

STUDII DE CAZ

Proiecte de regenerare urbană

Apa și orașul

COORDONATOR: prof.dr.arh. RĂDULESCU Monica

EDITORI: asist.dr.urh.peis. CIOANGHER Irina Anamaria
drd.arh. AL-BASHTAWI Mihaela
drd.arh. CÂRCIUMĂRESCU Alina
drd.urh. HUȚU Ana-Maria

Editura Universitară „Ion Mincu”,
București, 2022

Volum publicat în cadrul proiectului:

”Dezvoltarea capacității instituționale a UAUIM pentru cercetare în arhitectură și urbanism prin crearea unei culturi a diseminării rezultatelor”, Acronim CULTADISER

Proiect finanțat prin Consiliul Național pentru Finanțarea Învățământului Superior – FDI 2022

Domeniul Strategic de Finanțare D6 – ”Dezvoltarea capacității instituționale pentru cercetare în universități”

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

Proiecte de regenerare urbană - Apa și orașul : studii de caz / coord.:

prof. dr. arh. Rădulescu Monica ; ed.: asist. dr. urb. peis. Cioangher Irina Anamaria, drd. arh. Al-Bashtawi Mihaela, drd. arh. Cârciumărescu Alina, drd. urb. Huțu Ana-Maria. - București : Editura Universitară "Ion Mincu", 2022

ISBN 978-606-638-282-3

I. Rădulescu, Monica (coord.)

II. Cioangher, Irina Anamaria (ed.)

III. Al-Bashtawi, Mihaela (ed.)

IV. Cârciumărescu, Alina (ed.)

V. Huțu, Ana-Maria (ed.)

71

Toate drepturile rezervate. Nici o parte din această publicație nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanică, de copiere, înregistrare sau alte forme fără permisiunea scrisă a autorilor și a editurii.

Prima ediție a fost publicată pe CD, ISBN 978-606-638-245-8 cu sprijinul proiectului Erasmus Plus - Consolidarea capacității instituționale - Parteneriate strategice pentru învățământul superior - Water Areas Vision for Europe (WAVE) – Integrated knowledge and visions for sustainable water landscapes in Europe derulare dec. 2020 – dec. 2022, cod 2020-1-RO01-KA203-080122

© 2022, Editura Universitară „Ion Mincu”, Str. Academiei, 18-20, sector 1, București, cod 010014, tel. 40.21.30.77.193

CUPRINS

1. Melbourne Docklands, Victoria, Australia, Autor fișă: ȘECLĂMAN Ina	4
2. Darling Quarter, Darling Harbour, Sydney, Australia, Autor fișă: SĂVĂRĂȘAN Marius	6
3. Jack Evans Boat Harbour, Tweed Heads, NSW, Australia, Autor fișă: SĂVĂRĂȘAN Marius	8
4. Porto Maravilha, Rio de Janeiro, Brazilia, Autor fișă: SECĂREANU Andreea	10
5. Queens Quay-Toronto Central Waterfront, Toronto, Canada, Autor fișă: ROMANIUC Claudia	12
6. Revitalizarea Insulei Granville, Vancouver, Canada, Autor fișă: Șerban Elena Cristina -..	16
7. Dolni Vitkovice Ostrava, Republica Cehă, Autor fișă: NUȚU (TEODORESCU) LUMINIȚA.....	18
8. La Fabrica, Santiago, Chile, Autor fișă: ANUȚOIU Ioana	20
9. Huanggang Port Area, Shenzhen, China, Autor fișă: BOBE Ana Cristina	21
10. Micro-parc Songzhuang, Beijing, China, Autor fișă: MIHAI (MANOLE) Andreea	23
11. OCT OH Bay, Shenzhen, China, Autor fișă: GAVENIUC George	25
12. Complexul industrial Zollverein, Essen (landul Renania de Nord-Westfalia), Germania, Autor fișă: DOROFTEI (RADU) Florentina.....	27
13. HafenCity, Hamburg, Germania, Autori fișă: DUMITRESCU Ana Bogdana, DUȚU Mihai, MITRESCU Sergiu, ȘERBAN Cristina Elena	30
14. Proiectul Phoenix din Hörde, Germania, Autor fișă: GAVENIUC George	34
15. Docurile Belfast, Belfast, Irlanda de Nord, Autor fișă: DAVIDESCU Filip Roxana.....	36
16. Barriera din Milano, Torino, Italia, Autor fișă: DOROFTEI (RADU) Florentina	38
17. Eni Headquarters, San Donato Milanese, Milano, Italia, Autor fișă: NUȚU (TEODORESCU) Luminița	41
18. Porta nuova, Milano, Italia, Autor fișă: SĂVESCU (DRĂGHIA) IULIANA	42
19. Morden Wharf, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: ANUȚOIU Ioana.....	45
20. Bath Quays Waterside Park, Bath, Marea Britanie, Autor fișă: ROMANIUC Claudia	47
21. Heygate Estate Elephant Park, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: DAVIDESCU (FILIP) Ruxandra	49
22. King's Cross, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: DUMITRESCU Ana Bogdana	51

23.	Tate Modern, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: DOROFTEI (RADU) Florentina	54
24.	Docklands, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: MITRESCU Sergiu	56
25.	Clyde Waterfront, Glasgow, Scoția, Autor fișă: ȘECLĂMAN Ina	58
26.	Fjord City, Oslo, Norvegia, Autor fișă: ROMANIUC Claudia	60
27.	Kop van Zuid, Rotterdam, Olanda, Autor fișă: RISTEA Diana	64
28.	Centru local de activități, Ribnik, Polonia, Autor fișă: MIHAI (MANOLE) Andreea	66
29.	Proiectul Mshreib, Doha, Qatar, Autor fișă: SĂVESCU (DRĂGHIA) Iuliana	68
30.	Bishan-Ang Mo Kio Park, Singapore, Singapore, Autor fișă: BOBE Cristina	71
31.	Abandoibarra Guggenheim, Bilbao, Spania, Autor fișă: DAVIDESCU (FILIP) Ruxandra ..	73
32.	Muzeul Guggenheim, Bilbao, Țara Bascilor, Spania , Autor fișă: NUȚU (TEODORESCU) Luminița	76
33.	MRio, Madrid, Spania, Autor fișă: LUNGU Alexandra	78
34.	Boston, Massachusetts, USA, Autor fișă: MITRESCU Sergiu	80
35.	The River District, Uptown Charlotte, Portland Oregon, USA, Autor fișă: LUNGU Alexandra	82
36.	Podul pietonal al râului Providence, USA, Autor fișă: MIHAI (MANOLE) Andreea	84
37.	Hantz Woodlands, Detroit, Michigan, USA, Autor fișă: PLEȘCA Alina	86
38.	The High Line, New York, USA, Autor fișă: DUȚU Mhai, RISTEA Diana	89
39.	entrul Metrotech, Brooklyn, New York, USA, Autor fișă: ZAMFIR (RUSSEN) Irina Gabriela	92
40.	The Atlantic Yards, Brooklyn, New York City, New York, USA, Autor fișă: ZAMFIR Miruna	94
41.	Kingsboro Psychiatric Center, Brooklyn, New York, USA, Autor fișă: BOBE Ana Cristina	96
42.	Kingsboro Psychiatric Center, Brooklyn, New York, USA, Autor fișă: BOBE Ana Cristina	98
43.	Essex Crossing, Lower East Side, Manhattan, New York, USA, Autor fișă: DOBROSLAV Cristina	100
44.	Manhattan Greenway Harlem River, New York, USA, Autor fișă: SECĂREANU Andreea	102
45.	The Wharf Project, Washington, DC, USA, Autori fișă: ȘECLĂMAN Ina, DUȚU Mihai, ZAMFIR Miruna, DOBROSLAV Cristina	104
46.	Anacostia Waterfront Initiative, Washington, DC, USA, Autor fișă: GAVRIL Marian	108

47. South Lake Union Developments, Seattle, Washington, USA, Autor fișă: PLEȘCA Alina
111
48. Downtown Dallas 360, Dallas, Texas, USA, Autor fișă: PLEȘCA Alina 114
49. Discovery Green, Houston, Texas, USA, Autori fișă: ZAMFIR Miruna, ȘERBAN Cristina
Elena, DOBROSLAV Cristina 116

1. Melbourne Docklands, Victoria, Australia, Autor fișă:

ȘECLĂMAN Ina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul de reînnoire urbană Melbourne Docklands are ca scop reconectarea centrului orașului Melbourne cu frontul la apă, prin transformarea zonei dezafectate de docuri într-o zonă atractivă pentru comunitate. Început în anul 1997, proiectul de intervenție urbană se estimează ca va dura până în anul 2025.

Zona docurilor, în care este realizat proiectul, este caracterizată de mixitate funcțională cuprinzând: complexe rezidențiale, comerț, spații de agrement.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul are ca scop valorificarea posibilităților de dezvoltare a zonei pentru a crea un spațiu vibrant și a contura o comunitate implicată în viața urbană. Acesta implică intervenții privind accesibilitatea, infrastructura rutieră și tipologia funcțională.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul dorește să păstreze moștenirea istorică a locului și să o pună în valoare prin intervenții de regenerare.

Astfel, *Library at The Dock* – una din cele șase biblioteci publice din Melbourne - este un hub comunitar care aduce oamenii împreună pentru a crea, explora, conecta, învăța și participa la diverse activități în compania altor persoane. *Buluk Park* se află în apropierea bibliotecii și oferă 3500 mp de spațiu de agrement deschis în Docklands și include un loc de joacă pentru copii în cadrul orașului, un pavilion de cafea și lucrări de artă.

Community Hub at The Dock găzduiește *Docklands Yacht Club*, *Dragon Boat Victoria* și *Melbourne Outrigger Canoe Club*. În clădire se află și un centru de servicii pentru familii. *Community Hub at The Dock* este un exemplu de parteneriat între Development Victoria, Lendlease și orașul Melbourne.

Docklands Community Garden susține dezvoltarea comunităților sănătoase și conectate printr-o plantație comună de legume, ierburi aromatice și alte produse alimentare.

COSTURI

Orașul Melbourne a investit peste 3,3 milioane de dolari în proiecte care activează și îmbunătățesc căile navigabile din Docklands, ca parte a bugetului orașului Melbourne în perioada 2021-2022.

Proiectul este un exemplu de parteneriat puternic, pe termen lung, dintre stat, administrația locală și sectorul privat.

BENEFICII ȘI EFECTE

Docklands va deveni casa a peste 20.000 de noi locuitori până în 2025, redefinind orașul Melbourne. Tipologia de locuințe este variată oferind o variantă accesibilă fiecărui tip de utilizator indiferent de etapa vieții în care se află.

De asemenea, va deveni unul dintre cele mai mari centre comerciale și de dezvoltare economică din zonă.

Sustenabilitatea este inclusă în procesul de dezvoltare a fondului construit din zonă, acesta având acreditare Green Star.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Falexplanningblog.blogspot.com%2F2014%2F04%2Fcase-study-2-melbourne-docklands.html&psig=AOvVaw33IR61LmuHPqdgchxhzx4-&ust=1634935428611000&source=images&cd=vfe&ved=0CAsQjRxqFwoTCPiB7J2v3PMCFQAAAAAdAAAAABAD> accesat 21.10.2021 ora 9:22
<http://1.bp.blogspot.com/-86dLBLOF0TU/U1iMbDXxEQI/AAAAAAAAAH/5x87Fp47ShQ/s1600/MIRV7050-Array-V03-Aerial2-A2-rgb.jpg> accesat 21.10.2021 ora 9:50

2. Darling Quarter, Darling Harbour, Sydney, Australia, Autor fișă:

SĂVĂRĂȘAN Marius

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Cartierul *Darling* este un proiect major de întinerire care vizează dezvoltarea urbană în partea de sud-est a Portului Darling din Sydney, Australia. Acesta implică reamenajarea fostului sit SEGA World Complex de 1,5 ha, în birouri comerciale și spații de agrement, creând o legătură cu districtul central de afaceri (CBD) din Sydney.

Prin crearea unor locuri mai incluzive și captivante și îmbunătățirea locațiilor existente, atracția Darling Harbour a crescut atât pentru localnici, cât și pentru vizitatori - generând beneficii sociale, economice și de mediu continue pentru Sydney.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul pentru Darling Harbour este „verde, global și conectat”, inspirat din viziunea pentru un „Sydney durabil” a orașului.

Punctele de atracție includ soluții de proiectare urbană sensibile la apă, conexiuni mai bune de transport și pietoni și 30% mai mult spațiu public – obținând un rating de 6 stele Green Star Communities de la Green Building Council din Australia.

În total, s-au încorporat 650 de copaci noi și 9.000 mp de spațiu verde. Selectarea de plante tolerante la secetă împreună cu pavarea permeabilă și sistemele de colectare a apelor pluviale - asigură o irigare minimă.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Rezultatul este un design care îmbină perfect peisajul public și lucrările de artă personalizate cu arhitectura. De asemenea, maximizează spațiul public deschis, redă caracteristici culturale și îmbunătățește conexiunile și priveliștile din incintă.

Au fost unite toate cele trei clădiri ICC Sydney prin amenajarea peisagistică, terase și materiale consistente. Unind cu grijă toate aceste elemente, s-a facilitat deplasarea prin zona mai largă - și s-a creat un loc care arată și se simte mai coeziv și mai primitiv.

COSTURI

Darling Quarter a fost proiectat de firma australiană de practică arhitecturală *Francis-Jones Morehen Thorp* (FJMT). Studiourile *Aspect* au realizat designul peisajului urban. Proiectul în valoare de 500 de milioane de dolari este unul dintre cele mai mari dezvoltări comerciale din Sydney.

BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul Darling Quarter include două clădiri de birouri cu nouă etaje, însumând 55.000 m² suprafață netă disponibilă pentru aproximativ 5.000 de angajați ai Commonwealth Bank; noi spații publice, 600 de locuri de parcare și facilități de agrement și retail la bază.

Proiectul include, de asemenea, un teatru pentru tineret, un nou parc de 4.000m² și un spațiu de joacă, oglinzi de apă, și un spațiu comercial revigorat de 5.000m². Va fi de asemenea construit un nou acces pietonal, pentru a conecta CBD și Darling Harbour. Legăturile pietonale către Harbour Street, gara Town Hall și Chinatown vor fi, de asemenea, îmbunătățite.

Noile clădiri se vor numi *Commonwealth Bank Place*, în timp ce incinta publică va fi cunoscută sub numele de *Darling Quarter*.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.hassellstudio.com/project/darling-harbour-sydney-public-realm>

<https://www.designbuild-network.com/projects/darlingquartersydney/>

<https://landezine.com/darling-harbour-public-realm-by-hassell/>

<https://urbannext.net/darling-harbour/>

3. Jack Evans Boat Harbour, Tweed Heads, NSW, Australia,

Autor fișă: SĂVĂRĂȘAN Marius

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Situat lângă gura râului Tweed, *Jack Evans Boat Harbor* a fost mult timp un loc preferat de comunitatea din *Tweed Heads*, New South Wales. Dispunând de plaje înclinate ușor și maluri stâncoase, oferă un acces ușor la apă pentru înot, plimbare cu barca și pescuit. Debarcaderul a reprezentat un punct de plecare pentru strategia de revitalizare a economiei locale, prin creșterea numărului de vizitatori.

Modernizarea zonei a produs o zonă de agrement pe malul apei, și o atracție turistică majoră pentru *Tweed Heads*, care funcționează ca poarta de acces pentru New South Wales și Queensland.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectarea parcului creează relații distincte cu apa, o nouă plajă, un nou promontoriu stâncos, un „debarcader urban”, promenadă, amfiteatru de apă, zone de înot, puncte de pescuit și oportunități de plimbare cu barca. Întregul front la apă a fost conceput pentru a rezista la inundațiile mareelor și la potențialele valuri de furtună, la efectele schimbărilor climatice și creșterea nivelului mării.

Bazându-se pe un concept realizat de arhitectul peisagist, Georgina Wright, Aspect Studios a parcurs un drum lung spre îndeplinirea obiectivelor clientului său. Proiectul este subtil și executat cu competență, demonstrând o apreciere documentată a condițiilor sociale și naturale ale sitului, dar și a cunoștințelor de plantare, materiale de construcție și planificare a șantierului. Proiectul a eliminat aproape orice legătură cu organizarea anterioară a portului.

Designul transformă un loc de joacă dezafectat și slab, printr-o serie de ajustări atente, dezvoltarea portului de bărci confruntându-se cu provocări legate de controlul calității apei, inundații și furtuni, conservarea diversității florei și faunei, variații ale salinității apei și ale expunerii la vânt, gestionarea formării dunelor.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Consiliul a elaborat un plan de management pentru a ghida viitoarea dezvoltare și gestionare a portului *Jack Evans Boat Harbor*.

Planul de management formulează linii directe pentru a se asigura că incinta *Jack Evans Boat Harbour* este protejată și utilizată ca piesă principală de agrement și turism pentru *Tweed Heads*.

Planul a fost corelat cu rezultatele consultării extinse a comunității, întreprinse în 2018 și 2020, care a inclus sondajul *What's Your Vision* pentru *Jack Evans Boat Harbor*. Planul este de asemenea în concordanță cu *Strategia pentru spațiul deschis Tweed Shire* și cu conținutul politicii Consiliului pentru activități comerciale de recreere în spațiul

public deschis, și a fost aprobat de *Departamentul de planificare, industrie și mediu* din NSW.

COSTURI

Prima etapă, care a consolidat marginea portului, obținând un echilibru confortabil între context, formă, materialitate și utilitate, are costuri de aproximativ 8,5 milioane de dolari. Efectele economice și culturale ale proiectului sunt însă așteptate după realizarea lucrărilor planificate pentru etapa a doua. Acestea adaugă la portul de bărci puncte de acces mai evidente, o parcare mai bună, facilități de baie și duș și un chioșc de cafea – sacrificând un parc de rulote care a servit mult timp comunității. Este important că etapa a doua ar completa și *Goorimahbah* prin introducerea unei grădini botanice indigene și a unui program de artă publică la ceea ce acum este un element formal, dar periferic.

BENEFICII SI EFECTE

În 2011, după șase ani de planificare și de așteptare pentru finanțarea lucrărilor, a fost realizată prima etapă a proiectului parcurilor *Jack Evans Boat Harbor*.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.aspect-studios.com/au/project/jack-evans-boat-harbour-tweed-heads-stage-1/>
<https://landscapeaustralia.com/articles/jack-evans-boat-harbour-1/#>
https://www.yoursaytweed.com.au/JEBH?tool=survey_tool#tool_tab

4. Porto Maravilha, Rio de Janeiro, Brazilia, Autor fișă: SECĂREANU

Andreea

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Regiunea de pe malul apei din Rio de Janeiro este una dintre cele mai vechi zone urbanizate ale orașului. Locația sa strategică a jucat un rol fundamental în dezvoltarea economică și socială a orașului. Cu toate acestea, în ultimele decenii, impactul noilor tendințe din industrie și modernizarea transportului maritim, precum și o recesiune economică, au dus zona Portului într-un proces de declin.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Scopul operațiunii urbane *Porto Maravilha* este de a stabili un nou standard de ocupare pentru zona de pe malul apei din Rio de Janeiro, eliminându-i stigmatizarea. Se propune crearea unui centru vibrant al orașului, unde o zonă urbanizată durabilă și un sistem modern de transport multimodal se vor îmbina cu moștenirea istorică și arhitecturală a regiunii.

Proiectul mizează pe dezvoltarea imobiliară, cu accent pe dezvoltarea socio-economică și incluziunea socială, pentru a atenua procesul de gentrificare. Toate intervențiile în zona portuară urmează principiile de integritate, durabilitate, incluziune socială și dezvoltare socială. În plus, operațiunea Porto Maravilha a stabilit un model financiar inovator de Parteneriat Public-Privat (PPP) pentru a asigura implementarea proiectului în parteneriat cu sectorul privat.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În 2009, a fost creată *Compania de Dezvoltare Urbană a Regiunii Portuare Rio de Janeiro* (CDURP). Funcția acesteia este de a promova regenerarea urbană a malului apei, urmărind să ridice calitatea vieții locuitorilor săi actuali și viitori, și să încurajeze dezvoltarea durabilă a regiunii. Acesta supraveghează activitățile concesionarului *Porto Novo*, care execută întregul proiect. A fost creat un cadru juridic și de finanțare unic, care combină politicile publice și instrumentele de piață. Acesta implică un Parteneriat Public-Privat (PPP) unic.

Proiectul a fost dezvoltat în două etape:

1. „*Schimbarea este pe drum!*” - s-a concentrat pe lucrări de infrastructură, cum ar fi: reînnoirea canalizărilor, rețelelor de apă potabilă, telecomunicațiilor și rețelelor publice de iluminat stradal.
2. „*Urbanizarea regiunii 2012-2016*” – s-a concentrat pe un nou model de mobilitate urbană care acordă prioritate pietonilor și transportului în comun.

COSTURI

Încă de la început, operațiunea a căpătat credibilitate, iar revitalizarea urbană a atras dezvoltarea imobiliară. Fondurile strânse prin vânzarea CEPAC¹ reprezintă toate lucrările și serviciile publice. În consecință, generează noi oportunități de dezvoltare socio-economică.

Din 2009 până în 2012, Primăria a investit peste 60 milioane USD pentru a revitaliza trei dintre cartierele regiunii, acoperind 350.000 m². Acest lucru a fost important pentru a descrie angajamentul guvernului municipal pentru revitalizarea regiunii portuare.

BENEFICII ȘI EFECTE

Transformarea produsă consolidează poziția orașului de centru atractiv de cercetare și dezvoltare de afaceri, permițând accesul la cercetarea academică și științifică. În plus, revitalizarea zonei portuare din Rio de Janeiro o va reintegra în centrul orașului ca exemplu de dezvoltare urbană durabilă și incluziune socială productivă. Punerea în valoare a patrimoniului și implementarea de noi facilități culturale îl vor face una dintre cele mai atractive zone ale orașului. Regiunea va deveni o referință pentru oraș datorită calității vieții pentru rezidenți, muncitori și vizitatori.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.hyderabad2014.metropolis.org/2nd-prize-rio-de-janeiro/> accesat 21.10.2021, ora 18:30

<https://urbanage.lsecities.net/data/port-redevelopments-rio-de-janeiro-porto-maravilha> accesat 21.10.2021, ora 19:10

¹ CEPAC este acronimul pentru „Certificate of Additional Construction Potential”, titluri folosite pentru finanțarea Operațiunilor Urbane ale Consorțiului care recuperează zonele degradate din orașe.

5. Queens Quay-Toronto Central

Waterfront, Toronto, Canada, Autor fișă: ROMANIUC Claudia

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Localizarea orașului Toronto în apropierea Lacului Ontario este legată de tendința din trecut a orașelor de a se așeza la intersecția rutelor de transport sau în zone în care se schimbau modurile de transport. Înainte de ajungerea europenilor în America, Toronto a fost locuit de popoarele aborigene, oameni care stabiliseră rute comerciale de-a lungul Marilor Lacuri. Cum istoria orașului este strâns legată de comerțul pe apă, decizia de a dezvolta activități manufacturiere de-a lungul frontului de apă a condus la dezvoltarea mai multor fabrici, în special la începutul secolului al XIX-lea. În scurt timp, întreaga suprafață de teren era ocupată de dezvoltarea industriei și a infrastructurii de transport necesară acestora (autostrăzi, căi ferate). Lipsa de spațiu a condus la apariția nevoii de extindere a malului și, începând cu 1850, timp de aproape un secol, întregul front de apă s-a extins în zona de sud.

După cel de-al Doilea Război Mondial, relația orașului cu frontul de apă s-a schimbat, ca în majoritatea situațiilor altor orașe. Zona industrială concentrată de-a lungul frontului de apă era strâns legată de centrul orașului, însă tocmai aceste condiții au determinat mulți oameni să părăsească centrul orașului, în favoarea unor zone mai curate, mai salubre și mai plăcute pentru locuire. În același timp, creșterea numărului de automobile, într-o perioadă în care mașina era o prioritate în defavoarea pietonului, a condus la apariția unor mari infrastructuri de transport care trebuiau să facă legătura dintre centrul orașului și zonele periferice. În cazul Toronto, autostrada Gardiner construită în 1950 de-a lungul malului a devenit o barieră dintre oraș și lac.

Ca multe alte orașe, Toronto a înțeles potențialul pe care îl avea deschiderea orașului către frontul de apă și a început un amplu proiect de dezvoltare a malului Lacului Ontario prin proiecte de regenerare urbană; acestea au atras noi locuitori, au contribuit la creșterea numărului de locuri de muncă, dar și a numărului de turiști.

Premisele care au stat la baza inițiativei proiectului de regenerare sunt:

- suprafața mare de teren abandonat și subutilizat, unică de-a lungul frontului de apă;
- amplasarea în centrul orașului;
- o bună deservire prin intermediul autostrăzilor regionale;
- conectarea la infrastructura municipală care era capabilă să susțină dezvoltarea, cel puțin în faza de început;
- proprietăți publice prezente în număr mare;
- peisaj natural unic și priveliști deosebite dinspre oraș și înspre lac;

- suprafață destul de mare cât să cuprindă diferite funcțiuni urbane, precum cea de comerț, de locuire, activități recreaționale, transport, industrie, educație.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Planul de revitalizare a zonei susține viziunea orașului: „Frontul nostru de apă din Toronto! Valul viitorului”. Principiul fundamental vizează potențarea spațiului public, prin remodelarea Autostrăzii Gardiner, crearea unui sistem de spații publice și parcuri, a unei rețele de străzi care conectează orașul cu frontul de apă, de la Strada Leslie până la Bulevardul Jameson, aducând viață urbană în zona centrală a frontului de apă prin intermediul clădirilor cu funcțiuni mixte și de locuire și prin crearea unui mediu de afaceri.

Sunt urmărite următoarele principii de dezvoltare:

1. **înlăturarea barierelor și realizarea conexiunilor dintre oraș și frontul de apă, prin creșterea conectivității tramei stradale**, prin reconfigurarea Autostrăzii Gardiner și orientarea mobilității spre prioritizarea pietonului și a transportului public;
2. **realizarea unei rețele de spații publice și parcuri aflate în legătură cu frontul de apă** și integrarea lor coerentă la nivelul tesutului urban pentru a accentua caracterul public și poziția privilegiată a frontului de apă la nivelul orașului;
3. **promovarea protejării mediului** prin programe axate pe dezvoltarea sustenabilă a comunității și prin măsuri care vizează îmbunătățirea calității apei, decontaminarea solului în urma înlăturării zonelor industriale sau reducerea riscului în zonele predispuse inundațiilor;
4. **crearea unor comunități dinamice și diverse**, prin realizarea unor spații urbane publice de o înaltă calitate, care să ofere oportunități tuturor locuitorilor pentru a se dezvolta economic, social și cultural.

Planul de revitalizare a zonei centrale a frontului de apă presupune:

- **revitalizarea Bulevardului Queens Quay** prin care traseul în lungime de 3.5 km, paralel cu frontul de apă, a fost transformat într-o zonă de promenadă cu un traseu generos, care cuprinde infrastructura pentru biciclete și pentru pietoni, aceasta contribuind la realizarea unei atmosfere vibrante și la activarea vieții urbane din zona malului;
- **realizarea unei promenade de-a lungul liniei frontului de apă**, conectată prin pasarele;
- promovarea activităților nautice prin **realizarea unor pontoane tentaculare**;
- **realizarea unei conexiuni între elementele componente ale întregului ansamblu**, prin atenția acordată vegetației și a finisajelor (pavaj din granit, deck-uri și mobilier urban de lemn).

Revitalizarea Bulevardului Queens Quay este unul dintre proiectele Master Planului Toronto Central Waterfront, proiect care a câștigat competiția organizată în 2006. Proiectat de West 8 în colaborare cu DTAH și dezvoltat de Frontul de apă Toronto (înființat de Consiliul local și Guvern), noul bulevard a fost deschis publicului în 2015. Proiectul a redus numărul de benzi pentru automobile de la patru la două, a propus un coridor pentru transportul public pe șine ușor (Light Rail Transit - LRT și a extins zona destinată pietonilor, incluzând aici spațiile verzi, prevăzute cu sisteme de irigații. De asemenea bulevardul leagă o serie de spații destinate publicului și facilitează deschiderea și creșterea accesibilității pietonilor spre frontul de apă.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Frontul de apă al orașului Toronto reprezintă o resursă excepțională, mai ales prin valoarea pe care o are. Propunerea pentru reînnoirea acestuia a fost premisa de a poziționa Toronto pe harta internațională a orașelor care au un nivel ridicat de trai, crescându-i atractivitatea în competiția globală. Succesul proiectului a ridicat standardele calității și a devenit un exemplu pentru noile dezvoltări din oraș.

În mai 2001, Consiliul Local a aprobat înființarea Corporației pentru Revitalizarea Frontului de apă din Toronto, responsabilă cu implementarea proiectului. Primul pas a fost realizarea raportului "Making Waves: Principles for Building Toronto's Waterfront" care stabilea principalele direcții de dezvoltare ale frontului de apă. Cu toate că o serie de zone precum Harbourfront și Bathurst erau deja dezvoltate, Zona centrală a frontului însumând peste 800 de hectare rămăsese liberă și sub-utilizată. Având în vedere că peste 70% din suprafața ei aparține deja proprietății publice, potențialul de reînnoire a zonei era unul imens.

În 2006, a fost realizată o instalație care a prezentat locuitorilor cum va arăta Queens Quay după procesul de revitalizare și cum întreaga zonă ar fi transformată într-un loc plin de viață, dinamic și deschis pentru locuitori. În cadrul procesului de planificare s-au testat alternative și publicul a fost implicat pentru a-și spune părerea.

COSTURI

Bugetul lucrării pentru Queens Quay a fost de 93.2 milioane de dolari, însă din cauza unor evenimente și probleme neprevăzute precum conducte descoperite întâmplător în timpul săpăturilor, alte elemente de infrastructură edilitară sau probleme cu panza freatică și infiltrațiile de apă din sol, valoarea lucrărilor a fost depășită cu aproximativ 38%, ajungând în final la 128.9 milioane de dolari. Compania Revitalizarea Frontului de apă din Toronto, responsabilă pentru proiect, a supus verificării Consiliului de Directori noul buget reevaluat ca urmare a costurilor suplimentare implicate de obstacolele neprevăzute. Raportul de evaluare a Consiliului a concluzionat că noul buget este corect și, prin urmare, aprobat, dar și faptul că factorii care au condus la creșterea lui nu puteau fi controlați din faza de planificare. Un aspect care reflectă iscusința companiei este faptul că aceasta a realizat cu succes 19 proiecte având un buget estimat total de 250 de milioane de dolari, din care, la final, costul fiecărui proiect fusese redus cu o medie de 3,4%, astfel rezultând un cost total de 241 milioane de dolari.

Proiectul a fost finanțat de următorii actori urbani din:

- Bugetul Local al orașului Toronto: 65.2 milioane de dolari;
- Bugetul Provinciei Ontario: 14.5 milioane de dolari;
- Guvernul Canadei: 13.4 milioane de dolari;
- Bugetul Companiei pentru Revitalizarea Frontului de apă din Toronto: 35.7 milioane de dolari.

BENEFICII SI EFECTE

Printre beneficiile proiectului se regăsește orientarea mobilității spre prioritizarea pietonilor în defavoarea automobilității. Acest lucru are un impact pe termen lung prin prisma creșterii calității spațiului public, prin încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun, prin creșterea suprafeței spațiului public destinat pietonilor, dar și prin îmbunătățirea calității aerului prin reducerea emisiilor de gaze cu nocive.

Un alt beneficiu îl reprezintă deschiderea orașului către frontul de apă și creșterea accesibilității și legăturilor orașului cu malul de apă. Proiectul presupune apariția unor noi oportunități de petrecere a timpului liber, prin care este valorificată poziția strategică a zonei în oraș.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.toronto.ca/city-government/planning-development/waterfront/waterfront-strategic-documents-and-reports/>, link accesat 18.10.2021;

<https://urbantoronto.ca/news/2017/03/growth-watch-2017-torontos-central-waterfront>, link accesat 18.10.2021;

<https://landezine-award.com/toronto-central-waterfront/>, link accesat 18.10.2021;

<https://www.waterfronttoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/about-us/history-and-heritage>, link accesat 18.10.2021;

<https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/11/99b7-waterfrontplansec1.pdf>, link accesat 19.10.2021;

https://www.thestar.com/news/city_hall/2014/12/11/queens_quay_revitalization_35_million_over_budget.html, link accesat 20.10.2021;

<https://waterfronttoronto.ca/nbe/portal/waterfront/Home/waterfronthome/newsroom/news-archive/news/2015/june/torontos+new+waterfront+street+-+queens+quay+opens+on+time+after+three+years+of+revitalization+work>, link accesat 20.10.2021;

https://www.west8.com/projects/toronto_central_waterfront/, link accesat 19.10.2021.

