

Mihaela Hermina NEGULESCU  
**Nouă schemă de mobilitate zonală  
pentru punerea în valoare a Parcului Carol**

## I. CONTEXT

Parcul Carol este amplasat într-un areal central, istoric, de cca. 200 ha, limitat de Bd. Coșbuc, Bd. Unirii, Bd. Dimitrie Cantemir, Calea Șerban Vodă, Șos. Viilor. (fig. 1) Valoarea de excepție a zonei decurge din următoarele caracteristici [1]:

- Prezența emblematică a Parcului Carol, monument istoric și unul dintre cele mai vechi și frumoase parcuri ale orașului București;
- Existența unui patrimoniu arhitectural și urbanistic valoros, constituit dintr-un număr ridicat de monumente, cuprinse în perimetrul a 14 zone protejate [2]: Parcul Carol, Mănăstirea Antim, Catedrala Patriarhală, Biserica Sf. Spiridon Nou, Gara Filaret, Arenele Române, Observatorul Astronomic, Muzeul Național Tehnic, Fântâna Zodiac, Piața de flori, Parcelarea Gramont, clădiri industriale vechi etc. Majoritatea acestora constituie obiective de interes cultural și recreativ de interes local, dar au un ridicat potențial de a deveni obiective turistice reprezentative pentru oraș, într-un areal istoric mult mai bine pus în valoare. (fig.2)
- O ambianță pitorească și elegantă, datorată calității arhitecturale și istorice a țesutului preponderent rezidențial, în mare parte constituit la sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX, cu unele inserții interbelice (fig.1)
- O topografie unică, determinată de prezența cornișei râului Dâmbovița și a dealului Patriarhiei. Vecinătatea Palatului Parlamentului care este cel mai vizitat obiectiv turistic al orașului poate fi considerată, și ea, o oportunitate, din perspectivă turistică.

Toate aceste atuuri ale arealului pe care convențional îl putem numi „Zona Parcului Carol” indică un potențial de excepție al acestuia de a constitui un nucleu istoric reprezentativ pentru oraș, de mare interes cultural, recreativ și turistic. În prezent, însă, acest potențial nu este valorificat și riscă să dispară, din mai multe cauze:

- „Ruperea” fizică și funcțională de centrul istoric și turistic din partea de nord a râului Dâmbovița, care a fost accentuată de suprimarea podurilor Rahovei („Podul Calicilor”) și Mihai Vodă, de străpungerea Bulevardului Unirii și de placarea acestuia cu fronturi continue (fig. 3);
- Efectul de enclavizare și lipsa de vizibilitate a arealului, cauzate de delimitarea cu artere rutiere mari (B-dul Unirii și B-dul Dimitrie Cantemir) placate cu blocuri înalte, fără suficiente conexiuni, în special pietonale, pe direcția E-V și mai ales pe direcția N-S (fig. 3);
- Foarte proastă accesibilitate nemotorizată a zonei și în particular a Parcului Carol, cauzată de lipsa conexiunilor mai sus-amintite și de proasta calitate funcțională a infrastructurii pentru deplasări pietonale, existentă (subdimensionare, stare fizică proastă, prezența unor obstacole). Nu există trasee cu caracter de promenadă, cu condiții favorabile deplasărilor nemotorizate (atât pietonale, cât și cu bicicleta);
- Slaba calitate estetică și ambientală a spațiilor publice, fagocitate de vehiculele în mișcare și mai ales în staționare, prezente pretutindeni, inclusiv în Piața Libertății; (fig. 4)
- Presiunea imobiliară atrasă de centralitatea arealului, care, în contextul unei slabe capacități administrative, determină apariția unor inserții brutale, inadecvate, de



Figura 1. Zona Parcului Carol  
(sursa: proiect studentesc, anul I Mastere  
„Mobilitate urbană” (MMU) și „Proiectare  
urbană” (MPU) U.A.U.I.M., 2011-2012

clădiri înalte care utilizează intensiv terenurile și care sunt total neintegrate în scara și identitatea locului. Aceste noi construcții riscă să altereze iremediabil unitatea de caracter a acestuia.

