# REÎNNOIRE URBANĂ

Spațiul urban ca produs – Studii de caz

**Editori**
Monica Rădulescu – Coordonator
Ana-Maria Huțu
Ana Maria Dragomir

Editura Universitară „Ion Mincu”,
București, 2025

Volum publicat în cadrul proiectului:
„Dezvoltarea capacităţii instituționale a UAUIM pentru cercetare în arhitectură şi urbanism prin crearea unei culturi a diseminării rezultatelor”, Acronim CULTADISER

Proiect finanțat prin Consiliul Naţional pentru Finanţarea Învățământului Superior - FDI 2025
Domeniul Strategic de Finanţare D6 – „Dezvoltarea capacităţii instituționale pentru cercetare în universităţi”

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României**
**Reînnoire urbană : spaţiul urban ca produs : studii de caz** /
ed.: Monica Rădulescu (coord.), Ana-Maria Huţu, Ana Maria Dragomir. - Bucureşti : Editura Universitară "Ion Mincu", 2025

ISBN 978-606-638-420-9

I. Rădulescu, Monica (ed. ; coord.)
II. Huţu, Ana-Maria (ed.)
III. Dragomir, Ana Maria (ed.)

71

Lucrarea de faţă reprezintă strict punctul de vedere al autorilor. Responsabilitatea lucrării revine în întregime autorilor, atât în ceea ce priveşte conţinutul, cât şi forma.

Toate drepturile rezervate. Nicio parte din această publicaţie nu poate fi reprodusă, stocată sau transmisă prin orice mijloace de natură electronică, mecanice, de copiere, înregistrare sau alte forme fără permisiunea scrisă a autorilor şi a editurii.

© 2025, Editura Universitară „Ion Mincu”, Strada Academiei, nr.18-20, sector 1, Bucureşti, cod 010014, https://editura.uauim.ro