6. Revitalizarea Insulei Granville, Vancouver,

Canada, Autor fișă: Șerban Elena Cristina -

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Insula Granville din Vancouver este în prezent un punct de atracție turistică deosebit. Acest loc recunoscut ca o zonă comercială și de divertisment este amplasat sub podul Granville Street care traversează False Creek.

Aici a fost înainte o zonă industrială de producție care cu timpul s-a transformat într-un loc destructurat și dezorganizat.

În anii 1960 primarul Art Philips împreună cu alte personalități ale vremii au luat decizia transformării zonei destructurate într-una care odată cu trecerea anilor avea să se contureze în locul de astăzi.

Mărturie a trecutului industrial pot fi observate astăzi silozurile fabricii de ciment.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Prin proiectul de intervenție de pe malul apei s-a reușit crearea unei inimi culturale pentru Vancouver. Astăzi acolo este un loc pentru răgaz și sărbătoare comunitară - este un loc pentru oameni.

Arhitecții au fost interesați de clădirile și de istoria pe care acestea o ilustrau. Aceștia s-au străduit să le ofere un scop nou demonstrându-le oamenilor cât de speciale pot fi dacă sunt folosite cu sens, iar menținerea caracterului istoric al insulei a fost un factor cheie de succes.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Renăscută dintr-un sit industrial, reamenajarea a fost gândită de Norm Hotson și Joost Bakker, doi tineri arhitecți locali cu o viziune pentru dezvoltarea malului mării.

În cadrul conceptului lor sunt incluse amenajări ale tramei stradale, amenajări ale malurilor de apă și spații deschise care cuprind: Hotelul Granville Island, Pubul Granville Island, restaurante și magazine, studiouri pentru artiști, ateliere și teatre, birouri de proiectare pentru infrastructură, caracteristici de joacă pentru copii și un parc acvatic. Liniile directe riguroase de proiectare contribuie la menținerea aspectului original al insulei, încurajând în același timp îmbunătățirea autentică.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În anul 2016 a fost inițiat proiectul Granville Island 2040, ca o viziune de dezvoltare pentru viitor a acestei insule. În acest scop au fost realizate strategii care urmăresc:

- Îmbunătățirea accesului pe insulă;
- Extinderea Pieței publice alimentare și crearea unui cartier tip piață;
- Dezvoltarea în domeniul Artei și Inovației;
- Revitalizarea și protejarea domeniului public (crearea unei piețe centrale, relocarea zonelor de parcare, etc).

COSTURI

Insula Granville este o operațiune de autofinanțare, fără costuri pentru contribuabilii canadieni, iar activitatea pe insula Granville este stabilă din punct de vedere economic.

BENEFICII ȘI EFECTE

Astăzi, Insula este atât o atracție turistică de top, cât și un loc iubit de rezidenții din oraș și din zonele limitrofe. Trecutul industrial al districtului este încă ilustrat de clădirile de tablă cu ușile imense ale fabricii, macaralele și căile ferate și o fabrică de ciment rămasă.

Fluxul liber de vehicule, biciclete și circulația pietonală aduc amplasamentului o energie naturală. Restaurarea și regenerarea au contribuit la dezvoltarea caracterului natural și istoric, precum și a economiei insulei.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.dialogdesign.ca/our-work/projects/granville-island-redevelopment/>
<https://granvilleisland2040.ca/vision/>
<https://www.cbc.ca/news/canada/british-columbia/1970s-granville-island-redevelopment-1.4021855>
https://www.granvilleisland2040.ca/wp-content/uploads/2017/05/Granville-Island-2040-Report_digital_Eng.pdf

7. Dolní Vitkovice Ostrava, Republica Cehă, Autor fișă:

NUȚU (TEODORESCU) LUMINIȚA

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Dolní Vitkovice Ostrava, reprezintă un proiect de dezvoltare urbană a unei zone industriale dezafectate. Proiectul constă în reciclarea fondului construit al zonei industriale, prin păstrarea clădirilor de patrimoniu industrial și modificarea sau modernizarea celor grav dezafectate și care nu fac parte din patrimoniul industrial. Vítkovice de Jos (în cehă: Dolní oblast Vítkovice) este un sit național de patrimoniu industrial situat în districtul Vítkovice din Ostrava din Republica Cehă. Include o zonă industrială extinsă de fierărie, cu o colecție unică de arhitectură industrială. Un set de trei părți succesive - mină de cărbune, cuptoare de cocs și operațiuni de furnal - numit și Ostravian Hradčany, după Hradčany, din Districtul Castelului din Praga. Zona este înscrisă pe lista Patrimoniului Cultural European și a fost inclusă în 2001 pe lista Cehă a Patrimoniului Mondial UNESCO sub denumirea *Complexele Industriale de la Ostrava*.

PLANUL DE DEZVOLTARE

După încetarea producției de fier s-a discutat despre ce urmează a se face cu fostul complex industrial. La început au vrut să-l distrugă, dar a fost reconstruit ca monument tehnic pentru generațiile viitoare. În septembrie 2009, proiectul a fost atribuit recuperării și reutilizării furnalelor și a altor clădiri protejate. Obiectivul principal al proiectului a constat în aducerea unei noi utilizări în Nether Vítkovice și anume reactivarea principalelor părți ale unui obiectiv cultural național Vítkovice, făcându-le accesibile publicului prin activități educaționale, culturale și sociale. Astfel că în anul 2012 a fost finalizată prima parte a proiectului și au fost puse la dispoziție cele trei obiective culturale de bază.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul are în vedere construirea unui ansamblu arhitectural care să pună accentul pe educație și pe exprimarea artei. Se vor construi zone de relaxare și totodată spații pentru spectacole, unde se vor găzdui evenimente, precum festivaluri de muzică: **Colours of Ostrava** și **Beats 4 Love**. De asemenea, noua zonă va avea un caracter educațional, prin construirea unor zone dedicate conferințelor, sedii științifice, etc. Profilul zonei este unul predominant cu activități cuaternare: cultură, educație și recreere.

BENEFICII ȘI EFECTE

Prin realizarea acestui proiect s-a dezvoltat profilul zonei care cuprinde diverse activități, cum ar fi: cultură, educație și recreere.

BIBLIOGRAFIE

<https://urbanizehub.ro/dolni-vitkovice-ostrava-reconversia-unui-sit-industrial/>,

accesat 21.10.2021, ora 20,00

https://en.wikipedia.org/wiki/Lower_V%C3%Adtkovice, *accesat 21.10.2021, ora 20,30*

8. La Fabrica, Santiago, Chile, Autor fișă: ANUȚOIU Ioana

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Contribuind odată semnificativ la industria textilă a țării, fabrica obișnuia să ofere lucrătorilor locuințe și facilități de îngrijire de zi pe site-urile învecinate, formând astfel o comunitate în jurul facilității.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul masiv de renovare urbană *La Fabrica* oferă o oportunitate incredibilă de a împleni moștenirea industrială a orașului cu nevoia prezentă urgentă de a stabili un model durabil de dezvoltare. Proiectul reunește revitalizarea unui punct de reper istoric, crearea unui cartier interesant cu utilizare mixtă și construcția uneia dintre cele mai mari clădiri noi din lemn masiv din regiune, care vor forma reperul pentru clădirile durabile din regiune.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Conform dezvoltatorilor, proiectul încearcă să stabilească o nouă abordare a urbanismului durabil în Santiago, cu spațiu civic luxuriant amenajat. Combinația incredibil de bogată de utilizări la nivelul solului, cu o varietate de spații comerciale și comerciale, leagă reședințele de restul masterplanului, creând un ansamblu complet care este integrat la fiecare nivel.

BENEFICII ȘI EFECTE

Masterplanul conceput de *Foster + Partners* încearcă să restabilească legăturile dintre viață și muncă printr-o schemă de utilizare mixtă cu o componentă rezidențială amplă. Proiectul extinde programul de vânzare cu amănuntul pentru a ocupa întregul teren La Fabrica și are un bulevard pietonal protejat care traversează centrul clădirii, menit să activeze spațiul industrial. Traseele pietonale cu diverse programe activează marginile site-ului, stabilind astfel un dialog cu cartierul din jur.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.arch2o.com/foster-partners-reveals-masterplan-for-a-mixed-use-industrial-site-in-chile/>, accesat 14.10.2021 ora 12:37

<https://www.fosterandpartners.com/news/archive/2021/09/designs-for-a-sustainable-mixed-use-masterplan-for-la-fabrica-in-chile-revealed/>, accesat 14.10.2021 ora 12:34

<https://www.archdaily.com/968318/foster-plus-partners-designs-mixed-use-masterplan-for-industrial-site-in-chile>, accesat 14.10.2021 ora 12:24

9. Huanggang Port Area, Shenzhen, China, Autor fișă: BOBE

Ana Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul este unul de reînnoire urbană a portului din *Huanggang*, în vederea creării unui hub științific pentru cercetare și colaborare între diferite industrii. Portul se află în districtul *Futian* al orașului, fiind un punct-cheie de schimb a regiunii golfului Shenzhen și este organizat în jurul a două mari piețe publice, care au un rol important de catalizatori sociali și urbani.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Prin propunerea unui centru pentru diverse industrii precum microelectronică, dezvoltarea și cercetarea materialelor, inteligență artificială, robotică sau științe medicale, Masterplanul pentru zona portului din Huanggang se definește prin interconectarea a trei districte: hub-ul portului, o zonă de colaborare pentru inovare și zona rezidențială a portului. Astfel, vor exista în partea de nord-est o zonă rezidențială ce va cuprinde locuire, școli, unități sportive și facilități recreative, precum și zone de loisir și comerț, dedicate utilizatorilor și angajaților parcului științific. Fiecare cluster va avea ca nucleu un spațiu public comun, asigurând astfel centura verde a orașului și continuitatea axei verzi-albastre aflate de-a lungul râului Shenzhen.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul poate fi considerat "viitorul" zonei portuare, aceasta transformându-se într-un hub dedicat cercetării științifice și colaborării în diverse industrii. Acesta devine un punct important în *Coridorul Tehnologic și Științific Guangzhou-Shenzhen*, atât prin reconstrucția portului cât și prin transformarea loturilor goale în centre naționale pentru inovare tehnologică. De asemenea, zona dedicată managementului și sistemului de transport public vor fi transformate într-un hub al districtului, încorporând birouri și hoteluri pentru cercetători, ajutând la dezvoltarea turismului științific.

ACTORI IMPLICAȚI

Masterplanul a fost propus de către *Zaha Hadid Architects (ZHA)* în 2020, în colaborare cu *Institutul pentru Design și Cercetare East China Architectura (ECADI)* și *Institutul Municipal Shenzhen pentru Design și Cercetare (SZMEDI)*.

BENEFICII ȘI EFECTE

Hub-ul nou creat va fi unul de actualitate, dedicat noilor științe și inovații. Acesta va fi un nod de importanță mondială în ceea ce privește evoluția tehnologică, iar accesibilitatea și conectivitatea ridicate vor ajuta la dezvoltarea zonei din jurul său, nu numai din punct de vedere științific dar și economic, social și demografic, reprezentând un nou punct de atracție locală, atât pentru turiști cât și pentru forța de muncă.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.archdaily.com/953376/zaha-hadid-architects-regenerates-huanggang-port-area-in-shenzhen-china>

accesat la 20.10.2021, ora 19:45

<https://www.zaha-hadid.com/2020/12/15/huanggang-port-area-masterplan-shenzhen/>

accesat la 20.10.2021, ora 19:57

10. Micro-parc Songzhuang, Beijing, China, Autor fișă:

MIHAI (MANOLE) Andreea

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În cartierul Songzhung, din suburbiile estice ale Beijingului, există o bogată comunitate artistică și creativă care atrage vizitatori. Echipa de proiectare a micro-parcului în încercat să ofere facilități comune versatile ce să integreze spiritul vibrant și comunitar al locului, și răspundă nevoilor proprii ale fiecărui grup de utilizatori, vizitatorilor de artă și populației locale.

Micro-parcul conceput este un omagiu adus patrimoniului artistic din Beijing.

PLANUL DE DEZVOLTARE

S-a dorit transformarea unui spațiu din vecinătatea parării unui Centru Comercial într-un parc comunitar plin de viață.

Amplasamentul prezintă o serie de constrângeri care au fost rezolvate prin soluția de configurare spațială, atmosfera generală obținută remarcându-se prin alternanța diversă de materiale și vegetație.

Terenul în formă de L este împărțit într-o serie de „camere” în aer liber, care au caractere diferite, cu o utilizare versatilă, și declanșează o varietate de activități de-a lungul unei piste liniare. Această pistă liniară galbenă este element de legătură care serpuiește de-a lungul parcului.

Micro-parcul Songzhuang răspunde nevoilor specifice ale diferiților utilizatori: designul său incluziv, varietatea de spații primitoare și luminoase cu accente colorate a fost adoptată și ocupată instantaneu și reprezintă un adevărat exemplu de integrare și încurajare a interacțiunii pentru toate grupele de vârstă.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Micro-parcul Songzhuang sprijină dezvoltarea celui mai mare loc de adunare pentru artiști din regiune, și „este o etapă importantă în dezvoltarea Songzhuang Xiaopu Art Zone Urban Design”, spune Binke Lenhardt, cofondator al firmei de proiectare Crossboundaries.

COSTURI

400 000 dolari

BENEFICII SI EFECTE

Ceea ce a fost cândva un peisaj stradal liniar adiacent unei parări a devenit un parc plin de viață și activități, versatil, inclusiv și în conformitate cu dorințele și ideile comunității locale.

Acest proiect vibrant este primul dintr-o serie de proiecte care vor urma pentru creionarea noului spirit comunitar.

BIBLIOGRAFIE

https://www.archdaily.com/967372/songzhuang-micro-community-park-crossboundaries?ad_medium=gallery, accesat la 11:21

<https://www.designboom.com/architecture/crossboundaries-songzhuang-micro-community-park-beijing-china-08-24-2021/>, accesat la 11:31

11. OCT OH Bay, Shenzhen, China, Autor fișă: GAVENIUC George

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Onorând istoria Shenzhenului ca oraș regional, planul general pentru *Bao'an OCT OH BAY* transpune conceptul *Laguarda.Low Architects* pentru parcul de 430000 de mp ca o reprezentare a creșterii calității vieții. Situat pe o linie de coasta de trei mile și jumate, proiectul cuprinde patru zone principale - *East and West Waterfront Retail Park*; *Centrul de afaceri urbane*; și *Parcul Cultural Waterfront*. O pătură ecologică este țesută într-un ansamblu de utilizări mixte, reprezentând un peisaj care curge, înconjoară situl, conectând zone diferite prin căi pietonale.

PLANUL DE DEZVOLTARE

West Waterfront Retail Park include locuri de divertisment, facilități de agrement și un centru de artă teatrală. Apa servește ca element cheie al schemei de organizare, separând diverse activități acvatice, permițând în același timp publicului să exploreze cu barca malul apei. Pe malul de est, un parc de vânzare cu amănuntul, cu patru etaje, este legat de rampe înclinate ușor, scări rulante și poduri învelite sub o panglică de acoperiș verde expansivă. Experiența tradițională de cumpărături este transformată cu lumină naturală din abundență și cu o circulație coregrafiată.

Un centru de afaceri urban compus din clădiri de birouri terasate și hotel, servește drept fundal pentru port, cu acoperișuri verzi pregătite pentru a colecta apa de ploaie și a limita surplusul de radiație solară. Cu 1,5 milioane de metri pătrați de utilizare mixtă în inima orașului, *Bao'an, OCT OH BAY* creează un precedent pentru dezvoltarea viitoare în Shenzhen. Natura raționalizată, curbilinară a proiectului și spațiul public de adunare sunt teme unificatoare, îmbinând nevoile unui program viabil din punct de vedere comercial și înflorind districtul cultural la o scară extraordinară.

Volumele de la al doilea și al treilea etaj sunt ușor decalate, deplasându-se și înclinându-se pe măsură ce se ridică deasupra planului solului. Această mișcare creează terase dinamice care acoperă adăposturi, cu vederi uluitoare dincolo de parcul de pe malul apei, până la ocean. Limita dintre clădire și natură, dintre spațiul comercial și parc, este complet estompată, permițând integrarea fără precedent a dezvoltării și a peisajului natural. Volumul schimbător și acoperișurile verzi extinse canalizează briza pe tot site-ul și oferă umbră.

Două rampe pietonale ușoare amenajate se ridică de la fiecare capăt al proiectului, la est și la vest, pentru a crea cărări tridimensionale pentru vizitatori, către fiecare nivel al zonei comerciale, inclusiv grădina verde de pe acoperiș. Acest acces pietonal vertical îmbină rampe blânde, scări și zone de odihnă cu copaci, flori și instalații de artă.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Centrul de afaceri urban este situat lângă partea de nord a *East Waterfront Retail Park*. Oferă acces convenabil din toate direcțiile și conectează stația de metrou la un capăt și parcul de vânzare cu amănuntul la celălalt capăt, precum și mai multe drumuri urbane importante din zona centrală a districtului Bao'an.

Centrul de afaceri urban este format din patru turnuri de birouri cu vedere la ocean, trei sedii corporative ecologice, o clădire comercială și un hotel. Terasa oferă o viziune deschisă vizitatorilor pentru a se bucura de peisajul parcului de pe malul apei și de peisajul superb al golfului. Grădina din cer și peretele verde vertical unic creează o experiență de birou sănătoasă și ecologică și îndeplinesc standardul de pre-certificare LEED-ND aur. OCT OH BAY este un centru nou, captivant, care leagă perfect natura și viața urbană într-un mod imaginativ și entuziasmant de-a lungul unui mal spectaculos din districtul Bao'an, în orașul Shenzhen.

Situată în centrul comerțului cu amănuntul de la nivelul inferior este o piață scufundată, cu o lățime de 50 de metri. Acest spațiu de sărbătoare va găzdui diverse evenimente, expoziții și reuniuni. Este punctul culminant pentru accesul publicului din stația de metrou din nord-est și poarta de acces către parcul de pe malul apei printr-o grădină cu apă în cascadă. Acoperișurile verzi ondulate ușor leagă toate volumele dezvoltării, creând un cadru unic adiacent și deasupra parcului de pe malul apei. De pe aceste acoperișuri, vizitatorii au vederi spectaculoase ale oceanului. Grădina de pe acoperiș are un peisaj divers, care include o grădină de flori, o grădină de sculptură în cascadă, o terasă de performanță în aer liber și o pistă de alergare. Traseul ondulat de alergare plutește deasupra circulației comerciale și oferă pasionaților de exerciții o experiență diferită.

BENEFICII ȘI EFECTE

Centura verde ecologică care trece prin blocurile de vânzare cu amănuntul de pe malurile estice și vestice introduce elemente de apă și plante verzi în spațiul comercial, peisajul și arhitectura fiind integrate în mod natural, împreună cu copertine, balcoane verzi și acoperișuri ecologice pentru a forma canale de aer și benzi reci, ceea ce reduce foarte mult efectul de insulă de căldură urbană. Străzile comerciale maximizează iluminatul natural prin luminatoare și terase, și utilizează sisteme solare pentru a obține continuu energie. Orientarea clădirilor răspunde cererii de ventilație naturală. Forma simplificată și terasa verticală sunt proiectate pentru a spori presiunea vântului și ventilația prin presiune termică. Tavanele înalte, ferestrele și ventilatoarele de mare viteză, cu energie redusă, sunt utilizate pentru a optimiza circulația aerului interior.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.archdaily.com/966837/oct-oh-bay-laguardow-architects>

<https://www.laguardalow.com/projects/oct-baoan-mixed-use/>

[Luxury Properties | Best Properties in Iran, Luxurious Building Materials & Building Professionals](#)

12. Complexul industrial Zollverein, Essen (landul

Renania de Nord-Westfalia), Germania, Autor fișă: DOROFTEI (RADU) Florentina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Complexul industrial Zollverein a fost ridicat la marginea orașului Essen din bazinul Ruhr cu scopul de a exploata și prelucra resursele de cărbune. Este unul dintre cele mai reprezentative exemple de mari ansambluri industriale din sectorul primar care au contribuit în mod semnificativ la dezvoltarea unui oraș.

Mina Zollverein a fost înființată în anul 1847 de către industriașul Duisburg Franz Haniel (Wikipedia, 2021) cu scopul de a exploata cărbunele din zonă și de a produce din acesta cocs-ul necesar pentru industria siderurgică din bazinul Ruhr. Odată cu trecerea anilor mina s-a extins, ajungând în anul 1937 la un număr de 6.900 de angajați și o producție 3,6 milioane de tone. Profitul a început să scadă în perioada contemporană, la nivelul anului 1993 s-a luat decizia închiderii întregului ansamblu.

De-a lungul anilor au fost introduse noi tehnologii ce au permis trecerea de la exploatarea și prelucrarea manuală la cea mecanizată. Complexul s-a dezvoltat treptat, Puțul minier nr. XII devenind una dintre cele mai emblematice construcții ale complexului Zollverein dar și simbolul Regiunii Ruhr. Puțul minier nr. XII avea capacitatea de procesare a 12.000 de tone de cărbune pe zi.

Odată cu decăderea activităților productive acest complex s-a transformat dintr-un centru minier activ într-unul cultural. Investițiile de dezvoltare și modernizare realizate în perioada interbelică, care au presupus echiparea cu instalații moderne dar și construcții realizate în stil modernist, ce au fost foarte bine prezervate, au determinat includerea acestui complex în lista Patrimoniul Mondial UNESCO.

PLANUL DE DEZVOLTARE

În anul 2002 zona a făcut obiectul unui proiect de reamenajare care s-a realizat în 8 ani și la care au participat Profesorul Henri Bava împreună cu Oficiul pentru Arhitectură Metropolitană (OMA).

În cadrul proiectului au fost definite patru nuclee:

1) O componentă a fost înființarea unui centru de instruire și cercetare pentru proiectare (Platform Design). S-a dorit înființarea unei școli private de design care ar putea acționa ca un catalizator pentru designul industrial. În anul 2004 a fost fondată Școala de Management and Design. Pentru cazare a fost construită în anul 2006 o clădire cu un aspect arhitectural inovativ (clădirea SAANA sau cubul Zollverein). Doi ani mai târziu, în anul 2008, Școala de Management și Design a intrat în insolvență. După această evoluție neașteptată, a fost necesară găsirea unei noi soluții. În anul 2010, Universitatea de Arte Folkwang (Folkwang Universität der Künste) a închiriat spațiul

clădirii SAANA și a beneficiat de o nouă clădire pentru Facultatea de Design, pe terenul fostei mine.

2) Un alt element al conceptului a fost organizarea unei expoziții de design industrial (Metaform), care a fost realizată pentru prima dată ca ENTRY2006. Din 26 august până la 3 decembrie 2006, au avut loc diferite evenimente culturale, forumuri de experți, expoziții, târguri și congrese, care au adunat 218.000 de vizitatori din regiune și din străinătate.

3) A treia componentă a fost dezvoltarea unui parc de design industrial. În acest scop, două zone industriale au fost construite la periferia Zollverein, care cuprind o suprafață de 117.380 mp. În 2006, un prim investitor a început lucrări de construcție la o clădire nouă, cunoscută sub numele de „designstadt N°1”. La sfârșitul anului 2007, a avut un grad de ocupare de 100% fiind utilizată de șaptesprezece companii cu un total de 80 de anagajați. În timpul implementării, a devenit clar că o abordare mai largă ar avea mai mult succes. Obiectivul a fost de a dezvolta Zollverein într-o locație culturală și creativă economic, nu numai de design.

4) O altă componentă importantă a proiectului a fost înființarea unui muzeu despre istoria și prezentul regiunii (Ruhr Museum). Muzeul a fost deschis în anul 2010 și a avut peste 500.000 vizitatori în primul an. Acesta a fost conectat la „Portalul Patrimoniului Industrial”, incluzând informații complete despre atracțiile și perspectivele asupra patrimoniului industrial al regiunii.

Proiectul de amenajare a integrat construcțiile și instalațiile industriale existente. Pentru a facilita accesul și deplasarea, scările de tip industrial au fost înlocuite cu scări rulante.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

După închiderea minelor și decăderea sa complexul a fost achiziționat de către Landul Renania de Nord Westfalia care a declarat zona protejată aceasta fiind inclusă în anul 2001 în Patrimoniu Mondial al UNESCO.

Complexul Zollverein a fost declarat „Muzeu minier”, iar zona instalației de spălare a cărbunelui a fost transformată într-un muzeu dedicat regiunii Ruhr.

COSTURI

Realizarea proiectului a fost posibilă și datorită programului IBA cu ajutorul căruia aproximativ 350 milioane de euro au fost investiți, majoritatea provenind din fonduri UE.

BENEFICII SI EFECTE

Complexul Zollverein primește anual 1,5 milioane de vizitatori. Cele 100 de hectare din fostul complex, transformate în zone de „cultură de tip industrial”, fac parte dintr-un traseu turistic care pune în valoare istoria industrială a Germaniei. În anul 2010 Zona Ruhr a fost declarată capitală europeană.

Complexul administrat de către Fundația Zollverein adăpostește și sedii de companii care sprijină economic zona.

BIBLIOGRAFIE

Experiențe pozitive – exemple – tendințe actuale de promovare a conversiilor spațiilor industriale/culturale, Lector univ. Dr. Magdalena STĂNCULESCU, accesat 16.10.2021, ora 14,00

Gestionarea sfârșitului industriei extractive a cărbunelui în regiunea Ruhr, Just Transition, *accesat 16.10.2021, ora 14:54*

[Wikipedia](#), *accesat 16.10.2021, ora 13.00*

https://adevarul.ro/life-style/travel/magia-postindustrialia-transformat-nemtii-furnalul-turism-1_523f5b5cc7b855ff56b312a5/index.html, *accesat 21.11.2021, ora 20:06*

https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/eval2007/cohesion_achievements/nordrhein_westfalen.pdf, *accesat 08.12.2021, ora 22:46*

13. HafenCity, Hamburg, Germania, Autori fișă: DUMITRESCU Ana

Bogdana, DUȚU Mihai, MITRESCU Sergiu, ȘERBAN Cristina Elena

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Un pionier al eco-cartierelor, Hamburg a explorat modalități inovatoare de finanțare a unui mare proiect de regenerare urbană, HafenCity. Un sit fenomenal amenajat de cei mai renumiți arhitecți, HafenCity, Hamburg este cel mai mare program de regenerare urbană în curs de desfășurare din Europa. Fostul port din interiorul orașului este complet reconstruit cu o serie de intervenții urbanistice, de trafic și de construcție, în contextul dezvoltării durabile cu noi hoteluri, magazine, clădiri de birouri și zone rezidențiale, cu un accent puternic pe spațiile publice.

Proiectul HafenCity este de departe unul dintre cele mai ambițioase proiecte de dezvoltare urbană din cadrul unui oraș european, ce tratează reorganizarea și integrarea unei foste zone industrial portuare într-o manieră modernă și adaptată cerințelor actuale de calitate.

Experiența practică a demonstrat că instrumentele tradiționale de planificare sunt instrumente nepotrivite pentru ghidarea proiectelor de restructurare la această scară. Masterplanurile sunt adesea depășite de evenimente într-un interval scurt de timp, iar calitatea nu mai poate fi controlată. În cazul proiectului Hafen City din Hamburg, acest lucru a determinat decizia de a opta pentru o combinație de principii de bază fixe și reguli gestionabile din punct de vedere operațional. Procesul de proiectare a implicat testarea modului în care diferitele combinații ale acestor principii și reguli ar reacționa la diferite structuri de planificare urbană, programe, densități și prognoze de creștere. Rezultatele au oferit o mulțime de informații pentru dezvoltarea unor proiecte spațiale concrete.

Deoarece HafenCity este situat în zona inundabilă a Râului Elba, a fost nevoie de o abordare inovatoare pentru integrarea durabilității și a planificării urbane rezistente. În cadrul conceputului au fost preluate atât prevederile Planului urbanistic, care a fost elaborat în colaborare cu ASOC începând cu anul 2001, cât și conceptele de prevenire a inundațiilor.

HafenCity este considerat cel mai mare proiect de reamenajare urbană din Europa după suprafața de teren (aproximativ 220 ha), iar termenul de finalizare cuprinde intervalul 2025-2030. Intervenția a fost planificată pentru o populație rezidentă de circa 12.000 de locuitori și 40.000 de angajați.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Conceptul de regenerare urbană pleacă de la premisa că o fostă zonă industrial - portuară situată în lungul Râului Elba trebuie să se transforme într-o zonă urbană

atractivă și accesibilă cu potențial economic, în care noile standarde de calitate ale unui oraș se vor materializa.

Proiectul de reamenajare a debutat odată cu aprobarea unui masterplan de către municipalitatea orașului Hamburg în anul 2000. Proiectul de regenerare a început să fie implementat de HCH începând cu anul 2004. Această instituție supraveghează toate activitățile în calitate de manager al dezvoltării orașului, proprietar al proprietății și dezvoltator al infrastructurii publice (drumuri, poduri, parcuri, dezvoltări sociale și culturale) pe baza investițiilor publice și a veniturilor din vânzarea terenurilor.

Proiectul a apărut în urma unui concurs internațional pregătit de Ministerul Dezvoltării Urbane de atunci și GHS (azi: HafenCity Hamburg GmbH). Proiectul câștigător a fost realizat de echipa Hamburgplan cu Kees Christiaanse și ASTOC, care s-au făcut remarcați prin intermediul principiilor urmărite în cadrul conceptului. S-a urmărit o varietate mare de utilizări, numeroasele relații cu zonele constituite ale orașului existent, câteva intervenții de planificare urbană selective și abile pentru locații speciale, precum și cadrul flexibil de bază al diferitelor cartiere ale orașului. Cu o gamă la fel de largă de tipologii urbane, masterplanul a jucat un rol esențial până în prezent în realizarea unui total de zece cartiere cu caractere diferite.

Conceptul pe care s-a bazat această intervenție este rezultatul unei strategii de dezvoltare integrate ce s-a raportat echilibrat la nivel mediu și marco din punct de vedere teritorial. Proiectul afectează aproximativ 220 ha în lungul râului Elba și marchează astfel o intervenție urbană în care un teritoriu inaccesibil și neatractiv devine un nucleu central de dezvoltare, cu funcțiuni diverse de tip rezidențial, comercial, administrativ, educațional, cultural, agrement și turism, proiectate într-o manieră sustenabilă în raport cu mediul extern al amplasamentului.

Rezultatele din cadrul „HafenCity” sunt un amestec metropolitan de viață, cultură, turism, agrement și afaceri și se pregătește să devină un cartier urban plin de viață pe malul apei. În decursul cel 25 de ani de implementare vor fi dezvoltate de la vest la est opt subdistricte. Zona a fost împărțită în zone cărora li s-au atribuit calități și limitări specifice. Prin combinarea diferitelor funcțiuni în sub-zone se conturează comunități urbane care funcționează 24 de ore pe zi. Organizarea acestor subzone este direct raportată la noii utilizatori precum și la funcțiunile aferente, iar atractivitatea este generată de o gamă largă de tipologii de locuințe și spații publice.

Zona centrală este definită de unul dintre aceste cartiere ce deține cele mai multe zone comerciale și comunică direct cu centrul orașului Hamburg prin liniile de metrou implementate. Această măsură a fost propusă în ideea anticipării unei extinderi a zonei centrale Hamburg și direcționarea acesteia spre HafenCity.

Păstrarea vechii structuri portuare și reținerea elementelor definitorii vizuale asigură o coeziune estetică în zonă, fiind un exemplu la scara internațională pentru regenerarea urbană.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Masterplanul a fost conceput de la început ca un concept flexibil, actualizabil, gândit pentru a fi rafinat și consolidat pe parcursul procesului de planificare și dezvoltare. Astfel, pentru trafic, protecția împotriva inundațiilor sau amenajarea spațiului deschis prescrie pur și simplu parametri tehnici de bază care sunt în continuă evoluție: elemente importante în acest context sunt concursurile de urbanism și amenajare peisagistică, concursurile de arhitectură pentru clădiri individuale și concursurile de infrastructură pentru poduri, dar și schițe de plan de funcționare, proceduri de coordonare rezultate în urma concursurilor de urbanism. De asemenea, permite intervenții strategice pentru construirea de sustenabilitate, mixul social, mobilitatea și noi utilizări.

