

**RECLAIMING THE RIVER**

**BUCHAREST ● SECTOR 3**

design competition

**Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu**

---



PRIMĂRIA  
SECTORULUI  
BUCUREȘTI **3**



ORDINUL  
ARHITECȚILOR  
DIN ROMÂNIA  
BUCUREȘTI

## **CONCURS DE SOLUȚII**

**Reabilitarea și reactivarea Splaiului Unirii în zona Mărășești – Timpuri Noi – Mihai Bravu**



**TEMA DE CONCURS**

**CUPRINS****1. Date generale**

1.1. Autoritatea Contractantă și Organizatorul Concursului	3
1.2. Obiective și oportunități	3
1.3. Miza arhitecturală	4
1.3. Finalitatea concursului	5

**2. Dâmbovița și situl**

2.1. Încadrarea în localitate	5
2.2. Configurație albiei Dâmboviței	7
2.3. Vegetație	8

**3. Tema de concurs**

3.1 Aria de studiu	11
3.1.1. Descrierea celor patru tronsoane ale ariei de studiu	11
3.1.2. Abordare și conținut privind aria de studiu	14
3.2. Aria de detaliere	15
3.2.1. Abordare și conținut privind aria de detaliere	15
3.2.2. Restricții și permisivități	16
3.2.2. Principii de proiectare	17

**4. Piese cerute**

4.1. Piese desenate	19
4.2. Piese scrise – propunere financiară	20

**5. Criterii de atribuire**

## 1. DATE GENERALE

### 1.1. Autoritatea Contractantă și Organizatorul Concursului

**Autoritatea Contractantă este Primăria Sectorului 3 a Municipiului București,** proprietarul și administratorul spațiilor publice ce fac obiectul investiției. Primăria Sectorului 3 este autoritatea contractantă (AC) care va deveni beneficiarul contractului rezultat în urma acestui concurs.

Acest concurs se încadrează în preocupările mai largi, în curs și de perspectivă, ale Primăriei Sectorului 3 de a îmbunătăți calitatea spațiului urban și viața locuitorilor.

În acest sens, la cererea Primăriei Sectorului 3, OAR\_B, împreună cu Universitatea de Arhitectură și Urbanism “Ion Mincu” și cu Universitatea de Științe Agricole și Medicină Veterinară București, au organizat în anul 2018 un workshop pentru analiza spațiilor publice de pe întreg teritoriul Sectorului 3. Concluziile acestuia, indicând și zonele a căror problemă complexă este bine să fie abordată prin intermediul unor concursuri de arhitectură de soluție, le găsiți [aici](#).

**Organizatorul concursului** este Filiala București a Ordinului Arhitecților din România, (OAR\_B), în parteneriat cu Ordinul Arhitecților din România, organizație profesională care are ca misiune creșterea calității produsului arhitectural-urbanistic și aprecierea acestui serviciu față de societate ca act de cultură de interes public. În acest sens, OAR\_B promovează politici și practici profesionale care apreciază patrimoniul construit și favorizează producția unei arhitecturi de valoare, domenii fundamentale pentru calitatea vieții din București.

### 1.2. Obiective și oportunități

Subiectele de ordin pragmatic ce motivează lansarea unui concurs de arhitectură de-a lungul Splaiului Unirii al Dâmboviței, centrat pe zona Timpuri Noi, se încadrează în tema mai largă a transformărilor orașului survenite în perioada anilor 1980, care au rezultat în situații pe care, timp de 30 de ani, Bucureștiul nu a reușit nici să le integreze, nici să le recupereze; pentru multe astfel de spații de ruptură, singura evoluție o reprezintă prezența vegetației spontane ce le-a acaparat.

Dacă viața Bucureștiului a fost timp de secole influențată de modificările sezoniere ale Dâmboviței, determinând o relație firească și organică, a orașului cu râul său, situația actuală, dimpotrivă, îi neagă Dâmboviței valoarea de element natural generator și regenerativ, adaptând forma râului la modularitatea panourilor prefabricate de beton armat și rezolvând prin stăvilare neomogenitatea formei.

Splaiul Unirii în zona dintre Pasajul Mărășești și Podul Mihai Bravu, pe malul Sectorului 3, este în prezent una dintre zonele centrale ale Bucureștiului cu cea mai evidentă și puternică transformare: noile construcții, deopotrivă rezidențiale sau cu funcțiuni comerciale, aduc în zonă un aflux de populație care are capacitatea de a transforma cartierul Timpuri Noi într-un nou pol urban.

În acest context, malurile râului Dâmbovița, rămase neschimbate și ignorate de 30 de ani,

prezintă potențialul unor amenajări creative capabile să reformuleze prezența râului ca spațiu ambiental al orașului. Acest potențial nu este valorificat aproape deloc pe tot parcursul bucureștean al Dâmboviței, dimpotrivă, arterele carosabile de-a lungul său constituind bariere între cursul de apă și urbe.

**Obiectivul principal al concursului este selectarea celui mai bun concept de amenajare a Splaiului Unirii, în zona dintre podul Mărășești și podul Mihai Bravu, astfel încât să creeze un spațiu public vibrant, adresat numărului de utilizatori crescând și un context atractiv pentru o dezvoltare urbană de calitate a zonei. În urma acestei competiții, Primăria Sectorului 3 va contracta serviciile de proiectare ale autorilor în scopul unui intervenții de calitate.**

### 1.3. Miza arhitecturală

Bucureștiul este un oraș în care „marile intervenții” se învecinează cu caracterul și scara subtilă a țesutului tradițional, dezvoltat organic în marea sa parte.

Practica ultimei jumătăți de secol de a impune orașului intervenții de mare amploare — fie în scop doctrinar și autocratic, fie în ideea de rezolvare a unor necesități funcționale dictate în special de traficul auto și de presiunea imobiliară — a dus la percepția publică conform căreia doar proiecte de mare anvergură pot repara aspectele neplăcute sau situațiile nefuncționale ale Bucureștiului. Astfel, se ratează observația că tocmai aceste intervenții majore au creat fracturi în contextului orașului, izolând și rezolvând punctual situațiile problemă, dar fără a căuta o țesere organică a structurii urbane. S-au creat astfel multe și anormale rupturi în țesutul orașului și utilizarea lui, asupra cărora nu s-a intervenit încă. Splaiurile Dâmboviței se găsesc într-o asemenea situație; ele au rămas nemodificate după intervențiile anilor 1980, dar și nefolosite de mai bine de 30 de ani, în așteptarea unui „mare proiect”.

**Miza acestui concurs este, dimpotrivă, de a adresa o problemă majoră a orașului prin intervenții de mică anvergură, dar care să reușească să refacă organicitatea legăturilor în contextul urban imediat.**

Aceste tipuri de intervenții izolate și de mici dimensiuni, practicate cu succes în întreaga lume, de a regândi orașul pornind de la scara cartierului, a situației locale, a revitalizării țesutului urban prin intermediul spațiului public articulat contextului imediat.

În acest sens, invitația de a include în formularea conceptuală a soluției și spațiile adiacente subiectului propriu-zis (precum cele din spatele blocurilor) are scopul de a sublinia dorința Autorității Contractante de a îmbunătăți calitatea vieții urbane prin crearea de legături între buzunarele de spațiu public.

Cursul Dâmboviței se învecinează, în imediata proximitate a sitului concursului, cu Parcul Natural Văcărești, un spațiu care, în cei 30 de ani fără intervenție antropică majoră, a devenit un remarcabil exemplu de biodiversitate.