## CUPRINS

**The Downtown Project, Las Vegas, Nevada, S.U.A. ..... 6**

**Proiect Gomila, Palma, Spania ..... 8**

**One Green Mile, Mumbai, India ..... 11**

**Gazometrele din Viena, Viena, Austria ..... 13**

**Hafencity, Hamburg, Germania ..... 16**

**Havnestad, Copenhaga, Danemarca ..... 20**

**Hulme, Manchester, United Kingdom ..... 24**

**The London Docklands, Londra, Marea Britanie ..... 28**

**Vastra Hamnen, Malmö, Suedia ..... 31**

**Turnaround cities, Lille, Franța ..... 34**

**Vilnius, Lituania ..... 38**

**Liverpool ONE, Liverpool, UK ..... 44**

**Buiksloterham, Amsterdam, Olanda ..... 46**

**Rheinauhafen, Köln, Germania ..... 49**

**Tate Modern, Londra, Marea Britanie ..... 51**

**Forum Barcelona, Barcelona, Spania ..... 53**

**Borneo Sporenburg, Amsterdam, Olanda ..... 55**

**Western Harbor, Malmo, Suedia ..... 57**

**DARLING HARBOUR, Sydney, Australia ..... 60**

**Albert Dock, Liverpool, Anglia ..... 63**

**AARHUS Ø, Aarhus, Danemarca ..... 65**

**Biblioteca degli Alberi, Milano, Italia ..... 67**

**Chassé Campus, Breda, Olanda ..... 70**

**Dortmund, Germania ..... 72**

**Meatpacking District, Copenhaga, Danemarca ..... 74**
**Metropol Parasol, Seville, Spania ..... 76**
**Parcul Urban Superkilen, Copenhaga, Danemarca ..... 78**
**Port Vell, Barcelona, Spania ..... 81**
**Roppongi Hills, Tokyo, Japonia ..... 83**
**The Distillery District, Toronto, Canada ..... 85**
**Tel Aviv's Central Promenade Renewal, Tel Aviv, Israel ..... 87**
**Canal Hub 1958, Wu Xi Shi, China ..... 90**
**Lyon Confluence, Franța ..... 92**
**Porta Nuova – Milano, Italia ..... 95**
**Portul Maravilha, Rio de Janeiro – Brazilia ..... 98**
**District Docklands-Melbourne, Australia ..... 101**
**Hammarby Sjöstad, Stockholm, Suedia ..... 103**
**Granary Island, Gdańsk, Polonia ..... 106**
**Longgang River Blueway,Shenzhen, China ..... 107**
**Xi',Bi Lu Yuan, China ..... 111**
**Tecnológico de Monterrey, Monterrey, Nuevo Leon, Mexico ..... 113**
**Ri-Gjanica- MAU, Fier din Albania ..... 115**
**Taiwan, Taipei ..... 118**
**FLON, Lausanne, Elveția ..... 121**
**Hammarby Sjöstad, Stockholm, Suedia ..... 123**

## REZUMAT

Râurile, lacurile sau canalele prezente în teritoriile urbane, denumite și corpuri de apă, au jucat un rol important în dezvoltarea orașelor de-a lungul istoriei, dar în multe cazuri au fost neglijate sau izolate de viața urbană prin infrastructuri rutiere și industriale. În ultimele decenii, începând cu anii 70 ai secolului trecut, zonele adiacente corpurilor de apă constituie o preocupare majoră, aceste zone fiind denumite fronturi la apă devenind obiectul regenerării urbane, o componentă importantă a planificării urbane, recunoscând astfel potențialul acestor zone de a revitaliza orașele atât din punct de vedere economic, cât și socio-ambiental. Aducând confort psihologic dar și fizic, apa este poate cel mai important element de planificare în orașe, în special prin beneficiile funcționale dar și estetice pe care le aduce, efectele estetice de ordin vizual, tactil, auditiv și psihologic fiind cele mai importante. Lucrarea *REÎNNOIRE URBANĂ. Spațiul urban ca produs – Studii de caz* cuprinde fișe de documentare realizate de studenții din programul de masterat al UAUIM, *Management pentru Orașe Competitive* (an universitar 2023 – 2024), în cadrul disciplinei *Reînnoire urbană,* și este un alt volum dedicat prezentării de exemple și studii de caz de regenerare urbană și de studiu al relației oraș și apă, primul volum fiind publicat în 2022 tot în cadrul proiectului CULTADISER[1]. Lucrarea susține dezvoltarea de soluții de regenerare urbană în zonele adiacente fronturilor la apă din orașe dar și integrarea cu activitatea laboratorului Lacurile Colentina[2], primul de acest tip din România[3]. Furnizează exemple care pun în practică inovația dar și avantajele aduse de dezvoltarea tehnologică, exemple care prezintă modul în care sunt valorificate oportunități economice în orașe diverse ca alcătuire și evoluție, în încercarea de a găsi răspunsuri pentru problemele care constituie punctele de plecare în formularea politicilor urbane.

[1] Volumul STUDII DE CAZ - Proiecte de regenerare urbană – Orașul și apa, Monica Rădulescu – Coordonator, Irina Cioangher, Alina Ioana Cârciumărescu, Ana-Maria Huțu, Mihaela Al-Bashtawi, Editura universitară "Ion Mincu" București, 2022, (CD) ISBN 978-606-638-245-8

[2] Disponibil la https://www.uauim.ro/cercetare/laborator-lacurile-colentina/

[3] *Laboratorul Colentina* este inițiat în 2021, este primul laborator de acest tip, și este o componentă a Proiectului *Water Areas Vision for Europe (WAVE) - Integrated knowledge and visions for sustainable water landscapes in Europe* cu nr. referință *2020-1-RO01-KA203-080122,* aprobat pentru finanțare din fondurile programului ERASMUS+ 2020, componenta *„Parteneriate strategice în domeniul educației, formării și sprijinirii tinerilor",* KEY ACTION (KA) 2 - Cooperation for innovation and the exchange of good practices. Perioada de derulare a proiectului este decembrie 2020 - iulie 2023.