Conceptul introduce și urmărește protejarea deplină a zonei mai extinse a HafenCity de fenomene ca inundațiile și marea care s-au dovedit fatale în trecut. Astfel a fost implementat proiectul „Soluție Warft”. Toate clădirile noi și infrastructura de circulație sunt acum construite la o înălțime de 4,5-8,3 metri mai mare decât nivelul inițial și la nivelul vechi a fost creată o pistă regenerată a plimbărilor „istorice” pe o lungime totală de 10,5 kilometri, creând astfel o rețea suplimentară de spațiu public urban, în contextul mobilității durabile. De asemenea, noua linie de mijloace de circulație (U-4) oferă noi șanse în ceea ce privește mobilitatea durabilă pentru întreg orașul.

Prin acest proiect s-a propus o manieră sustenabilă și calitativă de a răspunde la amenințările mediului într-un mod eficient și propice. Principalele criterii care au stat la baza acestui proiect sunt reprezentate de următoarele cuvinte cheie: colaborarea, conectarea, calitatea, adaptabilitatea și controlul.

Controlul unui astfel de proiect este una dintre cele mai mari provocări deoarece complexitatea acestuia poate genera o mulțime de evenimente neașteptate. Supravegherea demersului a fost preluată de HafenCity Hamburg GmbH printr-un consiliu, alături de primar și patru miniștri de stat.

COSTURI

Costurile investiției nu au fost publicate oficial, însă se estimează că până la finalul proiectului (2030), costurile totale să ajungă la aproximativ 10 miliarde de euro. Însă, prin creșterea calității vieții, a generării de noi locuri de muncă, precum și prin dezvoltarea imobiliară investiția este așteptată să fie un real succes și un simbol al Hamburgului.

BENEFICII SI EFECTE

Obiectivele dezvoltării HafenCity sunt foarte extinse și nu se limitează la anumite aspecte. O nouă zonă de oraș lângă apă urmează să fie definită prin structura sa urbană, arhitectură, utilizări și identități inerente, precum și din punct de vedere emoțional. În total, peste 2,5 milioane mp de suprafață brută (GFA) urmează să fie construite deasupra solului. Sunt construite peste 7.500 de unități rezidențiale pentru aproximativ 15.000 de rezidenți, precum și spații de afaceri care oferă peste 45.000 de oportunități de angajare (din care 35.000 vor fi în birouri), plus instituții de învățământ (creșă pentru

copii, școli, universități), restaurante și baruri, retail, facilități culturale și de agrement, cu parcuri, piețe și promenade – după finalizarea totală, sunt așteptați 80.000 de vizitatori pe zi.

HafenCity este acum o locație importantă de afaceri pentru întreaga regiune metropolitană. Marile sedii corporative și sucursale au primit o locație atractivă, în centrul orașului, în HafenCity. Start-up-urile, companiile mici cu potențial ridicat de creștere și furnizorii de colaborare descoperă, de asemenea, din ce în ce mai mult calitățile urbane ale HafenCity. Hub-ul Finhaven fintech a fost creat în Campustower și, odată cu Campusul Blockchance, Hamburg a câștigat primul spațiu de lucru în comun pentru tehnologia blockchain. Foodlab din Watermark Tower este un spațiu de colaborare unic la nivel global pentru fondatorii din scena alimentară. Clădirea de birouri EDGE HafenCity este o clădire de birouri complet digitalizată care structurează și susține atractivitatea creativă a coworking-ului prin instrumente digitale.

Suprafața destinată spațiilor publice și a celor private accesibile publicului reprezintă 38% din suprafața proiectului. De asemenea, proiectul a mărit suprafața orașului cu 40%.

Proiectul de regenerare urbană prin conversie funcțională este unul dintre cele mai ample programe de această natură din Europa și are ca principal scop reactivarea unei zone industriale prin procedee de planificare adaptate și eficiente. Fosta zonă industrial-portuară este tratată printr-o serie de intervenții urbane compuse din măsuri ce privesc mobilitatea, accesibilitatea, promovarea unei dezvoltări ecologice și durabile, reducerea riscurilor naturale și guvernarea eficientă a resurselor.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.hafencity.com/en/urban-development/urban-planning>, accesat 13.11.2021 ora 18:00

<https://en.wikipedia.org/wiki/HafenCity>, accesat 13.11.2021 ora 18:20

<https://www.world-architects.com/en/astoc-architects-and-planners-koln/project/masterplan-hafencity>, accesat 13.11.2021 ora 18:35

<https://www.hafencity.com/en/overview/facts-figures>, accesat pe 26.10.2021, 20.30.

<https://en.wikipedia.org/wiki/HafenCity>, accesat pe 26.10.2021, 20.30.

<https://www.divercitymag.be/en/how-hamburg-builds-hafencity-the-largest-urban-construction-site-in-europe/>

<https://www.hafencity.com/en/urban-development/urban-planning>

<https://object-territories.com/projecting-the-waterfront>

14. Proiectul Phoenix din Hörde, Germania, Autor

fișă: GAVENIUC George

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Hörde se află situat la aproximativ 4 km la sud-est de centrul orașului Dortmund. Orașul a fost până în 1999 locul uneia dintre cele mai mari fabrici de oțel din zona Ruhrgebiet, Hoesch Stahl AG. Aceasta includea la vest furnalele și la est o fabrică de oțel. Site-ul a fost demontat și piesele au fost expediate în China. Terenul cu o suprafață de 200 de hectare, situat în zona centrală a orașului, a rămas neutilizat timp de 20 de ani.

În proximitatea amplasamentului se află râul Emscher (un afluent mic al Rinului), care până în anii 1990, a fost unul dintre cele mai poluate cursuri de apă din lume. Acesta a fost renaturalizat intens, de-a lungul său (în intervalul 1989 și 1999) fiind dezvoltat parcul regional peisagistic. Astfel acest curs de apă a devenit punctul central al Internationale Bauaustellung (IBA) (Expoziție internațională de construcții).

PLANUL DE DEZVOLTARE

Dezvoltarea Phoenix a fost planificată a se realiza în două sub-zone, în raport cu particularitățile ansamblului industrial inițial, de o parte și de alta a centrului orașului.

Phoenix West

În baza conceptului de dezvoltare, Phoenix West a fost gândit ca un parc tehnologic desfășurat pe 115 hectare, care va oferi spații necesare pentru companiile din domeniul nanot-ehtnologiilor, ale micro-tehtnologiilor dar și ale tehtnologiilor informaționale.

În centrul acestor grupuri au fost amplasate două instituții noi. Fabrica MST a fost deschisă în anul 2005, fiind un centru regional de excelență și un spațiu incubator care sprijină noile companii care lucrează în micro și nanotehtnologie. Sarcina sa este de a atrage afaceri către Dortmund oferind spațiu, tehtnologie, suport pentru afaceri și oportunități de rețea. Centrul de tehtnologie de producție oferă spațiu de incubator și sprijin pentru afaceri pentru noile activități din sectorul tehtnologiei de producție.

Parcul tehtnologic păstrează un depozit folosit ca centru de evenimente, training și conferințe dar și două furnale originale. Unul formează un reper similar cu cel de la Landschaftspark, Duisburg Nord. Celălalt furnal a fost propus pentru a găzdui spații de birouri după modelul gazometrelor din Viena. În plus, halda de zgură Hympendal de 35 de hectare va oferi perspective asupra Parcului Westfalen aflat în apropiere și asupra turnului de televiziune, în vecinătatea grădinii botanice Romberg și a vâii râului Emscher.

Schema peisagistică pentru conectarea zonei cu împrejurimile sale a apărut în urma unui concurs de design câștigat de Lohrer Hochrein.

Phoenix See

Phoenix See se află la est și conține lacul și malul apei, un parc, centrul orașului, servicii conexe și clădiri comerciale dar și rezidențiale.

Lacul, recent amenajat cu o suprafață de 24 de hectare a devenit un element reper pentru oraș. Propunerile de amenajare au inclus și o reamenajare a portului urban care permite acostarea pentru iahturi, dar oferă în același timp și accesul la cafenele și restaurante. Această zonă a fost gândită ca un parc circular cu o zonă de promenadă în jurul lacului. În imediata vecinătate se regăsesc elemente de patrimoniu industrial care formează un cadru pentru utilizare mixtă foarte contemporană și de înaltă calitate.

În arealul rezidențial, terenurile sunt vândute în mod tipic german pentru dezvoltări strict contemporane în conformitate cu un Bebauungsplan. Au fost propuse amenajări ale domeniului public, inclusiv unele spații de joacă pentru copii acestea proiectul acestora fiind realizat de Boyer und Schulze arhitecți peisagiști.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare gândită pentru Hörde pare să sugereze faptul că elementele de planificare din IBA Emscher au ajutat la o redirectionare a economiei regionale departe de siderurgie și spre noi forme de activitate economică.

COSTURI

Un proiect de această amploare a fost inevitabil controversat, în special datorită finanțării, deoarece sunt puține imagini clare legate de domeniul public. Pentru zona rezidențială se estimează un profit de aproximativ 78 de milioane de EURO. De asemenea, există 11 hectare de teren cu destinație de spații comerciale care vor fi vândute, generând un profit de 18,7 milioane EUR. De asemenea trebuie luat în considerare faptul că au fost atrase 70 de milioane de euro, finanțare europeană.

S-a sugerat faptul că amenajarea lacului a costat 160 de milioane de euro, iar lucrările de întreținere vor intra de acum în sarcina Primăriei Dortmund.

BENEFICII SI EFECTE

Dincolo de investiții și bani publici limitați este bine să vedem și beneficiile sociale, de mediu și economice ale acestui proiect. Dezvoltarea Phoenix, care a presupus reînnoirea IBA și amenajarea peisajul Emscher se bazează pe calitatea mediul natural, pe infrastructura existentă în zonă dar și pe creșterea diversității activităților. Aceste elemente vor contribui la realizarea unei forme durabile de dezvoltare care completează nevoile Hörde. Dacă a existat o alegere directă între a investi în rapid, vulnerabil și riscant cu câștiguri rapide, pe de o parte, sau o strategie integrată pe termen lung, Dortmund a ales-o pe cea din urmă.

BIBLIOGRAFIE

- https://www.researchgate.net/publication/267624099_Steelworks_to_lakeside_Strategy_water_and_landscape_for_the_post-industrial_city

15. Docurile Belfast, Belfast, Irlanda de Nord, Autor fișă:

DAVIDESCU Filip Roxana

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Acum 100 de ani zona era intens utilizată pentru industria navală, malurile râului Lagan ce traversează orașul fiind punctul central pentru economia orașului. Cu timpul, cele aproape 85 de ha desfășurate de-a lungul malului apei s-au transformat într-o zonă neglijată a orașului. Docurile ce odinioară găzduiau (șantierul naval Harland și Wolff reprezintă astăzi o parte istorică a orașului. Aici lucrau în perioada de vârf a dezvoltării aproximativ 40 000 oameni, până la concedierile în masă din anul 2001 când s-a redus drastic activitatea, iar la nivelul întregului șantier fiind angajați doar 300 oameni.

În acord cu caracterul istoric al amplasamentului în cadrul proiectului de regenerare propus, s-au realizat o serie de clădiri emblematică care au avut rolul de a evidenția rolul extrem de important al amplasamentului (Ex. Muzeul dedicat construcției Titanicului).

Masterplanul de dezvoltare a fost gândit pe o perioadă de 30 de ani și au fost vizate mai multe faze. O prima fază a fost deja realizată, iar între timp se caută colaboratori pentru cea de-a doua.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul la nivel declarativ s-a dorit să fie o re-inventare a întregii zone. Prin concept s-a urmărit evitarea dezvoltării unui "cartier dormitor" și în acest sens a fost gândită o dezvoltare bazată pe un mixaj funcțional, care a inclus:

- 39 % funcțiuni rezidențiale (apartamente și locuințe familiale)
- 53 % servicii (industrie, birouri high-tech, administrație și birouri auxiliare)
- 4 % cultura (muzeul și spații de evenimente)
- 4 % folosință mixtă turism, agrement, hoteluri, spații publice.

Prima fază deja încheiată din acest bilanț se traduce în:

- 475 apartamente
- clădiri de birouri (Gateway Office - 2 clădiri de 6 niveluri și una de cinci niveluri)

totalizând 2900 mp

- 1 hotel

- Institutul din Belfast pentru educație înaltă și continuă cu 1400 studenți la zi și 14000 fără frecvență (BIFHE) – în faza a doua se va realiza și un campus pentru universitate.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Cea de-a doua fază a proiectului este considerată ca fiind cea mai consistentă. Acesta prevede realizarea a trei cartiere sustenabile, eficiente energetic, centrate în

jurul unor piațete urbane de mari dimensiuni. Se dorește o descurajare a folosirii mașinilor și din acest motiv toate serviciile sunt gândite a fi amplasate la 5 minute distanță (de mers pe jos) sau la 250 m, iar printr-o plimbare pe faleză de 30 min se poate ajunge până în centrul orașului.

Până în prezent în acest areal lucrează, locuiesc și învață mai mult de 18000 oameni, iar la momentul finalizării "noului" cartier, se estimează că aici vor lucra circa 30 000 oameni.

Dacă ar fi să rezumăm strategia dorită, pe lângă revitalizarea zonei prin schimbarea funcțională și atragerea de noi fonduri, turiști, rezidenți și oameni care să lucreze, s-a dorit o conectare foarte bună a zonei cu rețelele existente (rutiere, velo, transport public) precum și o infrastructură durabilă (unele clădiri au deja certificări BREEAM) cu o amprentă redusă de carbon. S-a dorit a fi un loc pentru inovații și un loc plăcut de petrecere a timpului liber care să atragă turiștii, investitorii și viitori locatari.

COSTURI

Pentru prima fază a fost alocat un buget de 358 milioane lire sterline iar pentru a doua fază urmează să se aloce alte 395 milioane lire sterline.

BENEFICII SI EFECTE

Ca și beneficii pentru Consiliul Local Belfast, actualemnte se primesc puțin peste 4 milioane de lire anual, urmând ca această sumă să crească la 15 milioane de lire dacă etapa a doua își atinge țintele.² Estimările per total ajung la costuri de 1.5 miliarde lire sterline.³

Cu toate acestea criticile⁴ intervenției sunt foarte mari în ceea ce privește neincluziunea "clasei muncitoare supusă marginalizării economice și culturale"⁵ (lipsa unor procente de locuințe sociale) și faptul că noua investiție este destinată doar profitului și nu ține cont de nevoile întregii comunități.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.belfasttelegraph.co.uk/business/news/how-10-years-turned-the-titanic-quarter-from-a-wasteland-to-a-wonder-34119480.html>, consultat în data de

21.10.2021 ora 15:59

<http://tq.drumbeat-server.co.uk/about/futureprojetscs>, consultat în data de

20.10.2021 ora 22:42

https://www.rmi.uk.com/our_projects/titanic-quarter-masterplan, consultat în data de 20.10.2021 ora 22:42

² <https://www.belfasttelegraph.co.uk/business/news/how-10-years-turned-the-titanic-quarter-from-a-wasteland-to-a-wonder-34119480.html>

³

https://static1.squarespace.com/static/593e6a3ed482e99f13820b17/t/5a16a76624a694106d0f8fdf/1511434173042/TQ_%2301_complete.pdf

⁴ <https://www.versobooks.com/blogs/4881-regeneration-for-the-few-degeneration-for-the-many>

⁵ <https://academic.oup.com/hwj/article/doi/10.1093/hwj/dbz003/5364617>

16. Barriera din Milano, Torino, Italia, Autor fișă: DOROFTEI

(RADU) Florentina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Programul de regenerare urbană Urban Barriera a urmărit reamenajarea cartierului istoric din nordul orașului Torino, Barriera di Milano.

Cartierul Barriera din Milano este amplasat într-o zonă cu foste clădiri industriale în care spațiile verzi lipseau și unde erau prezente anumite probleme din punct de vedere al componentei socio-demografice.

Prezența anumitor unități industriale în cartierul Barriera din Milano a devenit un punct de atracție pentru mulți migranți, încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea și mai ales în anii cincizeci și șaiszeci ai secolului XX.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Finanțarea programului de regenerare urbană Urban Barriera s-a realizat de către Municipiul Torino, Regiunea Piemont dar și prin programul Fondului European de Dezvoltare Regională 2007-2013.

Programul de regenerare a avut o abordare ce a integrat atât aspectele economice și sociale și totodată a încurajat cooperarea tuturor actorilor implicați (administrația publică, asociații, instituții, cetățeni, întreprinzători).

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Programul Urban Barriera a debutat în anul 2011 acesta fiind astăzi finalizat. La acest proces au luat parte atât Municipiul Torino cât și alte părți interesate, realizându-se 34 de intervenții specifice. Cu gestionarea programului a fost însărcinat Comitetul Urban Barriera din Milano.

Pentru a se răspunde problemelor locale, au fost identificate 10 teme strategice:

- securitate urbană, recăpătarea zonelor percepute ca nesigure;
- dezvoltare locală, antreprenoriat;
- calitate urbană, reînnoirea modului în care trăiesc și muncesc oamenii din zonă;
- accesibilitate la servicii;
- sustenabilitate energetică, soluții cu impact negativ redus asupra mediului, mobilitate urbană durabilă;
- incluziune socială, servicii funcționale într-un context fragmentat multietnic;
- stimularea spiritului civic;
- transformarea cetățenilor în actori;
- socializare;
- îmbunătățirea legăturilor sociale și culturale ale celor care locuiesc și frecventează teritoriul.

Linia de acțiune a programului a vizat intervenția asupra spațiilor publice și a locurilor degradate ale cartierului, care și-au pierdut identitatea, cu scopul de a le face mai utilizabile, mai sigure și mai frumoase. S-au realizat astfel următoarele proiecte:

- reamenajarea Pieței Foroni
- reamenajarea zonei Boschetto
- crearea unei piste de biciclete
- reamenajarea complexului de zone verzi delimitate de via Bologna, Cimarosa, Petrella/Aosta și Ternengo
- reamenajarea urbană a trei zone degradate în vederea creării unor spații pentru parcare, socializare-zona verde Giulio Cesare/Spontini, Clessidra, zona Montanaro/Sesia
- reamenajare terenuri publice din zona urbană istorică
- reamenajarea băilor publice din Via Agliè
- reamenajarea sălii de sport Cascina Marchesa
- reamenajarea curților din complexe școlare D'Acquisto, Gabelli, Prinsipesa di Piemonte.

COSTURI

Costurile proiectului au fost de aproximativ 40 de milioane EUR dintre care:

- 20 de milioane EUR alocate din partea Regiunii Piemont prin Fondul European de Dezvoltare Regională (POR FESR 2007-2013)
- ~ 6,5 milioane EUR a venit din partea fondurilor municipale
- 15 milioane EUR din acorduri suplimentare cu statul și cu regiunea pentru implementarea unor intervenții specifice

BENEFICII ȘI EFECTE

Programul de regenerare a avut rezultate atât la nivelul mobilității urbane, al fondului construit, al spațiului public cât și la la nivel social-cultural și economic.

Dezvoltarea Urbană Urban Barriera din Milano este o mare oportunitate de renaștere pentru un cartier, deoarece combină reamenajarea spațiului public și reabilitarea spațiilor pentru activități sociale cu inițiative de sprijinire a economiei și a ocupării forței de muncă și a sprijinului social și cultural. Programul a urmărit integrarea și valorificarea patrimoniului cartierului Barriera din Milano.

BIBLIOGRAFIE

https://ec.europa.eu/regional_policy/ro/newsroom/news/2016/03/23-03-2016-a-make-over-for-turin-s-urban-spaces, accesat pe 16.10.2021, ora 18:45
<https://www.torinotoday.it/cronaca/urban-barriera-milano-corso-palermo-122-torino.html>, accesat la 18:58

<https://www-comune-torino->

[it.translate.googleusercontent.com/it/urbanbarriera/migliora/index.shtml? x tr sl=it& x tr tl=ro& x tr hl=ro& x tr pto=sc& x tr sch=http](https://www-comune-torino-it.translate.googleusercontent.com/it/urbanbarriera/migliora/index.shtml? x tr sl=it& x tr tl=ro& x tr hl=ro& x tr pto=sc& x tr sch=http), accesat 01.12.2021, ora 12:18

http://www.comune.torino.it/urbanbarriera/bm~doc/report-urban_sito.pdf? x tr sl=it& x tr tl=ro& x tr hl=ro& x tr pto=sc& x tr sch=http, accesat 01.12.2021, ora 21:35

https://urbact.eu/sites/default/files/import/Projects/Building_Healthy_Communities_BHC/_outputs_media/CaseStudy-Torino_Final.pdf, accesat 01.12.2021, ora 22:23

<https://webthesis.biblio.polito.it/11744/1/tesi.pdf>, accesat 05.12.2021, ora 17:10

17. Eni Headquarters, San Donato Milanese, Milano, Italia,

Autor fișă: NUȚU (TEODORESCU) Luminița

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Eni este una dintre cele mai importante companii energetice din lume. Aceasta promovează o abordare inovatoare și integrată a mediului, afacerilor și explorării energiei. De-a lungul istoriei sale, Eni a menținut o apreciere a sistemelor geologice și a compoziției complexe a lumii naturale. Noul centru de explorare și gestionare a producției Eni exprimă această istorie într-un nou campus corporativ situat la zece kilometri sud-est de Milano, în comuna San Donato Milanese.

Centrul iese din peisaj ca o insulă urbană, contribuind la dezvoltarea și cultura zonei cu densitate redusă. Grădini diverse din punct de vedere biologic și clădiri de înaltă performanță exprimă devotamentul lui Eni față de administrarea mediului și oferă un cadru de lucru optim pentru schimbul de idei.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul este situat în fostul complex industrial din Metanopoli, prima așezare a ENI și plasat în San Donato Milanese, Milano, nordul Italiei. Noua intervenție are ca scop stabilirea unui design funcțional, dinamic, comunicativ și bazat pe identitate, care întruchipează valorile și potențialul companiei ENI.

Obiectivul fundamental al proiectului este integrarea completă a arhitecturii în contextul urban și peisajul regiunii care a cunoscut tot mai multe schimbări în ultimele decenii. Designul este caracterizat de o structură care acoperă clădirile subiacente și este compus în întregime din aproximativ 5 acri de panouri fotovoltaice.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Prin acest proiect se urmărește conservarea energiei și adoptarea tehnicilor de energie regenerabilă pe tot parcursul proiectului, cum ar fi clădirile, sistemele de canale destinate schimbului de aer geotermic, evacuarea aerului și turnul de ventilație care profită de vânturile predominante.

COSTURI

Costurile proiectului sunt de 136.574.735,00 Euro.

BENEFICII ȘI EFECTE

Prin realizarea acestui proiect se urmărește conservarea energiei și adoptarea tehnicilor de energie regenerabilă.

BIBLIOGRAFIE

<https://archello.com/story/14313/attachments/photos-videos/7>, accesat 17.10.2021, ora 14,00

<http://www.nemesistudio.it/en/projects/type/offices/item/750-eni-new-headquarter,-san-donato-milanese.html>, accesat 17.10.2021, ora 15,00

<https://www.morphosis.com/architecture/220/>, accesat 05.12.2021, ora 19,00

18. Porta nuova, Milano, Italia, Autor fișă: SĂVESCU (DRĂGHIA)

IULIANA

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul a constat în construirea unui sistem pietonal continuu, caracterizat prin zone verzi, piețe, poduri și un parc mare care asigură o conexiune sigură și ușoară între diferitele districte.

Porta Nuova este un proiect de regenerare cu utilizări mixte în apropierea centrului Milano care se desfășoară pe 290.000 de metri pătrați de teren, din care 170.000 de metri pătrați reprezintă o zonă publică și pietonală, inclusiv o zonă de 90.000 mp de parc public. Dezvoltarea cuprinde 140.000 de metri pătrați de spații de birouri, 403 de unități rezidențiale, 40.000 de metri pătrați de spații comerciale și culturale și 3.000 de locuri de parcare. Situată la nord de centrul orașului, în cel mai conectat nod de transport din Italia, Porta Nuova este unul dintre cele mai mari proiecte de dezvoltare urbană din Europa, implicând peste 20 de firme de arhitectură din opt țări.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Zona cuprinde un grup foarte fragmentat de parcele traversate de infrastructuri importante amplasate atât la suprafață (2 axe de circulație cu linii de tramvai), cât și subterane (trenuri suburbane, regionale și de mare viteză, 2 linii de metrou). De la mutarea gării Varesine în anii 1950, zona a fost marcată de prezența unor vaste suprafețe de teren neutilizate, care au izolat astfel cartierele și au care au fragmentat legăturile pietonale și ciclabile.

Reamenajarea zonei Porta Nuova a presupus reproiectarea sistemului rutier prin construirea unui nou tunel (Via del Nord) și a unei străzi vecine către Garibaldi Repubblica (Via Del Sud), împreună cu noile conexiuni între Garibaldi Repubblica și sistemul rutier existent (Podio -Viale Como și Podio Stazione Garibaldi).

Lucrările din zona Porta Nuova Garibaldi au inclus construcția următoarelor elemente arhitecturale: Podio, TOWERS A, B și C, CLĂDIRILE E1 și E2 și tunelul de legătură publică între Via del Nord , Via del Sud și Piazza Gae Aulenti.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Particularitatea proiectului o reprezintă gestionarea interferențelor dintre zonele învecinate, sistemul rutier înconjurător și spațiile anexate. În acest sens, a fost dezvoltată un sistem de consultare a publicului (locuitori ai districtului dar și ai orașului), care a presupus implicarea cetățenilor pe tot parcursul desfășurării proiectului. Problemele critice au fost rezolvate înainte de începerea lucrărilor grație unui studiu de analiză a fazelor de execuție și printr-o coordonare continuă cu persoanele responsabile din sectoarele / zonele implicate. Acest lucru a condus la împărtășirea metodelor de

intervenție privind sistemul rutier, gestionarea acceselor și metodele de intervenție pentru eliminarea rezidurilor, asigurarea respectării programelor de execuție și evitarea divergențelor între administratorii / purtătorii de cuvânt ai diferitelor șantiere / zone de construcție.

Procesul detaliat de analiză a stabilit alegerea tehnicilor de operare, a procedurilor și a dispozițiilor, cum ar fi reducerea problemelor critice datorate lucrărilor efectuate la înălțime semnificativă, utilizarea scuturilor împotriva vântului, a plaselor de protecție împotriva căderii și a protecției împotriva rezidurilor.

COSTURI

190.000.000,00 EUR

Birouri: 50.500 m²

Suprafață rezidențială: m² 15.000.

Spații comerciale: 10.000 m²

spațiu expozițional: 10.000 m²

Showroom: 10.000 m²

hotel: 15.000 m²

Amenajare privată: 110.500 m²

Amenajare publică: 120.000 m²

Loc de parcare: 1.200 m²

BENEFICII ȘI EFECTE

Porta Nuova reprezintă cu siguranță un proiect remarcabil atât la nivel național, cât și internațional în ceea ce privește:

1.Sustenabilitatea și rezistența

Sustenabilitatea mediului este un ingredient esențial pentru calitatea vieții și, prin urmare, un factor cheie în evaluarea oricărui proces de reamenajare. Porta Nuova a fost proiectată în deplină conformitate cu liniile directe de certificare LEED, conștient că aplicarea principiilor corecte duce întotdeauna la obținerea unor rezultate excelente. Totuși, Porta Nuova nu se concentrează doar pe performanțele proprii ale clădirilor, ci are obiective mai ample largi, reprezentând un model de excelență pentru o reamenajare urbană durabilă pentru Italia și Europa. În special în grădinile Varesine au fost implementate soluții bazate pe natură, cum ar fi acoperișurile verzi și materialele de drenare, pentru a crea o oază urbană rezistentă la provocările schimbărilor climatice.

2.Conectivitate și accesibilitate

Site-ul reprezintă centrul strategic al dezvoltării sociale și economice din Milano. Infrastructura cheie a fost îngropată, unind mobilitatea eficientă cu vocația pietonală a Porta Nuova. Situl va include, de asemenea, un parc desfășurat pe o suprafață de 85.000 mp, „Grădinile Porta Nuova”, într-o zonă pietonală de 160.000 mp (care conține 2 km de piste ciclabile), cuprinzând zone amenajate, piețe și poduri care oferă conexiuni sigure și ușoare între cartierele adiacente. Au fost planificate rampe, ascensoare, scări rulante și scări adecvate pentru biciclete, pentru a asigura accesibilitatea facilă pentru toți cetățenii.

3. Calitatea urbană

Proiectul Porta Nuova reprezintă cu siguranță o oportunitate unică de a promova calitatea urbană, de a explora, regândi și testa noi idei, pentru a continua transformarea durabilă a orașelor. Spre deosebire de trecut, în orașele actuale așa-numitele „spații urbane verzi” nu mai sunt separate într-o anumită zonă a orașului, ci devin locuri pentru interacțiunea zilnică, care capătă valoare doar dacă devin o parte integrantă a orașului. Acestea trebuie să scape de granițele stricte ale unui plan definit spațial și să devină parte a habitatului urban general, transformând Milano într-un oraș ușor, fluid și primitiv. Zonele verzi și spațiile de calitate pot juca un rol fundamental în cadrul dezvoltării urbane durabile prin îmbunătățirea aspectelor de mediu, sociale și economice ale orașului, îmbunătățind calitatea aerului și confortul spațiilor deschise.

BIBLIOGRAFIE

<https://landezine-award.com/porta-nuova-milan/>
<https://www.floornature.com/blog/the-porta-nuova-project-milan-land-milano-10062/>
<https://www.landsrl.com/portfolio-land/porta-nuova>
<https://www.gae-engineering.com/en/project/project-porta-nuova-garibaldi/>
<https://erasmusu.com/en/erasmus-milan/what-to-see/quartieri-porta-nuova-porta-garibaldi-isola-milano-italy-15461>.

19. Morden Wharf, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: ANUȚOIU

Ioana

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Pentru peste jumătate de secol, numele Morden Wharf a fost sinonim cu inovație și industrie. Aici au fost fabricate primele cabluri subacvatice din lume, au fost fabricate nave cu ajutorul mașinilor cu abur. Situl a fost marcat de-a lungul timpului de dezvoltarea unei industrii pe scară largă, până când efectele pieței au declanșat un declin lent, conducând treptat la demolarea tuturor clădirilor, cu excepția a trei dintre acestea.

Conceptul propus a fost gândit pentru a schimba imaginea urbană și economică a unei zone de tip brownfield desfășurată pe 2,4 hectare și care se află amplasată pe peninsula Greenwich din Londra. Amplasamentul are calitatea de a fi orientat către Greenwich și O2 Arena.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul caută să „maximizeze potențialul râului pentru construire și acces public”. Odată finalizat, ansamblul propus va oferi până la 1.500 de locuințe noi organizate în 12 clădiri rezidențiale de înaltă calitate. Dintre acestea circa 35% vor fi valorificate la prețuri accesibile. Proiectul va crea, de asemenea, aproximativ 700 de noi locuri de muncă permanente.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Pe lângă partea de revitalizare a zonei, proiectul își dorește să păstreze moștenirea istorică a locului și să o valorifice. Astfel, la 25 de ani de la demolarea Fabricii de Zahăr, proiectul își propune să readucă la viață o parte din Greenwich și să ofere locuitorilor un spațiu de calitate care să înlocuiască o zonă cu un puternic caracter istoric. Morden Wharf va deveni un loc dinamic în care să trăiești, să lucrezi și să te joci. În centrul acestei noi viziuni îndrăznețe se află peste 60% de domeniu public nou, cuprinzând un frumos parc desfășurat pe circa 1,6 ha și o piață publică pentru evenimente, piețe și adunări comunitare.

Se va naște un nou ecosistem de ocupare a forței de muncă, cu 200.000 de metri pătrați de spațiu comercial, oferind infrastructura necesară pentru peste 3.500 de noi locuri de muncă ce acoperă utilizări comerciale, cu amănuntul și comunitare, inclusiv spații mai mici și flexibile pentru IMM-uri și întreprinderi creative.

De asemenea, în conexiune cu bogata sa istorie ca loc al industriei, o serie de spații pentru producători și unități industriale ușoare vor fi dezvoltate pe partea site-ului desemnat ca teren industrial strategic. Southern Warehouse, păstrat și renovat, (cândva spațiul istoricului pub Sea Witch), va fi reinventat și pliat pe nevoile afacerilor

de astăzi. Peste 2.400 de locuri de muncă în construcții vor fi generate, de asemenea, pe parcursul programului de dezvoltare.

