a regenerării urbane. Acestea sunt situate chiar lângă segmentul 4 al coridorului feroviar și formează o zonă contiguă. Populația estimată a acestor zone este de 2.888 persoane (sau 760 de gospodării) pentru Radu Constantin (RC) și de 2.500 de persoane (sau 580 de gospodării) pentru Iacob Andrei (IA). Ambele zone sunt formate din blocuri de patru etaje (plus un bloc de 10 etaje mai mare în str. Radu Constantin), în principal cu garsoniere confort scăzut (10-12 mp) și 2 camere (20-23 mp). Densitatea locuirii este foarte ridicată, în majoritatea locuințelor cuprinse în anchetă locuind 5 sau mai multe persoane, cărora le revin în medie 4,5-4,7 mp/persoană. Infraționalitatea este percepută a fi mai ridicată în str. Iacob Andrei.

Zonele diferă în ceea ce privește tipul de proprietate: în timp ce toate cele 760 de unități din RC sunt locuințe proprietate privată, dintre cele 580 de unități estimate în IA, două treimi sunt proprietate privată, iar restul sunt închiriate. Aparent, există o puternică rețea de influență în ceea ce privește asumarea dreptului de administrare pentru o parte din apartamentele destinate închirierii; liderii informali profită de acest lucru, iar subînchirierile reprezintă o practică comună. IA pare, de asemenea, să indice existența unor locuințe de calitate și mai scăzută, 20% dintre unități neavând băi. Adesea, nu există suficient spațiu pentru dormit în același timp și nici loc pentru gătit sau mâncat împreună.

Aproximativ o treime dintre locatarii chestionați s-au declarat a fi de etnie romă în ambele zone, deși percepția generală declarată asupra ponderii etnicilor romi este de aproximativ două treimi. Locuitorii de aici declară că există discriminare pe criterii de etnie și adresă, criteriul din urmă fiind



Începutul acestui coridor, astfel cum se vede din str. Toporași



Coridor feroviar de-a lungul str. Brăniștari, utilizat ca parcare și ca loc de joacă



Coridor feroviar de-a lungul str. Brăniștari, zone împrejmuite și barăci de uz privat



Coridor feroviar de-a lungul str. Brăniștari, punct de acces către zona logistică Baduc (spre stânga)



Blocuri pe str. Radu Constantin. Deșeuri aruncate între blocuri, sistem de canalizare deteriorat, fațade degradate. Unele blocuri au beneficiat de lucrări de renovare a fațadelor (vezi dreapta). Pe fațadele blocului locatarii au construit extensii suspendate în consolă pentru a spori spațiul de locuit al apartamentelor lor, un indicator comun al condițiilor de locuire supraaglomerate.



Blocurile de pe str. Iacob Andrei.
Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.



deosebit de relevant pentru cei care locuiesc în Iacob Andrei.

Venitul mediu pe gospodărie (astfel cum a fost declarat) era de 1.285 RON sau 326 USD pentru Iacob Andrei și de 1.930 RON pentru Radu Constantin. Având în vedere dimensiunea gospodăriei, nivelul mediu de venit/persoană este de 11 RON (sau 2,8 USD) / zi, respectiv de 17 RON (4,3 USD) / zi. În Iacob Andrei, aproape jumătate (48%) dintre rezidenții chestionați au declarat că principala lor sursă de venit sunt prestațiile sociale, iar 18% nu au o sursă stabilă de venit. În schimb, majoritatea gospodăriilor din RC au declarat cel puțin o persoană are un loc de muncă. Per ansamblu, aceasta sugerează o sărăcie mai severă concentrată în zona Iacob Andrei.

Venitul mediu pe gospodărie (astfel cum a fost declarat) era de 1.285 RON sau 326 USD pentru Iacob Andrei și de 1.930 RON pentru Radu Constantin. Având în vedere dimensiunea gospodăriei, nivelul mediu de venit/persoană este de 11 RON (sau 2,8 USD) / zi, respectiv de 17 RON (4,3 USD) / zi. În Iacob Andrei, aproape jumătate (48%) dintre rezidenții chestionați au declarat că principala lor sursă de venit sunt prestațiile sociale, iar 18% nu au o sursă stabilă de venit. În schimb, majoritatea gospodăriilor din RC au declarat cel puțin o persoană are un loc de muncă. Per ansamblu, aceasta sugerează o sărăcie mai severă concentrată în zona Iacob Andrei.

În zona Iacob Andrei, aproximativ o treime (36%) dintre adulții în vârstă de muncă din zonă au absolvit maximum 8 clase de învățământ. Acest lucru se reflectă mai departe într-un grad de ocupare foarte scăzut, de 38%, în rândul adulților cu vârste cuprinse între 16 și 64 de ani, valoare aflată sub jumătatea valorii medii pentru București de 93,1%. Ceea ce este și mai frapant este faptul că 80% dintre cei care declară că au un loc de muncă nu au putut specifica dacă au contract de muncă legal sau nu. Rata de ocupare este mai ridicată în RC (64%); totuși, aceasta este semnificativ sub media Bucureștiului. Se estimează că aproape jumătate dintre adulții în vârstă de muncă din zonă (46%) au absolvit maximum 8 clase de învățământ. 40% dintre locuitori au declarat că au probleme de sănătate care le limitează activitățile zilnice.

Gunoii este o problemă, precum și întreținerea spațiilor dintre blocuri, primul aspect având o relevanță deosebită pentru Iacob Andrei. Nu există contracte pentru colectarea gunoii, iar zona existentă de depozitare a gunoii nu este

respectată (gunoiul este adesea aruncat de la ferestre). Acesta este un exemplu clasic de acțiune colectivă nereușită - majoritatea oamenilor doresc și sunt dispuși să plătească pentru astfel de servicii, dar numai dacă toți ceilalți plătesc și respectă regulile de colectare a gunoii.

Prețurile de vânzare pentru apartamente în aceste zone variază de la 580-800 EUR/mp sau mai mare în funcție de îmbunătățiri (mai mare în RC), iar chiriile lunare sunt de aproximativ 450-500 RON. Acest lucru poate sugera viabilitatea și oportunitatea unui fond de locuințe la prețuri accesibile, fie pentru vânzare, fie pentru închiriere.

Accesul la puținele rute de transport în comun din zonă, în special cele care din dinspre IA, este dificil din cauza zonelor mari îngrădite ale celor două depouri/ autobaze (Autobaza STB Ferentari și Autobaza Sudului), precum și ale Cimitirului Evreiesc. În mod similar, accesul la grădinițe este dificil. Iluminatul public este limitat, precum și capacitatea de deplasare pe jos, având în vedere lipsa trotuarelor sau întreținerea redusă a acestora.

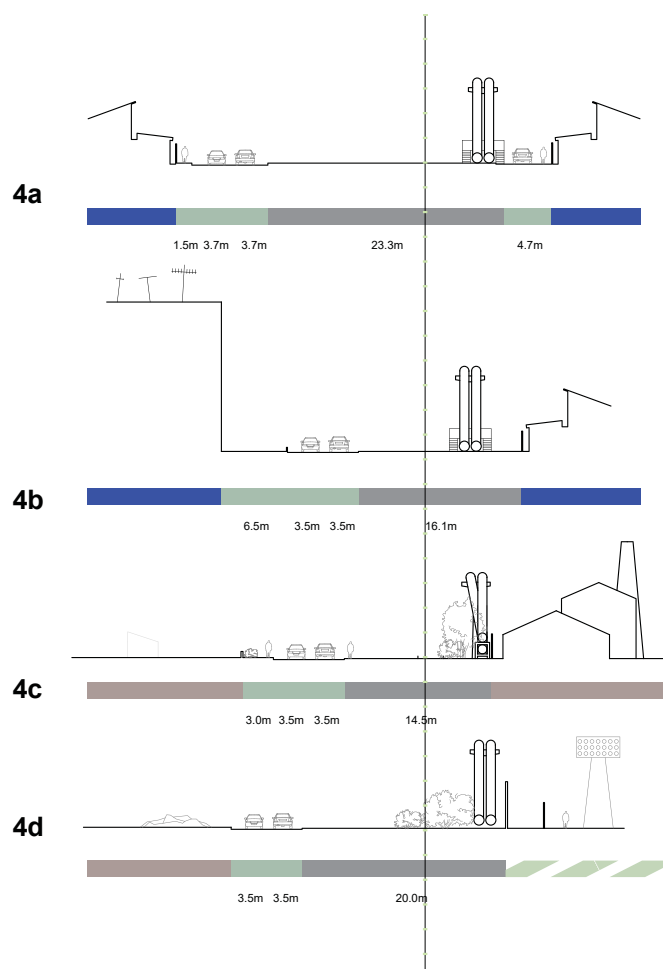
D. Perspective de viitor

Segmentul situat la intersecția dintre str. Zețarilor și Brăniștari (str. Zețarilor nr. 33) face obiectului unui Plan Urbanistic Zonal aprobat în 2019 care propune construirea de spații pentru comerț, servicii, birouri și o benzinărie, cu clădiri de maxim 4 etaje pentru birouri. De asemenea, PUZ-ul ia în considerare și marchează în planul regulamentelor propunerea de extindere și modernizare a profilului străzilor Zețari și Brăniștari, conform specificațiilor tehnice indicate în cadrul consilierii preliminare de Direcția de Urbanism a Municipiului București nr. 1400192/2016.