# The Downtown Project, Las Vegas, Nevada, S.U.A.

Autor fișă: Rabiniuc Mocanu Elisabeta

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În ciuda imaginii emblematice pe care și-a construit-o Las Vegas-ului, centrul acestuia era dominat de șomaj, faliment și executări silite. În această zonă, abundând în terenuri neutilizate, magazine de băuturi și moteluri, Tony Hsieh, CEO Zappos, a văzut oportunitatea unei dezvoltări care să atragă populație tânără, educată și companii din diferite domenii, pentru a ajuta la creșterea comunității, economiei și industriilor locale.

Așa a luat naștere The Downtown Project, un proiect în care planificarea participativă a avut un rol extrem de important.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Planul a fost de a dezvolta un centru urban funcțional în decurs de cinci ani, prin investiții în sectoare importante pentru comunitate: imobiliar, rezidențial, mici afaceri, educație și antreprenoriat.

Diferența față de alte proiecte de regenerare a reprezentat-o faptul că, în acest caz, zona nu era ocupată de clădiri părăsite sau degradate care să poată fi modernizate și refuncționalizate. În schimb, exista o rezervă generoasă de terenuri neutilizate ce puteau fi puse la dispoziție în vederea dezvoltării. Pentru că trebuia găsită o cale de a construi rapid spații care să adăpostească noile afaceri și noii rezidenți, s-a apelat la utilizarea containerelor de transport, considerate ieftine și versatile, în vederea construirii de birouri, restaurante și chiar locuințe.

Conceptul de *activități la nivelul solului,* implementat aici, descrie tot amestecul de spații comerciale și de interes comunitar care conectează străzi și activități comerciale, de recreere, precum și diverse servicii, fiind stabilite conexiuni la comunitățile implicate în tehnologie, modă, muzică și artă. Proiectul se mândrește cu atenția acordată dezvoltării unei culturi artistice orientate spre construirea comunității și parteneriatului între oameni care împărtășesc pasiuni comune, prin organizarea de evenimente și interacțiuni comunitare.

Una dintre cele mai notabile rezultate ale proiectului este Downtown Container Park, un centru comercial în aer liber, realizat din containere convertite în spații comerciale, restaurante, locuri de joacă și spații destinate reprezentațiilor artistice.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Având în vedere contextul, reprezentat de oferta de terenuri vacante ce puteau fi utilizate pentru dezvoltarea zonei, strategia a fost cea a unei densificări rapide dar sustenabile, în paralel cu scăderea traficului auto, asigurarea și promovarea mijloacelor de transport în comun și a transportului alternativ, precum și realizarea acoperișurilor și parcărilor verzi.

Proiectul a fost gândit astfel încât să vină în întâmpinarea nevoilor comunității, în calitate de utilizator al spațiului, în loc să încerce să atragă utilizatori în urma realizării dezvoltării.

## COSTURI

Investiția inițială în Downtown Project, început în 2012, a fost de 350 de milioane de dolari, destinați revitalizării centrului orașului Las Vegas. Din această sumă, 200 de milioane s-au investit în sectorul imobiliar(din care 100 de milioane pentru componenta rezidențială), 50 de milioane în educație, 50 de milioane pentru micile afaceri și 50 de milioane au intrat în Fondul VegasTech, a cărui misiune era de a ajuta și promova startup-urile tehnologice.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Zona a fost transformată substanțial, în prezent abundând în dotări comerciale și de agrement, locuințe și spații de lucru moderne. De la începutul proiectului au fost create peste 1500 de locuri de muncă și aproximativ 165 de noi afaceri au fost dezvoltate.