COSTURI

Costurile însumează 770 mil \$.

BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul va oferi 1500 de noi locuințe, 3500 de noi locuri de muncă, circa 1,6 ha de parc cu deschidere la râu. De asemenea, sunt abordate și susținute concepte precum 15 minutes city, punându-se accentul pe transportul sustenabil și accesibilitate. Noul proiect va presupune dezvoltarea legăturilor directe de autobuz (Morden Wharf - North Greenwich Station), precum și a celor cu multiple hub-uri de transport.

Se așteaptă ca Morden Wharf să contribuie cu 42 milioane de lire sterline pe an economia locală.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.archdaily.com/968262/planning-consent-granted-for-oma-reinier-de-graafs-masterplan-for-morden-wharf-in-london>, accesat la 13:21

<https://www.uandiplc.com/our-places/morden-wharf-greenwich/>, accesat la 13:31

20. Bath Quays Waterside Park, Bath, Marea Britanie,

Autor fișă: ROMANIUC Claudia

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Parcul este localizat pe malul nordic al râului Avon, între Podul Churchill și Parcul Verde în centrul orașului Bath, într-o zonă aflată în Patrimoniul Mondial UNESCO. Traseul râului Avon este considerat ca fiind parte din Patrimoniul UNESCO și este protejat datorită biodiversității lui.

Proiectul de regenerare a plecat inițial de la necesitatea atenuării și protejării de inundații a sitului valoros, însă pe parcurs, Consiliul Local și-a dat seama că acesta reprezenta în același timp și o oportunitate de a reconecta într-un mod sustenabil orașul cu malul de apă.

Astfel s-a constatat ideea unui proiect multifuncțional, care va avea următoarele atribute: pe de-o parte intervențiile vor reduce riscul de inundații și, pe de altă parte, va funcționa ca un spațiu public destinat comunității. În același timp, s-au realizat campanii de informare a locuitorilor despre dubla funcțiune a acestuia la nivelul orașului, pentru a crește conștientizarea că în anumite momente din an, parcul va fi închis din cauza inundațiilor.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Obiectivul principal al proiectului este de a dezvolta un parc pentru a conecta centrul orașului cu frontul de apă și, în același timp, de a interveni de-a lungul malului pentru a atenua efectele inundațiilor care pot afecta mai mult de 100 de proprietăți. Proiectul de regenerare a fost gândit ca un instrument prin care Consiliul Local va crea un nou cartier comercial pentru zona productivă din centrul orașului care se află în ascensiune economică. Prin această intervenție, zona se va îmbogăți cu clădiri de birouri clasa A și va permite extinderea zonei de afaceri în orașe, precum și încurajarea apariției de afaceri noi. De asemenea, pe lângă cele 2700 de locuri de muncă, dezvoltarea va cuprinde locuințe noi care vor fi amplasate într-o zonă poziționată strategic în proximitatea râului. Pe lângă locuire și servicii, proiectul aduce în prim plan și spațiului public, prin intervenții care să contribuie la îmbunătățirea calității acestuia.

Localizat pe malul râului Avon, între Podul Churchil și Green Park, proiectul cuprinde următoarele zone:

- Bath Quays Waterside - care în urma lucrărilor de protejare împotriva inundațiilor a permis: reorganizarea tramei stradale, crearea unui parc orientat spre Sud care cuprinde trasee pietonale și pentru biciclete, dar și alte amenajări peisagistice. Zona atrage activități diverse, temporare și evenimente care oferă publicului noi posibilități de a petrece timpul liber în apropierea naturii.
- Podul Cheiului Bath - este un pod nou destinat pietonilor și bicicliștilor, care asigură legătura dintre cele două maluri. Construcția lui a început în anul 2019.

- Bath Quays South - cuprinde vechiul amplasament al companiei Newark Works pe care se va dezvolta un hub destinat tehnologiei, digitalizării și companiilor creative, care pot contribui la conturarea mediului de afaceri al viitorului în Bath. De asemenea zona cuprinde noi locuințe dar și spații de birouri care vor fi desfășurate pe cei 45.000 mp.
- Bath Quays North - cuprinde parcare și parcul de autobuze de pe strada Avon, care se va transforma într-o zonă destinată mediului de afaceri. Zona va fi caracterizată de o mixitate funcțională prin inserarea locuințelor, cafenelelor, restaurantelor și spațiilor publice. Calitatea designului este importantă pentru noua dezvoltare, având în vedere caracterul de sit inclus în Patrimoniul UNESCO.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Planul de creare a locurilor de muncă și strategia de dezvoltare economică a orașului au prevăzut transformarea autobazei de pe Cheiul râului Avon într-o zonă prosperă și regenerată, care să contribuie la îmbunătățirea calității vieții. În acest sens, în 2017, Consiliul Municipal a hotărât mutarea acesteia, ca parte a Strategiei pentru parcare și autogară. Astfel, în 2018, în urma informării și consultării publicului de-a lungul procesului, parcare a fost mutată, lăsând loc noii dezvoltării.

COSTURI

Costul final al investiției a fost de 7.22 milioane de lire. Consiliul local și Agenția pentru Mediu au finanțat lucrările din bugetele proprii, dar și printr-o finanțare de 6.1 milioane de lire pentru infrastructura, sumă pusă la dispoziție de Parteneriatul pentru întreprinderi locale din vestul Angliei (The West of England Local Enterprise Partnership - LEP). Din impozitul local Consiliul a alocat aproximativ 0.51 milioane de lire, iar prin fondul Ajutorul împotriva Inundațiilor Agenția pentru Mediu a contribuit cu 0.61 milioane de lire.

BENEFICII ȘI EFECTE

Prin proiectul de regenerare a Cheiului Raului Avon s-a realizat reducerea severității inundațiilor, având efecte asupra fondului construit și a siguranței oamenilor în oraș. De asemenea, este protejată biodiversitatea, iar calitatea infrastructurii verzi-albastre este îmbunătățită. Acest lucru contribuie la creșterea calității vieții oamenilor, mai ales prin dezvoltarea accesibilității la spații verzi deschise, dar și prin extinderea infrastructurii verzi albastre. Proiectul de regenerare susține, de asemenea și dezvoltarea economică locală prin îmbogățirea ofertei de locuri de muncă, stimularea competitivității economice, dar și creșterea numărului de locuințe ca urmare a creșterii atractivității zonei.

Astfel, proiectul este un exemplu pentru modul în care o intervenție tehnică, de punere în siguranță a malului de apă a condus la regenerarea unei zone întregi, punând accent pe spațiul public, pe mediu și pe dezvoltarea economică.

BIBLIOGRAFIE

<https://oppla.eu/casestudy/19137>, accesat 21.10.2021

<https://www.bathnes.gov.uk/services/planning-and-building-control/major-projects/bath-quays>, accesat 21.10.2021

21. Heygate Estate Elephant Park, Londra, Marea

Britanie, Autor fișă: DAVIDESCU (FILIP) Ruxandra

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Terenul cu o suprafață de 9 ha supus regenerării urbane este situat în partea centrală a Londrei, într-o zonă cu acces facil la metrou, delimitată de câteva artere importante de trafic.

Heygate Estate, ansamblul inițial de blocuri "în stil arhitectural neo-brutalist, compus din 1.214 locuințe"⁶ a fost realizat între 1971-1974. Cvtartulul inițial era delimitat de o serie de blocuri înalte din beton, care înconjurau o serie de locuințe colective cu regim mai mic de înălțime, dispuse în jurul unor grădini centrale comune.

Proiectul de regenerare urbană a sporit numărul de locuințe și a inclus și alte funcțiuni (comerciale) la parter, dar a prevăzut și un parc foarte întins. Acest lucru s-a putut realiza datorită faptului că a crescut regimul de înălțime pentru cladirile reprezentative – situate la intersecții sau în punctele vizibile (CUT mai mare cu un POT mai mic, astfel aceeași suprafață desfășurată a ocupat o arie la sol mai redusă, ceea ce a permis dezvoltarea clădirilor pe verticală).

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare a fost împărțit în mai multe etape (11 intervenții) și a urmărit o serie de factori cheie:

- Siguranța, atât în cartier cât și împrejurimi (prin spargerea limitelor anterioare)
- Importanța spațiilor verzi și a spațiilor publice (posibile mulțumită dezvoltării mai mult pe verticală – creșterea CUT)
- Numărul locuințelor accesibile (mixajul social)
- Numărul și tipul noilor locuințe
- Legături pietonale și rute velo (irigarea contextuală)
- Numărul parcajelor
- Noi spații comerciale și posibilul lor impact asupra celor existente
- Tipul de piață necesar pentru zona respectivă
- Un design de înaltă calitate
- Mixajul funcțional (înglobarea tuturor funcțiunilor necesare rezidenților – inclusiv administrativă)
- Distribuția înălțimilor (alternarea acestora cu spații libere, de parc)

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În 2004 a fost adus în discuție pentru prima dată – cu rezidenții de atunci – procesul de regenerare.

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/Heygate_Estate

În 2010 s-a semnat contractul cu dezvoltatorul și în 2012 Lendlease (dezvoltatorul) a demarat procesul de avizare și autorizare. Demolarea a început în 2013, iar în 2015 au fost predate primele locuințe către noii locatari. În 2021 a fost deschisă publicului și zona de parc. În cadrul procesului de regenerare a zonei s-a insistat și pe aspectele climatice și – având în vedere faptul că dezvoltatorul face parte din programul Climate Positive Development – pentru întreaga zonă a fost prevăzut un hub energetic (o centrală comună pentru încălzire și electricitate), care să facă posibilă livrarea căldurii și a apei calde cu amprentă de carbon zero (estimare pentru 2025, când este prevăzută finalizarea).

COSTURI

“Bugetul lucrării a fost de 1,5 mld. £, dintre care 15 mil. £ au fost cheltuiți cu demolarea, 44 mil. £ pentru degajarea și eliberarea terenului și 21,5 mil. £ pentru noua dezvoltare.

Restul banilor (50 mil. £) au fost cheltuiți pentru teren.”⁷

BENEFICII ȘI EFECTE

Din totalul de 5.000 de locuințe pe care îl prevede proiectul, 25% sunt destinate persoanelor cu venituri mici. O bună parte sunt pentru închiriat, iar dintre acestea, 35% vor fi rezervate chiriilor sociale (cu ajutorul Consiliului Southwark – cartierul), locuințele fiind dispersate în întreg ansamblul.

Acest proiect a modificat nu doar caracterul zonei ci și perspectiva la nivelul ochiului asupra cartierului. Dacă blocurile inițiale constituiau o barieră fizică și vizuală între interiorul și exteriorul ansamblului, iar proiectarea, în acord cu tendințele acelor vremuri, s-a făcut mai degrabă având în vedere parcul cu automobilul, abordarea ulterioară a adus schimbări majore. Astfel, întregul cartier poate fi perceput, prin multiplele sale irigări, iar parcul este accesibil din orice punct.

Prin proiect au fost create peste 10.000 de noi locuri de muncă și au fost înființate centre de formare, de reconversie profesională. Zona a fost gândită ca un pol de atracție, ca un oraș în oraș, evitându-se pe cât posibil să fie doar o zonă de tranzit. Întreaga zonă a fost conectată la sistemul de transport (velo, transport în comun, etc.) prin amenajarea unor stații și prin demersurile de aducere și continuare a liniei de metrou dincolo de cartier (Bakerloo Line, care se oprește acum la Elephant Park)⁸.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.elephantpark.co.uk/about-elephant-park/project-vision/>, consultat în data de 20.10.2021 ora 22:42

<https://elephantandcastle.org.uk/the-benefits/>, consultat în data de 20.10.2021 ora 22:42

https://www.lendlease.com/uk/-/media/llcom/house-views/lendlease-responds/elephant_park_regeneration_factsheet_2018-final.pdf, consultat în data de 20.10.2021 ora 22:42

⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Heygate_Estate

⁸ <https://www.backthebakerloo.org.uk/index.php>

22. King's Cross, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: DUMITRESCU

Ana Bogdana

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Gara King's Cross a fost inaugurată în 1852 de către Great Northern Railway. A devenit proprietatea London and North-Eastern Railway în 1923, când au fost introduse celebrele servicii Flying Scotsman și locomotivele Mallard. A crescut rapid, concomitent cu traficul spre zonele suburbane, și a fost extinsă de mai multe ori în sec. 20. Complexul gării a fost reamenajat în anii 1970, devenind un important terminal pentru trenul de mare viteză InterCity 125.

Arealul King's Cross a fost și este unul dintre cele mai importante puncte de transport terestru din Europa. Identitatea sa a fost, în conștiința colectivă, una strict funcțională. Zona industrială aferentă acestui nod intermodal a fost o zonă inaccesibilă, o barieră în interiorul țesutului urban londonez. Într-o zonă definită de interacțiunea dintre numeroasele funcțiuni prezente, ce reprezintă particularitatea acestui proiect unic, restructurarea a produs unul dintre cele mai mari și mai importante modele din Europa de regenerare urbană și de adaptare a unui spațiu afectat anterior unei funcțiuni industriale. A fost perfect adaptat nevoilor locuitorilor metropolei.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul s-a desfășurat într-o zonă centrală a Londrei, ocupată în cea mai mare parte de gara King's Cross și gara St Pancras International, sub cele două gări aflându-se stația King's Cross St. Pancras a metroului din Londra; combinate, acestea formează unul din cele mai mari noduri de transport ale țării.

Conceptul de regenerare a făcut obiectul unui concurs de proiecte ce avea ca scop identificarea unei zone urbane accesibile a orașului, cu funcțiuni diverse (culturale, comerciale, rezidențiale și educaționale), în care elementele centrale de legătură a funcțiunilor dominante au fost cele de agrement și loisir reprezentă, în scopul creșterii calității vieții urbane. În ciuda existenței unei infrastructuri majore de transport – gara King's Cross – deschiderea și atractivitatea zonei se datorează celor zece parcuri și piațete proiectate. Analiza spațiilor publice a relevat necesitatea unor conexiuni cu rol de deschidere a ansamblului urban către accesul publicului deși, inițial, complexul a fost proiectat ca un ansamblu închis.

Un element-cheie pentru integrarea ansamblului în structura urbană a fost introducerea conceptului de microeveniment la nivelul zonelor de piațete și loisir. Artera principală - King's Boulevard - oferă o legătură între stațiile de transport public și clădirea istorică Granary (proiectată de Lewis Cubitt), astăzi Universitatea de Arte. Granary Square este una dintre cele mai ample spații urbane de acest gen din Europa și este un punct central activ pentru întreaga zonă King's Cross datorită celor patru fântâni ce reflectă fațada clădirii Granary și găzduiește o serie de evenimente publice. Piața

Pancras și Parcul Lewis Cubitt sunt definite prin funcțiuni aferente zonelor de loisir iar atractivitatea constă într-o ofertă diversificată de amenajări peisagistice, optime pentru desfășurarea activităților cotidiene.

Funcțiunile mixte, caracteristice zonelor urbane centrale, au dat caracterul de diversitate funcțională zonei King's Cross, actorii implicați în procesul de regenerare urbană numind intervenția "Dezvoltare cuprinzătoare, fazată, cu utilizare mixtă".

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Suprafața totală a King's Cross este de 50 ha, din care 27 ha de teren industrial s-au reconfigurat astfel încât ansamblul să devină o zonă urbană foarte accesibilă și integrată a orașului, cu o gamă de utilizări culturale, comerciale, rezidențiale și de afaceri.

Elementul care a stat la baza strategiei de planificare urbană a fost localizarea, zona de intervenție ocupând o poziție centrală în oraș. Intervenția de conversie funcțională a fost concepută și adaptată amplasamentului, influențând astfel identitatea funcțională pe care noul ansamblu o deține în prezent.

Pornind de la conceptul de mix funcțional, prin procesul de planificare s-au stabilit areale și subzone ce au fost tratate diferit. Cheia succesului acestei planificări a fost dată de coroborarea elementelor propuse și a suprafețelor dedicate acestora. Procesul s-a materializat prin subdivizarea întregului sit și alocarea suprafețelor rezultate fiecărui tip de utilizare.

Traseele au fost ierarhizate și amenajate în funcție de caracterul acestora, spațiile de loisir și recreere sunt dispuse în așa fel încât să pună în valoare elementele de cadru natural sau să susțină funcțiunile de servicii/comerț. La configurarea spațiilor publice au contribuit și elementele de arhitectură propuse astfel încât să le delimiteze sau să mascheze zone aferente infrastructurilor.

COSTURI

În 2013, Parteneriatul Central King's Cross Limited a confirmat finanțarea de 250 mil. £ obținută de la patru instituții bancare de top, cu care urmau să se realizeze trei noi clădiri comerciale și etapa finală a infrastructurii – capătul sudic și nordic al Regent's Canal – precum și 272 apartamente în King's Cross și infrastructura majoră pentru tot cartierul King's Cross.

Ea includea un împrumut pentru clădiri birouri și comerț în Western Transit Shed și în Pancras Square, dezvoltări rezidențiale în King's Cross (209 apartamente de vânzare și 63 de apartamente accesibile – acestea contractate de One Housing Group). Obținerea finanțării, într-o perioadă în care creditele ipotecare erau aproape imposibil de obținut, a fost considerată "un vot masiv de încredere" în succesul proiectului, așa cum a arătat președintele Parteneriatului, Sir David Clementi.

Această finanțare combinată se adăuga investițiilor de 250 mil. £ susținute până atunci de London & Continental Railways, DHL și Argent King's Cross, începând din 2009, prin care s-au realizat străzi noi (inclusiv King's Boulevard), noi spații publice (inclusiv Granary Square), un pod nou peste Regent's Canal, lucrările de îmbunătățiri ale malurilor canalului, Centrala Energetică și rețelele acesteia de încălzire și distribuție.

Costul final al proiectului a fost calculat în 2017 la 3 mld. £, care includeau sprijinul de 590 mil. £ al Londrei pentru cele cca. 1.300 noi locuri de muncă.

BENEFICII ȘI EFECTE

Acest program de regenerare urbană este unul activ, de mari dimensiuni, în care o zonă inaccesibilă și vacantă devine centru de interes, prin intervenții de restructurare integrată a spațiului, prin dezvoltări ecologice și durabile, prin implementarea conceptului de accesibilitate locală – dar și zonală – prin raportarea sustenabilă la elementele de cadru natural, astfel încât să protejeze pe termen lung resursele și – nu în ultimul rând – prin promovarea și valorificarea reperelor istorice.

Analiza pieței, împreună cu analizele sociologice au jucat un rol important, generând direcțiile majore de dezvoltare, în acord cu cerințele actuale de sustenabilitate și nevoile și așteptările sociale. Instrumentele regenerării urbane au fost aplicate de o manieră eficientă și echitabilă.

BIBLIOGRAFIE

<http://townshenda.com/projects/kings-cross-central-9/>

<https://www.argentllp.co.uk/content/The-Economic-and-Social-Story-of-Kings-Cross.pdf>

<https://www.kingscross.co.uk/about-the-development>

23. Tate Modern, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: DOROFTEI

(RADU) Florentina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Tate Modern este una din cele mai mari galerii de artă modernă și contemporană, fiind declarată, în 2020, a treia cea mai vizitată din lume. Ea este gazduită de fosta centrală electrică Bankside, proiectată de Sir Giles Gilbert Scott (arhitectul care proiectase și centrala electrică Battersea). Centrala electrică Bankside a fost construită în două etape, între 1947 și 1963, pe un amplasament situat vis-a-vis de catedrala Sf. Paul, peste Tamisa. Centrala este o clădire pe structură metalică și cu pereți din cărămidă, având un turn central de 99 m înălțime, care a funcționat până în 1981, când a fost închisă.

Mulți ani după închidere, centrala electrică Bankside a fost în pericol de a fi demolată, pentru a face loc altor proiecte promovate de dezvoltatori, dar au fost mulți cei care au făcut campanie pentru salvarea clădirii și au transmis idei pentru posibile utilizări. Cererea de clasare a clădirii a fost respinsă.

În aprilie 1994, Galeria Tate a anunțat că Bankside va fi sediul noului Tate Modern. În luna iulie a aceluiași an, a fost lansat un concurs internațional pentru selectarea unui arhitect pentru noua galerie. Arhitecții Jacques Herzog și Pierre de Meuron de la firma Herzog & de Meuron au fost desemnați câștigători în ianuarie 1995.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Reconversia inițială a început în iunie 1995 și a fost finalizată în ianuarie 2000.

Tate Modern a fost inaugurată de Regina Elisabeta a II-a la 11 mai 2000 și în primul său an a primit 5,25 milioane de vizitatori, atrăgând mai mulți vizitatori decât se anticipase, motiv pentru care încă din 2004 a fost luată în calcul extinderea sa. Planurile s-au axat pe sud-vestul clădirii, cu intenția de a oferi un spațiu de afișare de 5.000 m², aproape dublul spațiului inițial de afișare.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Cea de a treia parte a imobilului a fost păstrată de compania națională franceză de energie EDF Energy, ca sub-stație. În 2006, compania a eliberat jumătatea de vest a acestei proprietăți și s-au elaborat planuri pentru înlocuirea structurii cu o clădire turn, care ar fi trebuit finalizată în 2015, ca extindere a muzeului. Turnul urma să fie construit deasupra vechilor rezervoare de petrol, în fapt, trei construcții subterane circulare, care ar fi fost transformate într-un spațiu de artă destinat reprezentățiilor live și instalațiilor de artă.

COSTURI

Schema de parteneri co-fondatori ai proiectului a fost lansată în 1998, o schemă în care partenerii își asumă un angajament de până la cinci ani și, în schimbul investiției

lor, obțin beneficii exclusive, inclusiv divertisment, evenimente de educare a angajaților, vizionări private și acces special în culise. O parte din banii strânși din această schemă au contribuit la lucrările de construcție la Tate Modern.

Reconversia inițială a costat 134 mil. £; 56,3 mil. £ proveneau din fondurile loteriei. Proiectul pentru cea de a treia parte a clădirii a fost evaluat inițial la 215 mil. £ (50 mil. £ de la guvernul britanic, 7 mil. £ de la Agenția de Dezvoltare din Londra, 6 mil. £ de la filantropul John Studzinski, donații). În iunie 2013, Eyal Ofer, magnat imobiliar și al transportului naval internațional, a oferit 10 mil. £ pentru proiectul de extindere, donația ajungând la 85% din fondurile necesare.

BENEFICII ȘI EFECTE

Din 1995 până în 2000, din centrala electrică părăsită Bankside, clădirea a devenit atracția principală a lumii artistice londoneze.

Tate Modern este galeria națională de artă modernă a Regatului Unit. Este unul dintre cele mai mari muzee ale artei moderne și contemporane din lume și cea mai vizitată galerie de artă modernă din lume, atrăgând aproximativ 4,7 mil. de vizitatori pe an. Tate Modern deține colecția națională de artă britanică din 1900 până în prezent și arta modernă și contemporană universală. Ca și la alte galerii și muzee naționale din Marea Britanie, nu se percepe taxă de intrare la expoziția permanentă.

Cele 5,25 mil. de vizitatori din primul an au adus un beneficiu de 100 mil. £. Numărul de hoteluri și firme de catering din jurul Tate Modern a crescut cu 23% între 1997-2000. A crescut prețul proprietăților, iar nivelul investițiilor comerciale au o rentabilitate excelentă.

BIBLIOGRAFIE

https://ro.wikipedia.org/wiki/Tate_Modern, accesat 16.10.2021 ora 20:40

<https://www.infotour.ro/ghid-turistic/muzee-si-galerii-de-arta/muzeul-de-arta-tate-modern-din-londra-985>, accesat 16.10.2021 ora 20:57

<https://www.theartnewspaper-com.translate.goog/2001/06/01/fantastic-figures-shape-tate-moderns-birthday? x tr sl=en& x tr tl=ro& x tr hl=ro& x tr pto=sc>, accesat 05.12.2021, ora 17:27

<https://www.tate.org.uk/about-us/projects/constructing-tate-modern>, accesat 08.12.2021, ora 23:00

24. Docklands, Londra, Marea Britanie, Autor fișă: MITRESCU Sergiu

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

London Docklands este situat în estul și sud-estul Londrei, în cartierele Southwark, Tower Hamlets, Lewisham, Newham și Greenwich.

Docurile – inițial zone de mlaștini, în cea mai mare parte improprii pentru agricultură și slab populate – făceau parte din portul Londrei, cândva cel mai mare port din lume. Acestea necesitau o armată de muncitori, unii cu calificări remarcabile, alții faimoși pentru abilitățile lor acrobatice. Însă majoritatea erau necalificați și lucrau ca muncitori cu ziua, fiind recrutați din pub-urile din port. Acest mod de lucru a continuat până în 1965, deși din 1947 a fost reglementat prin Schema Națională de Muncă în Docuri.

Muncitorii din docuri au format o serie de comunități locale strânse, cu cultura și argoul caracteristice. Din cauza legăturilor slabe cu restul Londrei, au avut tendința să se dezvolte într-o oarecare izolare. Accesul rutier către Insula Câinilor, de exemplu, era limitat la două poduri basculante, care au fost blocate de Ted Johns, un militant al comunității locale. Alături de susținătorii săi, au declarat independența zonei în semn de protest față de lipsa siguranței sociale din partea statului și au înființat un așa-numit „Consiliu insular”. Odată cu creșterea în dimensiune a navelor de transport maritim, porturile londoneze situate pe Tamisa au fost scoase din lanțul logistic global. Mai mult, de la finele anilor 1970, activitățile industriale din marile centre urbane au început să fie relocate în afara orașului. După închiderea docurilor, zona a fost abandonată în sărăcie, până în 1980. Regenerarea a demarat aproape concomitent; zona fiind reproiectată în principal pentru comerț și locuire.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Planul a prevăzut construirea de zone rezidențiale, zgârie-nori de birouri, precum și facilități pentru industrie ușoară. Piesa de rezistență a ansamblului este districtul de business Canary Wharf. Zona a beneficiat de construcția unui sistem intra-urban feroviar, numit Docklands Light Railway (DLR), folosind infrastructura feroviară existentă, costul final fiind lăudabil de mic: 77 de mil. £. Nu în ultimul rând, proiectul a fost conectat la rețeaua aviatică globală prin deschiderea aeroportului City.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul a avut în vedere regenerarea zonei fostelor docuri pe Tamisa. El a demarat în 1981 cu crearea London Docklands Development Corporation (LDCC), care a funcționat ca agenție de dezvoltare locală și era abilitată de guvernul britanic să achiziționeze terenurile necesare.

Un an mai târziu, în 1982, guvernul a desemnat o zonă destinată întreprinderilor, în care afacerile au fost scutite de taxele pe proprietate, beneficiind și de proceduri

simplificate în ceea ce privește acordarea de împrumuturi și procedurile de autorizare, pentru a stimula procesul de reînnoire urbană.

LDDC a fost acuzată că a susținut dezvoltări de lux, de aceea nu s-a bucurat de popularitate printre comunitățile existente, care au considerat că problemele lor au rămas nerezolvate. Nu există dovezi că LDDC a putut anticipa scara dezvoltării, care a culminat cu Canary Warf, în vreme ce în vecinătate se derulau proiecte de clădiri de birouri cu o densitate mult mai redusă (Heron Quays). În Canary Warf în anii '90 proprietarii erau blocați cu proprietăți pe care nu le puteau vinde sau închiria.

Deși vechile depozite au trebuit demolate în cea mai mare parte, unele au fost conservate și transformate în locuințe.

COSTURI

Bugetul total al lucrării, actualizat, întins pe patru decenii a fost de 1,8 mil. £.

BENEFICII ȘI EFECTE

Într-un interval de peste trei decenii de la demararea proiectului, zona a devenit extrem de atractivă pentru locuire și afaceri, astfel că populația s-a dublat.

Regenerarea urbană a ridicat nivelul economic, dar a condus și la unele conflicte între comunitățile noi și cele vechi din zonă, care resimt presiunea de a părăsi zona în favoarea dezvoltatorilor.

Cu toate acestea, Canary Wharf reprezintă cel mai mare centru de afaceri european, un simbol al Marii Britanii din vremea premierului Margaret Thatcher, o zonă dens ocupată cu zgârie-nori, un al doilea pol al centrului financiar al Londrei și unul dintre cele mai cunoscute exemple de regenerare urbană, ale cărui efecte se resimt și astăzi, proiecte de regenerare urbană continuând în ariile învecinate, în Greenwich și Deptford.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.hastingsinternational.com/content/news/244-docklands-regeneration-2021-how-will-2021-transform-the-docklands>
https://en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands

25. Clyde Waterfront, Glasgow, Scoția, Autor fișă: ȘECLĂMAN

În

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Regenerarea urbană a Clyde Waterfront, unul dintre cele mai mari proiecte de regenerare urbană din Marea Britanie, s-a desfășurat în perioada 2003-2014, având ca scop îmbunătățirea vieții comunităților locale prin creșterea facilităților de agrement, turism, locuire, transport, comerț, afaceri și implicit a locurilor de muncă.

Cele peste 200 de proiecte au vizat ambele maluri ale râului Clyde pe o distanță de 20 km, de la Glasgow Green la Dumbarton. Zona râului Clyde a avut un aport important în dezvoltarea orașului, toate activitățile fiind orientate către apă.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de renovare urbană Clyde Waterfront a avut ca scop revitalizarea malurilor râului Clyde, prin dezvoltarea unei zone vibrante și prospere care să atragă turiști și investiții. În același timp, s-au avut în vedere confortul și calitatea vieții comunității. Intervenția de regenerare urbană a avut 4 piloni: renașterea economiei, valorificarea peisajului, crearea unor legături între oameni și conectivitatea. Proiectul a produs un exemplu de zonă cu utilizare mixtă (birouri, loisir, alimentație publică, locuire), în proiectarea căreia au fost incluse principii ale dezvoltării durabile – economisirea energiei (South Glasgow Hospital Campus a fost proiectată cu tehnologii software și materiale care să reducă producerea de CO₂ cu 80 kg/mp anual).

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Conform dezvoltatorilor, proiectul a promovat regenerarea socială și economică prin construirea a :

- 370.000 mp de spații comerciale;
- 73.000 mp de spații de cazare;
- peste 250.00 mp spații de birouri;
- peste 10.000 de locuințe;

Toate acestea s-a estimat că vor aduce aproximativ 50.000 de noi locuri de muncă.

Regenerarea urbană a Clyde Waterfront este un exemplu de succes pentru parteneriatul public-privat. Partenerii strategici ai proiectului au fost: Guvernul scoțian, Glasgow City Council, Renfrewshire Council, West Dunbartonshire Council și Scottish Enterprise.

COSTURI

Investițiile, atât din bani publici cât și privați, au fost evaluate la 5-6 mld. £.

La nivelul intervențiilor pentru infrastructura de transport au fost estimate costuri de 50 mil. £.

BENEFICII ȘI EFECTE

Amenajarea unor mari spații de birouri și atragerea companiilor crește atractivitatea zonei și implicit cererea pentru locuințe. Astfel, locurile de muncă, campusul universitar, business-park-urile și zonele de agrement contribuie la diversificarea zonei urbane și la ocuparea ei.

Infrastructura de transport și implicit accesibilitatea zonei au crescut odată cu acest proiect, ele fiind esențiale în contextul dat.

Accesibilitatea este asigurată prin construcția podului Squinty Bridge – primul pod rutier peste râul Clyde, ce face legătura între West End of Glasgow și Digital Media Quarter până la Govan. De asemenea, la nivelul circulației pietonale a fost amenajat Podul Tradeston cu scopul de a crea o conexiune între malul nordic și cel sudic.

BIBLIOGRAFIE

https://en.wikipedia.org/wiki/Clyde_Waterfront_Regeneration#Projects, accesat 19.10.2021 ora 10:02

<http://www.clydewaterfront.com/about/vision-and-achievements>, accesat 19.10.2021 ora 10:10

<https://www.stepupsmartcities.eu/Portals/51/Documents/3%20point%20%20reports/Glasgow%20Clyde%20waterfront%20pdf.pdf>, accesat 19.10.2021 ora 10:21

<http://www.clydewaterfront.com/our-journey/image-galleries/building-of-the-clyde-arc>, accesat 19.10.2021 ora 10:28

<https://www.surf.scot/wp-content/uploads/2015/03/The-project-emphasised-new-connections-between-the-waterfront-area-and-local-parks.jpg>, accesat 19.10.2021 ora 10:42

26. Fjord City, Oslo, Norvegia, Autor fișă: ROMANIUC Claudia

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Industria navală din Oslo a început să se dezvolte masiv după cel de-al Doilea Război Mondial, când, urmare numărului mare de vase comerciale pierdute, compania Aker – stabilită în oraș – a început să primească multe comenzi de nave, pe care le construia cu o tehnologie avansată și le livra în diverse părți ale lumii. La începutul anilor 1970, viitorul șantierului naval părea luminos, având în vedere cererea mare de petroliere. Industria constructoare de nave din Norvegia, care ajunsese una din cele mai mari din lume, nu a fost pregătită pentru criza petrolului din 1973-1974, după care activitățile șantierelor navale s-au oprit, comenzile au încetat și așa a început declinul principalei industrii din Oslo.