În continuare spre strada Sălaj, între Prelungirea Ferentari și strada Humulești, este propusă o nouă dezvoltare rezidențială a terenurilor virgine de 7 hectare printr-un Plan Urbanistic Zonal (PUZ Humulești) aprobat în 2013, cu clădiri de 2 etaje și 5 etaje. În imediata apropiere, între Prelungirea Ferentari și Str. N.D. Cocea, un alt PUZ aflat în etapa de elaborare vizează dezvoltarea a trei clădiri rezidențiale mixte cu 4 etaje.

E. Prezentare generală a segmentului

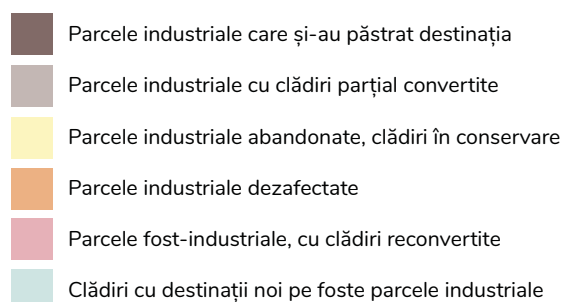
CARACTERISTICI DISTINCTIVE	PRINCIPALELE PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI
• Coridor relativ extins și neobstrucționat; • Permeabilitate redusă, în special pe axa V-E; • Zonă extrem de eterogenă din punct de vedere al profilurilor funcționale și socioeconomice; • Insulele de sărăcie urbană extinse Iacob Andrei + Tunsu Petre + Aleea Stogu	• Proprietatea privată asupra rezervelor de teren versus necesități nesatisfăcute de dotări publice; • Reputația negativă ascunde progresele în privința combaterii marginalizării sociale și împiedică investițiile private; • Ruperea ciclului sărăciei pentru zonele urbane marginalizate.



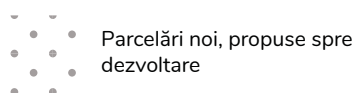
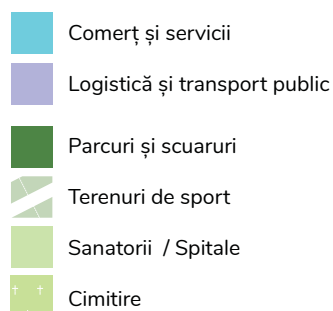
Servicii publice

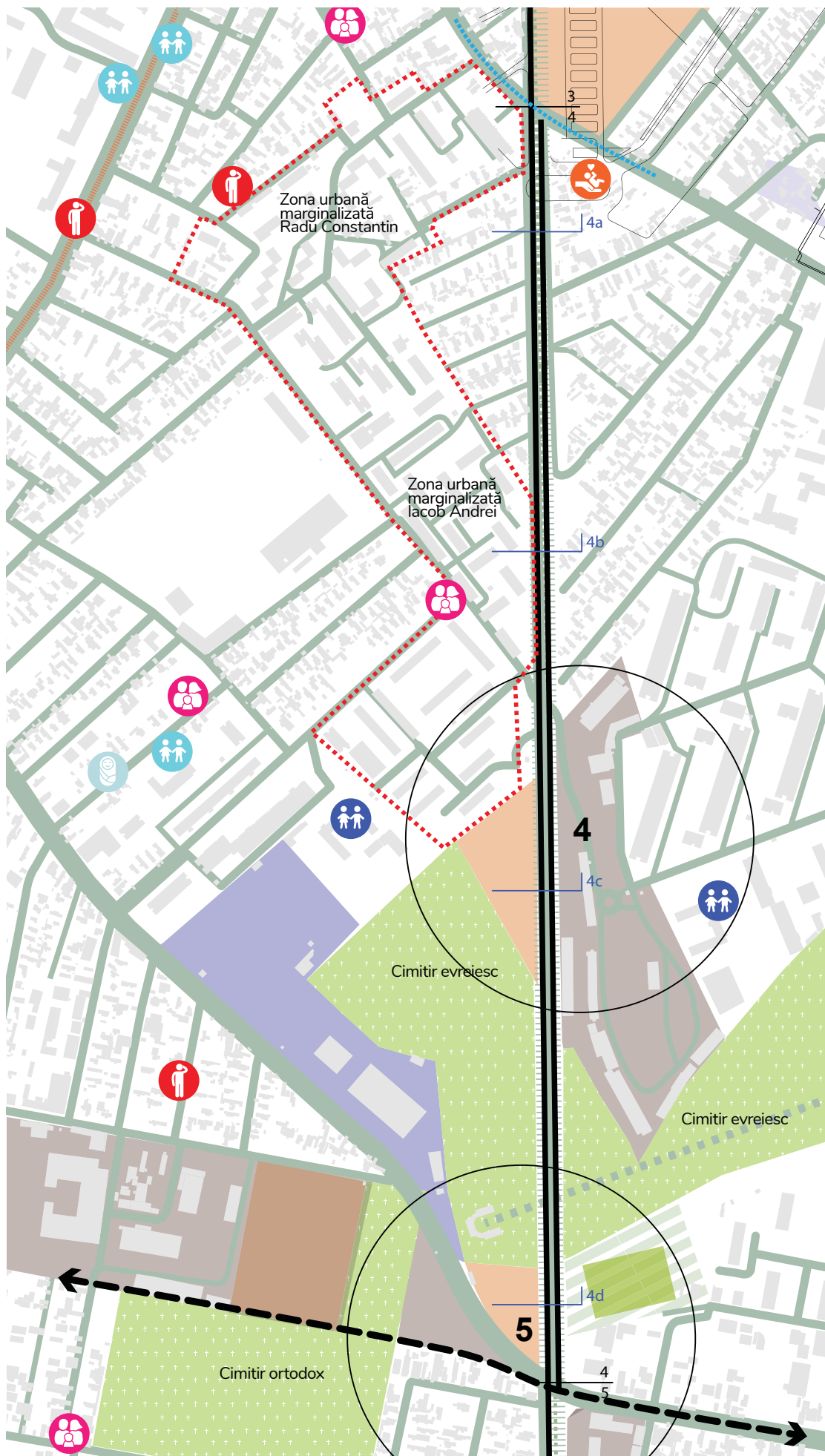


Situația curentă a parcelor industriale



Utilizarea terenurilor





Situația curentă a terenurilor industriale și dispersia serviciilor publice

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

SEGMENTUL 5:

STRADA ZEȚARILOR - STRADA ALEXANDRU ANGHEL (NORD) >> STRADA TIPARNIȚEI - STRADA DUMITRU BADEA - STRADA ACȚIUNII (SUD)

A. Caracteristici principale

Segmentul 5 se întinde de-a lungul străzii Șinei, o șosea îngustă cu două benzi, mărginită de cartiere de case cu regim mic de înălțime construite în regie proprie. Singura zonă nerezidențială este stația de pompe de apă Apa Nova situată la jumătatea coridorului spre vest și unele unități de service și depozite situate între str. Șinei. și str. Cristian Ionescu, în partea de nord a acestui segment. Conductele de termoficare se află sub pământ din acest punct spre sud.