## 2. DEFICIENȚE DE ACCESIBILITATE ȘI PUNERE ÎN VALOARE A PARCULUI CAROL

În acest context, Parcul Carol nu este pus în valoare de zona sa înconjurătoare. Piața Libertății, piață urbană istorică în care este amplasată intrarea principală, din partea de nord a parcului, a fost transformată într-o imensă parcare la sol, în mijlocul căreia Fântâna Zodiac este doar parțial vizibilă. (fig. 4-b);

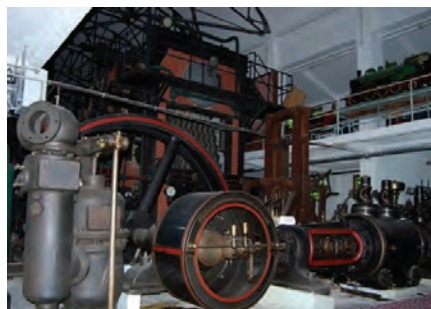
Ca și arealul în care este amplasat, Parcul Carol este enclavizat și fără vizibilitate la nivelul orașului. Deși este o

dotare urbană care polarizează interes și fluxuri, parcul este slab conectat cu țesutul urban înconjurător și nu beneficiază de o bună accesibilitate nemotorizată nici la nivel zonal, nici la nivelul întregului oraș.

Parcul Carol nu este relaționat cu centrul istoric din partea de nord a râului Dâmbovița printr-un traseu cu caracter de promenadă, care să-l conecteze la circuitele de interes turistic din zona centrală.

De asemenea, nu este bine conectat cu ansamblurile rezidențiale din partea de est și nici cu zona parțial destructurată din partea de vest (de ex. cu Gara Filaret), înspre care nu există niciun acces secundar în parc. Nu există trasee exclusiv pietonale sau cu prioritate pentru pietoni (de tip *shared-space*), care să aibă condiții

Fig. 2 Obiective de interes cultural și turistic în arealul istoric al Parcului Carol: a. Parcul Carol (1900-1906) b. Arenele Romane c. Mănăstirea Antim d. Observatorul astronomic. e. Muzeul Național Tehnic „Prof. ing. Dimitrie Leonida”.



favorabile și agreabile pentru deplasări nemotorizate între parc și zonele înconjurătoare (Cartierul Tineretului, Cartierul Timpuri Noi sau blocurile din lungul B-dului Dimitrie Cantemir). Străzile pe care se circulă către intrările în parc au trotuare înguste și/sau în stare fizică proastă, uneori ocupate de obstacole - stâlpi sau mașini parcate.

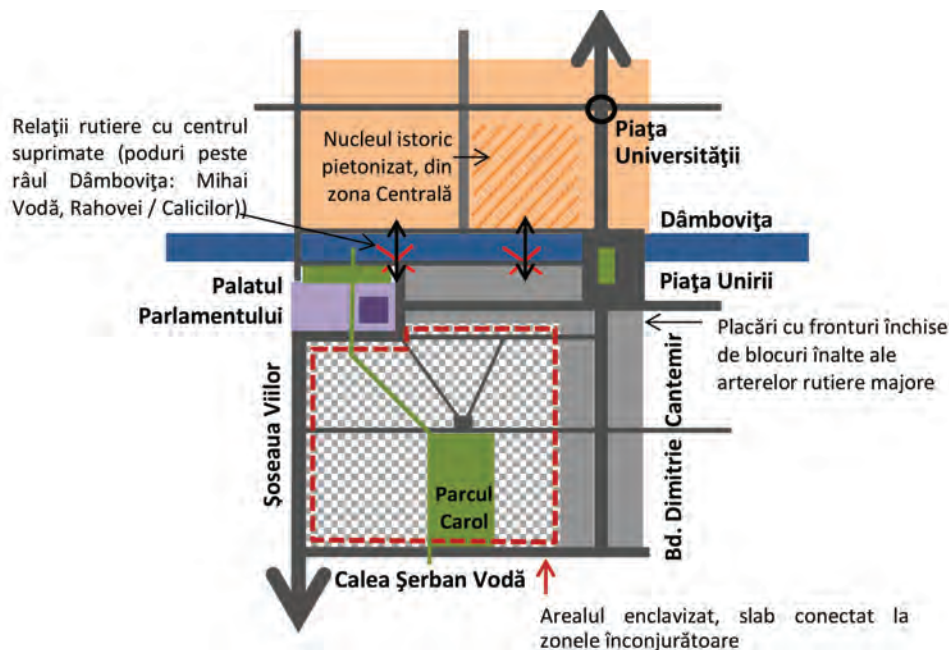
Deși polarizează interes, Parcul Carol are o proastă accesibilitate și la nivelul întregului oraș, fiind slab deservit de transportul public de pe direcția N-S. Traseele care conectează parcul cu stațiile transportului de suprafață de pe Bulevardul Dimitrie Cantemir, dar mai ales cu stațiile de metrou Tineretului și Unirii nu au caracteristici funcționale și ambientale favorabile și agreabile pietonilor.