**Ca atare, concurenții sunt încurajați să reflecteze asupra relației dintre natural și antropic pe care forma actuală a râului o generează, prin soluții care să pună în balanță atât elementele istoriei, inclusiv cea de data recentă, cât și rezolvările tehnice inovatoare din perspectiva managementului ecologic al apei sau introducând tematica biodiversității și considerând râului ca un posibil culoar ecologic.**

#### 1.4. Finalitatea concursului

Concursul pune împreună contextul Dâmboviței ca element natural formator al orașului București, situl specific al intervenției apropiate (*Aria de detaliere*) și situl general al dezvoltării ulterioare (*Aria de studiu*). Concurenții sunt invitați să gândească soluția în așa fel încât intervenția asupra ariei de detaliere să fie argumentată de ideile de dezvoltare ale sitului general. Proiectul selectat va trebui însă, în același timp, să funcționeze autonom până la dezvoltările ulterioare ale ariei de studiu.

În acest sens, concursul are o finalitate imediată, pe care o reprezintă intervenția asupra ariei de detaliere și o finalitate de perspectivă, care privește principiile de dezvoltare ulterioare ale zonei.

## 2. DÂMBOVIȚA ȘI SITUL

Din punct de vedere juridic, Dâmbovița, malurile sale și circulațiile adiacente fac parte în totalitate din domeniul public, însă administrarea lor este împărțită în fâșii ținând de Apele Romane (cuva de beton), Primăria Municipiului București (spațiul verde în lățime de 1m și alveolele verzi) și primăriile de sector. Aceasta segmentare administrativă motivează parțial absența intervențiilor asupra cursului râului din ultimele decenii.

Concursul se bazează pe colaborarea dintre Primăria Sectorului 3, Primăria Municipiului București și Apele Romane; în plus, prin zona mai largă de studiu oferită competitorilor, se dorește inițierea unor discuții despre intervențiile necesare și posibile la nivelul orașului depășind granițele administrative. Ideile astfel generate vor putea deveni sugestii pentru viitoare concursuri de arhitectură de soluție în zonă.

Relația orașului București cu râul Dâmbovița a fost variată și ezitantă de-a lungul istoriei. Până în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, când largi lucrări urbane au dus la asanarea albiei majore și îndreptarea cursului râului, variațiile de debit ale acestuia au făcut ca apropierea orașului de râu să fie precaută. Însă, dacă locuirea și funcțiunile publice ale orașului se dezvoltau la distanță, Dâmbovița și malurile ei au fost folosite ca spații de loisir în amonte de centru (Piața Unirii), menționându-se o serie de grădini în proprietate privată, dar deschise publicului și chiar o școală de înot, în timp ce, în aval de centru, râul și afluenții săi au creat contextul dezvoltării industriilor ce necesitau folosirea apei și implicit poluarea ei (țesătorii, tăbăcării, abator).

Rectificarea cursului Dâmboviței datează din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, atunci când albia majoră a sa a fost asanată, iar râului i s-a oferit un parcurs mult îndreptat față de variațiile sezoniere ale albiei sale minore. Odată cu aceasta au fost asanate majoritatea bălților și mlaștinilor ce făcuseră parte din peisajul bucureștean, iar izvoarele și afluenții locali ai râului au fost fie canalizați, fie folosiți în scop ambiental pentru a forma heleșteie în parcuri, curgerea lor fiind, mai departe, de asemenea canalizată. Imaginea creată odată cu aceste lucrări se depărta mult de forma naturală a Dâmboviței, însă elibera zone mari ale orașului de imprevizibilul modificărilor de debit ale râului, zone ce astfel au devenit cartierele Cotroceni, Bucur etc. Albia râului avea un parcurs continuu, cu un profil relativ constant pe toată lungimea urbană a acestuia, iar malurile adânci și înverzite preluau



diferențele sezoniere ale debitului.

Actuala configurație a Dâmboviței în București se datorează intervențiilor de mare anvergură asupra orașului din anii 1980. Proiectul anilor 1980 a vizat mai puțin modificarea traiectoriei râului prin oraș, exceptând zona Pieței Unirii, în care râul este ascuns prin conducte subterane și zona imediat în aval, unde se oferă o mai mare lărgime a oglinzii de apă; a vizat mai ales sistematizarea malurilor și a albiei prin transformarea lor din pante înverzite într-o cuvă din elemente prefabricate de beton. Sub această cuvă își are trecerea separată caseta de ape reziduale.

Soluția tehnică a elementelor prefabricate (un număr finit de elemente distincte repetate), suprapusă profilului neuniform al râului, a dus la necesitatea împărțirii cursului apei în segmente, legate prin ruperi de nivel rezolvate prin stăvilare. Astfel, o soluție ținând de doctrina politică a acelor ani, promovând construcțiile cu elemente de serie prefabricate din beton, are ca rezultat imposibilitatea parcurgerii pe apă a Dâmboviței, orice deplasare fiind limitată de distanța dintre două stăvilare (spații tehnice) succesive, aceasta întărind imaginea de „artificial” a râului.

Paradoxal, proiectul anilor 1980 a prevăzut pontoane pentru bărci în mai multe puncte din oraș, care nu au fost însă folosite nici la scurt timp după inaugurare.

**Din 1990 până în prezent au fost puține încercări de a valorifica potențialul de loisir al râului, acestea concentrându-se pe zona mai largă a oglinzii de apă dintre Piața Unirii și Biblioteca Națională. Astfel, orașul nu beneficiază de oportunitățile pe care un curs de apă le-ar aduce unei metropole moderne.**