B. Dezvoltarea zonei

Zona rezidențială principală este situată în partea de est a coridorului feroviar și a fost planificată inițial ca satul Progresul, a cărui dezvoltare s-a extins în cele din urmă dincolo de șina ferată, până la granițele administrative ale orașului București, pe măsură ce orașul s-a dezvoltat treptat spre sud. Zona este cunoscută încă drept cartierul Progresul. Până în 1990, compania de la capătul sudic al acestui segment a marcat limita cea mai sudică a Bucureștiului, iar calea ferată industrială trecea prin curtea sa.

C. Starea actuală

Pe acest segment se află porțiunea cea mai extinsă a căii ferate. Șinele de cale ferată sunt acoperite

de garaje ilegale, grădini închise sau vegetație spontană de tipul tufișurilor. Acest segment se extinde până la Str. Tiparniței. / Str. Dumitru Badea / Str. Acțiunii și se oprește brusc în gardul unei societăți comerciale care are ca activitate recuperarea de fier vechi, amplasată pe sediul unei foste întreprinderi de stat specializate în depozitarea de materiale recuperabile și consumabile.

D. Perspective de viitor

Nu există planuri urbanistice zonale inițiate pentru dezvoltarea sau reconversia terenurilor de-a lungul acestui segment.



Vegetable garden arranged on the rail tracks corridor



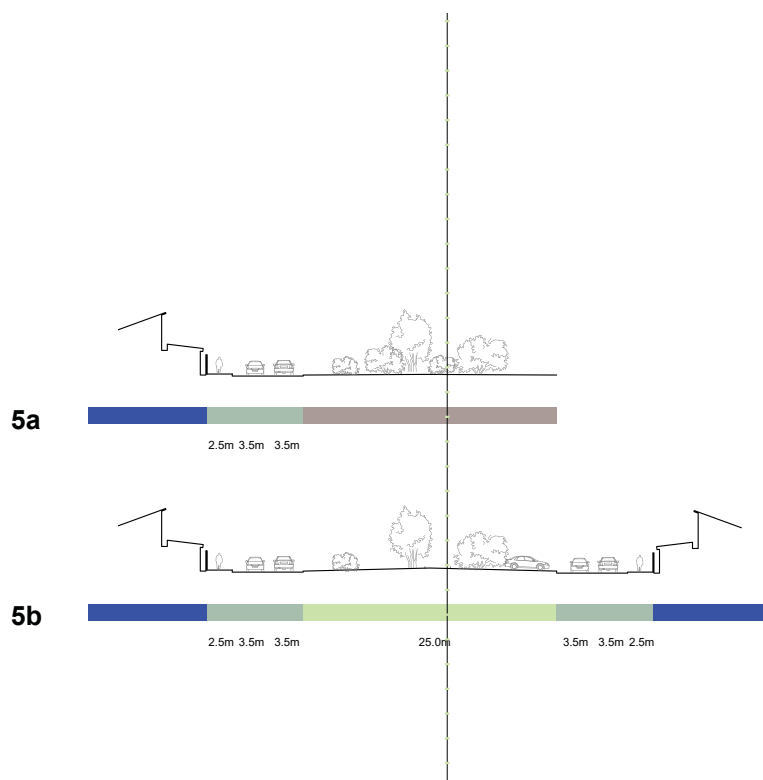
Parcări marcate ca „private” pe coridorul de cale ferată

Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

E. Prezentare generală a segmentului

CARACTERISTICI DISTINCTIVE	PRINCIPALELE PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI
• Predomină unitățile locative monofamiliale cu regim mic de înălțime, rezultate din extinderea urbană; • Grădini și garaje informale de-a lungul fostei căi ferate; • Acces redus la facilități și infrastructuri publice; • Coridor relativ accesibil, deși obstrucționat spre sud;	• Se anticipează continuarea extinderii urbane și creșterea populației; • Se planifică o mai bună acoperire a zonei cu facilități publice;

Profiluri transversale ale străzilor

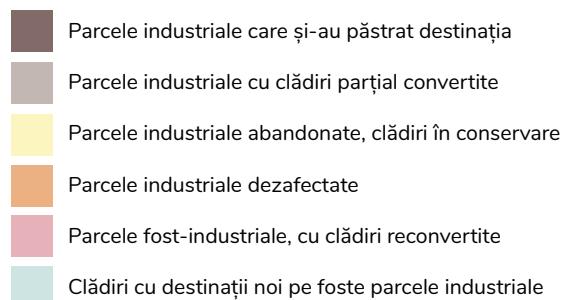


Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

Servicii publice

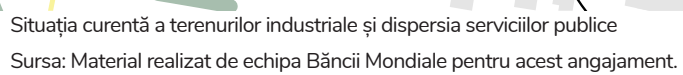


Situația curentă a parcelor industriale



Utilizarea terenurilor





SEGMENTUL 6:

STRADA TIPARNIȚEI - STRADA DUMITRU BADEA - STRADA ACȚIUNII (NORD) >> GARA PROGRESUL (SUD)

A. Caracteristici principale

Ultimul segment al coridorului feroviar se suprapune cu un teren abandonat și cu o zonă industrială - logistică denumită Berceni-Progresul-Jilava. De asemenea, coridorul traversează granița administrativă a orașului București. Acesta este punctul în care se intersectează mai multe jurisdicții administrative - sectorul 4 se învecinează cu sectorul 5 și Municipiul București se învecinează cu județul Ilfov (și, în cadrul județului Ilfov, unitățile administrative Jilava și Măgurele).

B. Dezvoltarea zonei

Zona industrială mai amplă, denumită Berceni-Progresul-Jilava, s-a dezvoltat în mare parte după anii '50 în perioada comunistă și a avut un profil dominat de industria construcțiilor de mașini și a prelucrării metalelor. Fabrica de plăci prefabricate de beton Progresul, înființată în 1954, a concentrat activele fostelor fabrici germane situate în Șoseaua Giurgiului. Aici se produceau plăci prefabricate pentru blocuri de locuințe și elemente prefabricate din beton pentru metrou și pentru sistemul de canalizare de sub râul Dâmbovița. După 1990, a fost împărțită în 5 companii care au produs o gamă variată de produse, de la pneuri și acumulatori, până la garaje de beton prefabricate etc. (Girueta, Progresul, Procema Steel etc.).

În partea de nord a acestui segment, între Str. D. Badea și Str. Căruței, exista un depozit pentru materiale de construcții deținut de stat, în prezent parțial abandonat și parțial ocupat de depozite de fier vechi și alte materiale recuperate. După 1990, locuințele situate pe ambele părți ale granițelor administrative ale sectorului 5 / municipiului București s-au extins către parcelele agricole, în mare parte neamenajate și deservite de o infrastructură și utilități publice limitate.

C. Starea actuală și perspectivele de viitor

Limita nordică a acestui segment este ocupată de o companie de recuperare a metalelor, calea ferată continuând mai departe spre sud, traversând

Șoseaua Giurgiului și până la zona Gării Progresul. Punctul final al liniei de tramvai de pe Șoseaua Giurgiului este o zonă cu un potențial deosebit, deși în prezent este nestructurată și slab întreținută. Drumurile de acces informale acoperite cu nămol, terenurile abandonate pline de gunoaie, construcțiile temporare și câteva case noi - pot sugera, de asemenea, dificultatea cu care se confruntă autoritățile locale din cauza suprapunerii frontierelor administrative și a drepturilor de proprietate asupra terenurilor și a incertitudinii legate de acestea.

Tipologia predominantă a locuințelor din acest segment este reprezentată de unitățile locative cu regim mic de înălțime, finalizate după 1989, dezvoltate treptat pe fostele terenuri agricole ca urmare a extinderii urbane. Configurația și utilizarea fostelor loturi agricole au avut ca rezultat străzi înguste și de calitate slabă, fără acces sau cu acces deficitar la utilitățile publice (infrastructura de apă și canalizare, drumuri pavate). Fiind dezvoltate sporadic, parcelele nu au acces la facilitățile publice: parcuri, asistență medicală, școli și grădinițe; și acces deficitar la transportul public (deși capătul liniei de tramvai și de autobuz se află în apropiere). Spațiile publice sunt în general slab întreținute și insalubre; multe zone publice sau nerevendicate sunt utilizate în prezent pentru depozitarea gunoiului. Populația care locuiește în această zonă prezintă profiluri sociale mixte, astfel cum este indicat de calitatea construcțiilor (de la case improvizate, de calitate slabă, construite din materiale reciclate, până la locuințe de bună calitate).