### 3. PROPUNERE – O NOUĂ SCHEMĂ ZONALĂ DE MOBILITATE ÎN ZONA PARCULUI CAROL

Pentru ca Parcul Carol să fie mai bine pus în valoare, sunt necesare atât o politică de regenerare urbană a arealului istoric în care este amplasat, cât și măsuri pentru ameliorarea accesibilității sale nemotorizate. Ambele direcții de intervenție necesită o nouă schemă zonală de mobilitate, pe care să se sprijine atingerea următoarelor obiective:

- ameliorarea accesibilității nemotorizate și cu transportul public, la nivel zonal și la nivelul orașului, a Parcului Carol și a celorlalte obiective de interes cultural și turistic;
- reabilitarea spațiilor publice și prin aceasta punerea în valoare a patrimoniului construit;
- conectarea obiectivelor de interes turistic prin trasee

Fig. 3 Contextul urban actual al Parcului Carol – enclavizare și slabe conexiuni [1]



cu caracter de promenadă și ameliorarea lizibilității acestora prin efectul de „cluster cultural și turistic“ pe care îl poate căpăta zona;

- crearea unui context favorabil pentru conversia funcțională a clădirilor valoroase, inclusiv a patrimoniului industrial, și „rentabilizarea” conservării lor prin atragerea unor activități de interes general și turistic, generatoare de resurse economice. În acest fel poate fi contracarată și presiunea imobiliară pentru intensificarea utilizării terenurilor în zona centrală prin înlocuirea vechiului țesut urban cu clădiri (mult) mai mari.

Atingerea acestor obiective presupune ameliorarea accesibilității multimodale și a calității spațiilor publice în zona Parcului Carol.

O astfel de schemă zonală de mobilitate trebuie să se bazeze pe următoarele principii:

- reorganizarea restrictiv-disuasivă a traficului motorizat în interiorul arealului, în sensul reducerii acestuia și a modificării reglementărilor specifice (reducerea vitezei de deplasare, limitarea priorității de trecere, limitarea și taxarea parcării pe stradă etc.);
- ameliorarea condițiilor pentru deplasări nemotorizate – pietonale și cu bicicleta;
- realocarea și reconfigurarea spațiilor publice (străzi piețe și piațete urbane), în sensul ameliorării atributelor funcționale și estetico-ambientale ale acestora, al reducerii ponderii de spațiu alocat vehiculelor.

Următoarele categorii de intervenții sunt posibile și pot fi studiate aprofundat:

### 3.1 Identificarea unui sistem rutier ocolitor și crearea unor puncte intermodale perimetrice, cu parcuri de transfer

Pentru reducerea circulației de tranzit pe direcțiile N-S și E-V în interiorul arealului, se poate identifica un sistem rutier ocolitor pe care să fie canalizat traficul care nu deservește arealul istoric, ci doar îl traversează, în prezent, generând disfuncțiile enunțate anterior. Acest inel rutier ar putea fi organizat pe Bd. Libertății, Bd. Unirii,

Bd. Dimitrie Cantemir, Calea Șerban Vodă, Șoseaua Viilor. Pentru diminuarea accesului cu autovehiculele în interiorul arealului, este necesară crearea unui sistem de puncte intermodale perimetrice, unele cu parcuri de transfer, care să ofere acces la alternative de deplasare mai puțin poluante și consumatoare de spațiu, în interiorul zonei: transport public, sisteme de închiriere biciclete (*bike-sharing*), sisteme de închiriere vehicule de mici dimensiuni (*car-sharing*). Și Gara Filaret poate fi reorganizată ca punct intermodal, cu stație de metrou pe viitorul traseu de metrou M7.