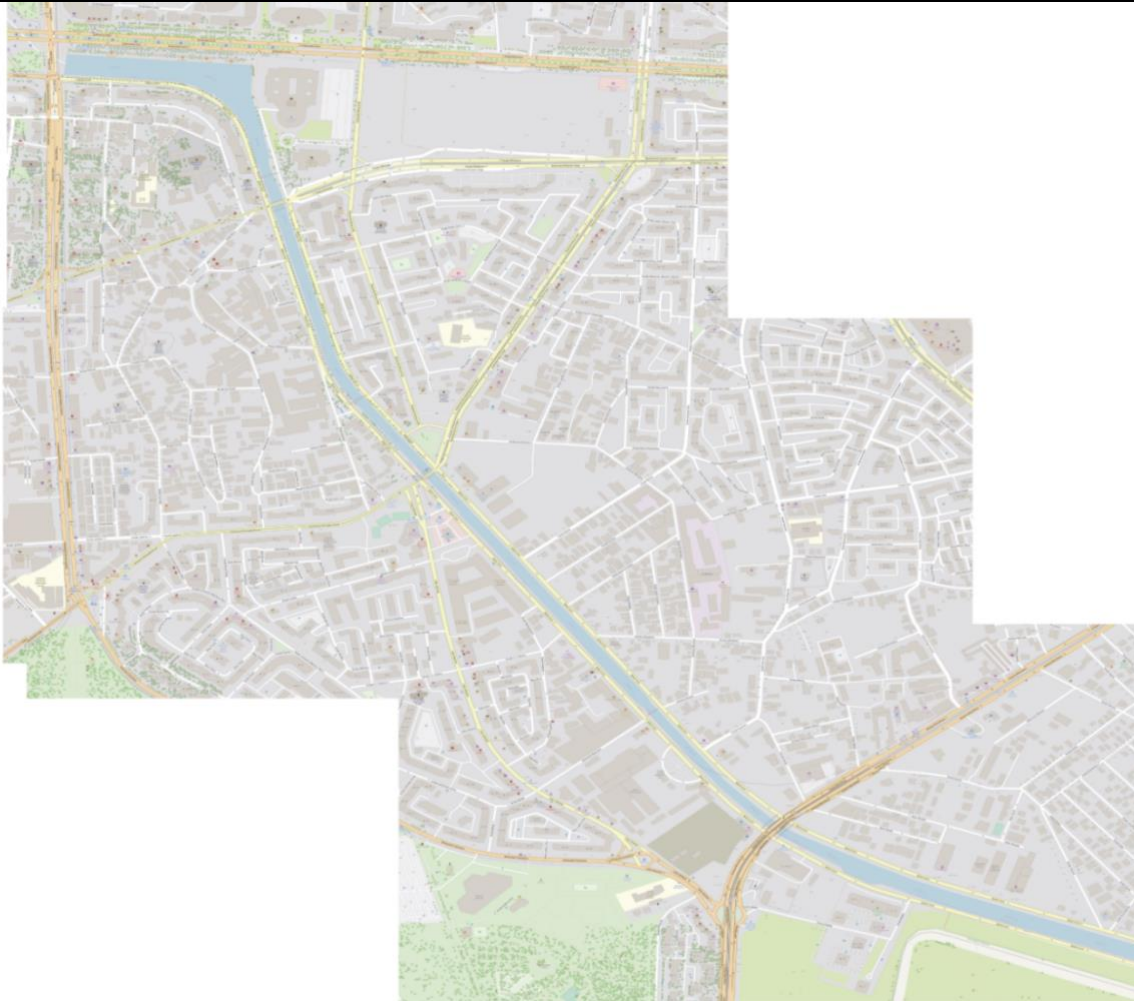
### 2.1. Încadrarea în localitate

Râul Dâmbovița în forma actuală, rectificată, străbate Bucureștiul pe direcție Nord-Vest – Sud-Est. În zona centrală a Pieței Unirii, parcursul acestuia este acoperit, astfel separându-i prezenta în oraș în două entități marcate și prin denumirile diferite ale splaiurilor: Splaiul Independenței, la Vest de Piața Unirii și Splaiul Unirii, la Est de centru.

**Segmentul ce face subiectul acestui concurs, Splaiul Unirii între podul Mărășești și podul Mihai Bravu, reprezintă o linie în lungime de aproximativ 2 km, cu puține inflexiuni, care se delimitează însă, atât față de amonte cât și față de aval, prin inflexiunile majore ale traiectoriei râului.**

Segmentul este delimitat de două circulații majore, Bulevardul Mărășești și Șoseaua Mihai Bravu, și este intersectat de o a treia, bulevardul Șincai și strada Nerva Traian. Zona acestei intersecții concentrează atât traficul auto cel mai mare, cât și pe cel pietonal, fiind nod al liniilor de transport public (autobuz, tramvai, metrou). Totodată, adiacent Podului Timpuri Noi, pe ambele maluri ale râului, atât în administrarea Sectorului 3 cât și în administrarea Sectorului 4, se află singurele spații publice urbane de mai mari dimensiuni adiacente sitului competiției.

Splaiul Unirii este de asemenea o importantă arteră de circulație auto, cu trafic accentuat la orele de vârf cu precădere în zona dintre Podul Timpuri Noi și podul Mihai Bravu.



**În imediata vecinătate a sitului, dincolo de podul Mihai Bravu se află cele 190 de hectare ale Parcului Natural Văcărești, un spațiu rupt de oraș prin intervențiile din perioada anilor 1980, dar care, în răstimpul trecut, s-a transformat într-un exemplu valoros de biodiversitate urbană.**

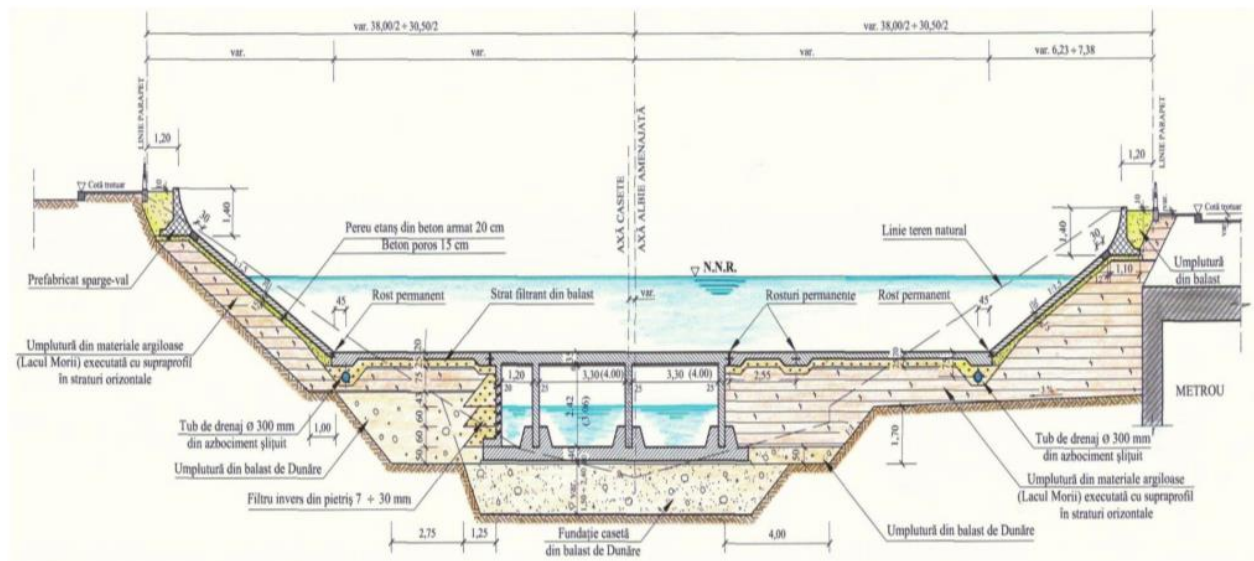
Din punct de vedere al încadrării urbanistice, *aria de detaliere* se înscrie în subzona V4 - Spații verzi pentru protecția cursurilor de apă.

## 2.2. Configurația albiei Dâmboviței

Ca urmare a intervențiilor din anii 1980, sistematizarea Dâmboviței s-a realizat printr-un proiect uniform pentru tot parcursul său urban. Apa, provenită atât din cursul superior al râului Dâmboviței cât și din cursurile râurilor Argeș și Ialomița, curge prin canalul de beton al albiei din elemente prefabricate, sub care se găsește caseta de ape uzate urbane. Excepția de la uniformitatea acestei imagini o face zona centrală unde, odată ce iese de sub dala urbană sub care este canalizat (Piața Unirii) și redevine vizibil, râul oferă singura oglindă de apă de o mai mare amploare.

Situl concursului este localizat în zona imediat următoare în aval zonei centrale, profilul Dâmboviței redevenit cel generic, constând dintr-o cuvă realizată din elemente prefabricate de beton armat. Secțiunea caracteristică este descrisă de imaginea alăturată.

Conform „Râul Dâmbovița în București – Sistemul de apărare împotriva inundațiilor” - Dan Stematu, Dan Teodorescu



Pe lungimea sitului de concurs apar variații de mică amploare față de secțiunea caracteristică a râului. Una este cea din zona podului Timpuri Noi, pe malul adiacent Sectorului 4, acolo unde proiectul inițial a prevăzut un debarcader pentru bărci de agrement. Tot în proximitatea podului Timpuri Noi, malul adiacent Sectorului 4 cuprinde o a doua lărgire, datorată prezenței infrastructurii de metrou, amplasată adiacent râului.

Ultima sistematizare a cursului râului a reglat curgerea acestuia cu stăvilare. În zona de studiu a concursului există două astfel de stăvilare: primul în segmentul dintre podul Mărășești și podul Timpuri Noi, al doilea între Podul Timpuri Noi și podul Mihai Bravu. Reglarea cursului apei prin stăvilare limitează posibilitățile de parcurgere a cursului râului cu ambarcațiuni la segmentele aflate între ele.

Deasupra stăvilarelor sunt construite pasarele pietonale. Împreună cu podurile auto, aceste pasarele sunt singurele 5 treceri peste râu pe distanța de 2 km considerată.

Reglarea cursului apei prin stăvilare limitează posibilitățile de parcurgere a cursului râului cu ambarcațiuni la segmentele aflate între ele.

### 2.3. Vegetație

De-a lungul Splaiului Dâmboviței întâlnim mai multe tipuri de spații de verzi. Pe de o parte, există o plantație de aliniament alcătuită în majoritate din frasini, platani și tei, a căror vârstă este relativ mică (20-30 ani) și a căror pondere diferă de la un tronson la altul, și chiar de la un mal la altul. De-a lungul trotuarelor ce însoțesc malurile există o bandă verde



permeabilă cu o lățime medie de aprox. 1m care este în mare parte gazonată. Pe alocuri întâlnim grupuri de arbuști sau liane.