Nu există planuri urbanistice zonale inițiate pentru dezvoltarea sau reconversia terenurilor de-a lungul acestui segment.



Terenuri nestructurate în punctul de intersectare a căii ferate cu Șoseaua Giurgiului



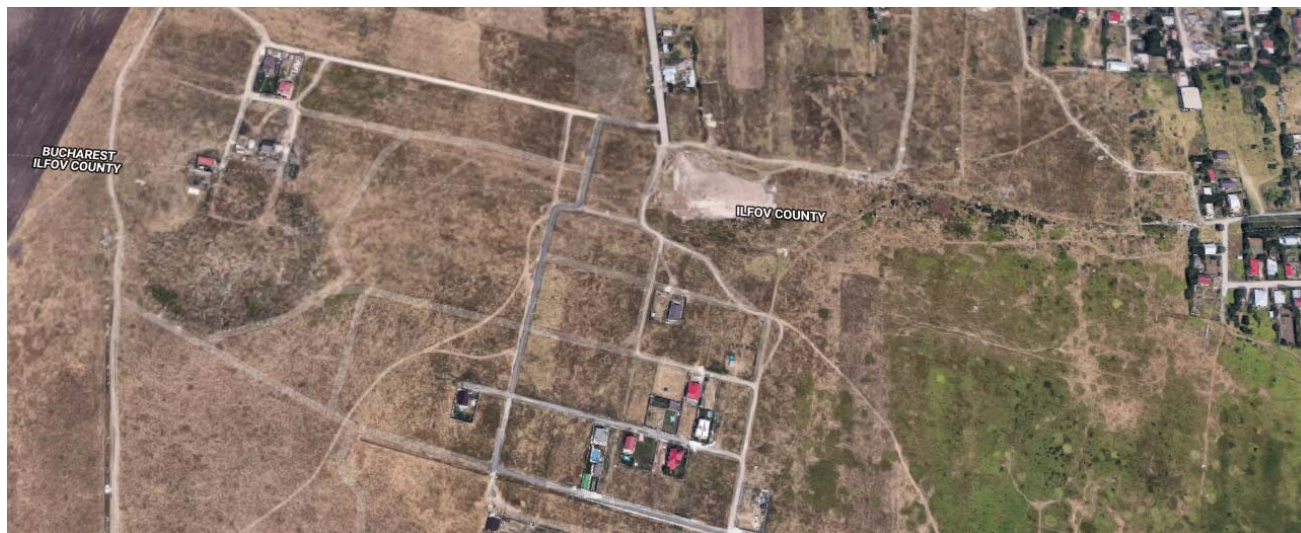
Șine de cale ferată traversând Șoseaua Giurgiului



Gara Progresul și șinele de cale ferată din fața sa, în prezent abandonate, deși în stare relativ bună.

D. Prezentare generală a segmentului

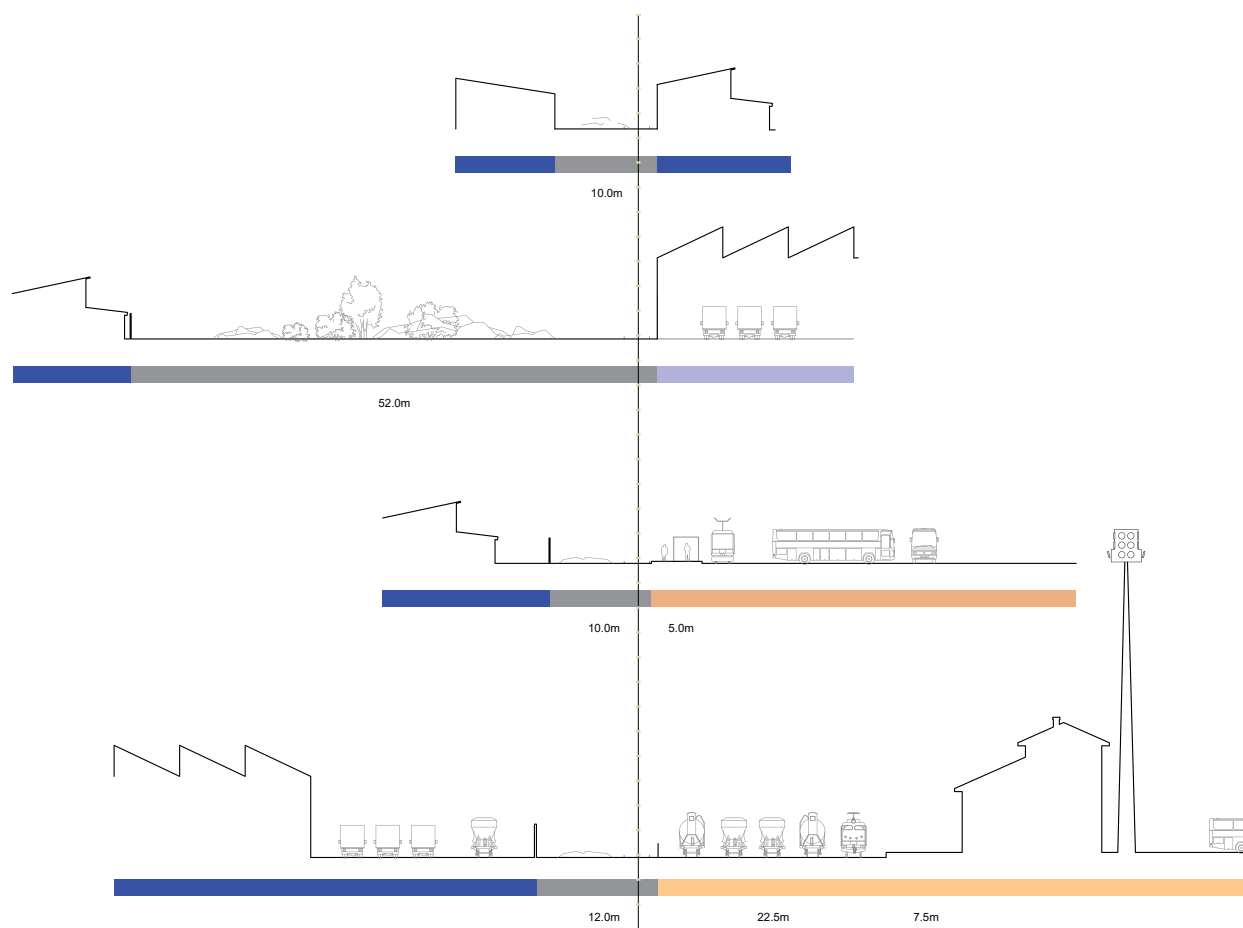
CARACTERISTICI DISTINCTIVE	PRINCIPALELE PROVOCĂRI ȘI OPORTUNITĂȚI
• Zona extrem de eterogenă, cu profil industrial și logistic semnificativ; • Nod de tranzit strategic; • Incidență ridicată a depozitelor de deșeuri și a spațiilor publice slab întreținute; • Suprapunerea mai multor frontiere administrative;	• Leșire din București și nod de tranzit de importanță strategică; • Punct de conectare la mai multe investiții de infrastructură la scară largă; • Este necesară o acțiune de comasare administrativă;



Extindere urbană recentă de la granițele orașului București către județul Ilfov (teritoriul administrativ al comunei Măgurele), la capătul str. Tiparniței, la vest de coridorul feroviar.

Sursa: Google Maps.