În interiorul arealului se vor adopta măsuri de limitare-

Fig. 4 Spații publice cu slabă calitate ambientală, transformate în coridoare de trafic și parcuri a. stradă secundară, b. Piața Libertății



descurajare a accesului vehiculelor (viteză limitată, lipsa priorității de trecere, costuri disuasive ale parcării etc).

### 3.2. Implementarea unei politici de parcare

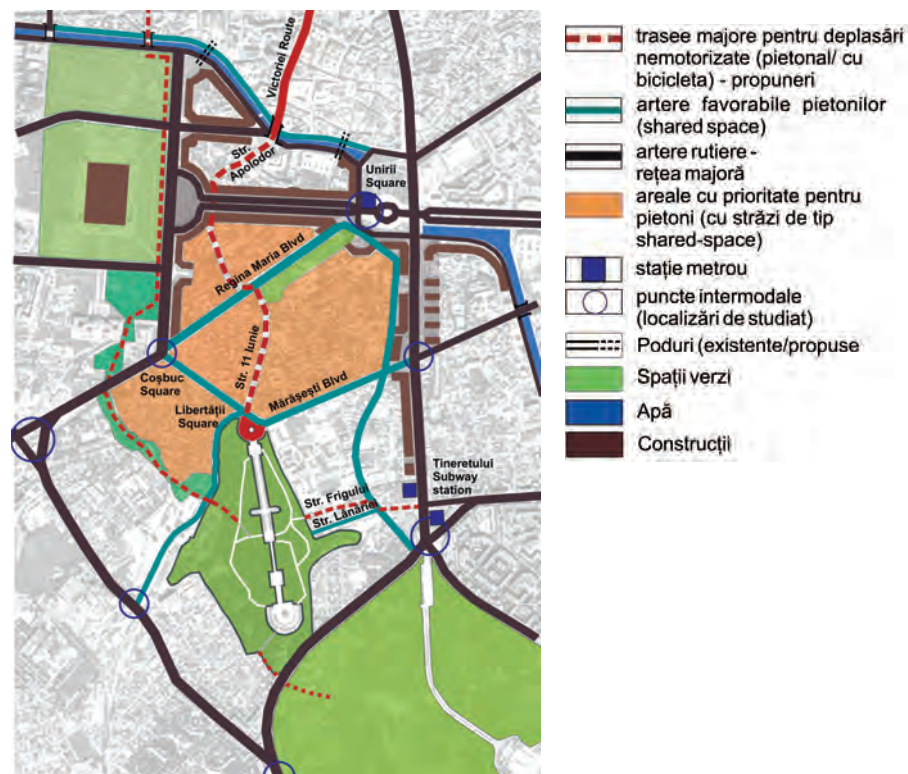
În sprijinul intervențiilor pentru regenerarea zonei, este necesară o strategie de parcare orientată către diminuarea semnificativă și taxarea disuasivă a parcării pe stradă și către crearea unei oferte alternativă de parcare: parcări multietajate subterane și/sau supraterane. Nivelul ridicat al pânzei freatice din zona de luncă a Dâmboviței face mai costisitoare varianta construcțiilor subterane și mai rentabilă soluția parcarilor supraterane multietajate,

bine integrate stilistic și volumetric în țesutul existent. Această reorganizare a ofertei de parcare va permite recuperarea unor resurse de teren public care pot fi realocate altor tipuri de utilizări: lărgirea infrastructurii pentru pietoni, crearea de piste pentru biciclete, spații verzi, spații pentru terase etc.