În acest context, până în 1980 Oslo a fost preponderent un oraș-port. Infrastructura portuară dezvoltată de-a lungul frontului de apă, cu accent pe activitatea șantierului naval și mai puțin pe accesul publicului la apă, era specifică orașelor-port. Pentru a deservi activitățile portuare, mari infrastructuri de transport de tip autostrăzi sau căi ferate au fost dezvoltate în imediata proximitate, paralel cu malul, creând o barieră între oraș și frontul de apă, astfel că pe tot parcursul secolelor 19 și 20, frontul de apă al orașului nu fost accesibil publicului. În 1982, orașul își pierduse așadar industria constructoare de nave și rămăsese cu această barieră între oraș și frontul de apă. Totodată, populația orașului creștea și crește într-un ritm accelerat de la an la an și astfel au apărut nevoia și oportunitatea de a începe un amplu proces de revitalizare a zonei de mal, prin creșterea capacității orașului, dar și prin îmbunătățirea condițiilor de viață.

PLANUL DE DEZVOLTARE

În 1996, Consiliul Municipal din Oslo a realizat o evaluare a frontului de apă, în urma căreia Raportul “Orașul Fiord sau Orașul Port” a stabilit o serie de recomandări legate de această zonă. Astfel, s-a decis relocarea infrastructurii portuare existente, care urma să determine eliberarea frontului de apă, obținerea unei suprafețe mari de teren valorificat în scop public și eliminarea barierei dintre oraș și apă, ca premise ale transformării radicale a orașului, cu accent pe caracterul public al frontului de apă și mai puțin pe activitățile portuare.

În 2008, Primăria orașului Oslo a aprobat Planul pentru Orașul Fiord, care cuprinde măsuri și principii pentru o mai bună conexiune cu centrul orașului Oslo, un peisaj urban agreabil pentru locuire și petrecere a timpului liber și deschiderea către apă.

Orașul Fiord conține, de-a lungul celor 10 km de mal, 11 sub-zone de dezvoltare, fiecare având un caracter specific, diferit, care contribuie la diversitatea întregului ansamblu. Promenada Portului este “coloana vertebrală” a întregii operațiuni de

urbanism, care asigură legătura dintre subzone, de la vest la est: Frognerstranda, Filipstad⁹, Tjuvholmen¹⁰, Aker Brygge¹¹, Vestbanen¹², Rådhusplassen¹³, Akershusstranda¹⁴, Vippetangen¹⁵, Bjørvika¹⁶, Loenga¹⁷, Sydhavna¹⁸.

Promenada portului asigură conectarea subzonelor de la est la vest și deschiderea orașului către frontul de apă. Traseul este susținut și pus în valoare prin elemente de urbanism temporar precum instalații, proiecte, festivaluri, locuri cu activități spontane care sporesc atractivitatea și diversitatea de-a lungul traseului, oferind locuitorilor și vizitatorilor noi oportunități de petrecere a timpului liber, mai aproape de natură.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Prima zonă dezvoltată a fost Aker Brygge. Până la aprobarea Planului pentru Orașul Fiord în 2008, de către Consiliul Local, zona a rămas neschimbată. Noul plan a fost inspirat de un concurs pentru dezvoltarea zonei, de o manieră holistică, ce a ținut cont de specificul fiecărei zone, care asigură diversitate în unitate.

La baza strategiei a stat un chestionar național despre condițiile de viață din Norvegia, care a relevat că oamenii care trăiau în condițiile cele mai grele erau cei care locuiau în centrul capitalei. Urmare chestionarului, administrația a demarat o amplă operațiune de regenerare urbană începând din zona Bjørvika, prin care urma să se asigure tranziția de la Oslo Orașul Port la Oslo Orașul Fiord, ceea ce a presupus relocarea activităților portuare, grupate într-o nouă zonă (în peninsula Sydhavna); astfel s-a putut face loc în centrul orașului noii dezvoltări prin care s-a deschis accesul oamenilor către frontul de apă și s-au obținut spații publice de calitate, îmbunătățindu-se calitatea vieții.

De asemenea, decizia de a construi un tunel care să devieze traseul autostrăzii E81 în subteran a contribuit la eliminarea barierei dintre oraș și apă și la crearea premiselor pentru o nouă dezvoltare axată pe calitatea spațiului public, a serviciilor și a

⁹fost port de containere care, în urma transformării, va include un parc de 5 ha și 450.000 mp de clădiri, din care 50% vor fi locuințe

¹⁰început în 2008, un mix de locuințe și comerț, care va include și Academia Națională de Balet a Norvegiei

¹¹prima zonă, dezvoltată între 1980 și 1986, fost șantier naval transformat în zonă comercială și de alimentare publică, cinema, birouri, locuire și un mic port

¹²fosta gară, închisă în 1990 și declarată parte din Patrimoniul cultural, din 2005 Centrul Nobel pentru Pace, deschis în clădirea restaurată; de asemenea, în zona de doar 5 ha a fost deschis și Muzeul Național, cu o suprafață construită desfășurată de 54.600 mp

¹³The City Hall Square (Piața Primăriei) – transformată în zonă exclusiv pietonală din 1994

¹⁴zona care include cetatea Akershus, restaurată începând din 2014; reprezintă zona de acces a comunității la portul turistic

¹⁵important nod de transport, principalul port pentru pasageri

¹⁶zona cu obiective culturale: Opera din Oslo, Muzeul lui Edvard Munch, Biblioteca Publica din Oslo, proiectul Barcode, care include birouri, spații comerciale și locuințe, precum și Tunelul Bjørvika, prin care a fost deviată autostrada E81 în subteran

¹⁷care va păstra o parte din infrastructura feroviară

¹⁸în care a fost mutată întreaga infrastructură portuară – cu excepția traficului internațional – și care va funcționa în special ca zona de port comercial

locuirii, având în centru noul simbol al orașului: Opera din Oslo, realizată de biroul norvegian de arhitectură Snøhetta.

COSTURI

Având în vedere că strategia de revitalizare a portului a fost gândită pe o perioadă de peste 20 de ani, întreaga dezvoltare urma să se realizeze etapizat. La început aceasta a fost finanțată din fonduri publice, iar treptat și din profitul obținut în urma punerii în funcțiune a noilor obiective propuse. De asemenea, o serie de intervenții urmează să fie realizate în parteneriat public-privat.

Ca oraș-port, este necesar ca Oslo să poată susține cererea de trafic maritim în viitor, precum și activitățile ce țin de portul turistic, naval și de viteză. Pentru aceasta, viziunea orașului este de a avea cel mai sustenabil port municipal, sigur și eficient în ceea ce privește resursele de teren utilizate. Viitorul portului va fi caracterizat de o nouă estetică, de tehnologii curate, de inovație și tehnologie. Dezvoltarea sub-zonei Sydhavna și a portului are un buget de peste 100 mil. €.

Opera din Oslo din subzona Bjørvika, clădirea simbol a orașului, a fost finalizată în 2007, mai repede și mai ieftin decât era estimat inițial. Bugetul inițial a fost de 760 mil. \$, însă construcția a costat în final doar 52 mil. \$.

Activitățile temporare sunt un bun exemplu pentru modul în care municipalitățile cu un buget restrâns le pot propune sau aproba în zone care necesita revitalizarea vieții urbane, rapid și cu cheltuieli minime.

BENEFICII ȘI EFECTE

Fjord City a creat noi oportunități de petrecere a timpului liber, prin deschiderea orașului către frontul de apă și promovarea unor activități care aduc oamenii mai aproape de natură, chiar în centrul orașului.

Preocupările pentru strategiile de dezvoltare a orașului și instrumentele de realizare a acestora au atras atenția către Oslo pe plan internațional, fiind un exemplu de abordare integrată a regenerării frontului de apă. Succesul Operei din Oslo a determinat regândirea distribuției mai multor instituții culturale. Prin eliberarea zonei portului de activitățile industriale, s-au creat premisele apariției unor noi proiecte culturale într-o zonă în care spațiile publice reprezintă un pilon al noii dezvoltări.

Reorganizarea rețelei stradale, prin devierea autostrazii E81 în subteran a permis eliminarea barierei dintre oraș și frontul de apă, dar și dezvoltarea noilor activități destinate publicului în zona de mal.

Raportul Orașului Fjord realizat de Serviciul de Planificare și Construcții a concluzionat ca vizitatorii zonei sunt foarte încântați și entuziasmați de rolul nou pe care frontul de apă îl are la nivelul orașului.

Fjord city este un exemplu relevant pentru regenerarea urbană, prin modul în care frontul de apă a fost dezvoltat, ținând cont de caracterul diferit al fiecărei sub-zone. Devierea infrastructurii de transport în subteran a demonstrat beneficiile orientării mobilității spre prioritizarea omului în fața automobilului. Promenada portului este un model de articulare a subzonelor între ele, iar activitățile cu caracter temporar

lasă deschisă cercetarea modului în care urbanismul temporar poate influența scenariul de dezvoltare ulterior al zonei. Practic, aceste activități temporare testează modul în care comunitatea ar răspunde unor programe și proiecte permanente și, în același timp, creează noi oportunități de petrecere a timpului liber mai aproape de natură, prin diversitate și spontaneitate.

BIBLIOGRAFIE

Connecting the Fjord City from East to West. A Qualitative Study of Temporary Urbanism in the Case of Havnepromenaden Project in Oslo, Norway-Damla Köstek, Master Thesis in Human Geography, Faculty of Social Sciences, UNIVERSITY OF OSLO,

<https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/80031/HGO4090.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, accesat 16.10.2021

Fjord City: A waterfront urban renewal project,

https://nordregio.org/sustainable_cities/fjordbyen/, accesat 16.10.2021

Oslo waterfront regeneration. Governing high-quality urban design,

<https://urbanmaestro.org/example/oslo-waterfront-regeneration/>, accesat 16.10.2021

The History of change and finding solutions, <https://www.akersolutions.com/power-the-change/the-history-of-change/>, accesat 16.10.2021

<https://theportandthecity.wordpress.com/2015/09/18/heading-north-oslo/>, accesat 17.10.2021

<https://www.arkitektnytt.no/nyheter/fjordbyen-til-fots>, accesat 16.10.2021

<https://www.oslohavn.no/en/menu/fjordbyen/fjord-city/>, accesat 21.10.2021

27. Kop van Zuid, Rotterdam, Olanda, Autor fișă: RISTEA Diana

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Kop van Zuid este o peninsulă localizată pe malul sudic al Râului Maas, cu o suprafață de aproximativ 125 ha, care până în anii 1970 a fost considerată o zonă portuară importantă unde se găseau: docuri, un șantier naval și un terminal pentru vasele maritime. Zona a fost abandonată ca urmare a crizei financiare din anii 1970-1980, care a dus la relocarea industriei și a zonelor portuare în josul râului, până la Marea Nordului, unde locația era mai favorabilă. Astfel, zona abandonată și Râul Maas au devenit atât bariere fizice, cât și psihologice, care separau zona nordică a orașului Rotterdam de cea sudică. Zona sudică a fost considerată mai puțin atractivă din mai multe puncte de vedere, ceea ce s-a tradus în lipsa investițiilor și stagnarea din punct de vedere economic. Așadar, nevoia unei legături între zona nordică și zona sudică a orașului era imperioasă.

Zona în care este localizat Kop van Zuid este Feyenoord (una din cele 13 subunități administrative ale Rotterdamului), care era considerat un cartier în care calitatea locuirii era scăzută, cu o structură socio-economică slabă, fiind populat în mare parte de oamenii care obișnuiau să lucreze în port și care, la acel moment, rămăseseră fără locuri de muncă, lucru ce a dus la o rată de șomaj crescută. Din aceste considerente, zona a căpătat o imagine nefavorabilă, care a făcut dificilă atragerea investițiilor private.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană Kop van Zuid a fost inițiat prin masterplan-ul realizat în 1986, fiind ambițios și complex. Prin transformarea zonei portuare abandonate se dorea schimbarea imaginii întregului oraș atât pentru investitori și antreprenori, cât și pentru o mare parte din locuitorii Rotterdamului. Planul general pentru Kop van Zuid a fost aprobat în 1991 de către consiliul municipal și în 1994 de către guvernul național. Prin intermediul acestui plan se dorea crearea unei serii de clădiri distinctive și a 9 zone funcționale, care să genereze noi locuri de muncă și, automat, creșterea numărului de locuitori. Planul a prevăzut:

- 2 universități, cu capacitatea de aproximativ 10.000 de studenți;
- 5.300 de locuințe, pentru aproximativ 15.000 de rezidenți;
- 400.000 mp pentru birouri;
- un teatru;
- infrastructură de educație, de afaceri și de loisir.

Orașul Rotterdam are o tradiție în a promova arhitectura modernă, astfel multe dintre clădiri au fost proiectate de către arhitecți precum: Koolhaas, Foster (World Port Center) și Piano (Telecom Headquarters).

În 1996 a fost finalizată construcția Podului Erasmus, care reprezintă legătura dintre zona sudică și centrul orașului. Creșterea gradului de accesibilitate a avut un

impact pozitiv semnificativ asupra zonei. De asemenea, zonele dedicate locuirii au fost construite primele, fiind finanțate din bani publici, iar zonele de birouri au început să fie construite la puțin timp după, acestea fiind finanțate de către investitori privați.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană a zonei portuare a avut ca scop schimbarea imaginii întregului oraș, crearea unei conexiuni între zona sudică și zona nordică a orașului, extinderea zonei centrale și crearea unui parteneriat între sectorul public și sectorul privat bazat pe încredere și scopuri comune. Acest lucru a însemnat crearea unei imagini atrăgătoare și vizibile la începutul perioadei de implementare și alocarea unor resurse publice suficiente pentru crearea unor infrastructuri de transport, de zone publice și de mediu pentru a atrage investitori privați.

Kop van Zuid a reprezentat un element important al strategiei de dezvoltare al orașului Rotterdam, având ca obiectiv major crearea unui oraș atractiv. Viziunea 2010 în ceea ce privește orașul Rotterdam a avut ca elemente cheie: calitatea, competitivitatea și colaborarea, iar strategia a urmărit în principal:

- crearea unor zone de afaceri de înaltă calitate;
- construirea unor zone de locuințe scumpe, care să atragă cetățeni înstăriți să locuiască în oraș;
- stimularea artei, culturii și creșterea calității spațiului public;
- obținerea efectului spin-off în zonele din proximitate.

COSTURI

Consiliul local al orașului Rotterdam a investit mult în infrastructură pentru a atrage investitorii privați să cumpere terenul adiacent și să construiască birouri. Astfel, guvernul a finanțat Podul Erasmus (100 mil. €) și noua stație de metrou, iar extinderea infrastructurii de transport în comun a fost finanțată de Autoritatea de Transport.

BENEFICII ȘI EFECTE

Odată cu apariția noilor locuri de muncă și odată cu deschiderea celor 2 universități, populația Kop van Zuid a crescut gradual, de-a lungul timpului imaginea zonei devenind una pozitivă, fiind astăzi percepută ca un loc cu o calitate a locuirii ridicată. De asemenea, acest proiect de regenerare urbană a avut un impact pozitiv și asupra altor zone din sudul orașului.

Finalizarea Podului Erasmus a reprezentat un moment important în procesul de dezvoltare al zonei, el semnificând principala legătura dintre zona centrală a orașului și zona sudică; în prezent el este un reper important al orașului.

BIBLIOGRAFIE

http://beyondplanb.eu/projects/project_kop_van_zuid.html, accesat 18.10.2021 ora 20:00

<http://urbed.coop/sites/default/files/Kop%20Van%20Zuid%20Case%20Study.pdf>, accesat 18.10.2021 ora 20:27

<http://urbed.coop/sites/default/files/Case%20Study%20for%20Kop%20Van%20Zuid%20C%20Rotterdam.pdf>, accesat 18.10.2021 ora 21:08

28. Centru local de activități, Ribnik, Polonia, Autor fișă:

MIHAI (MANOLE) Andreea

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul din 2019, a fost realizat în Rybnik, un oraș din sudul Poloniei. Acest oraș cuprinde 27 de cartiere, în care sentimentul de independență teritorială este foarte puternic, în pofida faptului că toate cartierele se găsesc în același oraș.

Centru local de activități a venit ca o soluție la nevoia de integrare, pentru prevenirea fenomenelor sociale negative. Prin proiect s-a urmărit asigurarea unui spațiu pentru activitățile culturale și sportive din zonă, obținându-se, în același timp, o imagine reprezentativă pentru cartierul care îl găzduiește.

Forma răsucită, emblematică, a volumului construit – aparent dificil de pus în operă – s-a dovedit a fi atât de simplă în principiu încât a fost ridicată cu constructori locali, care nu realizase anterior construcții din lemn.

Participarea acestora la edificarea Centrului a fost unul din plusurile proiectului, menit să creeze un spațiu care să reprezinte centrul vieții sociale pentru locuitorii cartierului, oferind condiții adecvate socializării și integrării în comunitate.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Structura principală este o clădire cu o suprafață totală construită de 450 mp, dezvoltată pe un teren de 5.526 mp și compusă dintr-o încăpere multifuncțională, accesibilă direct din exterior dar și printr-un spațiu deschis prin care se ajunge, de asemenea, într-o bucătărie, la toalete și la încăperea tehnică.

Ea are la bază un plan rectangular, cu acoperișul răsucit, realizat din lemn stratificat, a cărui textură este continuată pe fațadă cu lemnul de zadă, ce devine cenușiu în timp, contribuind la o mai bună integrare în sit. Materialele folosite provin de la producători locali, ceea ce a redus costurile de transport.

În același stil arhitectural a fost proiectat și un adăpost, care formează un tot coerent cu clădirea principală. Cele două structuri definesc un spațiu semi-atrial.

Prin designul special, scaunele încorporate în pantele acoperișurilor pot fi folosite în mod curent ca locuri de odihnă, dar și ca standuri în timpul evenimentelor în aer liber.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Obiectivul a fost de a deservi în acest fel cât mai multe cartiere ale orașului – dar pentru început au fost alese trei dintre acestea: Klokocin, Ochojec și Paruszowiec.

Astfel, în Klokocin a fost realizat un proiect-pilot. Pentru că fiecare locație are caracterul său specific, provocarea a fost aceea de a obține un spațiu construit flexibil, care să poată fi adaptat diferitelor amplasamente. Prin "răsucirea" volumelor paralelipedice, ele se "dizolvă" în mediul înconjurător.

COSTURI

770 mil \$

BENEFICII ȘI EFECTE

În timpul pandemiei și interzicerii utilizării spațiilor închise, această structură a devenit, în mod neașteptat, principalul loc de întâlnire al localnicilor.

Prin implicarea locuitorilor în procesul de dezvoltare a Centrului local de activități, de la consultări până la gestionarea acestuia, ei au fost pe deplin responsabilizați.

Lemnul utilizat – un material care necesită renovare și „îngrijire” – a devenit o metaforă a relațiilor interpersonale și sociale care trebuie încurajate pentru a exista. În mod similar, clădirea Centrului local de activități, care este folosită și întreținută de locuitorii cartierului unde este amplasată, va fi o mărturie a importanței ei pentru aceștia.

BIBLIOGRAFIE

Informațiile au fost preluate din descrierea proiectului de către firma de proiectare MWArchitekci:

[https://www.archdaily.com/957038/local-activity-center-](https://www.archdaily.com/957038/local-activity-center-mwarchitekci?ad_medium=gallery)

[mwarchitekci?ad_medium=gallery](https://www.archdaily.com/957038/local-activity-center-mwarchitekci?ad_medium=gallery), accesat 21.10.2021 la ora 14:36

<https://www.metalocus.es/en/news/a-place-available-everyone-local-activity-centre-mwarchitekci>

29. Proiectul Mshreib, Doha, Qatar, Autor fișă: SĂVESCU

(DRĂGHIA) Iuliana

(Msheireb - „un loc unde se bea apă”, arab.)

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

La fel ca multe alte orașe din Golf, creșterea fulgerătoare a orașului Doha în anii din urmă a dus la o extindere dramatică a amprentei sale urbane, raportată la parcursul cu mașina. Acest proiect progresist și-a propus să schimbe abordarea, prin crearea unui cartier dens, în care să se poată circula pietonal, pe străzi răcorite natural, concepute la scară umană. Amplasate în inima orașului, sunt peste 100 de clădiri, distincte, dar toate exprimând un limbaj arhitectural comun, înrădăcinat în cultura și clima locală. Proiectul a vizat reconstruirea centrului capitalei Qatarului într-un mod care revigorează, modernizează și reînvie site-ul, fiind în același timp fidel culturii și moștenirii tradiționale, care au stat la baza primelor comunități din Doha.

Proiectele și-au propus să dinamizeze centrul orașului Doha, încurajând în același timp localnicii să se mute în inima orașului, după anii de migrație în suburbiile sale. S-a susținut că proiectul nu respectă patrimoniul și cultura locală a locului, cu toate acestea, starea proastă în care se găsea centrul orașului a impus acest act de demolare; casele existente erau deja în descompunere, străzile nu mai făceau față fluxului uriaș de trafic, infrastructura și utilitățile existente nu mai erau capabile să deservească zona, pe lângă problema supraaglomerării și prezența lucrătorilor cu venituri mici în zonă.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Msheireb Downtown Doha, „Inima orașului Doha”, s-a dorit noul centru social și civic din zona centrală a orașului – un loc unde să fie plăcut să trăiești, să lucrezi, să faci cumpărături, să vizitezi și să petreci timp cu familia și prietenii. Construcția a început în 2010, fiind programată în etape. Proiectul a vizat o suprafață de 31 de hectare (310.000 mp), în care au fost realizate până în prezent peste 100 de clădiri, cu un regim de înălțime variind între 3 și 30 de etaje, pentru care au fost amenajate peste 10.000 spații de parcare.

Planul general a inclus o serie de strategii de proiectare durabilă pentru optimizarea efectelor microclimatice, îmbunătățirea confortului termic, maximizarea eficienței apei și a energiei, încurajarea gestionării deșeurilor și reducerea emisiilor de carbon.

Întreaga dezvoltare vizează minim LEED19 Gold, mai multe clădiri vizând LEED Platinum.

¹⁹ Leadership in Energy and Environmental Design (Leadership in Energie și Design de Mediu)

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Obiectivul strategic al proiectului Msheireb a fost inversarea tiparului de dezvoltare din Doha, cu tendințe de ocupare a terenului cu construcții izolate, dependența de transportul auto și structuri lipsite de energie, pentru a crea un cartier urban coeziv, care să ofere un amestec echilibrat și flexibil de utilizare a terenului, spațiu public și infrastructură socială și culturală, care să încurajeze continuarea proiectului, dincolo de perioada de dezvoltare și de limita amplasamentului și unde valorile arhitecturale tradiționale să fie respectate într-un design modern. În acest scop, proiectul a urmărit, de asemenea:

- Reducerea efectelor condițiilor climatice specifice, respectiv creșterea perioadei din an când spațiile exterioare pot fi utilizate în condiții de confort;
- Limitarea utilizării automobilului și reducerea congestiei traficului în zonă, îmbunătățind în același timp conectivitatea la scara orașului;
- Minimizarea consumului de apă și eficiența utilizării acesteia. Trebuie atinse obiectivele de performanță peste cerințele creditelor LEED;
- Maximizarea eficienței energetice și reducerea emisiilor de carbon în zonă. Forma volumelor construite urma să contribuie la reducerea nevoii de răcire;
- Calitatea înaltă a noilor spații publice;
- Facilitarea interacțiunii comunității și schimbului social;
- O economie locală dinamică, axată pe afaceri/industrii, pentru maximizarea avantajelor poziției sitului și dezvoltarea sectoarelor economice cheie, antreprenoriatul fiind încurajat;
- O ofertă educațională care să satisfacă cerințele rezidenților, pentru a reduce utilizarea transportului privat, individual;
- Incluziunea socială, prin asigurarea de locuințe adecvate pentru grupuri și clase sociale diferite, într-un mix de unități individuale și colective;
- O gestionare durabilă a deșeurilor, prin implementarea unei strategii coerente privind deșeurile și resursele;
- Utilizarea de materiale durabile și cu conținut redus de energie, prin utilizarea politicii de achiziții durabile atât în etapele de construcție, cât și în cele de operare.

COSTURI

Au fost estimate costuri de cca. 20 mld. QAR (echivalentul a 5,5 mld. \$).

BENEFICII ȘI EFECTE

Se apreciază că aceasta a fost una din foarte rarele ocazii în care s-a putut realiza un proiect de o asemenea amploare și ambiție – de la conceptul din masterplan până la execuția în detaliu – în istoria recentă a arhitecturii. Proiectul, conceput sub conducerea lui Sheikha Moza bint Nasser, aspiră să ofere o formă alternativă de viață urbană într-o regiune care a optat adesea pentru forme mai rapide de expansiune urbană.

Astfel, Msheireb devine primul proiect sustenabil de regenerare a centrului unui oraș, care va reînvia vechiul cartier comercial printr-un limbaj arhitectural modern, dar inspirat de moștenirea și arhitectura tradițională arabă: proporția, simplitatea, spațiul,

lumina, stratificarea, ornamentul și răspunsul la climat. Prin folosirea celor mai noi tehnologii durabile, Msheireb va adera la cele mai înalte standarde în domeniul construcțiilor ecologice.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2226585618301742>
<https://www.hok.com/projects/view/msheireb-downtown-doha-phase-four/>
[https://www.msheireb.com/msheireb-downtown-doha/about-msheireb-downtown-doha/? cf chl captcha tk =pmd HVipctP8 SK H7ZWCEVGfye4vD0Xn96mzXIHnz6NAHk-1634414160-0-ggNtZGzNA1CjcnBszQi9](https://www.msheireb.com/msheireb-downtown-doha/about-msheireb-downtown-doha/?cfchlcaptcha tk =pmd HVipctP8 SK H7ZWCEVGfye4vD0Xn96mzXIHnz6NAHk-1634414160-0-ggNtZGzNA1CjcnBszQi9)
<https://www.alliesandmorrison.com/projects/msheireb-downtown-doha>
<https://www.visitqatar.qa/en/things-to-do/popular-attractions/msheireb-downtown>
<https://brash.agency/projects/msheireb-downtown/>
[https://www.msheireb.com/msheireb-downtown-doha/about-msheireb-downtown-doha/? cf chl captcha tk =pmd xVa9rUcj05xoFsAktXlqr51PegRXbyu6 EhJfjCegDc-1634739101-0-ggNtZGzNA1CjcnBszQmI](https://www.msheireb.com/msheireb-downtown-doha/about-msheireb-downtown-doha/?cfchlcaptcha tk =pmd xVa9rUcj05xoFsAktXlqr51PegRXbyu6 EhJfjCegDc-1634739101-0-ggNtZGzNA1CjcnBszQmI)
<https://squireandpartners.com/architecture/msheireb-downtown-doha/>
<https://www.archdaily.com/966087/msheireb-downtown-doha-masterplan-allies-and-morrison-plus-aecom-plus-arup>
<https://www.msheireb.com/msheireb-downtown-doha/about-msheireb-downtown-doha/master-plan/>
<https://www.architecture.com/awards-and-competitions-landing-page/awards/riba-international-awards/2021/msheireb-downtown-doha-masterplan>

30. Bishan-Ang Mo Kio Park, Singapore, Singapore,

Autor fișă: BOBE Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Parcul Bishan a fost inaugurat în anul 1980. Acesta este un parc linear, situat între două cartiere rezidențiale: Bishan și Ang Mo Kio. Înainte de realizarea sa, aici se afla râul Kallang, care, în anii 1960, fusese preluat într-un canal betonat, fiind lipsit de orice formă de vegetație ori infrastructură verde sau ecologică. Problema principală apărea în special în sezoanele ploioase, deoarece apele veneau cu o viteză mult prea mare din rezervorul Lower Peirce către coastă, punând în pericol de inundație ambele cartiere rezidențiale.

Urmare proiectului Bishan-Ang Mo Kio Park, canalul a fost "naturalizat" (după modelele din Singapore – în prezent cel mai verde oraș, care dorește să dezvolte cât mai multe zone naturale în spațiile urbane), și integrat în cadrul unui parc ce face parte din axa verde-albastră a orașului.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Scopul proiectului a fost de a integra cursul râului Kallang – la acel moment un canal de drenaj betonat, ce reprezenta o barieră/ruptură, atât în țesut, cât și în peisajul urban al zonei, într-un spațiu cât mai natural în inima orașului, incorporându-l pe acesta într-un parc rezidențial existent.

Au fost luate în calcul diverse tipuri de intervenții, de la curățarea apelor prin biotopuri, până la aplicarea diferitelor procese de tratare a apei.

O altă abordare interesantă în cadrul proiectului implică bioingineria solului – combinarea principiilor de design din ingineria civilă cu principiile privind utilizarea plantelor și materialelor naturale (utilizarea în special a rădăcinilor plantelor pentru stabilizarea solurilor), acesta fiind primul proiect din Singapore, ulterior multiplicat, în care aceste principii au fost aplicate. Bioingineria solului este folosită în vederea prevenirii eroziunii malurilor râurilor, pentru a rezolva problema inundațiilor.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul este integrat într-o strategie de dezvoltare la nivel național ce își propune dezvoltarea infrastructurii ecologice și protejarea apei ca resursă, precum și prevenirea dezastrelor naturale – în acest caz, inundațiile. Bishan-Ang aparține axei verde-albastră a orașului, ce presupune atât dezvoltarea ecologică dar și naturală a axei, având în vedere strategia verde a orașului Singapore, dar și dezvoltarea spațiilor incluzive și destinate activităților socio-culturale.

COSTURI

Costurile pentru finalizarea proiectului au fost de 8,5 mil. de dolari, fiind unul dintre cele mai mari proiecte ale unui parc la momentul construcției sale (2012). Acesta

a fost proiectat de echipa de urbanism și peisagistică Ramboll Studio Dreiseitl pentru Guvernul Național pentru Parcuri și Utilitate Publică a Singapore.

BENEFICII ȘI EFECTE

Parcul este considerat un succes în creșterea și dezvoltarea zonei Bishan-Ang Mo Kio, după cum s-a putut observa și în ceea ce privește utilizarea parcului: numărul vizitatorilor și utilizatorilor s-a dublat (de la 3 la 6 milioane anual), fără vreun impact negativ asupra dezvoltării ecologice a acestuia; din contră, biodiversitatea a crescut cu aproape 30% de când a avut loc transformarea canalului de drenaj.

BIBLIOGRAFIE

[https://www.governmentarchitect.nsw.gov.au/resources/case-](https://www.governmentarchitect.nsw.gov.au/resources/case-studies/2017/11/bishan-ang-mo-kio-park)

[studies/2017/11/bishan-ang-mo-kio-park](https://www.governmentarchitect.nsw.gov.au/resources/case-studies/2017/11/bishan-ang-mo-kio-park), accesat la 19.10.2021., ora 15:46

https://issuu.com/margotshafran/docs/bishan_park_shafran, accesat la 19.10.2021., ora 15:53

31. Abandoibarra Guggenheim, Bilbao, Spania, Autor

fișă: DAVIDESCU (FILIP) Ruxandra

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul de regenerare urbană a cărui durată de aproximativ 16 ani a prevăzut transformarea integrală a unei zone industriale afectate din centrul orașului Bilbao, Spania, într-un nou și interesant cartier mixt, a avut drept proiect-pilot renumitul Muzeu Guggenheim. Perioada în care s-a realizat proiectul 1998-2014 a vizat 34 hectare în proximitatea zonei centrale a orașului basc. Anterior zona era una portuară abandonată de-a lungul râului Nervion. „Recuperarea râului este însoțită de o serie de infrastructuri de referință, cum ar fi Muzeul Guggenheim, Sala de conferințe și concerte Euskalduna, un muzeu maritim, 600 de locuințe de lux, birouri, centru comercial și de agrement, magazine, facilități universitare, hoteluri și zone de spații verzi, inclusiv o promenadă pietonală de 3 kilometri.”²⁰

PLANUL DE DEZVOLTARE

Ceea ce se remarcă în primul rând la acest proiect - un adevărat exemplu de regenerare urbană potrivit pentru a fi prezentat într-un manual, atât datorită faptului că a sporit atractivitatea zonei cât și datorită faptului că a beneficiat de conectarea/reconectarea cu infrastructura de transport a orașului - este faptul că două treimi din spațiu sunt dedicate spațiilor verzi (parcurilor) și spațiilor publice.