Profiluri transversale ale străzilor



Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

Servicii publice

- | | | | |
|---|--|---|-----------|
|  | Secție de poliție |  | Creșă |
|  | Servicii ambulatorii |  | Grădiniță |
|  | Centru de servicii pentru adopție |  | Gimnaziu |
|  | Centru Mama și copilul |  | Liceu |
|  | Centru familial | | |
|  | Centru pentru schimb de seringi | | |
|  | Centru pentru ajutor persoane fără adăpost | | |

Situația curentă a parcelor industriale

-  Parcele industriale care și-au păstrat destinația
-  Parcele industriale cu clădiri parțial convertite
-  Parcele industriale abandonate, clădiri în conservare
-  Parcele industriale dezafectate
-  Parcele fost-industriale, cu clădiri reconvertite
-  Clădiri cu destinații noi pe foste parcele industriale

Utilizarea terenurilor

-  Comerț și servicii
-  Logistică și transport public
-  Parcuri și scuaruri
-  Terenuri de sport
-  Sanatorii / Spitale
-  Cimitire

-  Parcelări noi, propuse spre dezvoltare



7.4 Studii de caz internationale privind conversiile coridoarelor feroviare

STUDIUL DE CAZ 1

PROIECTUL „CORIDORUL VERDE”: REGENERAREA FOSTEI CĂI FERATE A PACIFICULUI. SANTIAGO DE CALI, COLUMBIA

Scurtă descriere

Orașul Cali din Columbia (2,4 milioane de locuitori) se află în plin proces de implementare a unui proiect de reînnoire urbană - intitulat „Coridorul verde” („El corredor verde”) - care presupune reconstrucția unei fâșii lungi de 22 km în inima orașului, de-a lungul fostei căi ferate a Pacificului^[16].

Cali poartă și denumirea de „cele două orașe”, fiind împărțit de rămășițele vechii căi ferate, cunoscute anterior ca „Ferrocarril de Occidente”. Conexiunea feroviară a fost inaugurată în 1915 și a funcționat până în 1990 ca principal sistem de tranzit în masă atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri comerciale. Funcționarea sa a încetat, având în vedere concurența transportului rutier. Pe axa vechii căi ferate, eterogenitatea socioeconomică este semnificativă, la fel și așezările informale.

Proiectul „Coridorul verde” include următoarele intervenții:

- Construcția și îmbunătățirea de trotuare și scuaruri;
- Construcția de benzi pentru biciclete;
- Dezvoltarea zonelor prioritare pentru pietoni și pentru transport nemotorizat; în intersecții, se va acorda prioritate mai întâi pietonilor, apoi bicicliștilor, transportului public și apoi transportului privat;

- Rute alternative pentru mobilitatea vehiculelor private;
- Implementarea unui sistem de metrou ușor și de piste pentru biciclete pentru a satisface cererea de transport public;
- Parc liniar cu rute pitorești pentru biciclete și dotări publice cu poduri peste râuri și canale care vor conecta punctele cu activitate intensă;
- Coridor ecologic între râuri pentru a permite îmbunătățirea biodiversității;
- Facilități culturale, sportive și de altă natură, care vor fi conectate cu parcurile de afaceri.

Procesul de implementare

Proiectul a fost demarat în 2016 și se preconizează că va fi finalizat în trei etape până la sfârșitul anului 2022.

Acest proiect a fost evaluat pe baza principiilor „standardului de aur” pentru a asigura rigurozitatea proiectării, transparența, implicarea părților interesate, respectarea dispozițiilor legale și asigurarea unei contribuții pozitive nete la dezvoltarea durabilă, în lumina obiectivelor de dezvoltare durabilă (ODD)². În acest sens, a fost stabilită o evaluare detaliată de referință și indicatori cheie de rezultat pentru toate dimensiunile dezvoltării durabile abordate.

¹⁶ Informațiile furnizate în acest studiu de caz sunt preluate din broșura „Result Based Finance supporting Sustainable Development Goals: The Green Corridor, Cali, Colombia” („Finanțare bazată pe rezultate în sprijinul obiectivelor de dezvoltare durabilă: Coridorul Verde, Cali, Columbia”), elaborată pentru Banca Mondială de The Gold Standard Foundation, South Pole Group, WWF, ICLEI, în 2016, disponibilă la: http://local.climate-kic.org/wp-content/uploads/2016/04/160401_LoCa_Green-Corridor_Cali.pdf

FAZA ȘI DURATA	COSTUL ESTIMAT	ACȚIUNI PLANIFICATE
Faza I : 2016	10 milioane USD	Demarcări pentru trecerile de pietoni, pistele pentru biciclete, extinderea zonelor verzi și a spațiilor publice
Faza II : 2017 - 2019	110 milioane USD	Dezvoltarea unui parc liniar de 17 km care va avea trotuare pietonale, trasee pentru biciclete, dotări, râuri, zone verzi și spații publice.
Faza III : 2017 - 2022	780 milioane USD	Dezvoltarea unui sistem de transport de trenuri electrice cu o lungime de 22 km în orașul Cali, planificat a fi extins suplimentar în orașele vecine.



Figura 37: Ilustrație a Coridorului verde

(Sursa citată: Espacio Colectivo și Opus)

Mecanism de finanțare

Proiectul utilizează instrumente financiare inovatoare, precum finanțarea bazată pe rezultate și abilitarea guvernelor locale pentru a dezvolta propuneri bancare pentru finanțarea acțiunilor transformatoare. Astfel, investițiile în infrastructură vor fi responsabilitatea sectorului public, în timp ce investițiile private vor viza materialul rulant și alte echipamente.

Impactul preconizat

- Generarea de locuri de muncă: proiectul prevede crearea de locuri de muncă formale pentru comunitate în cadrul schemelor de îmbunătățiri comunitare, incluzând gestionarea și operarea mai multor servicii de mobilitate, spații colective și facilități publice.
- Costuri sociale reduse - Coridorul Verde își propune să aibă potențialul de a reduce semnificativ costul social al transportului pentru întregul

municipiu Cali, prin reducerea externalităților negative precum blocajele, poluarea, zgomotul și accidentele.

- Accesibilitate îmbunătățită pe axa est-vest - în prezent, infrastructura principală de sănătate este situată în partea de est a orașului, ceea ce implică faptul că accesul la aceste servicii ar putea să nu fie la fel de bun pentru persoanele care locuiesc în vest. Se preconizează că implementarea Coridorului va contribui la îmbunătățirea accesului la aceste facilități, precum și la alte instituții de învățământ, centre sportive și de agrement și restul orașului.
- Restaurarea habitatelor și a biodiversității: se preconizează că proiectul va consolida zonele degradate cu multă vegetație și că spațiile verzi din centrul orașului vor fi extinse.
- Valoarea crescută a terenului: Se preconizează că implementarea proiectului va genera o evaluare mai mare a terenurilor pentru acele zone în care prețurile terenurilor sunt în prezent mai mici.

STUDIUL DE CAZ 2

PROIECTUL QUEENSWAY: TRANSFORMAREA TRONSONULUI ROCKAWAY BEACH DIN NEW YORK AL CĂII FERATE LONG ISLAND ÎNTR-UN PARC LINIAR

Rezumat

QueensWay reprezintă un efort plasat sub responsabilitatea comunității de a transforma o porțiune de cale ferată abandonată de 3,5 mile din Central Queens, New York, într-un parc liniar destinat familiilor și un drum verde cultural.

De mai bine de 50 de ani, vechea linie a tronsonului Rockaway Beach este abandonată. Nebeneficiind de gestionare și îngrijiri suficiente, depozitarea ilegală de deșeuri a devenit o problemă din ce în ce mai mare. Mulți locuitori din zonă au început treptat să vadă acest teren ca pe o potențială amenințare nouă pentru Queens, în special pentru cartierele adiacente. În 2011, s-a format un grup de sprijin denumit Friends of the QueensWay pentru a promova transformarea terenului într-un parc liniar modern în beneficiul orașului.

Friends of the QueensWay s-a aliat cu The Trust for Public Land, o instituție națională non-profit dedicată păstrării spațiilor deschise și creării de parcuri pentru oameni, în special în orașe și în jurul acestora. Cu finanțare din partea statului New York, The Trust for Public Land a comandat elaborarea planului QueensWay pentru a evalua provocările și oportunitățile asociate cu transformarea acestui teren într-un parc public nou.

Viziunea pentru QueensWay a rezultat în urma a cinci reuniuni publice majore, 30 de ateliere și întâlniri cu grupuri comunitare și a sute de discuții cu părțile interesate. Ideile care au decurs din aceste sesiuni, precum și analiza amplasamentului au contribuit la stabilirea unui set de obiective considerate de inițiatori ca fiind ambițioase, dar realizabile:

- Un nou tip de parc de cartier care va asigura o legătură sigură cu Forest Park și îl va îmbunătăți;
- Promovarea zonei Queens prin evenimente culturale și oportunități pentru întreprinderile locale;
- O modalitate de a conecta copiii cu natura și de a crea noi spații de joacă atât de necesare;

- O cale către Vision Zero, cu trasee sigure pentru plimbări pe jos și cu bicicleta către școli, magazine și locul de muncă;
- Spațiu deschis nou pentru cartierele care nu au suficiente parcuri;
- Restaurarea sistemelor ecologice sănătoase și productive.