Trotuarele opuse malurilor cuprind alinamente liniare de arbori în general tineri, însă adesea acestea sunt discontinue.

Totuși există și exemplare anterioare acestei sistematizări care au fost păstrate, iar liniaritatea alinamentului este deseori întreruptă de prezența acestor exemplare mai mature. În plus, Primăria Sectorului 3 a efectuat completări de aliniament prin plantarea unor platani ce însă nu au ajuns încă la maturitate.

O detaliere mai mare a vegetației se va găsi în Anexa 4.1, Studiu peisagistic

### 3. TEMA DE CONCURS

Concurenții sunt invitați să propună soluții de amenajare pe o lungime de circa 2 km a malului administrat de către Primăria Sectorului 3 al Splaiului Unirii. Segmentul considerat, centrat pe intersecția Timpuri Noi și delimitat de Podul Mărășești și de Podul Mihai Bravu reprezintă *aria de detaliere* a prezentului concurs.

Concursul de soluții are ca scop selectarea celei mai bune soluții în vederea reabilitării și reactivării *ariei de detaliere*, pentru atribuirea contractului de proiectare al cărui beneficiar este Autoritatea Contractantă.

Întrucât suprafața limitată a ariei de detaliere necesită o abordare integrată a rezolvării ei cu vecinătățile urbane, soluțiile de intervenție trebuie să fie fundamentate printr-un studiu rezultând într-o viziune de dezvoltare a întregii zone urbane (*aria de studiu*) adiacente segmentului de râu considerat.

Viziunile mai largi privind *aria de studiu* pe care se va putea fundamenta soluția pentru *aria de detaliere* vor face obiectul dezbaterilor din Primăria Sectorului 3 în colaborare celelalte administrații bucureștene în vederea realizării unei strategii de intervenție pentru viitor.

Configurațiile *ariei de studiu* și ale *ariei de detaliere* se găsesc în Anexa...

Situl concursului (*aria de detaliere*) se află la limita administrativă dintre Sectoarele 3 și 4, însă diverse fâșii de-a lungul Dâmboviței sunt încadrate administrativ în mai multe categorii, aparținând atât de cele două primării de sector, cât și de Primăria Municipiului București, Apele Romane și Metrorex S.A.

Soluțiile propuse trebuie să urmărească să valorifice potențialul pe care prezența Dâmboviței o aduce orașului prin: remodelarea conceptuală a trotuarelor și spațiilor verzi adiacente râului, având posibilitatea lărgirii spațiului pietonal prin realizarea de console peste cuva râului, evidențierea valorii peisajere și ecologice a râului în paralel cu propunerea de noi moduri de utilizare a malurilor, întărirea relației dintre acest ax al orașului și spațiile urbane și naturale pe care le parcurge, identificarea unei estetici adecvate a amenajărilor malurilor, realizarea unei mai bune coeziuni a acestei zone a orașului cu Dâmbovița și a celor două maluri ale sale peste Dâmbovița.

### 3.1. ARIA DE STUDIU

#### 3.1.1. Descrierea celor patru tronsoane ale ariei de studiu

**Tronsonul 1** este prima parte a jumătății sud estice a trecerii Dâmboviței prin București, cuprinsă între Piața Unirii și podul Mărășești.

Imediat după parcurgerea subterană a Pieței Unirii și revenirea la suprafață, râului i se atribuie un spațiu de o lărgime mai mare decât profilul generic al cuvei și decât fusese profilul sau înaintea remodelării din perioada comunistă. (de pus unde apare asta marcat) Lărgirea râului reprezintă prim-planul al cărui capăt de perspectivă este clădirea Bibliotecii Naționale și a Ministerului Culturii, însă, în lipsa amenajărilor urbane, nu este folosită alăturarea lor cu malul Dâmboviței.

Râul propriu-zis iese din zona subterană la o cotă de aproximativ 1,5 m sub cea a străzii, urmând ca, după o distanță de circa 10 m, să aibă o cădere de nivel de încă 1,5 m. Zona de cotă superioară este dotată cu o instalație arteziană cu jeturi de apă, nefolosită însă de zeci de ani, astfel încât este mai degrabă o prezență neplăcută. De asemenea, se întâmplă frecvent ca zona de cotă superioară să sece, prezentând astfel sau o imagine măloasă și deopotrivă urât mirositoare, sau imaginea unei infrastructuri nu foarte atent detaliată. Urmând căderea, până la primul stăvilar (aflat în aval de clădirea Ministerului Culturii), datorită profilului aproape dublu al suprafeței de apă față de cel uzual al râului, se formează o oglindă de apă cu o curgere mai lentă decât pe restul parcursului Dâmboviței.



În zonă au fost realizate de-a lungul ultimilor ani singurele evenimente care au folosit oglinda de apă și au reușit să creeze o legătură între râu și oraș (serie de evenimente generate sub platforma [Dâmbovița Smart](#), desfășurate pe parcursul a mai multor ani).

**Tronsonul 2** – este delimitat de Podul Mărășești și podul Timpuri Noi. Pe malul său estic, Dâmbovița, pătrunde într-un cartier predominant rezidențial (singura deosebire o reprezintă clădirea mai înaltă a Camerei de Comerț și Industrie, marcând debutul tronsonului considerat), dezvoltat în aceeași perioadă cu ultima amenajare a cursului său (anii 1980). Pe malul de vest este în curs procesul de conversie sau înlocuire a fostelor incinte industriale cu funcțiuni de birouri și servicii.

Zona traversată de râu în acest tronson a avut, de-a lungul istoriei, un caracter industrial. Îndeosebi pe malul vestic, de-a lungul brațelor râului anterioare sistematizării sale, s-au

dezvoltat industrii în relație cu apa; strada Tăbăcarilor, spre exemplu, păstrează atât memoria formei râului cât și a folosirii sale industriale. Intervențiile din perioada comunistă au adus însă locuire de densitate mare pe malul de est, în timp ce malul vestic are parte abia în perioada actuală de o densificare accentuată, formată dintr-un amestec de funcțiuni rezidențiale și de birouri.

Suprapunerea planurilor actuale ale orașului cu cele istorice, arată că, pe acest tronson, parcursul major al râului a fost strămutat către vest față de albia sa naturală, fapt care explică prezenta diferenței de cota de circa 2 m din spatele blocurilor de la splai.

**Pe partea estică**, practica anilor 1980 a construcțiilor de locuințe a constatat în realizarea unor coridoare de blocuri de tip bară de-a lungul principalelor artere, ascunzând astfel spațiile sau rămășițele de țesut tradițional din spatele lor și provocând fragmentări și rupturi. Ruptura dintre spațiile de după blocuri față de spațiile de la stradă este accentuată de tratarea arhitecturală total diferită a fațadelor de la stradă față de cele către circulațiile de rang secundar, iar această diferență de tratare contribuie la percepția negativă a locuitorilor asupra spațiilor dintre blocuri/din spatele lor și, mai ales, la neglijarea acestora, care rămân uneori doar dezolante spații reziduale.

În cel mai bun caz, rezultă niște spații cu o utilizare strict funcțională – parcaje sau clădiri cu destinație tehnică – în timp ce tratarea lor este de asemenea subordonată funcțiunii, predominând asfaltul. Spațiile verzi sunt foarte reduse iar plantările se rezumă la câțiva arbori.

Către splai, fațadele blocurilor au o tratare diferită, obținută din volumele balcoanelor și loggiilor, care, indiferent de valoarea lor arhitecturală, creează pentru public imaginea unor fațade mai îngrijite). De asemenea, spațiul public din fața lor beneficiază de spații verzi mai atent amenajate, însă de dimensiuni reduse. Conform uzanței, aceste spații verzi sunt închise accesului prin garduri vii, dublate de garduri din plasa metalică.