### 3.3. (Re)crearea unor conexiuni nemotorizate cu centrul istoric de pe malul nordic al Dâmboviței

Este necesară (re)facerea unor conexiuni ale zonei și în particular ale Parcului Carol cu centrul istoric din partea de nord a Dâmboviței (fig. 5):

Fig. 5 Concept general de reorganizare a schemei de mobilitate în zona Parcului Carol, sursa : autorul





- prelungirea traseului de interes turistic, cu caracter de promenadă, de pe Calea Victoriei, până la Parcul Carol, prin reorganizarea unui parcurs pietonal și / sau cu condiții favorabile deplasărilor nemotorizate, pe următorul traseu: Piața Națiunilor Unite, str. Apolodor, str. Justiției, str. 11 Iunie. [3] (fig. 5, 6, 7) În acest context, strada 11 Iunie are potențialul de a fi transformată în arteră pietonală sau de tip „shared-space”, deservită de tramvai, cu un nou vad pentru funcțiuni comerciale, de servicii și agrement. Această vocație a străzii se manifestă deja prin conversii funcționale (de ex. Club Fabrica, magazine). Pentru ca această schimbare de caracter a arterei să fie posibilă, se poate organiza o nouă geografie a fluxurilor motorizate actuale, de exemplu prin (re)organizarea circulației în dublu sens, pe Str. Mitropolit Nifon.

- un coridor verde, pentru deplasări nemotorizate (pietonale și cu bicicleta), pe cornișa râului Dâmbovița, care să relaționeze Parcul Carol, Parcul Izvor, Parcul Cișmigiu, cu posibilitatea prelungirii până la Parcul Kiseleff. (fig. 8);

- PIDU Zona centrală București propune refacerea a două conexiuni peste apă, corespunzătoare podurilor istorice: Podul Mihai Bravu (într-o formă modernă) și Podul Rahovei (al Calicilor). [4] În cazul Podului Calicilor, pare mai oportună o prelungire a dalei care acoperă râul

Fig. 6 (sus) Studiu de transformare a străzii 11 Iunie în arteră favorabilă pietonilor: pietonal sau stradă shared-space, cu tramvai. Ilustrare variantă: pietonal deservit de tramvai (posibil cu traseu înierbat) / ilustrări realizate de studenții anului I MMU și MPU - U.A.U.I.M., 2011-2012.

Fig. 7 (jos) Studiu de realizare a unui coridor verde, pentru deplasări nemotorizate (pietonale și cu bicicleta), pe cornișa râului Dâmbovița, care să relaționeze Parcul Carol, Parcul Izvor, Parcul Cișmigiu, ilustrări realizate de studenții anul I MMU și MPU- U.A.U.I.M., 2011-2012.



Fig. 8 (deasupra) Studiu pentru prelungirea pietonalului de pe Str. 11 Iunie, prin fața Mănăstirii Antim, traversarea Bulevardului Unirii și prelungirea lui, pe str. Apolodor până la Calea Victoriei. Se propun și două reamenajări de piațete urbane, una în spațiul deconstructat din fața mănăstirii Antim și cea de-a doua, de cealaltă parte a Bd. Unirii, în spatele frontului de construcții înalte, la schimbarea direcției parcurșului pietonal - ilustrații realizate de studenții anului I Master „Mobilitate urbană” (MMU) și “Proiectare urbană” (MPU) U.A.U.I.M., 2011-2012

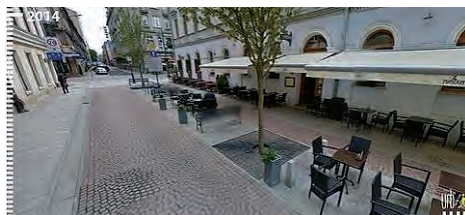


Fig. 9 Exemple de transformare a unor străzi, din culoare de circulație motorizată, în spații de tip shared-space, cu prioritate pentru pietoni a. sursa: <https://archpaper.com/2015/10/urb-pictures-pedestrians-reclaiming-streets/> , b. stradă shared-space, deservită de tramvai sursa: Auckland Transport, prin: [https://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c\\_id=1&objec-tid=12031322](https://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objec-tid=12031322)



Dâmbovița în Piața Unirii, până în fața clădirii Palatului de Justiție, sau până la Piața Națiunilor Unite, așa cum era situația în anii '20-'30.

### **3.4. Crearea unor conexiuni nemotorizate atractive între Parcul Carol și zona înconjurătoare și între Parcul Carol și stațiile de metrou Tineretului și Unirii**

Ameliorarea accesibilității Parcului Carol la nivelul zonei înconjurătoare, dar și la nivelul orașului, se poate face prin crearea unor agreabile conexiuni nemotorizate între Parcul Carol și cartierele rezidențiale de la est, dar și cu stația de metrou Tineretului.