Implementarea

Planul QueensWay este finanțat de State of NY Office of Parks, Recreation & Historic Preservation (Biroul statului New York pentru parcuri, recreere și conservare istorică), The Governor's Regional Economic Development Council (Consiliul de Dezvoltare Economică Regională al Guvernatorului), NYC Department of Environmental Protection (Departamentul NYC pentru Protecția Mediului) și o serie de alte entități cu finanțare privată, printre care Citi Foundation, The Tiffany & Co. Foundation, Tiger Baron Foundation, Booth Ferris Foundation, Scherman Foundation și Lily Auchincloss Foundation. A fost elaborată o estimare detaliată a costurilor pentru construcția QueensWay, care a inclus costuri pentru situații neprevăzute și costurile de proiectare, ajungându-se la un cost total de 150 milioane USD.

Impactul preconizat

Se estimează că proiectul QueensWay va avea multiple efecte benefice asupra comunităților vecine, în domenii precum sănătatea și bunăstarea, conectivitatea, ecologia și educația, siguranța și confortul, cultura și dezvoltarea economică. În plus, planul QueensWay estimează că prețurile caselor din zonele adiacente QueensWay ar crește cu 5-7%.



Exemplu de spații pentru exerciții fizice de-a lungul coridorului transformat



Exemplu de modificare a destinației structurilor industriale pentru a găzdui evenimente comunitare
Sursa: Material realizat de echipa Băncii Mondiale pentru acest angajament.

7.5 Compilarea și revizuirea documentelor, a planurilor și a programelor strategice relevante

Există mai multe strategii dezvoltate în ultimii ani de Primăria sectorului 5 sau alte entități principale care activează în zonă care recunosc nevoile și provocările principale cu care se confruntă populația din sectorul 5 și care propun noi investiții ce urmează să fie realizate în următorii ani pentru a satisface aceste nevoi. Această secțiune analizează pe scurt cele trei strategii principale aprobate și avizate de Primărie și Grupul de acțiune locală și legăturile potențiale cu eforturile de regenerare urbană de-a lungul fostului coridor feroviar.

STRATEGIA LOCALĂ DE DEZVOLTARE URBANĂ DURABILĂ A SECTORULUI 5

Strategia locală de dezvoltare urbană durabilă a sectorului 5 (sau Strategia S5), aprobată în 2016 (**figura 38**), stabilește obiective strategice pe termen mediu și lung pentru dezvoltarea întregului sector. Principalele provocări ale sectorului 5 evidențiate în strategie includ: zone verzi insuficiente (cel mai scăzut nivel dintre toate sectoarele orașului București, atât din punct de vedere al suprafeței totale, cât și al zonei verzi pe cap de locuitor), gestionarea deșeurilor, calitatea aerului, acces redus la serviciile medicale, accesul la serviciile preșcolare (având în vedere capacitatea insuficientă a grădinițelor, a creșelor și a structurilor „after-school” și/sau costurile ridicate asociate acestora), infrastructură sportivă insuficientă, necesitatea dezvoltării educației tehnice și profesionale în sector, locuințe inadecvate sau de calitate slabă și zone marginalizate în unele părți ale sectorului, accesibilitate și mobilitate reduse în cadrul sectorului și disparități semnificative în dezvoltarea socioeconomică la nivelul întregului sector 5.

Obiectivele strategice aprobate de strategia actuală includ reducerea sărăciei prin dezvoltarea de programe de sănătate și protecție socială. Îmbunătățirea stării de sănătate a locuitorilor sectorului 5 este una dintre principalele priorități ale actualei administrații publice. Strategia S5 recunoaște că acest obiectiv trebuie atins atât prin: 1) un acces mai bun la servicii și facilități

de sănătate, cât și prin 2) condiții adecvate de locuire. Astfel, Strategia S5 propune investiții în modernizarea structurilor medicale existente și crearea de noi unități medicale, precum și în facilitarea construcției de noi locuințe de necesitate și sociale și modernizarea fondului locativ existent.

Un alt obiectiv principal susținut de Strategia S5 este dezvoltarea capitalului uman prin educație și sport. Unele dintre investițiile propuse pentru atingerea acestui obiectiv se referă la construcția de noi facilități sportive (cum ar fi terenuri de sport și bazine de înot), noi complexe sportive polivalente și a infrastructurii educaționale necesare (inclusiv creșe și centre „after-school” noi).

Strategia S5 vizează, de asemenea, construcția de noi facilități care să sprijine integrarea socială a grupurilor marginalizate și să faciliteze accesul acestora la educație și piața muncii. Aceasta urmărește diversificarea serviciilor de asistență socială și construirea a cel puțin 3 centre comunitare pentru grupurile vulnerabile. Crearea de spații pentru interacțiune socială și de noi centre de cartier, atât ca facilități construite, spații publice regândite în întregul sector, fie prin dezvoltarea de noi zone centrale secundare în interiorul sectorului, reprezintă investiții prioritare. În acest sens, Primăria Sectorului 5 își propune să sprijine regenerarea fostelor zone industriale, în special prin industrii creative care reprezintă o tendință emergentă în nordul sectorului. Acest lucru se poate realiza prin atragerea de noi activități economice și, de asemenea, prin consolidarea unei identități locale mai puternice, atât la nivel de sector, cât și pentru spațiile publice locale.

STRATEGIA DE REGENERARE URBANĂ A CARTIERULUI FERENTARI

Strategia de regenerare urbană a cartierului Ferentari (sau Strategia Ferentari) a fost adoptată în 2017 și se concentrează asupra cartierului Ferentari. Aceasta recunoaște provocările deosebite cu care se confruntă Ferentari în ceea ce privește marginalizarea socială, locuințele de calitate slabă, forța de muncă cu nivel redus de calificare și niveluri scăzute de educație, infrastructura sportivă, socială și educativă (în special grădinițe și creșe) insuficientă, numărul redus de spații verzi și întreținerea redusă a celor existente, acoperirea scăzută a serviciilor medicale și accesibilitatea



Figura 38: Priorități de dezvoltare aprobate de Strategia locală de dezvoltare urbană durabilă a sectorului 5

deficitară și permeabilitatea unor zone din Ferentari.

Intervențiile de regenerare urbană prevăzute de Strategia Ferentari se concentrează în special pe zonele rezidențiale cu locuințe de calitate scăzută și cu vulnerabilitate crescută (respectiv zonele Livezilor și Iacob Andrei), fostele amplasamente industriale care sunt propuse pentru reconversie funcțională, precum și pe transformarea spațiilor publice pentru a sprijini interacțiunile sociale. Strategia Ferentari subliniază necesitatea furnizării de unități locative adecvate pentru persoanele care locuiesc în prezent în clădiri improprii, insalubre și supraaglomerate. De asemenea, subliniază necesitatea îmbunătățirii transportului public și a conexiunilor pietonale din sectorul 5 și către zonele exterioare. În plus, propune continuarea investițiilor în construirea unui centru multifuncțional care să includă ateliere de lucru, cursuri de pregătire tehnică și profesională, pentru a facilita diversificarea activităților economice și a oportunităților de muncă pentru locuitorii din

Ferentari.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALĂ PLASATĂ SUB RESPONSABILITATEA COMUNITĂȚII PENTRU ZONA CENTRALĂ A SECTORULUI 5 (SDLRC)

Strategia de dezvoltare locală plasată sub responsabilitatea comunității pentru zona centrală a sectorului 5 (sau SDLRC) a fost elaborată în 2017 de Grupul de acțiune locală „Împreună dezvoltăm sectorul 5”, o asociație de parteneri publici și privați (inclusiv Primăria Sectorului 5) dedicată intervențiilor integrate multisectoriale bazate pe zonă pentru a satisface nevoile insulelor de sărăcie urbană. Strategia a urmat metodologia Uniunii Europene privind „Dezvoltarea locală plasată sub responsabilitatea comunității”^[17] și include 18

17 A se vedea detalii suplimentare despre abordarea DLRC la adresa: https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/community_ro.pdf

intervenții privind infrastructura, intervenții sociale, educaționale, de mediu, de implicare comunitară și sociomedicale în Ferentari, axate pe cartierul Zăbrăuți și zona sa mai largă de influență (sau zona centrală a sectorului 5). Se preconizează că aceste intervenții vor fi implementate în perioada 2019-2023, cu cofinanțare din fonduri UE de până la 7 milioane EUR.