Muzeul a fost finalizat în anul 1997 dar abia după două decenii (respectiv în zilele noastre) putem vorbi despre finalizarea întregului cartier și observarea beneficiilor în întregime, abia în zilele noastre multe dintre lucrările propuse fiind finalizate.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare a ținut seama de o serie de aspecte, tratate cu un simț al responsabilității ieșit din comun: primul a fost legat de asigurarea accesibilității din exterior – conexiunea cu zona metropolitană precum și menținerea unei mobilități la nivelul cartierului. Transportul inteligent și mobilitatea sunt factori determinanți în atragerea investițiilor în afaceri. Extinderea facilităților portuare din Bilbao, un nou aeroport, sistemul de metrou de metrou, lucrările efectuate pe drumuri și căi ferate, viitoarea stație intermodală, precum și „autostrăzile informaționale” create de noul cablaj cu fibră optică, sunt rezultatul unui efort enorm și concentrat în acest domeniu.

Cel de-al doilea aspect a fost cel de regenerare urbană și de mediu. Conceptul de regenerare urbană are o serie de aspecte legate de punctul anterior. Ideea de bază a fost aceea de a face față dezechilibrelor din țesutul urban cauzate de dezvoltarea economică pentru a încuraja un oraș mai bine conceput, mai prietenos și care să ofere locuințe și alte facilități colective. O altă miză a fost cea legată de investițiile în resurse

²⁰ <https://www.leekuananyewworldcityprize.gov.sg/resources/case-studies/abandoibarra-waterfront/>

umane și transformarea tehnologică, pentru că noii factori economici merg mână în mână cu cunoașterea, cultura și, în general, cu aspectele imateriale ale existenței. Instruirea resurselor umane în sectoarele industriale și de servicii era necesară pentru ca orașul să fie competitiv.

Zona metropolitană Bilbao a fost nevoită să își adapteze ofertele educaționale la noile circumstanțe. Universitățile, unitățile de formare profesională, relația dintre formare și ocupare, formarea postuniversitară și politica de afaceri în ceea ce privește resursele umane trebuiau să fie o prioritate. Un ultim aspect a vizat partea culturală. Puterea activității culturale este un factor care revigorează orașul intern și îl promovează și în restul lumii. În societățile contemporane, activitățile culturale, artele, sportul și agrementul constituie un termometru autentic al vitalității colective, determinând atractivitatea unui oraș, contribuind la imaginea acestuia în străinătate și stabilind condițiile pentru adăugarea de noi activități.²¹

COSTURI

Pachetul de investiții de 132,22 milioane de euro pentru muzeu a fost împărțit în trei segmente:

- 84,14 milioane de euro pentru construirea muzeului și amenajarea teritoriului în jurul zonei generale a muzeului;
- 36,6 milioane de euro pentru achiziționarea operei de artă, care a constituit capitalul inițial al Muzeului Guggenheim Bilbao;
- restul de 12,2 milioane au reprezentat contribuția pentru ca muzeul să devină membru al Fundației, în vederea asigurării „rotirii” colecțiilor acesteia în Bilbao.

Sala de conferințe și muzică Euskalduna, care a costat 85 de milioane de euro, a fost finanțată integral de către Consiliul provincial și a fost construită pe un teren oferit de Consiliul Municipal Bilbao.

Extinderea portului Bilbao, a cărui buget inițial a însumat 700 de milioane de euro, a fost finanțată din resursele create chiar de activitatea portuară. Deși această infrastructură specifică este un port de interes general și, prin urmare, depinde direct de Ministerul Spaniol pentru Promovare Economică, bugetul de stat nu poate oferi sumele necesare unei asemenea investiții. Statul doar aprobă garanțiile solicitate de Autoritatea Portuară din Bilbao, iar portul își folosește activitățile pentru a rambursa creditul cu dobânzi.

Metroul, a cărui investiție a fost estimată la 1,1 miliarde de euro, a fost finanțat din datorii pe termen lung.

Finanțarea europeană a infrastructurii - FEDER a acoperit încă 12% din aceste două ultime activități.

Lucrările de curățare și salubritate ale estuarului, fără a aduce atingere unor asistențe financiare publice, au fost plătite printr-o taxă extraordinară pentru utilizatorii

²¹ <https://www.mascontext.com/issues/30-31-bilbao/bilbaos-strategic-evolutionthe-metamorphosis-of-the-industrial-city/>

de peste douăzeci și cinci de ani, în plus, prezentă în cuantumul facturilor de apă. Suma totală implicată a fost de aproximativ 900 de milioane de euro.

Din costurile menționate anterior putem deduce că investițiile publice în aceste intervenții principale ating o **sumă totală de aproximativ 6 miliarde de euro** care, la rândul lor, au generat o cantitate considerabilă de investiții în mediul privat local și național.

BENEFICII SI EFECTE

Efectele pozitive sunt încă vizibile, în sensul în care impactul pe care l-a generat muzeul a fost unul pe termen lung, de transformare a percepției asupra întregului oraș drept unul modern, cultural, iar afacerile legate de turism și servicii din imediata apropiere fiind beneficiare directe drept urmare a aflului nou de oameni.

Locuitorii au avut ca și beneficii pe termen lung parcuri noi, spații publice, drumuri noi și piste pentru biciclete în zonele supuse regenerării urbane.

BIBLIOGRAFIE

<https://congresosaehe.es/la-transformacion-urbana-de-bilbao/?lang=en>, link accesat în data de 21.10.2021, ora 17:30;

<https://www.goethe.de/en/kul/ges/eu2/rhr/20988133.html>, link accesat în data de 20.10.2021, ora 22:42;

<https://www.bilbaoport.eus/en/corporate-social-responsibility-csr/urban-regeneration>, link accesat în data de 20.10.2021, ora 22:42;

<http://www.bilbao.eus/ingles/bilbaonegocios/invertir/pdf/cityforinvestment.pdf>, link consultat în data de 20.10.2021, ora 22:42;

<https://planetgeogblog.wordpress.com/2020/05/20/bilbao-city-a-global-leader-in-culture-led-urban-regeneration/>, link consultat în data de 21.10.2021, ora 17:30.

32. Muzeul Guggenheim, Bilbao, Țara Bascilor, Spania ,

Autor fișă: NUȚU (TEODORESCU) Luminița

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Guggenheim este un muzeu de artă contemporană situat în Bilbao, Țara Bascilor, Spania. Muzeul este unul dintre cele cinci muzee mondiale ale Fundației Solomon R. Guggenheim. Este probabil, de departe, construcția cel mai ușor de recunoscut din Bilbao.

Muzeul a fost proiectat de arhitectul Frank Gehry, unul dintre cei mai stimați și admirați arhitecți contemporani, fiind proiectat într-o manieră arhitecturală „tipic” deconstructivistă. Deschis pentru public în 1997, a fost conceput să reprezinte unul din elementele centrale ale procesului de reînnoire urbană și relansare culturală a orașului Bilbao. Aproape imediat după deschiderea sa, Guggenheim Bilbao a devenit o atracție turistică importantă și a fost creditat cu promovarea aproape instantanee a orașului basc pe plan mondial. Mulți sunt de părere că acest muzeu „a pus orașul Bilbao pe hartă”.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Muzeul Guggenheim din Bilbao este unul dintre cele mai importante „ingrediente” care au dus la dezvoltarea acestui oraș. Planul construcției include numeroși arhitecți de renume internațional. Muzeul este rezultatul unei colaborări bazate pe complementaritatea dintre natură și resurse, între autorități și fundația Solomon R. Guggenheim. Primii pași s-au făcut în 1991, când această fundație a fost de acord cu propunerea autorităților. În decembrie 1991, după luni de negocieri, Joseba Arregi, ministrul Culturii din Țara Bascilor, și membrii fundației Guggenheim au semnat și au dat startul unei „operațiuni” ce a avut un final cu adevărat fericit și inedit. După ce va fi fost ales arhitectul care se va ocupa de construirea acestui muzeu, în 1994, au început lucrările. Iar în octombrie 1997, construcția a fost finalizată și la 19 octombrie muzeul a deschis ușile pentru vizitatori. De atunci, aproximativ 1.300.000 de persoane se bucură de expozițiile găzduite de acest muzeu.

Muzeul, deși are o formă ciudată, are un interior accesibil vizitatorilor, aceștia neputându-se rătăci în timpul vizitei, întrucât sunt în orice moment ghidați spre diferite sectoare. Cei ce doresc să viziteze Guggenheim trebuie doar să se afle în centrul orașului și o alee îi duce spre una dintre intrările muzeului. De aceea construcția se desfășoară pe mai multe diferențe de nivel.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Prin proiect s-a propus crearea de expoziții care să se realizeze pe trei niveluri și care să fie conectate la un sistem de curbe suspendate de acoperiș, cu lifturi de sticlă și scări interioare. Spațiul dedicat artei este generos, mai exact 19 galerii. Zece dintre

aceste galerii sunt clasice din punct de vedere arhitectural, iar restul au forme neregulate și pot fi reperate din exterior, deoarece formele ies în evidență. Acest joc de volume a avut un singur scop: să dea interiorului senzația de spațiu nemărginit. Văzută de afară, galeria se află sub Puerto de la Salvesi și urcă spre podul ce duce spre interiorul clădirii. Secretul succesului a fost însăși armonia dintre formele arhitecturale și conținutul fiecărei galerii. O observație importantă este că, deși muzeul apare ca un monument-spectacol când e văzut din aer sau de pe râul Nervión, apare destul de modest văzut de la nivelul străzii, combinându-se, totuși, armonios cu edificiile din jur.

COSTURI : 850 mil. \$

BENEFICII SI EFECTE

Muzeul a generat beneficii economice, urbanistice, culturale, dar și creșterea încrederii populației basce, alături de recunoașterea internațională a orașului. Este numit „efect” și nu „model” deoarece, deși formula este aparent viabilă fenomenul descris a avut succes doar în Bilbao pentru că nu s-a mai repetat într-un alt context.

BIBLIOGRAFIE

<https://designedtotravel.ro/muzeul-guggenheim-din-bilbao-frank-gehry/>, link accesat 20.10.2021, ora 21,00;

<https://jurnalul.ro/fun/muzeul-guggenheim-36366.html>, link accesat 20.10.2021, ora 21,30;

https://ro.wikipedia.org/wiki/Muzeul_Guggenheim_din_Bilbao, link accesat 20.10.2021, ora 22,00.

33. MRio, Madrid, Spania, Autor fișă: LUNGU Alexandra

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În urma unui proiect de încadrare în subteran a 43 de km de străzi și a 6 km de autostradă ce se afla de-a lungul râului Manzanares, orașul Madrid a pornit proiectul MRio care are ca scop regenerarea habitatelor naturale și crearea de spații publice pentru locuitorii zonei. Acest proiect a fost necesar în special din cauza congestiilor de trafic și a problemelor de supraaglomerare din zonă.

Proiectul s-a concentrat pe câteva zone individuale: Salón de Pinos, Avenida de Portugal, Huerta de la Partida, Jardines del Puente de Segovia, Jardines del Puente de Toledo, Jardines de la Virgen del Puerto și Arganzuela Park.

Dintre toate acestea, cea mai importantă zonă a fost considerată a fi Salón de Pinos, cea care reprezintă astăzi un parc de-a lungul râului Manzanares, deasupra tunelului unde au fost îngropați cei 6 km de autostradă (M30). Această zonă de 10 kilometri de spații verzi la suprafață reprezintă aproximativ 820 de hectare de parc.

Toate cele 7 zone incluse în proiectul Madrid Rio poartă astăzi denumirea de MRio Park (121 de hectare) și reprezintă un sistem de spații publice, parcuri și zone de relaxare, interconectate și realizate într-un mod sustenabil deasupra tunelelor construite de Municipality Madrid.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de renovare urbană a avut ca scop reconectarea râului cu centrul urban prin plasarea în subteran a traseului M30 (autostradă ce înconjoară principalele cartiere ale Madridului) și a altor străzi din centrul orașului, astfel recuperând spațiile verzi și peisajul natural al zonei.

Planul de dezvoltare a inclus crearea unui coridor ecologic cu o suprafață de 129 de hectare, scopul proiectului fiind acela de a reintegra râul și peisajul natural drept spații publice pentru locuitorii zonei. Fiecare dintre cele 7 zone are un rol specific în cadrul proiectului și îndeplinește o anumită funcțiune: parc public (Salón de Pinos), grădină urbană (Avenida de Portugal), livadă (Huerta de la Partida), concentrarea pe cursul de apă pentru a crea un sistem de alei în cadrul unui parc (Arganzuela Park), puncte pentru observarea belvederii ghrâului (Puentes Cascara).

Prima parte a proiectului a fost terminată în 2007 iar întreg proiectul a fost finalizat în 2011.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În anul 2004, guvernul spaniol a stabilit următoarele obiective în cadrul MRio:

- crearea de spații publice de-a lungul râului Manzanares;
- implicarea locuitorilor orașului Madrid în dezvoltarea acestui nou spațiu și încurajarea participării și informarea privind modul în care proiectul se

conectează la aspecte ce privesc activitățile recreaționale, spotul și cultura orașului;

- îmbunătățirea integrării urbane între centrul orașului în sudul și în vestul orașului, transformând râul Manzanares dintr-o barieră în țesut urban, într-un loc de întâlnire pentru locuitori;
- îmbunătățirea calității apei râului și asigurarea că deșeurile poluante nu sunt deversate în râu;
- eliminarea aglomerărilor și a traficului excesiv din centrul orașului.

COSTURI

Bugetul destinat investiției a fost de 4100 de milioane de Euro, dintre care 10% reprezintă operațiunile efectuate la suprafață, iar 90% sunt banii pentru a finanța îngroparea infrastructurii din zona Madrid Rio.

Pentru construcții, mentenanță și administrarea finanțelor a fost creată o nouă firmă, Madrid Calle 30, firmă care acumulează 80% participarea publică și 20% operatori privați.

BENEFICII SI EFECTE

MRio a fost încorporat cu ușurință în cadrul orașului și a devenit un loc preferat pentru petrecerea timpului liber. A devenit un punct esențial la nivel de comunitate și a adăugat specificitate atractivității orașului. MRio a devenit un loc iconic pentru viața de zi cu zi a locuitorilor, un reper simbolic la nivel de oraș.

În cadrul MRio astăzi se găsesc 5506 de bănci, 63 de fântâni cu apă potabilă, 84 de parcuri de biciclete, 33 de alei și 13 fântâni ornamentale.

BIBLIOGRAFIE

<https://use.metropolis.org/case-studies/the-madrid-río-project>, link accesat 20.10.2021, ora 21:00;

Notițe Practica Aprilie-Mai 2019

<https://www.esmadrid.com/en/tourist-information/madrid-río-park>, link accesat 20.10.2021, ora 21:14;

https://en.wikipedia.org/wiki/Madrid_R%C3%ADo, link accesat 20.10.2021, ora 21:18;

https://www.west8.com/projects/madrid_río/, link accesat 08.12.2021, ora 17:15;

<https://urbanland.uli.org/planning-design/uli-urban-open-space-award-finalist-madrid-río-park/>, link accesat 08.12.2021, ora 17:18;

https://en.wikipedia.org/wiki/Autopista_de_Circunvalaci%C3%B3n_M-30, link accesat 08.12.2021, ora 17:20;

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Buscador/Miradores-Madrid-Río/?vgnextfmt=default&vgnextoid=e9f21a5cbf90e210VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnextchannel=7db8fc12aa936610VgnVCM1000008a4a900aRCRD>, link accesat 08.12.2021, ora 17:25;

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Buscador/Madrid-Río-Especial-Informativo/?vgnextfmt=default&vgnextoid=5acc7f0917afc110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=7db8fc12aa936610VgnVCM1000008a4a900aRCRD&idCapitulo=5945124>, link accesat 08.12.2021, ora 17:30.

34. Boston, Massachusetts, USA, Autor fișă: MITRESCU Sergiu

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Politica de construcție de autostrăzi promovată de administrația Eisenhower în anii 1950 a adus proiecte de infrastructură mamut, situate chiar în inima orașelor americane, Boston fiind cel mai cunoscut exemplu. Construcția autostrăzii a necesitat relocarea a peste 20.000 de rezidenți, majoritatea de origine italiană și evreiască.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul masiv de renovare urbană a prevăzut îngroparea fluxului de trafic pentru a elibera spațiul ocupat anterior de autostradă publicului, practic, rezolvând cea mai complexă problemă de trafic existentă în istoria Statelor Unite ale Americii, astfel, oferind și posibilitatea unei dezvoltări coerente în ceea ce privește Massachusetts și New England.

I-93, respectiv Artera Principală suspendată, având 3 benzi/sens, a fost înlocuită, prin intermediul acestui proiect de regenerare urbană cu o autostradă plasată în subteran și cu două noi poduri peste râul Charles. De asemenea, inclusiv Ruta 1A și I-90 (artera care duce către Aeroportul Internațional Logan din Boston, au fost extinse, unul dintre efectele benefice fiind crearea a mai mult de 300 acri de teren disponibili dezvoltării ulterioare a orașului, alături de reconectarea centrului cu frontul de apă.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Problema vechii autostrăzi consta în faptul că direcționa atât trafic N-S cât și E-V, așadar noul proiect a prevăzut o fluidizare pe două axe a traficului în subteran. Construcția a început în septembrie 1991 pe o rută alternativă care străbătea sudul orașului Boston, locul de unde traficul de mașini de capacitate mare a fost preluat. Realizarea unui al treilea tunel care trecea prin Portul Boston a fost, de asemenea, demarată, prima mare provocare fiind însăși deschiderea acestui tunel pentru public și punerea sa în folosință. Denumit după marea legendă a baseball-ului american, Ted Williams, acest tunel a fost finalizat în anul 2006.

COSTURI

Bugetul lucrării a fost de \$21.5 miliarde, cel mai costisitor proiect de autostradă din America.

În anul 1982, atunci când proiectarea a început, experții nu au putut preconiza provocările ce aveau să vină, de la faza de proiectare și până la realizarea investiției (aprobată abia în anul 1987).

BENEFICII ȘI EFECTE

Urmare îmbunătățirilor făcute și a reducerii izocronei, numărul total al orelor petrecute de către vehicule pe noua autostradă a scăzut cu 62 de procente în perioada

1993-2003. Sunt îmbunătățiri care acum estimează o scădere a resurselor pierdute de către călători (timp, bani) de cca. 168 milioane \$. Astfel, timpul mediu parcurs de către rezidenți până la aeroportul Logan pe ruta I-90/I-93 în perioadele de vârf ale traficului, a scăzut cu până la 74%. Pe lângă multe alte beneficii, o reducere de 12 procente în ceea ce privește emisiile de carbon a fost observată, de asemenea.

Odată cu îmbunătățirea condițiilor de trafic din centrul Bostonului, vecinătățile centrului orașului, inițial accesibile dar întretăiate de diverse căi de circulație, au putut fi re-conectate, iar anumite zone din New England, locuri unde peisajul a avut de suferit, au primit mare parte din pământul excavat și curățat, în vederea amenajării ulterioare.

BIBLIOGRAFIE

<http://www.bostonplans.org/news-calendar/news-updates/2016/08/8/state-approves-six-year-extension-of-boston%E2%80%99s-urba>; link accesat 29.03.2022, ora 08.45;

<http://www.bostonplans.org/getattachment/4b0e1784-b82b-4cb8-8ad5-c92ad9911e25>, link accesat 29.03.2022, ora 9:55;

<https://www.mass.gov/info-details/the-big-dig-project-background>, link accesat 29.03.2022, ora 10.14.

35. The River District, Uptown Charlotte, Portland Oregon,

USA, Autor fișă: LUNGU Alexandra

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul River District reprezintă o zonă rezidențială creată pe marginea râului Catawba în apropierea centrului urban Charlotte, în Portland, proiectul ce se întinde pe o suprafață de 566.5 hectare. Acesta a apărut din dorința de expansiune într-un mod planificat și de promovare și organizare a zonei riverane. Este o zonă ce-și propune să se prezinte cu o atmosferă dinamică, orientată spre natură, stabilind o nouă conectivitate și îmbunătățirea relației dintre teren și activitatea umană.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Fiind o zonă situată în apropierea unui râu, terenul conține multe zone mlăștinoase și restricții de construire, acestea din urmă fiind datorite zonelor inundabile ce îngreunează dezvoltarea zonei. Master Planul își propune să protejeze și, în același timp să potențeze ecosistemul natural, corpul de apă, spațiile verzi, prin crearea unei conexiuni între spațiile largi (arealul natural) și zona urbană.

Viziunea pentru această zonă include o proporție mare de spații verzi cu inserții de clădiri și construcții menite să favorizeze integrarea țesutului urban în spațiul natural. Funcțiunile propuse de acest proiect includ: piețe în aer liber, locuri unde se comercializează produse naturale; zone rezidențiale; un centru al zonei ce consistă în unități de locuire, unități comerciale, spații culturale și instituții; locuri destinate activităților de relaxare; hub-uri de lucru; centru pentru știință ecologie și natură; școală publică; centre pentru bătrâni; ferme urbane și multe activități în aer liber facilitate de deschiderea comunității către apă (mers cu barca, parcuri, de-a lungul râului, activități de pescuit, caiac, canoe și înot).

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

A fost inclusă integrarea resurselor naturale, a topografiei cu diferențe mari de nivel și prezervarea cadrului natural, precum și organizarea spațiului în funcție de obiectivele naturale existente. Pentru a putea obține o zonă cu cartiere cu un nivel ridicat de pietonizare, fiecare zonă de locuit este înconjurată de necesități precum școli, magazine, birouri, obiective culturale și mijloace de transport public.

În strategie s-a dorit integrarea unei comunități care să fie în mijlocul naturii, cu o amprentă de carbon scăzută redusă. Viziunea a fost de a construi 743 224 mp de spații de birouri, 2300 de locuințe individuale, 2550 de apartamente, un hotel cu 1000 de camere, 46 451 mp de unități comerciale, 200 de unități de cazare pentru persoane cu nevoi speciale, 30 ha de spații destinate activităților civice și 222 de hectare de spații verzi (aproximativ 40% din suprafața totală). În urma acestui proiect se dorește crearea

unui număr de 51 000 de locuri de muncă permanente și 7 000 de locuri de muncă în domeniul construcțiilor.

COSTURI

Acest proiect are un cost estimat de 224 780 350 \$.

BENEFICII SI EFECTE

În urma unui studiu de impact economic s-a evidențiat că aceasta comunitate va avea o putere de producție economică de 5.6B\$ anual și va fi prima comunitate majoră planificată din orasul Charlotte.

BIBLIOGRAFIE

<https://landdesign.com/project/the-river-district/>, link accesat 20.10.2021, ora 20:30;
<https://www.theriverdistrict.com/about>, link accesat 20.10.2021, ora 20:35;
<https://www.theriverdistrict.com/about#overview>, link accesat 20.10.2021, ora 20:37;
<https://www.riverdistrictfw.com/stories/>, link accesat 20.10.2021, ora 20:42;
<https://prosperportland.us/category/river-district/>, link accesat 20.10.2021, ora 20:49;
<https://prosperportland.us/wp-content/uploads/2016/07/River-District-Original-URA-Report.pdf>, link accesat 20.10.2021, ora 20:51;
<https://www.theriverdistrict.com/news/economic-impact-study/>, link accesat 08.12.2021, ora 17:00.

36. Podul pietonal al râului Providence, USA,

Autor fișă: MIHAI (MANOLE) Andreea

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Dacă la mijlocul secolului XX s-a construit autostrada I-195 care separă malul râului Providence de Centrul orașului, la începutul secolului XXI, s-a solicitat mutarea autostrăzii, iar în urma unor studii extinse, negocieri și dezbateri intense între administrație, investitori, ONG-uri și rezidenți, orașul a fost din nou reconectat.

PLANUL DE DEZVOLTARE

În cadrul unui proiect mai mare de dezvoltare Iway, care presupunea eliminarea și relocarea unei intersecții a două autostrăzi în 2010 s-a organizat un concurs ce a cerut realizarea unui pod pietonal care să conecteze noile spații verzi de pe latura de est și de vest a râului Providence. De asemenea, el are și rolul de conectare a portului cu centru orașului.

Construit pe fundațiile fostei autostrăzi, noul pod unifică cele două noi parcuri de pe malurile râului printr-un spațiu public dinamic ce ia în considerare traseul fluid al râului prin oraș, orientarea, cât și priveliștile pe care le oferă de și spre pod. Pe lângă promenadă, podul are și spații publice de adunare și relaxare. Este mai mult decât un simplu pod pietonal, este un punct de întâlnire, un reper pentru cetățeni și turiști.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Prin intermediul acestui pod pietonal se mărește conectivitatea zonelor rezidențiale, comerciale, turistice și culturale din zonă.

Mai mult, s-a urmărit și implementarea unor elemente de educare cu privire la mediu prin crearea unor puncte de informare care educă atât rezidenți, cât și vizitatori despre istoria și ecologia râurilor Providence, Seekonk și Taunton, precum și a golfului Narragansett.

COSTURI

Costul final a fost de 21.3 milioane dolari, sumă care depășește cu mult estimarea din martie 2016, respectiv cea de 13,6 milioane dolari.

BENEFICII ȘI EFECTE

Funcționând ca un mediator urban, podul nu numai că a creat o conexiune directă între noile parcuri de pe malurile sale, dar a generat, de asemenea, numeroase oportunități de creștere economică și funcțională ce au încurajat conexiunea între membrii comunității și angajamentul social al acestora.

Succesul orașului Providence în dezvoltarea artelor, culturii și turismului, împreună cu viziunea pentru parcurile de pe malul apei, au permis orașului să se dezvolte în continuare ca destinație culturală internațională.

BIBLIOGRAFIE

[https://www.archdaily.com/942534/providence-pedestrian-bridge-inform-](https://www.archdaily.com/942534/providence-pedestrian-bridge-inform-studio?ad_medium=gallery)

[studio?ad_medium=gallery](https://www.archdaily.com/942534/providence-pedestrian-bridge-inform-studio?ad_medium=gallery), link accesat 19.10.2021, ora 8:37;

[https://www.dezeen.com/2020/06/18/providence-river-pedestrian-bridge-inform-studio-](https://www.dezeen.com/2020/06/18/providence-river-pedestrian-bridge-inform-studio-buro-happold/?li_medium=rhs_block_3&li_source=LI&utm_source=pocket_mylist)

[buro-happold/?li_medium=rhs_block_3&li_source=LI&utm_source=pocket_mylist](https://www.dezeen.com/2020/06/18/providence-river-pedestrian-bridge-inform-studio-buro-happold/?li_medium=rhs_block_3&li_source=LI&utm_source=pocket_mylist), link

accesat 19.10.2021, ora 8:44.

37. Hantz Woodlands, Detroit, Michigan, USA, Autor fișă:

PLEȘCA Alina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul Hantz Woodlands este un proiect de reînnoire urbană atipic.

Estimările arată că orașul Detroit deține aproximativ o treime din toate proprietățile vacante din oraș, acestea fiind obținute de la foștii posesori prin procesul juridic de executare silită.

Reversul medaliei constă în faptul că administrarea acestor proprietăți costă Detroit-ul aproximativ 9 milioane de dolari/kilometru pătrat, chiar dacă nu sunt obținute venituri de pe toată suprafața administrată. Proiectul presupune și cumpărarea de proprietăți distruse, reabilitarea acestora și a terenului din împrejurime și plantarea de arbori pe proprietatea liberă.

Scopul proiectului este acela de a crea cea mai mare „fermă urbană” din lume.

PLANUL DE DEZVOLTARE

În urmă cu aproape un deceniu, Hantz Farms a cerut aprobarea Consiliului orașului Detroit pentru a cumpăra mai mult de 1.500 de parcele de teren deteriorat pentru construcția și amenajarea unei ferme urbane, în partea inferioară de est a orașului, acestea urmând a fi amenajate cu arbori de diferite tipuri.

Proiectul a fost puternic criticat, fiind considerat doar o procedură de acaparare de terenuri. La prețul de 350 dolari per parcelă, afacerea a fost considerată un cadou, fără garanții pe termen lung. Pentru a tempera criticile, John Hantz, bogatul antreprenor din spatele proiectului, a insistat că nu intenționează să vândă bucăți mari de teren pentru profit, cel puțin nu pe termen scurt, susținând că „Totul se rezumă la curățarea bolii și creșterea arborilor”.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Inițial, principala strategie de dezvoltare a fost dezvoltarea unei zone sărace a Detroit-ului prin generarea cererii pentru suprafețe mari de teren, aproape fără valoare, prin agricultură. Când John Hantz, fondatorul și CEO-ul Hantz Group Inc., un mare holding financiar din Southfield, a început să abordeze oficialitățile din Detroit cu privire la înființarea celei mai mari inițiative de agricultură urbană din lume, ideea sa a fost considerată irelevantă, în primă fază.

Pe 17 mai 2014, peste 1400 de voluntari s-au reunit în partea de est a Detroitului și au plantat peste 15.000 de arbori pe 80.937,2 m² de proprietăți vacante din Detroit, în mai puțin de trei ore.

COSTURI

În teorie, administrarea proprietăților distruse și neamenajate poate costa administrația publică locală a orașului Detroit 360 de milioane de dolari pe an, astfel încât în 2013, Detroit ar fi declarat falimentul.

Hantz Woodlands a alocat până în prezent 30 de milioane de dolari pentru achiziționarea de proprietăți, acest lucru cuprinzând mai multe beneficii. Orașul nu va mai trebui să plătească pentru costurile de întreținere, iar compania vă plăti impozite pe proprietate. Numărul locurilor de muncă vă crește atunci când oamenii voi fi angajați să lucreze la fermele companiei, însă, de departe cel mai important beneficiu al proiectului îl reprezintă revitalizarea și ameliorarea zonei, transformând-o din inestetică și periculoasă, într-o zonă de frumusețe urbană planificată.

BENEFICII ȘI EFECTE

Zonele naturale sunt peisaje existente, slab sau deloc administrate, care pot ajuta la refacerea ecosistemului prin transformarea unor suprafețe mari de teren.

Principalele beneficii sunt:

- îmbunătățirea calității apei prin filtrarea sistemelor radiculare;
- îmbunătățirea calității aerului prin reducerea efectului de insulă, a efectului de căldură urbană și prin tratarea particulelor de aer;
- asigurarea unei varietăți de zone de agrement pentru rezidenți;
- oferirea unui habitat corespunzător pentru plante și animale rare și specii (inclusiv de păsări) pe cale de dispariție;
- oferirea posibilității de utilizare de arbori, plante, și răsaduri, pentru a genera venituri prin afaceri locale și locuri de muncă pentru rezidenți.

Acest plan de reînnoire urbană ia în considerare câteva tipuri de zone naturale care sunt în concordanță cu importanța istorică a terenului, respectiv:

- refacerea coroanelor arborilor și îmbunătățirea pârâurilor istorice prin următoarele caracteristici peisagistice/specii: crearea pădurii de stejar-hickory, apariția ulterioară a unei mlaștini mixte între arborii cu lemn de esență tare și crearea unor zone-tampon riverane;
- implementarea pe scară largă a infrastructurii destinate apelor pluviale convențional curate, această infrastructură având capacitatea de a atenua inundațiile și revărsările din canalizare.

De asemenea, instalațiile de acest tip sunt benefice pentru îmbunătățirea calității apei publice prin reducerea poluării în scurgerea apelor pluviale și prin reducerea inundațiilor din subsol.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.dbusiness.com/business-features/urban-nutrient/>, link accesat 19.10.2021 ora 14:02;

<https://www.dbusiness.com/business-features/urban-nutrient/>, link accesat 19.10.2021 ora 14:15;

<https://taubmancollege.umich.edu/sites/default/files/files/mup/capstones/StrengthenTransf ormCompressed.pdf>, *link accesat 19.10.2021 ora 15:55;*
<https://www.socialworkdegreeguide.com/30-inspiring-urban-renewal-projects/?fbclid=IwAR1snJmb-QeFLXW1C6Siw3M4wrSKO539dZxK2Ez1Ku1PpGnSzTBzozsJy5o>,
link 19.10.2021, ora 16:44.