Aceasta se poate realiza prin amenajarea unor trasee pietonale și pentru bicicliști sau de tip *shared-space*, pe străzi mici, pe direcția est-vest, de exemplu, pe str. Lânăriei. (fig. 5.)

Prin buna conectare la stația de metrou Tineretului, dar și la stația de metrou Unirii, cu trasee favorabile deplasărilor nemotorizate, parcul ar căpăta o mai bună accesibilitate la nivelul orașului, pe direcția N-S.

### **3.5. Amenajarea majorității străzilor și piațetelor interioare arealului istoric ca spații favorabile deplasărilor nemotorizate**

Ameliorarea accesibilității interne a zonei și interconectarea obiectivelor de interes cultural, recreativ, turistic, trebuie să se facă prin trasee favorabile pietonilor, cu ambianță agreabilă.

Majoritatea străzilor interioare zonei Parcului Carol ar putea fi reorganizată în acest sens.

Și arterele de rang superior, cum sunt Bd. Regina Maria și Bd. Mărășești, care au prospecte reduse în raport cu funcția lor, pot fi amenajate ca spații *shared-space* deservite de tramvai, pe segmentele din interiorul arealului studiat, în contextul eliminării circulației de tranzit și păstrării cvasi-exclusive a circulației de deservire.

### **3.6. Reabilitarea spațiilor publice în zona Parcului Carol**

Reabilitarea spațiilor publice în zona Parcului Carol este posibilă doar prin implementarea unei politici de reducere a parcării pe stradă și de reducere-limitare a ofertei pentru circulația motorizată individuală.

Este necesară și posibilă reconfigurarea unor străzi, lărgirea unor trotuare, micșorarea unor carosabile, instituirea unor sensuri unice, îmbogățirea elementelor vegetale, ameliorarea calității funcționale și ambientale a diverselor componente ale peisajului urban și ale acestuia în ansamblu. Se poate ameliora și prezența sistemului de transport în peisaj, studiindu-se posibilitatea înierbării unor căi de rulare a tramvaielor, creșterea calității estetice a stațiilor de transport și a calității integrării lor stilistice în context etc.

Remenajarea unor piețe și piațete urbane din țesutul istoric se va face cu accent pe calitatea lor estetică, peisagistică. În figura 10 este schițată o propunere de reamenajare a Pieței Libertății cu o reamplasare și o redesenare a stației de tramvai.

## **4. CONCLUZII**

Implementarea unei noi scheme de organizare a mobilității, care să remodeleze accesibilitatea zonei Parcului Carol, este o premiză importantă pentru ameliorarea conexiunilor, a vizibilității și lizibilității Parcului Carol și pentru punerea sa în valoare ca reper cultural și de recreare al orașului București, integrat unui cluster de obiective istorice de mare valoare. Un nou sistem zonal de mobilitate poate fi un factor important de impulsare a unui proces de regenerare urbană a întregii zone a Parcului Carol, prin care aceasta să fie transformată într-un nucleu urban atractiv, de interes cultural, recreațional și turistic, în partea de sud a râului Dâmbovița, mai bine conectat cu restul zonei centrale de pe malul nordic al acestuia.



Fig. 10 Studiu de reamenajare a Pieței Libertății – ilustrări realizate de studenții anului I Mastere „Mobilitate urbană” și “Proiectare urbană” U.A.U.I.M., 2011-2012



Fig. 10 Studiu de reamenajare a Pieței Libertății – ilustrații realizate de studenții anul I Mastere „Mobilitate urbană” și “Proiectare urbană” U.A.U.I.M., 2011-2012 (detaliu)