Cea mai complexă investiție propusă de SDLRC în imediata apropiere a blocurilor din Zăbrăuți vizează crearea unui nou centru multifuncțional pentru găzduirea de servicii educaționale, sociale, sociomedicale, culturale, comunitare și de agrement. Se preconizează că această clădire va găzdui cea mai mare parte a intervențiilor nemateriale propuse de strategie, și anume activități pentru a sprijini creșterea ratei de participare la educație pentru copiii expuși riscului de abandon școlar, oferind servicii de incluziune pe piața muncii, cum ar fi activități de informare și consiliere și cursuri de calificare, servicii de mediere, servicii de sprijinire a antreprenoriatului și evenimente comunitare care să urmărească creșterea coeziunii și diminuarea segregării comunității.

SDLRC propune, de asemenea, reabilitarea spațiilor publice și crearea/reabilitarea/modernizarea zonelor verzi, crearea, amenajarea și dotarea acestora cu mobilier urban sau de agrement sau a locurilor de joacă atât pentru Zăbrăuți, cât și pentru zona funcțională mai amplă, și asigurarea de servicii sociale și/sau sociomedicale printr-o structură mobilă de intervenție. Se planifică, de asemenea, crearea unei spălătorii sociale și a unui magazin social pentru deservirea blocurilor din Zăbrăuți, operaționalizate printr-un sistem de plată per serviciu bazat pe ore de muncă în interesul comunității.

Printre intervențiile nemateriale propuse pentru întreaga zonă funcțională sunt planificate mai multe campanii, precum o campanie de îmbunătățire a condițiilor de locuit prin activități educaționale și de sensibilizare cu privire la mediu, o campanie de sensibilizare și de promovare a importanței participării comunității la dezvoltarea teritoriului, programe de sprijin între copii/tineri și pensionari și un concurs de idei pentru îmbunătățirea condițiilor de locuire din zonă, prin soluții privind peisajul și de planificare.

PLANURI URBANE

Planul Urbanistic Zonal al Sectorului 5

Planul Urbanistic Zonal al sectorului 5 (sau PUZ S5) este un plan urbanistic coordonator, care permite realizarea unei imagini de ansamblu asupra dezvoltării sectorului până la elaborarea și aprobarea noului Plan Urbanistic General al Municipiului București (care întârzie în prezent). La momentul elaborării prezentului raport (octombrie 2019), PUZ S5 era în curs de elaborare.

Proiectul de PUZ S5 conține câteva reglementări principale care vizează studiul și zona coridorului feroviar, preconizate să producă un impact în ceea ce privește regenerarea sa. În ceea ce privește destinația terenurilor, se propune ca cele mai multe parcele industriale aflate de-a lungul coridorului să devină zone cu utilizare mixtă, caracterizate de o mare flexibilitate în acceptarea diverselor funcții de interes general și public, cu segmente comerciale și de servicii de-a lungul principalelor artere. În ceea ce privește infrastructura, PUZ S5 include dezvoltarea unei noi linii de metrou, parțial de-a lungul fostului coridor feroviar, care se intersectează parțial cu aceasta, cu două stații de metrou de-a lungul coridorului: una situată la intersecția dintre strada Progresului și Str. Doctor Constantin Istrati și alta în Gara Progresul (astfel încât să se alinieze priorităților din Master Planul General de Transport descrise în secțiunea de mai jos). Se prevede, de asemenea, ca fostul coridor feroviar să se intersecteze în viitor cu o șosea de centură exterioară nou propusă de-a lungul străzii Alexandru Anghel. De asemenea, sunt prevăzute trei noi drumuri de ieșire din București în partea de vest a zonei care face obiectul studiului.

Alte planuri sau strategii urbane care vizează zona ce face obiectul studiului sau legătura acesteia cu zonele înconjurătoare sunt Planul Urbanistic General al Municipiului București, Planul de amenajare a Județului Ilfov și Strategia locală de dezvoltare a județului Ilfov, toate fiind în curs de elaborare la momentul redactării prezentului raport. Din acest motiv, echipa implicată în elaborarea raportului de față s-a întâlnit în ședințele de coordonare cu echipele implicate în elaborarea planurilor și strategiilor menționate mai sus, pentru a asigura alinierea viziunii și a investițiilor.

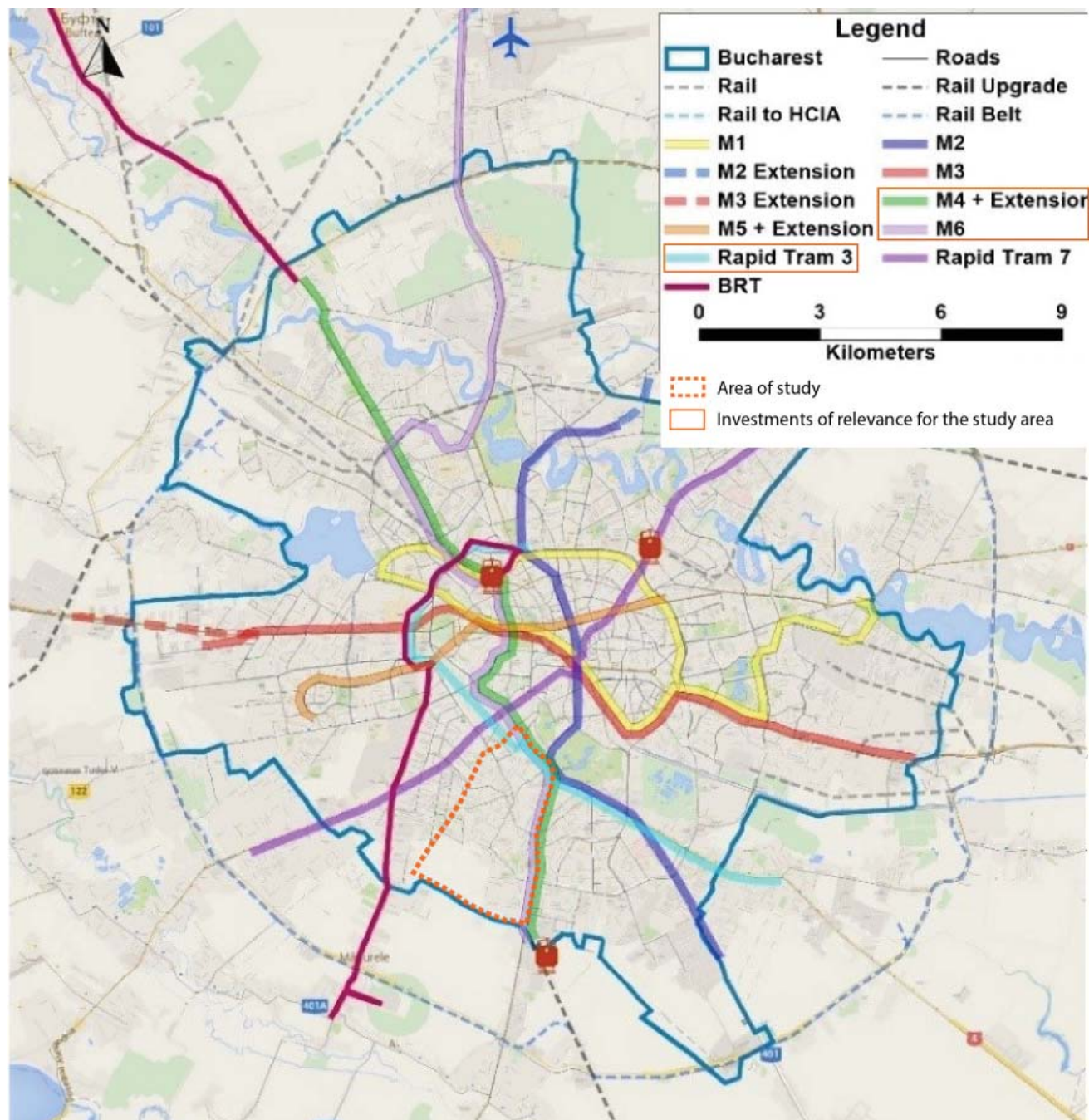


Figura 39: Dezvoltarea liniei de metrou M4 aprobată. Sursa: PMUD București – Ilfov
Harta preluată din PMUD cu indicația studiului și a zonei de interes a raportului prezent.