Circulația carosabilă, proiectată inițial cu trei benzi pe sens, este utilizată în momentul actual ca o singură bandă, cele laterale fiind folosite pentru parcarile autovehiculelor, către blocuri parcare fiind pe alocuri jumătate pe carosabil și jumătate pe trotuar.

Aliniamentele stradale au fost completate în ultimii ani cu plantări de platani.

Trotuarul dinspre râu, pe malul de est al acestuia, puțin folosit pietonal, beneficiază de

umbra arborilor, atât cei din aliniamentul stradal (datând deopotrivă din perioada amenajării, cât și completat recent cu platani), cât și cei din fâșia verde dinspre cuva Dâmboviței, unde arborii sunt în majoritate crescuți spontan și aparțin speciei *Ailanthus altissima* (falsul oțetar, cenușar).

Spre râu, trotuarul este mărginit de un gard metalic ce face parte din amenajarea din anii 1980, urmat de un spațiu verde în lățime de aproximativ 1 m, cu vegetație predominant spontan apărută la marginea structurii de beton armat a cuvei Dâmboviței. Poziția acestui spațiu verde dincolo de gard, cât și absența amenajării și îngrijirii lui l-au transformat într-un uzual depozit de gunoaie.

Cuva Dâmboviței prezintă în prima parte a tronsonului o secțiune simetrică pe cele două maluri, simetria continuând cu trotuare și carosabil. Având în vedere însă însorirea mult mai puternică a malului vestic, cât și administrarea diferită, vegetația spontană de aici este mai redusă datorită lipsei de umiditate a solului pe timpul verilor, persistând însă *Ailanthus altissima*, iar aliniamentul de arbori este în mare parte știrb.

**Pe malul vestic, partea carosabilă, de asemenea prevăzută cu trei benzi pe sens, este mai puțin acoperită de autoturisme parcate; în schimb parcare se face pe trotuarul dinspre splai, nefolosit pietonal. Frontul construit de pe această parte, discontinuu, este alcătuit din clădiri de birouri noi (prevăzute și cu spații de parcare în subsol), alternând cu vechi incinte industriale, acum tot cu funcționare preponderent de birouri și asigurând în bună măsură spațiul de parcare în interiorul incintelor, ceea ce duce la o mult mai mică presiune la nivelul străzii fata de malul de est, rezidențial.**

În treimea de sud a tronsonului, cursul râului este sistematizat cu un stăvilar, dublat cu o pasarelă pietonală. În proximitatea Podului Timpuri Noi, pe malul de vest (aparținând administrativ de Sectorul 4), proiectul de amenajare din anii 1980 a prevăzut un debarcader, realizat tot din beton. Slaba activare funcțională de până acum din aceasta zona (preponderent rezidențială pe aria Sectorului 3 și de birouri și servicii însă cu o densitate joasă de spațiu util în Sectorul 4) face ca pontonul să fi rămas nefolosit de zeci de ani, iar pasarela să fie slab utilizată.

**Chiar înaintea stăvilărilor, râul prezintă o inflexiune de câteva grade spre est, căpătând o orientare preponderent vest-est, direcție care este păstrată fără inflexiuni până dincolo de podul Mihai Bravu, astfel încât pasarela pietonală devine capăt de perspectivă.**

**Tronsonul 3** este considerat între Podul Timpuri Noi și podul Mihai Bravu.

Străbate o parte a orașului care a fost, până de curând, o zonă cu caracteristici de periferie, în care prezența râului era mai degrabă indiferentă față de cartierele dimprejur. Zona era dominată pe malul de nord-est de prezenta Uzinelor Timpuri Noi (anterior Lemaitre), urmată apoi de o zonă prezentând un amestec de spații industriale și locuire uneori la standarde precare. De asemenea, pe malul de sud-vest (în Sectorul 4), a funcționat o serie de incinte industriale, care au separat și separă Splaiul Unirii de cartierul Tineretului.

Colapsul acestor industrii, alături de situația politico-economică în schimbare, dar și



## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu

situarea zonei la numai un kilometru de centrul orașului au atras mari investiții imobiliare, atât pentru construcția de locuințe cât și pentru spații de birouri, prezente pe ambele maluri ale Dâmboviței, dar cu precădere pe cel aparținând de Sectorul 3, ceea ce a transformat radical caracterul locurilor.



**Vis-à-vis de noile dezvoltări imobiliare de pe locul uzinelor Timpuri Noi (Sectorul 3), în Sectorul 4, își desfășoară activitatea Universitatea Titu Maiorescu, iar fosta incintă a Industriei Bumbacului este transformată treptat, însă consistent, într-un *hub* al industriilor creative.**

Intersecția din zona Timpuri Noi este un nod al traficului auto și un nod al transportului public, întâlnindu-se mai multe linii de autobuz, tramvai și stația de metrou omonimă. Deopotrivă în Sectorul 3 și Sectorul 4, în proximitatea intersecției se găsesc mici scuaruri amenajate, utilizat fiind cu precădere cel din sectorul 4, datorită nodului de transporturi mai sus menționat.

Având în vedere funcționalitatea fondului construit și numărul de utilizatori, tronsonul este dominat în momentul de față de clădirile de birouri cu spații comerciale și restaurante la parter și mezanin, dezvoltate de către grupul Vastint (în prezent este dată în folosință numai jumătate din proiect), ceea ce duce la o intensă utilizare pietonală a podului Timpuri Noi.

Malurile Dâmboviței prezintă același profil precum cel întâlnit în Tronsonul 2, exceptând o lărgire de pe malul sectorului 4, adiacenta podului Timpuri Noi pe o lungime de circa 100 de m, datorată infrastructurii metroului și a îngustării din dreptul stăvilarului dublat de pasarela pietonală din dreptul Intrării Scorțeni (în sectorul 3) și a Bulevardului Abatorului (în Sectorul 4).

Partea carosabilă a splaiurilor este proiectată tot cu trei benzi pe sens, din care sunt folosite două în momentul actual, banda întâi fiind cu precădere folosită ca parcare. Totuși presiunea pentru locurile de parcare este deocamdată mai mică decât în Tronsonul 1, astfel încât se întâlnesc mai rar mașini parcate pe trotuarul dinspre râu. Pe de altă parte, traficul auto este simțitor mai mare pe ambele sensuri decât în Tronsonul 2.

Vegetația de-a lungul Splaiului este o combinație de plantare de aliniament din diverse perioade (inclusiv anterioare sistematizării din anii 1980), ceea ce face ca aliniamentele să

**Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu**

nu se prezintă într-o formă liniară sau ordonată, și să nu existe o unitate la nivelul speciilor și a vârstei exemplarelor cu vegetație spontană. La nivelul parterului noilor clădiri de birouri (Timpuri Noi Plaza), dar și în spațiul public adiacent lor au fost amenajate jardiniere de mari dimensiuni plantate în special cu graminee ornamentale.

**Tronsonul 4** cuprinde doar o mică porțiune a Dâmboviței în aval de Podul Mihai Bravu, a cărei prezență în aria de studiu este motivată de puternica vecinătate a Parcului Natural Văcărești, care nu poate fi neglijată de gândirea amenajării splaiurilor. Bucureștiul istoric a fost limitat în estul său de drumul ce poartă acum numele de Șoseaua Mihai Bravu. Odată cu creșterea interbelică și postbelică a orașului, această arteră devine parte din inelul central de circulație al orașului. Totuși, creșterea Bucureștiului în afara inelului central s-a realizat neuniform și dacă, în unele părți, cartierele din afara inelului au un caracter coerent și puternic urban, de-a lungul Dâmboviței, zona aflată la est de Șoseaua Mihai Bravu este una de periferie, în ciuda proximității ei de centrul orașului (Piața Unirii).