#### Referințe:

- [1] Negulescu M.H. (2012) „URBAN REGENERATION THROUGH MOBILITY REMODELING IN CAROL PARK AREA”, REVISTA URBANISM. ARHITECTURĂ. CONSTRUCȚII, Vol. 3, nr. 4 / 2013 – volum dedicat celei de a patra ediții a a conferinței naționale de cercetare în construcții, economia construcțiilor, arhitectură, urbanism și dezvoltare teritorială „Abordări multi- inter- și transdisciplinare în urbanism, arhitectură și construcții”, Ed URBAN-NIRD-INCERC, ISSN 2069-0509 (print) / 2069-6469 (on-line) <http://uac.incd.ro/index.htm>
- [2] ZONE ISTORICE BUCUREȘTI, site PMB
- [3] Constantin Enache et all, PUZ ZONA CENTRALĂ (studiu neaprobat)
- [4] PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ BUCUREȘTI-ILFOV (2015)
- [5] PIDU Central București (2012), <http://www.centralbucuresti.ro>, Idei-urbane, <http://www.ideiurbane.ro/un-pic-despre-pidu/>
- [6] Mihaela Negulescu, RAPORT UM (URBANISM- MOBILITATE) – etapa 2, Plan de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov (2015)
- [7] SAFENET - CERCETĂRI PENTRU ESTIMAREA ȘI CREȘTEREA PERFORMANȚELOR DE SIGURANȚĂ INTRINSECĂ A REȚELOR TRAFICULUI URBAN (SAFENET), Coordonator:UPB, proiect tip PCCA TIP 2, Domeniul 7, finanțat de MEC, 2012-2014 <http://ingtrans.pub.ro/content/SAFENET.html>

#### Notă:

Unele ilustrații sunt realizate de studenții ai anului I la programele de master ale Facultății de Urbanism din UAUIM - Mobilitate urbană și Proiectare Urbană, în cadrul atelierului de proiectare 2011-2012. Echipe studenți: 1. Ion Cosmin (MMU), Pălțanea Lucian Horațiu (MMU), Stanciu Alexandru (MMU), Toma Iuliana Elena (MPU); 2. Camino Ioana Despina (MPU), Dănilă Ștefan (MMU), Sescioreanu Mara (MPU), Țoghe Ioana Daria (MPU); 3. Popa Cristian (MMU), Racsko Cristina (MPU), Săbău Andrei Ștefan (MPU), Țițirigă Alin (MPU); 4. Bălan Cristina Andreea (MMU), Costache Iuliana Elena (MPU), Milea Vasile (MPU), Stoica Lucia (MMU); urb. Neacșu Suzana (MPU)

#### Note:

1. Clasate în categoriile A și B în Lista monumentelor istorice din România, Ordinul ministrului culturii nr. 2.828/2015; Ministerul Culturii și Patrimoniului Național

2. Pentru creșterea siguranței de deplasare și pentru ameliorarea calității locuirii, în interiorul cartierelor, în ultimii 20 de ani au fost identificate și implementate diverse modele de organizare a spațiului public - străzi și piețe urbane care modifică raportul între funcțiile acestuia de spațiu al mișcării și de loc, cu esență comunitară, antropologică și culturală.

- Zone cu viteză limitată – zone în care viteza de deplasare a autovehiculelor este limitată la 30 km/h (20 mile/h) și pietonii utilizează exclusiv spațiul destinat circulației pietonale (trotuare)
  - Zone „partajate” / „utilizate în comun” („shared-space”/„zone de rencontre”), în care accesul și viteza autovehiculelor sunt controlate și limitate (max. 20km/h), iar pietonii au dreptul de a utiliza întregul spațiu al străzii, după diverse modele
  - Zone pietonale, zone cu acces exclusiv sau aproape exclusiv pentru pietoni și eventual pentru bicicliști (cu viteză maximă de 5 km/h).
- Aceste modele de (re)organizare a străzilor și piețelor urbane se caracterizează prin:

1. modificarea ponderii resurselor de spațiu alocate diferitelor categorii de utilizatori ai spațiului public: pietoni, bicicliști, automobile și automobiliști, activități care se desfășoară în exterior, în favoarea utilizatorilor nemotorizați,

2. modificarea priorității de deplasare în spațiu, în favoarea pietonilor; 3. limitarea vitezei de deplasare a autovehiculelor, amenajări ale

spațiului cu funcție de calmare a traficului,

4. Ameliorarea calității funcționale și ambientale.

Mihaela Hermina NEGULESCU  
este arhitect,  
profesor asociat al UAUIM București