## BIBLIOGRAFIE

https://dtplv.com/?utm_medium=website&utm_source=archdaily.com
https://www.archdaily.com/286967/downtown-project-a-community-driven-urban-plan-for-las-vegas
https://www.socialworkdegreeguide.com/30-inspiring-urban-renewal-projects/

## Proiect Gomila, Palma, Spania

Autor fișă: Rabiniuc Mocanu Elisabeta

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Construit în jurul Plaza Gomila, aproape de portul orașului, El Terreno este un cartier istoric din Palma de Mallorca, recunoscut în anii ’60 -’70 pentru viața sa de noapte, cluburile sale boeme găzduind spectacole ale artiștilor vremii, ca Jimi Hendrix, Ray Charles și Tom Jones. Cu toate acestea, începând cu anii ’90 a cunoscut o perioadă de declin. În acest context, familia Fluxà, proprietarii brandului cunoscut de pantofi Camper au avut inițiativa revitalizării zonei, în acord cu filosofia brandului, de a îmbina moștenirea culturală cu inovația și creativitatea.

Așa a luat naștere *Project Gomila*, menit să recupereze esența vechiului cartier care ocupa un loc important în memoria multor locuitori.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul, realizat în urma unui masterplan întocmit de MDRV și GRAS, a fost gândit în mai multe faze și cuprindea renovarea a patru clădiri existente și realizarea a trei clădiri noi, cu funcțiuni variate: locuire, birouri, comerț, baruri și restaurante.

S-au obținut astfel 60 de locuințe pentru închiriere și s-au suplimentat spațiile comerciale și dotările de interes general-baruri și restaurante. De asemenea, anumite clădiri de locuințe au fost prevăzute cu piscine, destinate doar locatarilor.

În prima fază au fost finalizate 5 clădiri, inclusiv *Gomila Center*, construită în 1979 și devenită ulterior, în urma modernizării, inima cartierului. Realizată în jurul unui patio generos, clădirea adăpostește un restaurant, birouri și apartamente retrase în spatele teraselor și balcoanelor.

Lângă Gomila Center se află *Las Casitas*, o clădire compactă de apartamente, de culoare roșie, având acoperișul amenajat sub forma mai multor terase circulabile, destinate socializării.

Proiectul include și *Las Fabri-Casas*, un ansamblu de 8 locuințe înșiruite, de culoare gri-albăstrui, acoperișurile alăturate conturând imaginea dinților unui fierăstrău.

În spatele acestui ansamblu se află o clădire de apartamente, proiectată a avea  emisii scăzute de dioxid de carbon, care beneficiază de o terasă circulabilă dotată cu o piscină comunitară, de pe care se poate admira castelul Bellver aflat în apropiere.

O altă clădire existentă renovată care trebuie menționată este *La Plaza*, de culoare verde, aflată peste drum de Gomila Center și care acum adăpostește un vechi bar readus la viață – Bellver, precum și spații de birouri. Si această clădire are acoperișul tip terasă circulabilă, de la înălțimea căreia se pot admira golful și catedrala.

În următoarele faze ale proiectului urmează a fi modernizate alte două clădiri existente – Casa Virginia și o vilă de lux aflată langă Gomila Center.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În vederea obținerii unui cartier rezidențial verde, sustenabil și animat, strategia proiectului a fost de a crea elemente unice, atât prin formă și dimensiuni dar și prin materiale și culoare, în acord cu modul de viață mediteraneean, propriu locului.

S-a dorit ca diversitatea construcțiilor să răspundă diversității ocupanților lor, atât familii cu copii dar și cupluri sau persoane singure.

Renovarea și construirea de noi clădiri s-a realizat după principiile arhitecturii sustenabile, urmărindu-se obținerea eficienței termice ridicate și folosirea măsurilor pasive de control al climei, materializate prin obloane la ferestre și ventilație încrucișată, pentru a reduce necesarul de energie necesară răcirii sau încălzirii spațiilor. În vederea folosirii eficiente a numeroaselor ore de soare din Mallorca, reprezentând adevărate resurse pasive de energie, pe acoperișuri au fost amplasate panouri solare, în paralel cu sisteme de recuperare a căldurii, menite să reducă și mai mult consumul de energie. În plus, s-au folosit pe cât posibil materiale locale, astfel micșorându-se amprenta de carbon generată în procesul de construire.

Nu în ultimul rând, s-a dorit crearea a numeroase spații de socializare, atât prin realizarea unui amestec de funcțiuni, cât și prin arhitectura și dotările prevăzute(terase circulabile, piscine).