ALTE PLANURI, STRATEGII ȘI PROGRAME CARE VIZEAZĂ ZONA

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 (sau PMUD) cuprinde strategiile și prioritățile pentru un transport durabil în sprijinul dezvoltării durabile economice, sociale și de mediu a regiunii București-Ilfov. Acesta este un document strategic aprobat la 29 martie 2017 de Consiliul General al Municipiului București și la 26 aprilie 2017 de Consiliul Județean Ilfov. Se preconizează că studiile de fezabilitate ale investițiilor propuse vor fi realizate în faza de implementare, pentru a detalia amplasamentele exacte și soluțiile tehnice optime ale investițiilor propuse.

Investițiile planificate în cadrul PMUD, relevante pentru studiu și pentru zona de interes, sunt:

- În ceea ce privește sistemul de transport subteran, este propusă o nouă linie de metrou M4: tronsonul Gara de Nord - Gara Progresul (**figura 39**). Stațiile de metrou de-a lungul coridorului sau în apropierea coridorului în cauză sunt planificate a fi amplasate în Gara Filaret, intersecția dintre str. Doctor Constantin Istrati și strada Viilor, pe strada Toporași, la Cimitirul Evreiesc, pe str. Alexandru Anghel și la Gara Progresul – capăt de linie. Studiul de prefezabilitate al acestei investiții a fost finalizat, și se preconizează că studiul de fezabilitate va fi finalizat până la sfârșitul anului 2019. În conformitate cu indicatorii tehnici și economici ai studiului de prefezabilitate, noua linie de metrou va avea o lungime de aproximativ 11 km, va include 14 stații și un depou, și va ajunge la un cost investițional estimat de 1,12 miliarde EUR. Ambele studii sunt finanțate prin Programul de cooperare România-Elveția. Se preconizează că viitoarea implementare a coridorului liniei de metrou Nord-Sud va avea un impact puternic asupra dezvoltării zonei de sud a orașului București. Se preconizează că proiectul va fi gata pentru implementare în 2019 și va fi finalizat până în 2026.

- În ceea ce privește la transportul public și transportul feroviar local, inclusiv aspectele legate de intermodalitate și multimodalitate: se propune construirea unei parări de tip park&ride în Gara Progresul, în legătură cu extinderea liniei de metrou menționată mai sus.

PMUD propune, de asemenea, evitarea suprapunerii modurilor și a modalităților de

transport și asigurarea unei complementarități adecvate a transportului de suprafață prin optimizarea rețelei existente de tramvaie care circulă pe str. Prelungirea Ferentari și Șoseaua Giurgiului.

- Se propune un nou serviciu de căi ferate urbane (în interiorul orașului și în exteriorul orașului), care să asigure legătura dintre Gara Progresul și rețeaua feroviară inter-orășenească care deservește partea de vest a orașului București (Inelul Feroviar Vest). Proiectul va fi implementat în mai multe faze începând cu 2017 și va deveni operațional în 2030. Prima etapă a proiectului a fost testată în 2017 pe ruta Gara de Nord - Domnești - Măgurele - Gara Progresul (ca fază a proiectului pilot). Cea de a doua etapă a proiectului va consta în realizarea de conexiuni feroviare cu rețeaua de metrou (M1 Preciziei și M2 Berceni). De asemenea, cea de a treia linie feroviară Berceni - București Sud - Pod Brănești este prevăzută să funcționeze din nou pentru a închide inelul feroviar din sudul orașului București.

Master Planul General de Transport

Master Planul General de Transport (sau Master Planul GT) este un instrument de planificare la nivel înalt aprobat la 14 septembrie 2016 de Guvernul României (**figura 40**). Acesta definește obiectivele majore ale sistemului național de transport. Master Planul GT este un instrument strategic pentru planificarea investițiilor majore în România, analizează problemele majore ale infrastructurii de transport și justifică necesitatea proiectelor majore de investiții.

Investițiile relevante pentru studiu și zona de interes a acestui angajament includ infrastructura rutieră și feroviară planificată pentru conectarea Gării Progresul cu infrastructura de transport național:

- Reabilitarea drumului național DN5 București - Adunații Copăcenii a fost planificată pentru implementare la începutul anului 2016. Se preconiza că aceasta va îmbunătăți legătura dintre București Sud și zona de Sud a României și, mai departe, cu punctul de frontieră cu Bulgaria, prin creșterea accesibilității rutiere și eliminarea blocajelor rutiere în partea de sud a Bucureștiului.

- Modernizarea infrastructurii feroviare de ocolire, și anume a liniilor de cale ferată ale inelului de sud și vest, prin electrificarea tronsonului Chiajna - Giurgiu, planificată pentru implementare în perioada 2021-2025. Acest proiect oferă o soluție de transport către zona periurbană, eliberând transportul public urban de necesitatea de a asigura tranzitul pe axa NS prin oraș.

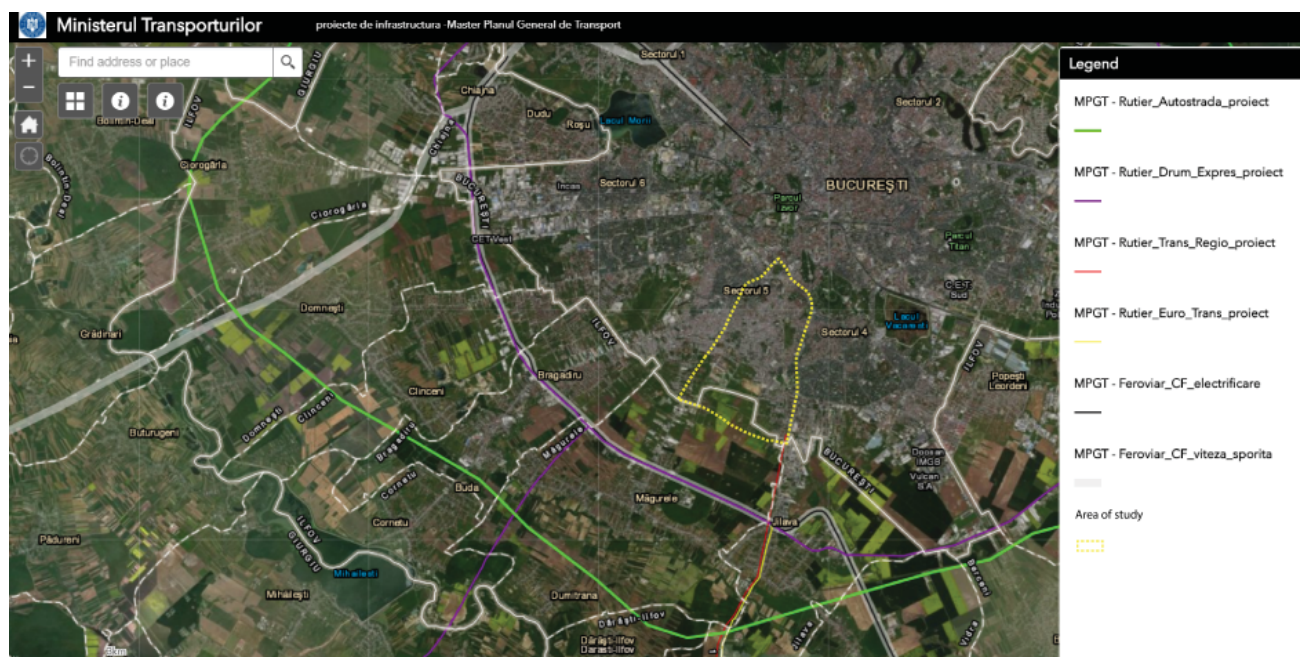


Figura 40: Reabilitarea drumului național DN5 și modernizarea proiectelor de infrastructură feroviară ocolitoare conform Master Planului General de Transport

Sursa: Hartă adaptată din Master Planul GT.