Proiectul comunist a avut în plan realizarea unui lac de acumulare de mare amploare (similar celui din vestul orașului, la Lacul Morii) în imediata vecinătate a Podului Mihai Bravu, pe latura sudică a râului. În urma demolării întregului cartier ce existase acolo (inclusiv a mănăstirii Văcărești, remarcabil monument istoric) și a construirii pereului de beton al doritului lac și a cuvei de beton a Dâmboviței, zona a fost izolată de râu atât din punct de vedere hidrologic, cât și vizual sau funcțional. Întrucât proiectul lacului nu a fost niciodată finalizat, iar izvoarele aflate în perimetrul îndiguit au dus la formarea de lacuri, zona demolată a fost acaparată de natură, iar cei 30 de ani de dezvoltare spontană au creat un ecosistem valoros, recunoscut prin includerea lui în rândul parcurilor naturale:

[Parcul Natural Văcărești](#).

Participanții la concurs sunt invitați să ia în considerare și să creioneze legăturile ce s-ar putea crea cu aceasta peste inelul central de circulație și de a considera Dâmbovița ca un viitor culoar ecologic, favorizând biodiversitatea, relaționat cu Parcul Natural Văcărești.

### **3.1.2. ABORDARE SI CONTINUT PRIVIND ARIA DE STUDIU – VIZIUNE DE ANSAMBLU**

Considerând însă interesul pentru o dezvoltare unitară/coerentă a orașului, răspunzând nevoilor cetățenilor de a se bucura de spațiul public și, în plus, dorind să promoveze un model echilibrat, modern, ecologic, adresat ideilor și dezbaterilor contemporane, concursul propune o zonă de analiză mai amplă, care să genereze soluții sau dezbateri pentru viitoare abordări într-o zonă mai largă, depășind limitările administrative.

Soluțiile propuse trebuie să urmărească să valorifice potențialul pe care prezența Dâmboviței o aduce orașului prin: remodelarea conceptuală a trotuarelor și spațiilor verzi adiacente râului, având posibilitatea lărgirii spațiului pietonal prin realizarea de console peste cuva râului, evidențierea valorii peisajere și ecologice a râului în paralel cu propunerea de noi moduri de utilizare a malurilor, întărirea relației dintre acest ax al orașului și spațiile urbane și naturale pe care le parcurge, identificarea unei estetici adecvate a amenajărilor malurilor, realizarea unei mai bune coeziuni a acestei zone a orașului cu Dâmbovița și a celor două maluri ale sale peste Dâmbovița.



*Suprapunere a formei râului anterioare regularizării (1880) peste planul din 1989*

### 3.2. ARIA DE DETALIERE – Aria destinată intervenției arhitectural-peisajere în viitorul apropiat

Aria de detaliere este limitată strict la malul aflat în administrația Sectorului 3 al Municipiului București din Tronsoanele 2 și 3 descrise mai sus, conform planșei anexa 6.2.

#### 3.2.1. ABORDARE SI CONTINUT PRIVIND ARIA DE DETALIERE

În ciuda profilului îngust al ariei de detaliere, lungimea sa și caracterul diferit al zonelor urbane străbătute pot oferi atât răspunsuri multiple la situațiile urbane întâlnite cât și variație în parcursul malului.

Soluțiile vor fi dezvoltate în detaliu - design de mobilier urban, materiale, texturi, culori etc., fără intervenții consistente asupra infrastructurii, a conformării cuvei Dâmboviței și a rețelelor edilitare.

În paralel cu strategia de abordare a ariei de studiu propusă de către fiecare proiect competitor, concurenții sunt invitați să argumenteze conceptul intervenției, asigurând o abordare economic viabilă. Pot fi gândite soluții modulare, rezonând la felul în care este construită albia râului, dar și soluții bazându-se pe noduri de interes în care să fie

concentrata intervenția.

Concurenții sunt invitați să regândească alocarea procentuală a spațiului verde față de cel mineral, în paralel atât cu poziționarea față de elementele ce-l delimitează (carosabil și cuva râului), cât și cu propunerea de tipologii de spații pentru folosirea pietonală sau/și cu bicicleta a lungului râului, adecvate vecinătăților urbane parcurse.

Este permisă amplasarea unor structuri noi, atât în înălțime cât și în consolă față de profilul existent al malului în scopul lărgirii ariilor pietonale sau velo, introducerii de spații și tipuri de plantare noi, jocuri de lumini sau de apa etc.

Per ansamblu, vegetația dominantă pe situl studiat este reprezentată de aliniamente tinere de frasini și platani, cu gazon la bază și o bandă gazonată de aproximativ 1m de-a lungul digurilor. Ocazional, în aceste spații verzi cresc grupuri de arbuști (*Forsythia x intermedia*) și liane (*Hedera helix*). De-a lungul râului întâlnim diferite specii de păsări, unele tipice zonelor umede, altele care depind de vegetația de pe mal. Cu toate acestea, planurile de gestiune privind arborii nu țin întotdeauna cont și de nevoile păsărilor - tăierile anuale ale coroanelor nu mai oferă nici protecție nici hrană. Pe termen lung, aceste intervenții asupra arhitecturii coroanei și a trunchiului la care se adaugă suprafețele mici de absorbție a apei și distanțele mici de plantare la noile exemplare afectează starea de sănătate a arborilor și îi face vulnerabili în caz de furtună.

Se recomandă să se ia în considerare și un plan de gestiune al vegetației în care să se țină cont de principiile de tăiere în funcție de fiecare specie în parte, pe termen lung, astfel încât să se evite tăierile excesive. Pe lângă proprietățile estetice importante pe care vegetația le poate avea și în sezonul rece, habitusul natural al arborilor este important și pentru fauna locală, atât în sezonul rece cât și în sezonul cald. Se recomandă integrarea faunei locale în relație cu vegetația pentru oportunitatea unui culoar ecologic coerent și funcțional.

### 3.2.2. RESTRICȚII SI PERMISIVITĂȚI

Intervențiile de reabilitare și modernizare ale spațiului public se vor desfășura, conform PUZ Sector 3, doar pe bază de proiecte complexe de specialitate, cu scopul îmbunătățirii imaginii urbane. Este considerată prioritară dezvoltarea spațiilor destinate deplasărilor pietonale și de biciclete. În consecință, nu se va avea în vedere modificarea carosabilului prin propunerile de concurs asupra zonei de intervenție, însă în elaborarea conceptelor asupra zonei de studiu se încurajează propunerea unei viziuni privind parcurile auto.

Spațiile verzi publice vor fi accesibile nelimitat. Mobilierul urban va fi integrat coerent în imaginea urbană a spațiilor publice din oraș. Toate rețelele edilitare, inclusiv cea electrică, vor fi introduse în subteran. Poate fi prevăzută, în scopul animării spațiului, amplasarea de chioșcuri sau funcțiuni de alimentație publică de foarte mici dimensiuni.

Nu sunt admise intervenții ce ar viza modificarea cuvei de beton a Dâmboviței, dar se pot construi console metalice sprijinite pe aceasta, deasupra nivelului maxim al apei, pentru realizarea de gradene sau platforme, evitându-se însă încărcarea verticală pe marginea superioară a dalelor prefabricate.

Nu sunt permise construcții suplimentare, amenajări cu console sau pontoane peste râu, pe o distanță de 100 de metri atât în amonte, cât și în aval de fiecare stăvilar.



Debitul Dâmboviței variază între 5 mc/s în sezoanele uscate și 30 mc/s în sezoanele cu ploi abundente, astfel ca eventualele propuneri de pontoane sau obiecte plutitoare vor trebui să aibă în vedere o bună ancorare a acestora și un management al securizării lor. Proiectele nu vor viza modificări ale profilelor circulațiilor carosabile, chiar dacă sugestii privind reformulări ale rezolvărilor locale ale acestora, introduceri de treceri de pietoni sau de limitatoare de viteză, precum și rearanjarea spațiilor de parcare ar putea constitui idei care să fie incluse în agenda dezbaterilor ulterioare.