## COSTURI

Investiția a fost realizată din fonduri private, costurile implicate nefiind cunoscute.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Prin proiect s-a reușit revitalizarea zonei și conturarea unei noi indentități a cartierului, obiectiv atins în special prin modul unic în care a fost realizată fiecare clădire. Conform realizatorilor proiectului, acesta a fost foarte bine primit, readucând în memoria locuitorilor amintiri plăcute.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.archdaily.com/994107/project-gomila-mvrdv-plus-gras-reynes-arquitectos
https://www.mvrdv.com/projects/544/project-gomila
https://www.dezeen.com/2023/01/13/project-gomila-mvrdv-gras-reynes-mallorca/

# One Green Mile, Mumbai, India

Autor fișă: Rabiniuc Mocanu Elisabeta

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Pasajul Senapati Bapat Marg, din Mumbai, India, face parte dintr-o serie de artere majore care se întind pe mai mult de 11 kilometri, străbătând centrul orașului Mumbai. Pasajul generează poluare fonică semnificativă și acționează ca o barieră fizică între zonele adiacente, prin limitarea variantelor de mobilitate.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul *One Green Mile* s-a născut la inițiativa Nucleus Office Parks, un investitor imobiliar care și-a propus îmbunătățirea unui front stradal de 1800 m, precum și a circulației în lungul pasajului Senapati Bapat Marg.

În acest scop, a apelat la serviciile StudioPOD și MVDRV(prestigioase firme de arhitectură și planificare urbană), în vederea întocmirii unui masterplan și realizării design-ului urban pentru One Green Mile.

Cea mai spectaculoasă transformare a cunoscut-o porțiunea neutilizată de 200 m lungime aflată chiar sub pasaj (Parel Baug), unde s-a dorit găsirea unor soluții de atenuare a impactului negativ al acestuia, cu luarea în considerare a lipsei generale de spații verzi și dotări din zonă.

Design-ul include realizarea unor marcaje sinuoase albastre pe toată suprafața destinată proiectului, diferite denivelări care să dea senzația de tridimensionalitate și dinamism-utilizate în scop recreativ-, precum și realizarea unor accente prin culoare sau materialele folosite. Toate aceste elemente au fost gândite pentru crearea unei noi identități a spațiului.

În cadrul proiectului au fost delimitate mai multe spații cu funcțiuni diverse - relaxare, sport, reprezentații artistice, lectură, locuri de ședere la umbră, în timp ce verdele prezent sub mai multe forme -arcade, perdele de vegetație, zone plantate, ajută la răcorirea spațiilor și atenuarea zgomotului.

Prin modul în care au fost realizate iluminatul, pavajele, pistele de biciclete și trecerile de pietoni generoase și viu colorate, s-a dorit asigurarea accesibilității, confortului și siguranței utilizatorilor de toate tipurile, generându-se trasee de mobilitate neîntreruptă între zonele despărțite de pasaj.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul exemplifică o abordare a economiei circulare, prin utilizarea spațiului aflat sub pasaj, crescând valoarea însăși a acestuia. În afara îndeplinirii funcției de bază, aceea a circulației carosabile, s-a dorit îndeplinirea unui nou rol, de spațiu public acoperit și funcțional.

Au fost prevăzute instalații speciale pentru stocarea și filtrarea apelor provenite din precipitații, pentru a iriga varietatea de zone verzi din spațiul nou creat.

Se consideră că o astfel de abordare poate fi replicată cu ușurință în altă parte a orașului. Un pavaj cu denivelări transformă caracteristicile vizuale bidimensionale într-o experiență spațială 3D, găzduind o gamă întreagă de programe diferite și conferind dinamism.