38. The High Line, New York, USA, Autor fișă: DUȚU Mhai, RISTEA

Diana

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În anul 1847, în orașul New York au fost construite căi ferate de-a lungul Bulevardelor 10 și 11 din Manhattan. Acestea erau folosite de către trenurile de marfă ce transportau mărfuri precum: cărbune, produse lactate și carne de vită. De-a lungul timpului s-a observat că aceste căi ferate erau foarte periculoase, până în 1910 fiind estimate aproximativ 548 de decese și 1.574 de accidente. În 1929 este pus în aplicare The West Side Improvement Project, care a avut ca scop eliminarea a 105 traversări de cale ferată ce se aflau la nivelul străzii, mărirea Parcului Riverside cu 13 ha și construcția autostrăzii West Side.

Deoarece în anii 1950 a crescut numărul de camioane utilizate în transportul de mărfuri traficul feroviar a scăzut, în anii 1960 partea sudică a zonei High Line a fost demolată. Așadar, în 1980 a circulat ultimul tren, zona fiind abandonată după ce circulația trenurilor a încetat.

În 1999 a fost înființat ONG-ul *Friends of the High Line*, care a avut ca scop principal găsirea unor soluții de preservare a structurii urbane și de transformare a acesteia într-un parc public.

În anul 2003, ONG-ul a sponsorizat un concurs de proiecte de regenerare urbană care a atras aproximativ 720 de participanți din 38 de țări. În același an s-a realizat o petiție adresată Consiliului de Transport supranational pentru predarea titlului de proprietate ca să poată începe construcția parcului, planul pentru Parcul High Line fiind anunțat în luna septembrie a aceluiași an.

Astfel, planul de amenajare al parcului a fost realizat de către Field Operations și Diller Scofidio + Renfro, iar construcția acestuia a început la data de 10 aprilie 2006.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Construcția parcului s-a făcut în 3 faze, prima fază fiind finalizată în anul 2009, a doua fază în anul 2011, iar a treia fază în anul 2014, proiectul fiind realizat integral în anul 2019.

Conceptul Parcului High Line are la bază traseele fostei căi ferate, care în prezent au fost transformate în trasee pietonale ce sunt mărginite de copaci, arbuști și alte plante diverse care animă peisajul ce s-a dezvoltat spontan în deceniile în care zona a fost abandonată.

Proiectul a avut ca scop principal păstrarea și protejarea cadrului natural existent care s-a dezvoltat anterior în zonă. De asemenea, structura liniară și lungă a acestui parc nu reprezintă o amenințare la adresa dezvoltării biodiversității în zonă. Intervenția a presupus păstrarea memoriei locului și a activităților desfășurate, în special prin

păstrarea șinelor de cale ferată în poziția inițială. Prin înglobarea lor în diverse finisaje, ele sunt puse în valoare, permițând simultan accesul și promenada pietonală de-a lungul acestora.

Șinele sunt încadrate de dale de beton înguste, traverse de lemn, pietriș și vegetație, formându-se un traseu pietonal cursiv, dar în același timp atractiv.

În ultima fază a proiectului au fost instalate punctele de acces, plantațiile, mobilierul și corpurile de iluminat. Traseele pietonale au fost realizate din pavele prefabricate de beton sau din scânduri și au fost așezate pe o serie de elemente - pedestal, sub care au fost poziționate sistemele de irigare și de infrastructură electrică.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Principalul obiectiv al proiectului de regenerare urbană The High Line a fost salvarea structurii feroviare abandonate, care urma să fie demolată și creșterea calității vieții și a locuirii din zonă.

Datorită mărimii, a localizării și a complexității proiectului acesta a avut un impact semnificativ la nivelul orașului, creându-se în acest fel un nou loc de loisir pentru locuitori, dar și o zonă cu un potențial ridicat pentru investiții.

COSTURI

Primele două faze de construcție ale parcului au avut un cost de aproximativ 152.3 milioane USD, ambele fiind finanțate din bani publici, consiliul local oferind 112.2 milioane USD, guvernul federal 20 milioane USD, iar Statul New York 400.000 USD. A treia fază a construcției a costat aproximativ 90 milioane USD și a fost finanțată atât din bani publici, cât și din investiții private.

Astfel, ONG-ul *Friends of the High Line* a finanțat proiectul de construcție cu 30 milioane USD, iar consiliul local cu 10 milioane USD.

BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul de reciclare al căii ferate abandonate a dus la revitalizarea semnificativă a zonei, aceasta având o calitate a locuirii foarte scăzută la finalul secolului al XX-lea. Acest lucru a dus la creșterea valorii imobiliare cu aproximativ 10% în cartierele din proximitatea imediată a parcului.

Deoarece zona a devenit foarte atractivă, au apărut numeroase noi proiecte finanțate de către investitori privați. Astfel, în 2009 mai mult de 30 de proiecte au fost planificate în zonă, iar 2016, alte 11 proiecte își începeau procesul de construcție. De asemenea, noul parc urban a devenit o atracție turistică importantă la nivelul orașului și sediul unor programe publice comunitare sau pentru tineri, ce au în special caracter cultural.

Deschis publicului începând cu 2009, apoi în diferite etape în 2011, 2014 și 2019, High Line a adus un stimulent de aproape 5 miliarde de dolari, creând totodată 12.000 locuri de muncă. Totodată, impactul urban adus de această intervenție a dus și la stimularea dezvoltării imobiliare din zona ce se întinde de-a lungul traseului. Imaginat inițial drept un proiect singular, ca soluție a unei probleme locale, noua promenadă a

atras în anul 2019 (ultimul an înaintea pandemiei) 8 milioane de vizitatori și a devenit un model de dezvoltare și reînnoire urbană la nivel global.

Astfel, peste 100 de orașe la nivel mondial au fost inspirate să își transforme fostele infrastructuri urbane în parcuri publice.

În prezent, parcul are o lungime de 2.33 km și este un simbol al regenerării urbane în America. Promenada nou creată impresionează și prin elemente de mobilier și iluminat urban, dar și prin plantări naturalizate (aproximativ 210 specii), a căror alegere a fost inspirată din vegetația crescută natural din proximitatea șinelor neutilizate.

În plus, față de intervenția arhitecturală și peisagistică a proiectului, acesta dispune de atracții culturale diverse, precum găzduirea temporară de instalații și spectacole de artă.

Pe toată lungimea sa, traseul oferă diferite puncte de perspectivă asupra orașului, a fluviului și a cartierului aflat în continuă transformare și dezvoltare.

BIBLIOGRAFIE

https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line#Impact, link accesat 20.10.2021, ora 20:03;

<https://dsrny.com/project/the-high-line>, link accesat 20.10.2021, ora 20:12;

<https://www.businessdestinations.com/destinations/new-yorks-high-line-park-sets-the-bar-for-urban-regeneration/>, link accesat 20.10.2021, ora 20:38;

https://ccnmtl.columbia.edu/projects/caseconsortium/casestudies/128/casestudy/www/layo/ut/case_id_128_id_903.html, link accesat 20.10.2021, ora 21:07;

<https://www.thehighline.org/about/>, link accesat 20.10.2021, ora 21:24;

https://argument.uauim.ro/f/a/ARG5_Lakatos.pdf, link accesat 20.10.2021, ora 22:00.

39. entrul Metrotech, Brooklyn, New York, USA, Autor fișă:

ZAMFIR (RUSSEN) Irina Gabriela

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

MetroTech a fost realizat la sfârșitul anilor '80 și începutul anilor '90, drept un parteneriat între Forest City Ratner și ceea ce atunci era cunoscut sub numele de Institutul Politehnic din Brooklyn, în contextul în care afacerile erau mutate în afara orașului, iar centrul Brooklyn-ului decădea încet – încet.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Un design vizionar care a redefinit spațiile și modul de viață din Downtown Brooklyn.

Stabilind un nou model pentru dezvoltările public-privat în orașul New York, EE&K a conceput planul general pentru MetroTech înainte de a se alătura lui Perkins Eastman. Un set remarcabil de spații publice care funcționează în armonie cu clădirile din jur, designul MetroTech găzduiește funcții civice, academice, de afaceri pe rețeaua de stradă existentă. În centrul dezvoltării de milioane de metri pătrați se află MetroTech Commons, o oază verde care ancorează campusul politehnic și birourile comerciale.

COSTURI

Reînnoirea urbană tradițională implica inclusiv achiziția publică și ecologizarea terenurilor, alături de relocarea chiriașilor înainte ca vreun angajament demonstrat să utilizeze terenul defrișat. Pregătirea amplasamentului a fost urmată de dezvoltarea privată a site-urilor prin licitație publică. Dar, pe măsură ce costurile au crescut și terenurile păreau nefavorabile, exista predispoziția ca acestea să rămână neutilizate timp de decenii.

Metoda a fost posibilă deoarece banii federali erau disponibili pentru aceasta. În noua metodă, fără banii federali accesați „în avans”, se beneficiază de asistență guvernamentală cu un pachet de subvenții numai după ce se evidențiază dobânda chiriei.

BENEFICII SI EFECTE

Fiind cel mai mare spațiu public din New York, MetroTech a devenit un loc de desfășurare a festivalurilor, concertelor și ceremoniilor de absolvire. MetroTech a stimulat o nouă dezvoltare extinsă în Downtown Brooklyn, generând vitalitate economică și socială pentru viitorul cartierului.

În ultimii câțiva ani, Corporația de Dezvoltare Urbană de stat sau o autoritate publică specială, cum ar fi Battery Park City Authority sau Port Authority din New York și New Jersey, au participat la eforturi imense de dezvoltare economică în oraș. La Metrotech, orașul acționează singur, colaborând cu o instituție academică și un dezvoltator.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul destinat centrului orașului Brooklyn, cunoscut sub numele de Metrotech - un acronim pentru Metropolitan Technology Center - a câștigat o nouă măsură de credibilitate în ultimele săptămâni. Parteneriatul public-privat esențial pentru orice proiect de anvergură într-un cadru din centrul orașului pare să fi fost consolidat. Este vorba despre o „reînnoire urbană” făcută într-o manieră modernă.

Credibilitatea administrației publice locale este esențială pentru ca angajamentele să vină de la principalii chiriași, înainte de construcție. Și experiența din trecut cu alte mari întreprinderi urbane - inclusiv Manhattan Landing, Westway și Lincoln West, ca să menționăm câteva - nu a contribuit la stabilizarea încrederii în șansele ca planurile vizionare să se realizeze, cel puțin nu într-un timp rezonabil.

De aici și importanța și semnificația simbolică a conferinței de presă de luna trecută, la care primarul Koch, Președintele cartierului Howard Golden din Brooklyn, dr. George Bugliarello, președintele Institutului Politehnic din New York, Viceprimarul Kenneth Lipper și Steven Spinola, președintele Corporației de Dezvoltare Publică din oraș, au apărut pentru a anunța înființarea acordului cu un dezvoltator național important, Forest City Enterprises of Cleveland, acord constituit în vederea înființării biroului combinat și a centrului academic cunoscut sub numele de Metrotech. Piesa sa centrală va fi campusul extins al Institutului Politehnic în sine.

Va fi obligația orașului, prin intermediul Corporației publice de dezvoltare, să urmeze declarația de impact asupra mediului și să inițieze procesul formal de revizuire a utilizării terenurilor.

În cele din urmă vor trebui achiziționate și demolate aproximativ 50 de proprietăți pentru ca Metrotech să fie construită complet - unele, probabil, de către dezvoltator prin achiziții negociate chiar înainte de momentul în care Corporația de Dezvoltare Publică va fi fost obligată să livreze parcele autorizate.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.nytimes.com/1985/01/06/realestate/metrotech-a-test-for-a-new-form-of-urban-renewal.html>, link accesat 15.04.2022, ora 11 32;

<https://www.perkinseastman.com/projects/metrotech-center/>, link accesat 15.04.2022, ora 11 35;

<http://www.eekarchitects.com/portfolio/8-town-gown/48-metrotech-center>, link accesat 15.04.2022, ora 11 39;

<https://brooklyneagle.com/articles/2022/02/08/goodbye-metrotech-its-brooklyn-commons-now/>, link accesat 15.04.2022, ora 11.50.

40. The Atlantic Yards, Brooklyn, New York City, New York,

USA, Autor fișă: ZAMFIR Miruna

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Prin proiectul *Brooklyn Atlantic Yards*, New York City spera la formarea unei noi comunități de rezidenți și afaceri, bazându-se pe localizarea unei arene sportive în inima Brooklynului. Rețeaua de facilități sportive polivalente, turnuri de birouri și unități rezidențiale este destinată să ofere zonei un *boost* pentru a stimula economia locală.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul *Pacific Park Brooklyn* reprezintă reamenajarea a 22 de acri din centrul orașului Brooklyn și include aproximativ 6 milioane de metri pătrați de spațiu rezidențial (6.430 de unități accesibile și locuințe la prețuri de piață), o bază sportivă și de divertisment de ultimă generație, un Centru Barclays, 247.000 de metri pătrați de spații comerciale, aproximativ 336.000 de metri pătrați de spațiu de birouri și 8 acri de spațiu deschis accesibil publicului.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Master Planul *Pacific Park Brooklyn* include îmbunătățiri majore ale transportului, inclusiv o nouă facilitate de depozitare și întreținere pentru LIRR și o nouă intrare de metrou la Atlantic Terminal Transit Hub, al treilea cel mai mare hub din oraș.

Master-planul *Atlantic Yards* a fost proiectat inițial de Frank Gehry. În iunie 2009, *Gehry Partners* a fost înlocuit de *Ellerbe Becket* (acum parte a AECOM).

COSTURI

Designul dezvoltat de Frank Gehry a estimat că va costa aproape 1 miliard de dolari, în timp ce proiectul lui Ellerbe Becket a costat 200 milioane de dolari mai puțin.

Un parteneriat public-privat va finanța proiectul. Costul total al proiectului este de așteptat să fie de 4,9 miliarde de dolari, iar în baza unui acord privind beneficiile comunității există o serie de aspecte pozitive obligatorii din punct de vedere juridic: 50% din unități trebuie să fie *locuințe la prețuri accesibile*, orice contractanți angajați în timpul construcției trebuind să includă 35% lucrători minoritari și 10% femei, 10% din unitățile de închiriere trebuind a fi rezervate pentru locuințe pentru bătrâni, iar un proiect de asistență medicală a fost, de asemenea, inclus în proiect.

Forest City Ratner a aranjat cărți verzi pentru 498 de investitori asiatici în schimbul a 500.000 de dolari pentru a investi în proiect.

De asemenea, a încheiat un acord de 400 de milioane de dolari cu Barclays Bank pentru a construi arena Barclays Center.

BENEFICII SI EFECTE

Pe lângă beneficiile publice, statul cere o determinare a impactului economic (beneficii nete) pentru regiune. Aceste constatări sunt utilizate pentru a clarifica necesitatea cheltuielilor publice și valoarea publică a proiectului. Următoarele numere au fost publicate în 2006 împreună cu Acordul privind Planul General:

a. Estimare a creării locurilor de muncă

- construcția: generează 12.568 locuri noi de muncă (direct) și 21.976 locuri de muncă în total (direct, indirect și indus);
- venitul personal direct aferent activităților de construcție va fi de 590,00 milioane \$, iar venitul total va fi de 1,2 miliarde de dolari (direct, indirect și indus);
- numărul total de locuri de muncă în construcții va genera 42,1 milioane de dolari în venituri din impozitele municipal și 89,9 milioane de dolari pentru statul New York.

b. Operațiuni

- arena și dezvoltarea mixtă vor susține o medie anuală de 4.538 noi locuri de muncă în New York (directe, indirecte și induse) și o medie anuală din 5.065 locuri de muncă (directe, indirecte și induse) în statul New York, (inclusiv New York City);
- estimarea veniturilor fiscale se face pe baza valorii actuale (2006), iar proiectul va genera venituri din impozite municipale de 652,3 milioane dolari și venituri din impozite de stat de 745,3 milioane dolari;
- generează venituri nete din impozite de 944,2 milioane dolari care depășesc contribuția publică la proiect.

BIBLIOGRAFIE

https://pacificparkbrooklyn.com/wp-content/uploads/2017/01/PPB_Fact_Sheet_PacificPark_04_161228.pdf, link accesat

15.10.2021, ora 15:12;

<https://atlanticyardsreport.blogspot.com/2017/08/atlantic-yardspacific-park-graphic.html>,

link accesat 15.10.2021, ora 15:47;

https://pennur.upenn.edu/uploads/media/Atlantic_Yards_Case_Study_September_2020.pdf,

link accesat 15.10.2021, ora 16:21;

<https://www.designbuild-network.com/projects/brooklyn/>, link accesat 15.10.2021, ora 16:38;

<https://ny.curbed.com/2016/8/18/12417328/pacific-park-brooklyn-megaproject-update>, link accesat 15.10.2021, ora 17:03;

<https://www.brownstoner.com/development/affordable-housing-brooklyn-18-6th-avenue-37-6th-avenue-pacific-park-atlantic-yards-prospect-heights/>, link accesat 15.10.2021, ora 17:23.

41. Kingsboro Psychiatric Center, Brooklyn, New

York, USA, Autor fișă: BOBE Ana Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Guvernatorul New York-ului a aprobat propunerea celor de la Adjaye Associates și Studiu Zewde de a restructura și regenera partea care nu era folosită a campusului Centrului Psihiatric Kingsboro din East Flatbush. Acest proiect a venit ca răspuns la daunele provocate de pandemia Covid-19 care a expus cartierul la dezechilibre și inegalități în rândul comunităților aflate în pericol sau în nevoia statului ce au nevoie de cartiere sigure și locuințe accesibile. Astfel, 7,2 acri abandonați în prezent, aflați în centrul Brooklyn-ului, se vor transforma într-o dezvoltare ecologică ce dispune de facilități economice și comerciale.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul include 900 de unități rezidențiale și facilități de găzduire pentru bătrâni, care le vor înlocui pe cele construite în 1930, un spațiu verde public, terenuri de basket, terenuri destinate agriculturii urbane, sere și mai multe spații de tip buzunare dedicate comunității și activităților sociale. Pe lângă aceste facilități, se vor regăsi și activități sportive, hub-uri tehnologice și programe after-school.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Reînnoirea campusului și transformarea sa într-un spațiu dedicat comunității, spațiu ce dispune de o infrastructură ecologică și care se bazează pe principii moderne, venite ca răspuns în urma pagubelor provocate de pandemia din 2019, face parte din strategia de dezvoltare a cartierului Brooklyn, fiind unul dintre cele mai defavorizate dar și în care se găsesc cele mai multe zone abandonate și ce prezintă un potențial de dezvoltare prin conversii.

”Vital Brooklyn Initiative” are la bază creșterea accesibilității locuințelor, dar are și în vedere aspecte de tip social, inițiativa guvernatorului fiind aceea de a aduce sănătate și bunăstare într-una dintre cele mai defavorizate părți ale statului”.

COSTURI

Proiectul de transformare a campusului este estimat la 400 de milioane de dolari, bugetul total al Bital Brooklyn Initiative fiind de 1.4 miliarde de dolari.

BENEFICII ȘI EFECTE

Propunerea urmărește să atingă până la 30% din obiectivele MWBE ale statului New York și se așteaptă să ofere 3.700 slujbe în construcții și peste 1000 de slujbe permanente pentru rezidenții campusului. Programul este unul care se focusează pe latura socială și culturală, sănătate și locuire, stabilind un nou standard pentru disparitățile cronice economice și rasiale din oraș.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.archdaily.com/965935/adjaye-associates-and-studio-zewde-to-design-redevelopment-of-kingsboro-psychiatric-center-in-brooklyn>, link accesat la 21.10.2021, ora 20:13;
<https://www.gothamgazette.com/state/8144-a-closer-look-at-vital-brooklyn-cuomo-s-plan-for-one-of-the-greatest-areas-of-need-in-the-entire-state>, link accesat la 21.10.2021, ora 20:17.

42. Kingsboro Psychiatric Center, Brooklyn, New

York, USA, Autor fișă: BOBE Ana Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În 2017, Guvernatorul New York-ului, Andrew Cuomo a vorbit pentru prima dată despre o inițiativa revoluționară, Vital Brooklyn, care avea să aducă beneficii uneia dintre cele mai dezavantajate părți ale statului, respectiv zona centrală a Brooklyn-ului, unde indicatorii arătau o situație îngrijorătoare din punct de vedere al sănătății populației, sărăciei, accesului la servicii sanitare de calitate și criminalității.

Această inițiativă viza opt domenii care necesitau ameliorări, respectiv: educație, redresare economică, recreere, calitatea spațiilor publice, accesul la o alimentație sănătoasă, prevenirea violenței în cadrul comunității, sănătate publică și locuire accesibilă.

Unul dintre proiectele aflate sub umbrela Vital Brooklyn este reprezentat de reamenajarea zonei neutilizate a campusului Centrului Psihiatric Kingsboro din East Flatbush, Brooklyn, proiect câștigat de cei de la Adjaye Associates și Studio Zewde, printr-o propunere modernă și o viziune sustenabilă.

Noua dezvoltare urma să acopere aproximativ 2,9 ha, fiind caracterizată prin mixitate funcțională, un procent mare de spații publice cu utilizare diversă, spații verzi și locuire accesibilă.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul presupune realizarea a 900 de unități rezidențiale, (construcții care le vor înlocui pe cele existente, realizate în 1930), precum și alte facilități - spații verzi publice, teren de baschet, terenuri destinate agriculturii urbane, o seră și spațiu public dedicat activităților membrilor comunității. Restul facilităților includ săli de sport, un magazin alimentar de aproximativ 900mp, un hub comunitar de aproximativ 650mp, dotat cu computere și cu săli de clasă pentru desfășurarea programelor de tip after-school, precum și diverse spații pentru training.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Dupa cum explica și Guvernatorul New York-ului, în pandemia de Covid-19 s-au adâncit disparitățile din interiorul comunităților defavorizate sau aflate la risc și implicit nevoia de locuire sigură și accesibilă. Prin urmare, inițiativa Vital Brooklyn a apărut ca o soluție la această problemă, realizând prin unul dintre proiectele sale - transformarea terenului subutilizat aferent campusului Centrului Psihiatric Kingsboro într-o dezvoltare orientată către nevoile comunității, menit să aducă sănătate și bunăstare.

COSTURI

Proiectul a fost estimat la 400 de milioane de dolari, din bugetul total al proiectului Vital Brooklyn de 1.4 miliarde de dolari.

BENEFICII ȘI EFECTE

Prin această propunere se urmărește atingerea a până la 30% din obiectivele MWBE (Minority and Women-owned Business Enterprise) ale statului New York, prin proiect creându-se 3.700 de locuri de muncă în construcții și peste 200 de locuri de muncă permanente pentru locuitorii orașului.

Programul se focusează pe latura socială și culturală, sănătate și locuire, stabilind un nou standard pentru disparitățile cronice, atât economice cât și rasiale din oraș.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.archdaily.com/965935/adjaye-associates-and-studio-zewde-to-design-redevelopment-of-kingsboro-psychiatric-center-in-brooklyn>, accesat la 21.10.2021, ora 20:13

<https://www.gothamgazette.com/state/8144-a-closer-look-at-vital-brooklyn-cuomo-s-plan-for-one-of-the-greatest-areas-of-need-in-the-entire-state>, accesat la 21.10.2021, ora 20:17

[Redevelopment of Kingsboro Psychiatric Center in Brooklyn to be designed by Adjaye Associates and Studio Zewde - RTF | Rethinking The Future \(re-thinkingthefuture.com\)](#)

43. Essex Crossing, Lower East Side, Manhattan, New York, USA,

Autor fișă: DOBROSLAV Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Essex Crossing este o zona cu funcțiuni mixte, dezvoltată în Lower East Side din New York, parte a unei vechi investiții existente denumite Seward Park Urban Renewal Area (SPURA). Investiția, lansată în anii '60, a presupus relocarea comunității existente și refacerea fondului construit, dar a fost abandonată, lăsând în urmă o suprafață foarte mare de teren subutilizat, acoperit în mare parte de parcuri.

Aflată la intersecția dintre Delancey St. și Essex St., la nord de Seward Park, noua dezvoltare, a primit aprobarea în 2012, fiind un proiect reprezentativ de regenerare pentru zona Manhattan-ului. Realizarea proiectului a început în 2015, finalizarea acestuia fiind estimată în anul 2024.

În zonă existau deja clădiri pentru locuințe colective și condominii (inclusiv Blue Tower, proiectat de Bernard Tschumi și inaugurat în 2007) și alte funcțiuni incluzând Galeria Thierry Goldberg și un spațiu pentru membrii comunității.

În afara clădirilor rezidențiale, un alt reper al zonei este reprezentat de Essex Street Market, o construcție comercială realizată în anii '30. În septembrie 2013, s-a anunțat că aceasta va fi integrată în noua dezvoltare a Essex Crossing, cuprinzând zeci de standuri pentru vânzarea cu amănuntul și două restaurante.

Essex Crossing este rezultatul unei colaborări de succes între comunitatea locală și administrația de la nivelul orașului New York.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul, dezvoltat sub forma a nouă obiective, cuprinde 2.000.000 de metri pătrați pentru utilizare comercială, comunitară și rezidențială, jumătate din cele 1000 de locuințe proiectate dorindu-se a fi la prețuri accesibile. Primele cinci clădiri au fost finalizate în 2018, întregul complex de locuințe fiind finalizat până în 2021.

În cadrul proiectului s-a realizat și un parc, întins pe aproximativ 1.400 mp (Broome Street Gardens), care spre deosebire de alte parcuri din oraș, este plantat doar în proporție de 35%, având spații pietonale, piste și parcuri pentru biciclete și un loc de joacă pentru copii.

Un alt parc a fost proiectat în locul fostului depou de troleibuze aflat sub străzile Delancey și Essex și nefolosit timp de aproape 60 de ani (Lowline Park). Din păcate, din cauza lipsei de finanțare, în 2020 finalizarea lui a fost amânată pe timp nelimitat.

Alte funcțiuni sunt reprezentate de centre comerciale (Trader Joe's - 2.800 mp), dotări socio-culturale (cinema - 6.000 mp, centru internațional de fotografie - 3.700 mp)

Deși inițial urma să fie deschis în 2017, Muzeul Warhol, a reprezentat o investiție la care până la urmă s-a renunțat în 2013. Planurile inițiale cuprindeau amenajarea unei anexe de 900mp a Muzeului Pittsburg și a clădirii aflate la intersecția străzilor Essex și Broome – 75 Essex Street – pe care comunitatea locală s-a luptat să o transforme într-un reper al zonei, precum și o parcare.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare includea intervenții asupra a șase situri, însumând aproximativ 2,4 ha (6 acri), într-un mod care să încurajeze atât dinamismul, cât și continuitatea culturală printr-un mix de utilizare rezidențială (60%) și comercială(40%).

S-a dorit ca această zonă să devină inima comunității, reparând o rană istorică în țesutul cartierului, prin materializarea unei viziuni locale, mai exact o dezvoltare mixtă care să integreze locuințe la prețuri accesibile, forță de muncă locală, spațiu atractiv pentru pietoni.

COSTURI

Aproximativ 1,1 miliarde de dolari

BENEFICII SI EFECTE

Transformarea unui vast spațiu subutilizat într-o zonă modernă și atractivă, cu păstrarea și refuncționalizarea unor obiective simbol pentru cultura locală, incluzând locuințe accesibile, locuințe de lux, spații comerciale, culturale și de recreere pentru membrii comunității.

BIBLIOGRAFIE

https://en.wikipedia.org/wiki/Essex_Crossing

<https://essexcrossingnyc.com/>

<http://www.w-ar.ch/de/projects/view/essex-crossing-mixed-use-development-project>

<https://www.nytimes.com/2019/11/07/arts/design/essex-crossing.html>

[https://www.beyerblinderbelle.com/projects/88 essex crossing mixed use development project](https://www.beyerblinderbelle.com/projects/88_essex_crossing_mixed_use_development_project)

https://www.west8.com/projects/the_park_at_essex_crossing/

44. Manhattan Greenway Harlem River, New

York, USA, Autor fișă: SECĂREANU Andreea

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În momentul de față, râul Harlem este o resursă subutilizată a orașului, privându-i în primul rând pe membrii comunităților riverane (Morris Hights, University Hights și Port Morris) de avantajul oferit de poziționarea față de apă, având în vedere lipsa accesibilității și dotările deficitare. Obstacole precum calea ferată Metro North Hudson Line, șoseaua Major Deegan Expressway, precum și relieful înalt din lungul râului, blochează căile de acces către acesta, creând spații adiacente disfuncționale și prin urmare inutilizabile.

Aceste condiții au împiedicat dezvoltarea zonelor industriale și au descurajat dezvoltatorii imobiliari să realizeze clădiri înalte pentru locuințe de lux în zona din vecinătatea râului, contribuind astfel la crearea peisajului actual, format în mare parte din terenuri abandonate.

În acest context, în 2008 s-a format Harlem River Working Group, o inițiativă locală având ca scop transformarea acestor terenuri într-o zonă pitorească, unde să se îmbine funcțiunile economice și de recreere în beneficiul comunităților din apropiere.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Prin proiectul Manhattan Greenway Harlem River s-a dorit crearea unei faleză în suprafața de aproximativ 3 ha de-a lungul râului Harlem, între străzile 125 și 132, precum și piste de biciclete și circulații pietonale care să facă legătura cu East Harlem, South Bronx și Randall's Island.

Noua amenajare include spații pentru sport și recreere pentru toate vârstele, valorificând în același timp peisajul existent, printr-un design care să asigure atât utilizarea în siguranță a spațiului, cât și împiedicarea inundării malului.

Un plan coerent de regenerare și dezvoltare a zonei riverane râului Harlem a fost realizat de un grup de specialiști aparținând mai multor organizații (The Working Group), precum Harlem River Working Group, Trust for Public Land, Pratt Center for Community Development, împreună cu studenți de la Departamentele PSPD și CommD de la Institutul Pratt. The Working Group, aceasta coaliție formată din aproximativ 50 de grupuri de reprezentanți ai comunității, agenților și oficialilor locali aleși, a prezentat rezultatele obținute de Sesiunile de Lucru ale Comunității printre care sugestiile locuitorilor, sub forma unor liste și desene, dar și master-planuri realizate în cadrul unor studii anterioare. Rezultatele acestor proiectii au fost prezentate publicului în cadrul unei întâlniri organizate la Muzeul de Artă din Bronx, dându-se startul consultărilor publice în vederea găsirii soluțiilor optime.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Procesul de conturare a unei viziuni asupra viitorului zonei a beneficiat de asistență tehnică din partea Centrului Pratt pentru Dezvoltarea Comunităților și a celor de la PSPD și a urmărit combinarea studiilor și proiectelor realizate anterior de studenții de la Universitățile MIT, Columbia și NYC Economic Development Corporation.

Din aceste dezbateri a rezultat un set de recomandări, printre care: crearea unei esplanade continue sau a unei fâșii de vegetație care să crească valoarea terenurilor cu deschidere la râu, trasee coerente și sigure între apă și zonele adiacente, o mai mare folosire a podurilor, în vederea realizării legăturilor dintre spațiile publice și parcuri, de pe ambele maluri ale râului (în special podul pietonal High Bridge), refacerea zonelor inundabile și a altor habitate acolo unde este posibil, implementarea unui mod de transport pe râu și a sporturilor de recreere.

Accesul la apă a devenit o prioritate pentru administrația New York-ului, iar zona din lungul râului Harlem se confruntă cu o serie de provocări din punct de vedere al accesibilității și a utilizării eficiente a spațiului. Dar cu ajutorul organizațiilor precum Harlem River Working Group și a aliaților săi, precum și printr-o participare constantă a membrilor comunității, se poate contura și pune în practică viziunea privind accesul la apă al tuturor cartierelor, în mod echitabil.

COSTURI

Orașul a alocat 101 milioane USD pentru investiția care a început în 2021, odată ce amplasamentul a fost finalizat.

BENEFICII SI EFECTE

Deschiderea acestui front la apă, precum și crearea noilor legături cu teritoriile învecinate, prin intermediul pistelor de biciclete, sunt vitale pentru cartierele din apropiere, care au fost întotdeauna lipsite de spații publice de calitate și cărora le-a fost obturat până în acest moment accesul spre râu.