Participanții sunt însă îndemnați să regândească relațiile carosabil-trotuar-mal astfel încât să fie cât mai bine adaptate specificului traficului pietonal din diferite zone ale sitului considerat, variații ale profilului funcțional pietonal al splaiului fiind bine-venite. Totodată, pot fi luate în considerare sugestii bine justificate de realizare a noi pasarele pietonale peste albia râului - ele nu vor face obiectul actualei amenajări, dar vor sta la baza discuțiilor privind intervențiile ulterioare.

### 3.2.3. PRIINCIPII DE PROIECTARE

Date fiind așteptările față de acest concurs, respectiv selecția pe bază de calitate a soluției cele mai promițătoare pentru dezvoltarea urbană a zonei în relație cu râul, atât pe termen scurt, cât și pe cel de lungă durată, concurenții sunt invitați să își elaboreze propunerile în acești termeni:

1. să propună o viziune de ansamblu, sustenabilă și armonioasă din toate punctele de vedere, care să ofere o perspectivă a dezvoltării întregii zone pe termen lung. Conceptul propus va contribui la definirea zonei și la tratarea specifică a pasajului Dâmboviței prin acest cartier, urmărind personalizarea spațiului său din această zonă urbană, fără a ignora contextul general al Bucureștiului, dar introducând necesarele nuanțe și diferențe ale fiecărui cartier în uniformizarea realizată prin proiectul anilor 1980. Aria de studiu este delimitată conform planșei 6.1, *Plan de încadrare în zonă*. Concurenții sunt invitați să-și exprime viziunea / ideile pentru viitorul Splaiului Unirii. În relație cu orașul printr-un concept bine argumentat, care să poată sta la baza viitoarelor dezbateri și concursuri de arhitectura.
2. În urma analizării zonei de intervenție în totalitatea lungimii sale să propună locurile ce vor deveni, în urma amenajării, puncte de interes zonal, astfel articulând spațiile de pe parcursul Dâmboviței cu cele din țesutul urban învecinat.
3. să detalieze acest concept în vederea implementării unui proiect de intervenție/amenajare în viitorul apropiat pe terenurile care sunt în administrarea Primăriei Sectorului 3, respectiv malul de est-nord-est al râului și trotuarul adiacent acestuia. Pentru fâșiile de teren aflate în administrarea Primăriei Municipiului București și a Apelor Române s-a cerut și obținut permisiunea și colaborarea întru realizarea unei intervenții unitare. Pentru a demonstra coerența și capacitatea de a pune în practică conceptul de ansamblu, concurenții sunt invitați să propună soluții de aplicare a principiilor

conceptului la scara unor intervenții punctuale. Aceste proiecte de intervenție vor face obiectul unui contract de servicii de proiectare în perioada care succede concursul.

În urma acestui **contract de proiectare** se vor parcurge fazele de reglementare necesare (PUZ, PUD etc.), precum și cele de proiectare propriu-zisă (SF, DTAC, PT), în scopul finalizării lor printr-un proiect de execuție (PE) și cu punerea efectivă în operă. (v. Anexa 2 - Regulament)

Funcțiunile, amenajarea și caracterul pe care îl vor propune concurenții pentru aceste zone depind de viziunea generală a fiecăruia. În funcție de soluție, concurenții vor prezenta detalii privitoare la atmosfera caracteristică, dotările de mai mică sau mai mare anvergură prevăzute, mobilier urban, pavaje etc.

În plus, amenajarea malurilor în coerență cu amenajarea funcțională și ambianța propusă pentru aceste zone, va face obiectul unor propuneri de secțiuni transversale specifice. Se așteaptă ca soluțiile propuse să modifice profilul funcțional cât și cel fizic al Splaiului atât cât este argumentabil și sustenabil.

#### **Concurenții sunt invitați să ia în considerare următoarele principii de abordare a subiectului :**

- Să formuleze tipurile de legături dintre cartierele adiacente Dâmboviței și aceasta, anticipând dezvoltările urbane care încep să se contureze și, deopotrivă, oferindu-le acestora un cadru și o direcție de creștere care să contribuie la atmosfera urbana a întregului oraș.

Această cerință dorește formularea în zona extinsă de studiu a unui concept de intervenție de-a lungul râului, concept care va sta la baza unor viitoare concursuri de soluție. Se recomandă gândirea ambelor maluri ale Dâmboviței, abordarea conceptului dincolo de primul rand de clădiri, propunerea și argumentarea unor noi legături urbane sau întărirea celor existente.

- Să caute integrarea spațiului public creat de-a lungul Splaiului în rețeaua de spații publice și/sau peisajere ale orașului, sau să propună astfel de rețele folosind și spațiile nevalorificate încă urbanistic la adevăratul lor potențial.

În acest sens, vor trebui găsite legăturile cu alte obiective (peisajere și/sau de alte natură), precum și soluții de deschidere a unor culoare fizice, vizuale, ecologice sau simbolice între râu și acestea sau între ele prin intermediul râului ca mediator.

- Să favorizeze diversitatea și mixitatea amenajărilor și utilizărilor, respectând ecosistemul râului și căutând compatibilitatea dintre funcțiuni.

În funcție de soluție, se pot propune amenajări peisajere, promenade pietonale și pentru biciclete, dotări cu mobilier de exterior, dotări pentru mici evenimente culturale (gradene, pasarele, etc.)

- Să ia în considerare nevoia comunității urbane de a beneficia de spații flexibile, care să adăpostească funcțiuni temporare specifice.

- Să ia în considerare faptul că malurile râului sunt un spațiu public continuu pe tot parcursul său.

- Să urmărească accesibilitatea maximă pentru toate categoriile de locuitori.

## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu

- Să încurajeze utilizarea spațiului public din vecinătatea apei de-a lungul întregii zile și în toate cele patru sezoane.
  - Să răspundă așteptărilor de amenajare ale unui spațiu public realizat în Bucureștiul actual, luând în considerare totodată ambițiile de dezvoltare firești ale unui oraș european.
  - Să exprime grija pentru prezervarea și întreținerea curentă atât a elementelor naturale cât și a celor construite și tehnice, pentru economia exploatării spațiilor construite și a întreținerii ulterioare a tuturor spațiilor publice.
- Această cerință se exprimă prin parametri precum: utilizarea optimă a tuturor resurselor naturale și artificiale existente, buna alegere a materialelor, a soluțiilor tehnice și a echipamentelor (robuste, rezistente, ușor de întreținut și de înlocuit), accesul facil la instalațiile tehnice.
- Materialele și soluțiile tehnice propuse trebuie să fie durabile și în acord cu amplasamentul, spațiul, specificul amenajărilor urbane de pe perimetrul Sectorului 3 al Municipiului București, funcțiunea și momentul tehnologic actual.
  - Participanții vor trebui să propună soluții de proiectare cât mai sustenabile și orientate către viitor, care să asigure eficacitatea costurilor și calitatea arhitecturală maximă, cu un consum echilibrat de energie și resurse.
  - Atât pentru soluțiile cu aplicabilitate imediată, cât și pentru cele de viitor trebuie luată în considerare dinamica organismului urban, posibilitățile de transformare ale zonelor adiacente sitului, influențările reciproce dintre acestea și amenajările propuse prin proiect, avându-se în vedere calitatea lor de zone de urgență.
- Soluțiile propuse trebuie să fie sustenabile și în acest sens; ele trebuie să demonstreze capacitatea de adaptare și remodelare pe termen mediu și lung, faptul că soluția aleasă va desigila Splaiul Dâmboviței, devenind dintr-un spațiu lipsit de elasticitate, așa cum a fost construit în urma proiectului comunist, într-unul sensibil la cazurile în care vectorii de dezvoltare ai orașului se vor schimba în timp.

**NOTĂ.** Normele care trebuie respectate sunt cele prevăzute de legislația europeană și integrate în cea românească. Ele nu sunt enumerate în temă, cunoașterea și respectarea lor fiind în responsabilitatea concurenților.