## COSTURI

Investiția a fost realizată din fonduri private, costul nefiind cunoscut.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul realizat aici reprezintă doar o parte din viziunea materializată prin masterplan, fiind programată o continuare a acțiunilor de revitalizare atât a altor spații aflate sub pasaj, cât și la nivelul frontului străzii, pentru ca, în cele din urmă, să se abordeze toată porțiunea de autostradă, pe 11,22 kilometri, aflată între hipodromul Mahalaxmi din Mumbai până la regiunea Dharavi Mangrove.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.mvrdv.com/projects/787/one-green-mile
https://www.archdaily.com/985166/one-green-mile-mvrdv

## Gazometrele din Viena, Viena, Austria

Autor fișă: PETRICA Tudor Alexandru

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Gazometrele din Viena (Gasometer), reprezintă un complex compus din patru rezervoare de gaz construite în 1899, considerat la acea vreme cel mai mare depozit de gaz de mină din Europa. Deși rezervoarele fuseseră în prealabil îmbunătățite de mai multe ori, pentru a ține pasul cu noile tehnologii, producția de gaz a încetat în 1969, când orașul și-a început tranziția de la gazul de mină la gazul natural.

Decizia de reabilitare a gazometrelor a fost luată la mijlocul anilor ’90, când în acest scop s-a organizat un concurs de arhitectură. Acestea beneficiau de o poziționare extrem de favorabilă, fiind amplasate lângă intersecția a două autostrăzi urbane unde, mai târziu, a fost realizată și o stație de metrou.

Valoarea arhitecturală a gazometrelor a fost recunoscută încă de când erau folosite pentru scopul lor de bază, din 1981 fiind clasate drept clădiri de patrimoniu. Cu toate acestea, de la dezafectarea lor în 1984, au adăpostit funcțiuni variate, de la studiouri de film la petreceri diverse, activități considerate sub nivelul valorii lor în raport cu identitatea orașului.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

În 1992, municipalitatea a lansat programul privind reabilitarea gazometrelor, apelând la patru arhitecți de renume mondial, fiecăruia fiindu-i atribuit câte unul din cele patru obiective, respectiv: Jean Nouvel, Coop Himmelblau, Manfred Wehdorn și Wilhelm Holzbauer.

Lucrările au constat în desființarea compartimentărilor interioare din metal și convertirea spațiilor în locuințe (615 apartamente), grădini interioare, spații de birouri, spații comerciale, restaurante, cafenele, spații pentru organizarea de evenimente, precum și sediul Arhivei Naționale Vieneze.

Proiectul a însemnat o adevărată provocare pentru arhitecți, pentru că, în timp ce se dorea păstrarea fațadelor de cărămidă inițiale, interiorul trebuia să găzduiască o serie de funcțiuni mixte, criteriul aflat la baza proiectării fiind inovația.

Pentru fiecare dintre cele patru gazometre a fost stabilită o temă, în funcție de viziunea arhitectului implicat.

Pentru Gazometrul A, arhitectul Jean Nouvel, a ales tema *luminii*, realizand *cel mai mare cadran solar din Austria.* Combinând în mod ingenios materiale tradiționale și materiale moderne, a creat o curte interioară

generoasă cu ferestre imense pentru a capta lumina venită prin acoperișul transparent în formă de dom. Modul ingenios în care s-au realizat anumite placaje metalice la interior, făcea ca lumina soarelui să genereze efecte luminoase diferite în funcție de fiecare moment al zilei.

În cazul Gazometrului B, atribuit echipei Coop Himmelb(l), clădirii gazometrului i s-a alipit un turn torsionat de 22 de etaje, creându-se un contrast inedit între cele două clădiri. S-a deschis astfel o vedere panoramică spre parcul de distracții Prater și Dunăre. În zona inferioară a fost realizată o sală multifuncțională, deținută de Bank Austria. Sala este complet izolată fonic, putând găzdui mai mult de 4000 de persoane. La etajele superioare s-au realizat apartamente în jurul unei curți circulare de lumină.

Gazometrul C a fost atribuit arhitectului Manfred Wehdon. Ideea acestuia a fost de a diviza secțiunea circulară a clădirii în 18 segmente de cerc, realizând o curte interioară în formă de trunchi de con. Și această clădire a primit funcțiuni mixte.