BIBLIOGRAFIE

<https://inhabitat.com/harlem-river-community-revitalization-plan-showcases-new-vision-of-bronx-waterfront/>

<https://docs.dos.ny.gov/opd/boa/HarlemRiverBOA.pdf>

<https://www.starrwhitehouse.com/project/harlem-river-greenway-link-study/>

45. The Wharf Project, Washington, DC, USA, Autori fișă:

ȘECLĂMAN Ina, DUȚU Mihai, ZAMFIR Miruna, DOBROSLAV Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul de regenerare urbană The Wharf Project propune dezvoltarea unei zone cu utilizare mixtă pe malul sud-vestic al râului Potomac din Washington (canalul Washington), în lungime de aproape un kilometru.

Scopul proiectului l-a reprezentat integrarea zonelor neglijate și izolate din partea sud-vestică a orașului, prin conectarea cu centrul acestuia și creșterea accesibilității și atractivității spațiilor și traseelor pietonale.

The Wharf este cel mai mare proiect de acest gen din Washington D.C. și al doilea cel mai mare malul apei, din țară, fiind realizat de *Hoffman-Madison Waterfront* ca parte a *Inițiativei Anacostia Waterfront* din Districtul Columbia. Suprafața aferentă proiectului cuprinde aproximativ 109 ha de pământ și 97 ha de apă, mergând de la Piața Municipală de Pește până la Fort McNair.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul a avut ca scop valorificarea malului râului și îmbunătățirea accesului public, prin conectarea, în același timp a comunității locale, una dintre principalele provocări fiind construirea într-o zonă inundabilă.

Din acest considerent, noul aliniament de-a lungul apei se află la o distanță de 6m față de cel vechi, pentru a asigura o mai mare siguranță în caz de inundații. În plus, parterul clădirilor este înălțat cu aproape jumătate de metru peste normele aplicabile în zonă. În timp ce majoritatea clădirilor nou dezvoltate au fost aduse deasupra cotei de inundații, o clădire istorică renovată și alte structuri noi din zona pieței istorice de pește Maine Avenue se bazează pe porți și panouri în timpul inundațiilor majore, având în vedere topologia aceluși teren.

Unele facilități, în schimb, cum ar fi digurile și portul de agrement, sunt „proiectate să se ude” în cazul unor evenimente de acest tip.

Blocurile de locuințe au fost proiectate cu regim de înălțime mic-mediu, poziționarea față de apă și esplanadă permițând dotarea fiecărui apartament cu o terasă sau verandă.

Toate clădirile sunt concepute, în general, cu regim de înălțime, stiluri și dimensiuni diferite, pentru a oferi diversitate și dinamism. Cele mai multe străzi sunt înguste și pe acestea circulația se desfășoară în sistem shared-space (mașini, biciclete și pietoni care împărtășesc același spațiu), pentru că strada este văzută mai degrabă ca un spațiu de socializare decât ca un spațiu de tranzit.

The Wharf a fost gândit ca un model de dezvoltare permeabilă - o rețea urbană cu o esplanada amplă (60m), cu accese frecvente între malul apei și Maine Avenue - principala arteră de circulație care delimitează cartierul. Strada Wharf, aflată paralel cu malul apei, o stradă îngustă pe care se circulă în sistem shared-space, este „coloana vertebrală” a cartierului, conectând apartamente, birouri, hoteluri, restaurante, dotări culturale (The Anthem), magazine, piața municipală de pește, un pavilion pentru produse alimentare și parcare subterană pentru 2.500 de vehicule.

O caracteristică importantă a proiectului este sustenabilitatea. Acesta a fost conceput astfel încât să obțină certificarea Gold pentru LEED® Neighborhood Development și toate clădirile individuale vizează certificarea LEED Gold sau Silver. Alte măsuri sustenabile sunt reprezentate de instalațiile inteligente din punct de vedere al eficienței energetice, pavajele permeabile și bioretenția vegetativă, substanțială pentru gestionarea scurgerii apelor pluviale. Totodată, a fost inclusă instalarea a numeroase acoperișuri verzi, plantarea a 300 de copaci noi, conservarea stejarilor maturi și realizarea a 340 mp de sisteme de zone umede plutoare.

Investițiile ample în eficiența energetică și a apei sunt, de asemenea, proiectate pentru a reduce costurile operaționale. Toate apele pluviale vor fi refolosite la fața locului, reducând nevoia de apă potabilă pentru amenajarea teritoriului și alte scopuri.

Finalizarea primei faze a avut loc în mai 2014, iar The Wharf a fost deschis publicului în octombrie 2017.

În aceasta primă fază s-au realizat 875 de apartamente, peste 600.000 de metri pătrați de birouri, spații comerciale, trei hoteluri cu aproape 700 de camere, un cinematograful, mai multe cluburi de noapte și baruri și o sală de concerte care poate găzdui 6000 de spectatori.

A doua fază a proiectului a început în martie 2019, data finalizării fiind estimată ca fiind 2022. În această fază, care cuprinde transformarea a 120ha de teren, vor fi realizate trei clădiri de birouri, un bloc de apartamente, un hotel, un condominiu de 96 de unități de cazare, spații comerciale și două noi parcuri subterane.

Când va fi finalizat, cartierul The Wharf se va întinde pe aproximativ 320 ha, și va cuprinde construcții rezidențiale, birouri, hoteluri, magazine, restaurante, dotări culturale, porturi și zone cu utilizare publică, inclusiv parcuri pe malul mării, promenade, diguri, și docuri.

În spațiile dedicate sporturilor se pun la dispoziția vizitatorilor închirieri de caiace, paddleboards, promenadă, ring de patinaj. În plus, The Wharf găzduiește evenimente și activități culturale pe tot parcursul anului, ceea ce îl face și mai atractiv.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Fiind un proiect de regenerare urbană, The Wharf și-a dorit să păstreze memoria locului și să îi dea viață și contemporaneitate, devenind standardul pentru o dezvoltare urbană cu funcțiuni mixte și zone pietonale. În plus, sustenabilitatea s-a dorit a fi una dintre caracteristicile definitorii ale acestei investiții.

S-a gândit un cartier cu utilizare mixtă, extrem de eficient, dezvoltat dens, cu locuințe, retail, birouri, parcuri și spații publice, o zonă foarte ușor de parcurs pe jos, cu acces facil la transportul public.

O altă caracteristică a noului cartier este dinamismul, obținut prin proiectarea de cladiri de mari dimensiuni și stiluri diferite, dar cu atenție la păstrarea scării umane.

Strazile înguste cu utilizare de tip shared-space sunt menite să contribuie la creșterea conectivității și a siguranței traficului în interiorul comunității, totul fiind coroborat cu amplasarea în vecinătatea apei, ceea ce oferă o priveliște deosebită.

Odată cu această intervenție, s-a creat o legătură dintre vechi și nou, de-o parte și de alta a Maine Avenue, prin amenajarea unei piste de biciclete și a unei promenade pentru pietoni, precum și prin intervenții de reamenajare a zonei din jurul stației de metrou L'Enfant.

COSTURI – 2.5 billion \$

Costul total al proiectului a fost estimat la 2,5 miliarde de dolari, împărțiți în două tranșe aproximativ egale, aferenți celor două faze de dezvoltare.

Randamentele financiare includ economii de energie; la capacitatea de operare, microturbina va recupera aproximativ 1,2 milioane BTU pentru a genera apă caldă, ceea ce se traduce printr-un minim 5% în economii de costuri energetice.

Proiectul prezintă, de asemenea, oportunități de dezvoltare economică și de extindere a bazei de impozitare pentru district. La final, dezvoltarea este proiectată să creeze 7.200 de locuri de muncă permanente și în timpul construcției fazei 1, peste 8.500 de persoane au lucrat la debarcader. Proiectul va vinde proprietăți imobiliare, comerț cu amănuntul, restaurante, locuri de divertisment și servicii de recreere, care va produce venituri fiscale anuale semnificative pentru oraș.

BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul și-a propus redarea frontului de apă comunității locale, prin îmbunătățirea accesului la acesta și reconectarea oamenilor, atât în interior, cât și cu exteriorul cartierului, cu ajutorul unei investiții majore și a unui proiect ambițios caracterizat prin varietate și sustenabilitate.

În afara beneficiilor rezultate din modificările funcționale și ambientale, proiectul va oferi și aproximativ 5800 de locuri noi de muncă (2800 locuri în faza de construcție și 3000 locuri permanente), furnizând venituri importante la bugetul de stat.

De asemenea, s-a luat în calcul și creșterea atractivității turistice, estimările fiind că între 12 și 15 milioane de oameni vizitează anual The Wharf.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.nar.realtor/blogs/spaces-to-places/the-wharf-a-new-development-that-creates-a-sense-of-place>

<https://wb-urban-media.s3.amazonaws.com/case-3.jpg>

<https://dmped.dc.gov/release/mayor-bowser-highlights-economic-impact-wharf>

accesat 20.10.2021 ora 9:15

<https://dmped.dc.gov/page/wharf-southwest-waterfront-phase-1>,

<https://www.american.edu/spa/metro-policy/upload/the-wharf-project-working-paper.pdf> accesat 20.10.2021 ora 9:18
<https://www.wharfdc.com/wharf/>
<https://en.wikipedia.org/wiki/Wharf>
<https://developingresilience.uli.org/case/the-wharf/>
<https://washington.org/visit-dc/history-of-southwest-waterfront-past-present-future#>,
<https://www.architectmagazine.com/project-gallery/the-wharf-southwest-waterfront>,
<https://www.hoffman-dev.com/my-product/the-wharf/>
<https://wtop.com/dc/2017/09/the-wharf-dcs-most-ambitious-development-project-set-to-open/>
<https://www.archdaily.com/tag/the-wharf>
<https://www.clarkconstruction.com/our-work/projects/wharf>
<https://www.archdaily.com/804824/eleven-practices-to-complete-2-dollars-billion-waterfront-development-in-washington-dc>

46. Anacostia Waterfront Initiative, Washington,

DC, USA, Autor fișă: GAVRIL Marian

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Anacostia este un cartier istoric al Washington-ului, situat la est de râul Anacostia, la intersecția dintre arterele Good Hope Road și Martin Luther King Jr. Avenue, caracterizat printre altele de o concentrare a sărăciei, stare de multe ori precară a locuințelor și un procent ridicat al populației afro-americane.

În martie 2000, a fost creat un parteneriat între administrația locală și agențiile federale care dețineau cea mai mare parte a terenurilor aflate de-a lungul râului (Anacostia Waterfront Initiative), ce s-a alăturat altor inițiative proprii DC, într-un proces de planificare participativă fără precedent. Scopul a fost crearea unei politici comune și a unei viziuni de dezvoltare pentru zona reprezentată de râul Anacostia și terenurile care îl mărginesc.

Anacostia Waterfront Initiative (AWI), a fost concepută ca o oportunitate de revitaliza acest cartier, aflat în contrast cu vestul orașului, mai bogat și mai educat, și de a reduce divizarea economică, socială, fizică și psihologică.

Ca areal ocupat, AWI a ocupat o mare parte din malul râului Anacostia, precum și cartierele adiacente.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Inițiat în 2000, proiectul promitea un mediu fluvial curat, facilități noi de agrement, centre comerciale, zone rezidențiale revitalizate, mobilitate crescută (transport multimodal) și locuri de muncă. Intervențiile au urmărit acoperirea a mai multe direcții de acțiune, respectiv:

Transporturi și mobilitate - realizarea unei serii de proiecte având ca scop organizarea infrastructurii de transport multimodal, pentru a asigura călătorii sigure și eficiente atât de-a lungul malului râului cât și peste acesta.

Protecția mediului – ecologizarea râului Anacostia (unul dintre cele mai poluate din țară) și gestionarea viitoarei dezvoltări astfel încât impactul negativ asupra acestuia să fie cât mai mică.

Economie – sustenabilitatea procesului de regenerare a malului râului în vederea unei dezvoltări economice viitoare constante, care să continue să creeze oportunități de afaceri și locuri de muncă.

Comunitate – chiar dacă vorbim de o comunitate de peste 50.000 de rezidenți care locuiesc la aproximativ zece minute de malul râului, puțini integrează acest aspect în viața lor în mod corespunzător, având în vedere contextul fizic impropriu ce duce și la o conectivitate scăzută în rândul acestei comunități.

Recreere – prin proiect se dorea realizarea unui sistem “River Park”, de interconectare a parcurilor de pe malul apei, ce urmau în final să fie legate prin intermediul Anacostia Riverwalk Trail.

Dintre proiectele realizate sau în curs de realizare putem enumera:

- 11th Street Bridge- în prezent finalizat, esențial din punct de vedere al traversării râului
- Stret Bridge Park – primul parc public situat pe digurile vechiului pod 11th Street Bridge
- Podul pietonal Anacostia Metro, între intrarea de sud a stației de metrou Anacostia și dezvoltarea rezidențială Barry Farm
- Anacostia Riverwalk – traseu proiectat de-a lungul râului, în vederea creșterii conectivității rezidenților și vizitatorilor, cuprinzând și numeroase destinații comerciale și de recreere. Lungimea totală însumează 45km și atunci când va fi finalizat va conecta 16 cartiere aflate pe malul râului.
- Podul și traseul Arboretum – rută foarte importantă, ce va uni malul râului cu Parcul Național Arboretum, dat fiind lipsa unui asemenea pasaj în acest moment.
- Nodul intermodal Interstate-295/Malcolm X – proiect complex realizat în vederea gestionării traficului în creștere din zonă, ce presupune realizarea de poduri, reconfigurări de intersecții, drenaj pluvial, iluminat public, circulații în sistem shared-space
- Traseul Kenilworth Aquatic Gardens– finalizat din 2016, reprezintă un element cheie pentru rețeaua de piste de biciclete și pietoni dintre DC și Maryland. Face parte din Anacostia Riverwalk, fiind în general paralel cu malul apei.
- Lincoln Connector Trail – proiect ce presupune crearea de trasee pentru biciclete și pietoni, și care se va alătura segmentului Kenilworth Aquatic Gardens
- Podul pietonal Parkside – pod pietonal sigur, bine iluminat și accesibil inclusiv persoanelor cu dizabilități, care va facilita legătura între cartierele din zonă și cea mai apropiată stație de metrou, în prezent îngreunată de prezența unei artere importante (DC 295) și de linii de cale ferată.
- Traseul Shepherd Branch – un traseu cu utilizare mixtă de aproximativ 5km, ce va conecta South Capitol Street Trail(în prezent în fază de proiect) și cartierul Greenway din Anacostia
- South Capitol Street Trail – traseu ce va completa Anacostia Riverwalk Trail în zona sudică a sitului, cu încurajarea dezvoltarea mobilității nemotorizate (pietonal, bicicleta, etc), realizând legătura foarte importantă cu alte coridoare de transport din zonă. Capătul din nord a traseului face legătura cu podul memorial Frederick Douglas (finalizat de curând) și rețeaua districtuală de drumuri ce se desfășoară pe ambele maluri ale râului.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Anacostia Waterfront Initiative(AWI) reprezintă unul dintre cele mai ambițioase proiecte de dezvoltare din istoria DC, intervalul de timp propus fiind de 30 de ani, timp în care se dorește reabilitarea râului Anacostia și a comunităților din vecinătatea lui, în acord cu o viziune de dezvoltare integrată ce acoperă aspecte fizice, economice, ecologice și de mobilitate.

Temele cheie ale acestui demers au fost enunțate astfel:

- *Un râu curat și activ* – refacerea habitatelor, atenuarea poluării și controlarea scurgerilor, restaurarea pâraielor și a zonelor umede și promovarea activităților acvatice cu scop de recreere.
- *Eliminarea barierelor și îmbunătățirea accesibilității* – refacerea infrastructurii de transport, având ca scop îmbunătățirea accesului la apă și la dotările din zonă, a comunității din cartierele învecinate, prin intermediul traseelor de mai multe tipuri
- *Sistem de parcuri publice pe malul apei* – crearea unui sistem de parcuri interconectate prin intermediul unor trasee potrivite pentru mai multe moduri de deplasare
- *Destinații culturale cu caracter distinct* – îmbunătățirea și protejarea diversității culturale de-a lungul malului râului
- *Construirea unor cartiere puternice aproape de apă* – dezvoltare economică sustenabilă și reconectare a comunității prin noile circulații, dotări de recreere și oportunități de muncă.

COSTURI

Bugetul proiectului a fost estimat la 3 miliarde de dolari, fiind asigurat din mai multe surse(impozite, investiții private, fonduri publice).

BENEFICII SI EFECTE

Chiar dacă rezultatele proiectului vor avea impact direct asupra comunităților locale(cu unele dintre cele mai mici venituri din oraș), în realitate, proiectul a fost conceput pentru a genera efecte dincolo de limitele sale și care să conducă la noi dezvoltări. Ca urmare a proiectelor deja realizate, sau în curs de realizare, rezultatele deja se traduc în indicatori pozitivi aferenți obiectivelor de mediu, veniturilor fiscalizate, cantității de investiții și nivelului demografic.

BIBLIOGRAFIE

- <https://en.wikipedia.org/wiki/Anacostia>
- <https://washington.org/dc-neighborhoods/anacostia>
- <https://www.anacostiawaterfront.org/>
- <https://planning.dc.gov/page/anacostia-waterfront-initiative>
- <https://planning.dc.gov/page/anacostia-waterfront-initiative-awi>
- <http://www.nbbj.com/work/anacostia-waterfront/>
- <https://www.hraadvisors.com/portfolio/anacostia-waterfront/>
- https://www.beyerblinderbelle.com/projects/109_anacostia_waterfront_initiative

47. South Lake Union Developments, Seattle,

Washington, USA, Autor fișă: PLEȘCA Alina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

South Lake Union este un cartier în Seattle, ce cuprinde în cei aproximativ 137 ha ale sale, parcuri și dotări comunitare, clădiri rezidențiale și comerciale, zone cu deschidere la lac (Lake Union), precum și o mulțime de căi pentru facilitarea tranzitului. Este apreciat atât de rezidenți cât și de oamenii de afaceri care își desfășoară activitatea aici, datorită infrastructurii care încurajează traficul pietonal și în general datorită planificării inovative a spațiului, unde se împletesc clădiri istorice, instalații de artă și "buzunare" verzi.

La sfârșitul anilor 1880, South Lake Union era o zonă cunoscută pentru comerț și industrie ușoară în centrul orașului Seattle. În secolul care a urmat, activitățile comerciale și industriale deveniseră dependente de prezența apei. În anii '90, tehnologia a început să prindă rădăcini în Seattle și atunci compania dezvoltatoare Vulcan (deținută de co-fondatorul Microsoft) a căutat să transforme acest fost cartier industrial.

În ultima perioadă, South Lake Union a beneficiat de o reamenajare substanțială prin proiecte care l-au transformat într-un centru urban și de tranzit ce devine din ce în ce mai important.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Inițiat la începutul anilor 2000, proiectul de dezvoltare a South Lake Union cuprinde variate tipuri de clădiri (de înălțime medie, zgârie-nori și chiar clădiri mai vechi, de două-trei etaje – clădiri de referință pentru trecutul cartierului), dar și utilizări diferite ale terenului - zone rezidențiale, birouri, comerț, meșteșuguri, clădiri ale instituțiilor pentru cercetare și dezvoltare, biotehnologii și servicii sociale.

Proiectul s-a dezvoltat în mai multe etape, fiecareia revenindu-i investiții în segmentul rezidențial, comercial, de servicii sau în infrastructură.

În 2013, ca răspuns la creșterea pieței imobiliare, Consiliul Local din Seattle a aprobat modificări ale regulamentului de urbanism care să permită înălțimi mai mari ale construcțiilor în această zonă. Proiectarea noilor clădiri s-a făcut ținând cont de aceste noi reguli care au permis realizarea unui regim de înălțime mai mare, ce era permis până de curând doar în centrul orașului.

De exemplu, Vulcan Real Estate (principalul dezvoltator din zonă) deține un turn rezidențial de 122 m și un turn de birouri de 73 m, în timp ce Skanska SUA deține o clădire cu 13 etaje iar Capstone Development a propus o clădire cu 10 etaje. Omni Group din Vancouver a proiectat patru turnuri care să ofere aproape 2000 de unități de cazare și peste 40.000 mp de spații comerciale.

Intervențiile au presupus îmbunătățirea infrastructurii de transport public de exterior, reconfigurarea străzii Mercer (cea mai importantă arteră care traversează situl pe direcția est-vest), renovarea Lake Union Park și realizarea de locuințe la prețuri accesibile.

Cea mai recentă investiție aflată în dezbatere este reprezentată de un proiect al Vulcan Real Estate pentru realizarea a 1,5 milioane mp de spații de birouri, cel mai probabil pentru a fi închiriat tot de Amazon.

O caracteristică importantă a proiectului o reprezintă sustenabilitatea, tradusă prin sisteme de captare a energiei solare, sisteme inteligente de scurgere, reținere și filtrare a apelor pluviale. De asemenea, prin designul și conformarea clădirilor, s-a încercat evitarea pe cât posibil a umbririi în special a grădinilor sau a anumitor zone din parcuri (Cascade, Lake Union Park, Denny Park).

Din punct de vedere al designului urban, s-a încurajat păstrarea structurilor sau a fațadelor existente și reabilitarea lor pentru asigurarea unei imagini urbane unitare.

Terenul, aflat în pantă, a fost sistematizat în trepte, realizându-se pavaje care să creeze o tranziție sigură între zonele pietonale și restul sitului.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Cu mai bine de un deceniu în urmă, South Lake Union din Seattle era un cartier vechi de peste 100 de ani, cu clădiri mici, specific industriale. Astăzi, este sediul importantei corporații Amazon, găzduiește un hub pentru inovație biomedicală și proiecte rezidențiale importante.

Spațiile publice din South Lake Union sunt articulate prin clădiri cu înălțimi medii, spații deschise și grădini urbane (Denny Park, Cascade Playground și Lake Union Park), împreună cu străzi verzi și alei pietonale. Rolul acestor elemente de structură urbană este de a dezvolta o rețea de spații deschise care joacă un rol vital în ceea ce privește mobilitatea, creând în același timp cadrul necesar desfășurării activităților în interiorul comunității.

Prin acest proiect, sprijinit și prin modificarea regulamentului de urbanism din zonă, s-a estimat ca se pot crea locuințe pentru 12.000 de familii și peste 22.000 de locuri de muncă în următorii 20 de ani.

COSTURI

Bugetul estimat al proiectului s-a ridicat la 2,85 de miliarde de dolari, începând cu anul 2004, veniturile fiscale preconizate până în 2025 fiind de 1,3 miliarde de dolari. La aceștia s-ar putea adăuga alți 150 de milioane de dolari – investiție a municipalității pentru construirea unei stații electrice care să deservească zona.

BENEFICII ȘI EFECTE

Intervențiile realizate prin proiect, vor ajuta cartierul să ajungă un centru urban important din punct de vedere economic și social. Până în acest moment s-a reușit transformarea cartierului într-unul din cele mai dinamice și inovative din țară, o zonă vibrantă cu funcțiuni multiple, printre care și sedii de mari companii de tehnologie (inclusiv Amazon), caracterizată prin mixitate socio-economică, multiple dotări ce țin de

industria ospitalității (restaurante, hoteluri), dar și parcuri, circulații îmbunătățite, o nouă linie de tramvai și zone pietonale de calitate.

BIBLIOGRAFIE

<https://vulcanrealestate.com/South-Lake-Union.aspx>

<http://www.seattle.gov/opcd/ongoing-initiatives/south-lake-union>

<https://www.geekwire.com/2019/rapidly-changing-south-lake-union-architecture-tour-sets-sights-works-seattle-tech-hub/>

<https://www.socialworkdegreeguide.com/>

http://www.seattle.gov/documents/Departments/OPCD/OngoingInitiatives/SouthLakeUnion/SLU_DG_2018.pdf accesat 18.10.2021,

<https://www.urbandesignassociates.com/south-lake-union>

48. Downtown Dallas 360, Dallas, Texas, USA, Autor fișă:

PLEȘCA Alina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În 2011, Consiliul Local al orașului Dallas a adoptat Dallas 360 Plan, o inițiativă public-privată menită să revitalizeze centrul orașului, prin crearea de noi spații comerciale, culturale, recreative și rezidențiale care să conecteze comunitățile din zonă și să promoveze o economie puternică pe fundalul unui peisaj vibrant la nivelul străzii.

În 2015, ca urmare a implicării administrației locale și a celorlalti actori interesați, s-au lansat strategiile pe 5 ani, prin care orașul să ajungă la transformările dorite inițial.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Planul de dezvoltare a vizat 15 areale specifice, focusându-se pe acțiuni prioritare din domeniul mobilității urbane, designului urban, spațiilor publice, comerțului și locuirii în interiorul cartierelor din zona centrală.

Primele propuneri vizau mobilitatea urbană, gândită ca rezultat al principiilor ce urmăresc coexistența echilibrată a mai multor moduri de deplasare (automobile, biciclete, transport public, mers pe jos), într-un mediu sigur și confortabil, cu încurajarea mobilității pietonale prin design specific al căilor de circulație. Erau incluse aici și deplasările pe distanțe mai lungi, inter-districtuale, pentru care se propuneau soluții care să vizeze mai multe moduri de transport și noduri intermodale.

Un criteriu important a fost păstrarea diversității și în același timp coordonarea eficientă a proiectelor mai mici, astfel încât acestea să continue să funcționeze în cadrul mai larg reprezentat de Plan.

Pe lângă proiectele ce vizau mobilitatea, infrastructura de transport și realizarea de noi locuințe, au existat și o serie de proiecte mai mari, considerate emblematice pentru zona centrală a Dallas-ului. Printre cele mai importante se numără: Hotelul Omni Dallas Convention Center, un centru/hotel de convenții (finalizat în 2011), cu peste 1000 de camere și peste 110.000 de metri pătrați de spații pentru evenimente, un Turn al Muzeului, un condominiu de lux - deschis în ianuarie 2013 și Muzeul de Natură și Știință Perot - un centru de educație și explorare, conceput pentru a stimula interesul copiilor pentru știință, inginerie și cercetare.

Totodată s-au realizat trei noi parcuri în centrul orașului.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Viziunea care a dus la strategia de dezvoltare a fost reprezentată de transformarea centrului orașului Dallas într-un centru urban complet, compus din

cartiere distincte, dar interconectate printr-o rețea de tranzit accesibilă, cu păstrarea specificului local pentru fiecare dintre acestea, în ceea ce privește locuirea, serviciile, comerțul și spațiile publice de calitate, pentru toate categoriile de utilizatori.

Proiectul a necesitat un proces de colaborare care a implicat actorii interesați din această zonă. Planul s-a concentrat pe strategii eficiente de creștere, pe funcționalitate, vitalitate și pe conectarea comunității prin utilizarea spațiilor oferite de domeniului public.

COSTURI

Costurile proiectului, aferente doar proiectelor majore, s-au ridicat la aproximativ 1 miliard de dolari, împărțiți între hotel (500 milioane), condominiul (200 milioane), muzeu (185 milioane) și parcuri (135 milioane).

BENEFICII SI EFECTE

Prin proiect s-a dorit atingerea mai multor obiective, printre care: un mai bun management al sănătății publice și accesul la alimente de calitate aer, sol și apă curate, venituri noi generate prin realizarea de noi locuri de muncă și de reședințe, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a costurilor utilităților, având în vedere utilizarea energiei regenerabile.

Un alt avantaj îl reprezintă poziția centrală orașului în cadrul țării, ceea ce îl face relativ ușor accesibil pentru majoritatea populației, chiar și în cazul călătoriei cu trenul (48 de ore).

BIBLIOGRAFIE

<https://www.socialworkdegreeguide.com/30-inspiring-urban-renewal-projects/?fbclid=IwAR1snJmb-QeFLXW1C6Siw3M4wrSKO539dZxK2Ez1Ku1PpGnSzTBzozsJy5o>
<https://dallascityhall.com/departments/pnv/Pages/Downtown-Dallas-360.aspx>
<https://www.briggsfreeman.com/blog/2021/02/18/guide-to-living-in-downtown-dallas/>
<http://downtowndallas360.com/>

49. Discovery Green, Houston, Texas, USA, Autori fișă: ZAMFIR

Miruna, ȘERBAN Cristina Elena, DOBROSLAV Cristina

CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Revitalizarea nucleelor urbane americane și creșterea rapidă a populației rezidențiale

din interiorul acestora, au intensificat și diversificat cererea de parcuri publice în interiorul orașelor.

Ani de zile, centrul orașului Houston a fost o zonă lipsită de viață, dominată de traficul auto, fără spații publice care să deservească membrii comunității.

Inițial o mare parcare la sol aflată în mijlocul unui spațiu verde neamenajat, parcul Discovery Green a fost inaugurat în aprilie 2008, ocupând aproape 5 ha, în inima orașului.

PLANUL DE DEZVOLTARE

Discovery Green reprezintă rezultatul unui parteneriat de succes între orașul Houston (prin *Houston First Corporation*) și *Discovery Green Conservancy*, organizația nonprofit care gestionează parcul și care a implicat media, sponsorii și comunitatea în fiecare etapă a realizării parcului, inclusiv prin intermediul unui concurs pentru alegerea unui nume potrivit.

Orașul Houston a achiziționat prima parte a terenului în 2002, urmând ca în 2004, cu ajutorul mai multor fundații filantropice, să cumpere și restul, inițiind operațiunea pentru realizare a parcului, împreună cu dotările aferente.

În ziua de azi include Lacul Kinder, unde se pot practica sporturi acvatice tot timpul anului (canotaj), locuri de joacă, instalații de artă, restaurante, amfiteatru, o bibliotecă publică, parcare subterană pentru 600 de mașini și spații verzi ample.

În fiecare an, parcul găzduiește numeroase evenimente gratuite pentru membrii comunității.

Cele trei clădiri principale situate în interiorul său sunt reprezentate de o cafenea, clădirea administrației parcului și un restaurant. Acoperișurile orientate spre sud ale cafenelei și verandele clădirii administrației sunt prevăzute cu panouri fotovoltaice care asigură o parte din energia necesară parcului. De altfel, parcul folosește integral energie regenerabilă, fiind certificat Gold LEED.

La fel ca restul construcțiilor, pentru care s-au folosit în principal materiale naturale (zidărie, metal, lemn, sticlă), accesele pietonale și auto în și din parcare subterană au fost tratate astfel încât să devină elemente arhitecturale reper.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Viziunea acestui proiect a fost de a crea un element reprezentativ pentru oraș, care să îi determine pe locuitori să își modifice percepția asupra centrului acestuia și să-l transforme într-o destinație cu valențe multiple.

Pentru realizarea parcului, s-a apelat foarte mult la participarea publicului, prin discuții facilitate de către Discovery Green Conservancy, o organizație mandată de către municipalitate să gestioneze procesul de planificare.

Inițial, prezența vizitatorilor a fost estimată a aduce 500.000 de dolari pe an, prag atins însă în primele șase luni.

COSTURI

Costul total pentru achiziționarea terenului pe care se află Discovery Green a fost de aproximativ 57 de milioane de dolari, iar costul total pentru construire și amenajare a fost de aproximativ 125 de milioane de dolari.

BENEFICII SI EFECTE

Discovery Green a transformat centrul orașului Houston într-un loc revitalizat, caracterizat de activități diverse, de la muncă la joacă, fiind o oază verde în inima orașului, în suprafață de aproape 5 ha, care atrage anual peste 1,5 milioane de vizitatori.

Din punct de vedere economic, realizarea parcului a generat efecte la nivelul orașului, fiind un adevărat catalizator pentru dezvoltarea zonelor adiacente, prin construirea de locuințe noi, restaurante, hoteluri și comerț. Unele dintre cele mai semnificative construcții realizate ulterior în vecinătate sunt reprezentate de:

- One Park Place, un turn rezidențial de lux, deschis în 2009,
- Hess Tower, deschis în 2011, o clădire de birouri care s-a vândut la acel moment cu cel mai mare preț de pe piață
- Hotelul Embassy Suites, aparținând lanțului Hilton deschis în 2011
- Hotelul Marriot Marquis situat la nord de Discovery Green, deschis în 2017;
- Liceul Kinder pentru Artele Spectacolului și Vizual (KHSPVA) deschis în 2019.

Impactul economic al *Discovery Green* nu s-a limitat însă la construcția de clădiri noi. Realizarea parcului a ajutat orașul să atragă giganți corporativi precum *Microsoft* și *Starbucks* și să organizeze diferite evenimente culturale și mondene.

BIBLIOGRAFIE

<https://www.discoverygreen.com/history-of-discovery-green>

<https://www.pps.org/projects/discovery-green>

<https://www.planning.org/greatplaces/spaces/2019/discoverygreen/>

<https://www.archdaily.com/147437/discovery-green-hargreaves-associates>

<https://www.behance.net/gallery/36003465/Discovery-Green-Houston-Texas>

https://en.wikipedia.org/wiki/Discovery_Green