**Recomandare de constituire a echipei participanților**

Având în vedere complexitatea concursului și responsabilitatea viitoare, se recomandă ca în elaborarea soluțiilor să se agrege echipe multi-disciplinare, pentru a putea genera propuneri de dezvoltare urbană complexe, care să nu se rezume doar la estetizarea sau refuncționalizarea râului, ci care să demonstreze că soluția propusă poate transforma zona metropolitană prin intermediul acestei intervenții.

## 4. PIESE CERUTE

### 4.1 Piese desenate

Proiectele se vor prezenta pe 4 planșe, format 841x1189 mm (A0), din hârtie albă, paginate pe orizontală (*peisaj*), necașerate pe suport rigid.

Acestea vor cuprinde următoarele piese:

#### **Planșa 1: Evidențierea viziunii de ansamblu.**

Un plan general integral cu explicarea elementelor conceptuale și toate relațiile prevăzute a se stabili între zona studiată, vecinătăți proxime și oraș în general.

Aceasta va cuprinde:

- Planul *ariei de studiu*, conform planșei suport din anexa 6.1, scara 1:2000. Planul poate fi rotit, cu precizarea grafică a nordului geografic.
- schițe, scheme, perspective
- text explicativ (limba de redactare, conform Anexei 2.1 - Regulamentul concursului, este engleza). Textul nu va depăși 2 pag. dim. A4 integrate în cele 4 planșe.

#### **Planșele 2 și 3 evidențiază propunerile pentru *aria de intervenție* (conform planșei suport Anexa 6.2.) urmărind justificarea acestora din punct de vedere urbanistic, estetic, ecologic.**

Planșele vor conține:

- Planul *ariei de intervenție*, scara 1:500. Aria de intervenție poate fi împărțită în 3 sau 4 segmente la alegerea competitorilor. Se recomandă păstrarea nordului geografic în susul paginii.
- Desfășurată a intervenției (ca și cum ar fi privită de pe malul opus al râului), scara 1:500. Poate, de asemenea, fi împărțită în segmente la alegerea concurenților.
- Perspective, scheme, secțiuni care să argumenteze soluția aleasă (principiul) pentru *aria de intervenție*, în relație cu conceptul *ariei de studiu*.
- Minim o perspectivă aeriană de ansamblu.
- Argumentarea alegerii locurilor pe care se concentrează propunerea de intervenție. Marcarea acestora în plan și desfășurată.

#### **Planșa 4: detalierea *ariei de intervenție*.**

Planșa va conține:

- Detalierea a doua zone la alegerea concurenților, plan și secțiuni, scara 1:50.
- Scheme ale iluminatului public propus pentru cele doua zone, scara 1:100
- Ilustrarea conceptului de plantare și a valorii estetice a vegetației în cele patru anotimpuri pentru zonele detaliate.
- Perspective de detaliu - la alegerea concurenților.



**NOTĂ.**

- *toate piesele desenate pot fi reprezentate prin orice mijloace grafice 2d și 3d.*
- *textul explicativ (cât mai clar și succint) care să susțină conceptul, trebuie integrat în cele 4 planșe.*

**4.2 Piese scrise – propunerea financiara**

Fiecare proiect va cuprinde o **propunere financiara** - conform model Anexa 2.  
Valorile vor fi exprimate în Lei (folosind cursul BNR din data lansării pe SEAP).

**Propunerea financiara - Devizul estimativ al serviciilor de proiectare** va face parte din baza de negociere pentru încheierea contractului de servicii de proiectare cu câștigătorul concursului. – Anexa 2.3

**Propunerea financiara** nu trebuie să depășească valoarea plafonului maxim estimat, conform “Estimare costuri de investiție și proiectare” - Anexa 2.6

**5. CRITERII DE ATRIBUIRE**

Punctajul maxim este 100 puncte

**A. SATISFACEREA NECESITĂȚILOR FUNCȚIONAL-URBANISTICE ȘI ARHITECTURALE - 50% din evaluarea finală (maxim 50 puncte)**

Evaluează pe o scară de la 1 la 50 respectarea **cerințelor minime** cerute prin tema de concurs.

Se calculează prin media aritmetică a punctelor acordate de juriu pentru următoarele aspecte:

**A1. Criteriul funcțional în relație cu orașul – maxim 20 puncte**

Se vor puncta scenariile de utilizare propuse pentru *aria de studiu*, rezolvarea acceselor și traseelor din punct de vedere urbanistic și arhitectural.

Se vor lua în considerare:

- legătura cu orașul - maxim 10 de puncte
- Intervențiile și funcțiunile propuse - maxim 10 puncte

**A2. Criteriul funcțional în detalierea soluției – maxim 10 puncte**

Se vor puncta scenariile de utilizare propuse și logica funcțional-urbanistică și

argumentarea conceptului pentru *aria de detaliere*.

Se vor lua în considerare:

- rezolvările spațiale propuse - maxim 5 puncte
- rezolvări de detaliu - maxim 5 puncte

**A3. Calitatea și claritatea reprezentării ideilor astfel încât să ilustreze capacitatea concurentului de a pune în operă proiectul propus** - maxim 5 puncte

**A4. Criteriul ecologic** – maxim 5 puncte

Diversitatea spațiilor verzi propuse și capacitatea lor de a asigura un biotop pentru diverse specii de plante, insecte și păsări.

**A5 - A6 Criterii financiare** – maxim 10 puncte

Se vor puncta următoarele:

- încadrarea în plafonul de investiție indicat în documentația de concurs - max 5 puncte
- raționalitatea și sustenabilitatea soluției funcțional spațiale în raport cu prețul estimat - max 5 puncte

**Algoritm de calcul pentru criteriul A**

**A = A1 + A2 + A3 + A4 + A5 + A6 = 20 + 10 + 5 + 5 + 5 + 5 = 50 puncte maxim posibil acordate**

**B. VALOAREA ARHITECTURAL-ARTISTICĂ ADĂUGATĂ A INTERVENȚIEI PROPUSE – 50% din evaluarea finală (maxim 50 puncte)**

**B. VALOAREA ARHITECTURAL-ARTISTICĂ ADĂUGATĂ - EXPRESIVITATEA INTERVENȚIEI**  
**50% din evaluarea finală (maxim 50 puncte)**

Evaluează pe o scară de la 1 la 50 valoarea arhitectural-artistică a soluției propuse.

Se calculează prin media aritmetică a punctelor acordate de juriu pentru următoarele aspecte:

**B1. Caracterul zonei și atmosfera generală a intervenției** – maxim 20 puncte

Se va puncta calitatea generală a intervenției, ambianța propusă, soluțiile specifice de design care să pună în valoare particularitățile Splaiului Unirii. Vor fi apreciate soluțiile care evită over-design-ul și intervin cu discreție pentru a pune în valoare elementele forte existente.

**B2. Criteriul arhitectural** – maxim 10 puncte

Se va puncta integrarea proiectului, modul de relaționare cu fondul construit învecinat și modul în care sunt puse în valoare rezolvările constructive existente.

**B3. Criteriul arhitectural-peisagistic** – maxim 20 puncte

Se va puncta modul de relaționare cu fondul vegetal existent și modul în care poziționarea specifică a sitului analizată din punct de vedere ecologic este valorificată în proiect. De asemenea se vor

---

puncta conceptele de plantare și exploatare.

**Algoritm de calcul pentru criteriul B** **$B = B1 + B2 + B3 = 20 + 10 + 20 = 50$  puncte maxim posibil acordate****Algoritmul de calcul pentru evaluarea finală (maxim 100 puncte posibile)** **$A + B = 50 + 50 = 100$  maxim**

Aprobat tema concursului în data de

Autoritatea Contractantă  
Primăria Sectorului 3  
al Municipiului București

Primar,

Robert Negoită

(semnătură și ștampilă)

Întocmit din partea organizatorului:  
Ordinul Arhitecților din România, filiala București  
În parteneriat cu Ordinul Arhitecților din România

Arh. Raluca Vișinescu