Gazometrul D, a fost reproiectat de arhitectul Wilhelm Hozbauer ca un volum în formă de stea, intersectat de alte trei volume. Prin propunerea lui s-a inversat practic orientarea inițială a spațiilor, dinspre interior spre exterior, apartamentele proiectate aici având loggii și terase orientate către spațiile intermediare deschise.

Toate cele patru acoperișuri metalice de tip dom au fost înlocuite, prin îndepărtarea învelitorii obținându-se mai multă lumină pentru curțile interioare.

Cu toate acestea, provocarea cea mai mare a constat nu doar în crearea de spații adecvate locuirii, ci în găsirea unui echilibru în mixitatea funcțională asociată conceptului de locuire.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul reprezintă o componentă importantă a strategiei adoptate de Viena, ca reacție la criza locuințelor din 1990, când au fost necesare acțiuni rapide în vederea creșterii fondului locativ, atenția îndreptându-se atunci în special către zonele periferice, considerate mai accesibile.

După depășirea momentului critic, s-a putut regândi abordarea și s-a luat în calcul și stocul de locuințe vechi, în general bine întreținute, care puteau fi modernizate. S-a dorit în acest fel, alături de conservarea patrimoniului istoric, și crearea unei noi identități a orașului, prin găzduirea unor funcțiuni caracteristice noilor vremuri în clădiri istorice. Conversia funcțională a celor patru gazometre reprezintă un exemplu de succes în acest sens.

Chiar dacă această operațiune a necesitat lucrări complexe, scopul a fost obținerea unor locuințe, spații comerciale și servicii care să întrunească standarde înalte de calitate, dar care în același timp să fie accesibile publicului larg. Marele avantaj l-a constituit modul în care propunerea a fost primită atât de populație cât și de sectorul economic, majoritatea spațiilor comerciale fiind deja atribuite cu un an înainte de finalizarea lucrărilor în 2001.

## COSTURI

Costul total al lucrărilor s-a ridicat la 181.70 milioane de euro, sumă la care *Sistemul Vienez de Subvenții pentru Construcția de Locuințe* a contribuit cu 22.50 milioane de euro.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul a reprezentat atât o ocazie de modernizare și refuncționalizare a patru clădiri istorice importante cât și un impuls pentru dezvoltările ulterioare din zonă. Astfel, chiar înainte de finalizarea proiectului, în vecinătatea acestuia au fost inițiate alte proiecte – un centru de agrement și un ansablu de clădiri de birouri-, acțiuni ce au transformat la acel moment zona în cel mai mare șantier din Europa. De asemenea, în apropiere există și alte clădiri istorice care ar putea fi modernizate pentru a primi noi funcțiuni, folosindu-se de acest model.

Alte efecte au fost reprezentate de creșterea prețului terenului în zonele învecinate și de estimări ale creșterii numărului de locuri de muncă până la 50,000 în momentul atingerii potențialului maxim al zonei.

Astăzi, gazometrele generează un sentiment unic de comunitate pentru aproximativ 1,500 de rezidenți, 50,000 de angajați și nenumărați utilizatori ai serviciilor adăpostite de acestea, într-un ansamblu multifuncțional atipic.

## BIBLIOGRAFIE

Arne Müseler. www.arne-mueseler.com
Diane Pham, *Gigantic Coal Gasometers Transformed into Thriving Communities in Vienna*, https://inhabitat.com/gigantic-coal-gasometers-transformed-into-thriving-communities/
Vienna Direct, *Gasometer City*, https://www.viennadirect.com/sights/gasometer.php
Andrea Kreppenhofer, *Linking 'Old and New' in a Historical Architectural Context - Contemporary use of Industrial Architecture,* http://www.planum.net/cultural-heritage-vienna-austria

## Hafencity, Hamburg, Germania

Autori fișă: PETCU Cristian, PETRICA Tudor Alexandru

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

HafenCity este un cartier aflat încă în curs de dezvoltare în portul vechi din Hamburg, pe malul râului Elba și reprezintă, până la acest moment, cel mai mare proiect de regenerare urbană la scară largă pentru un oraș european aflat la malul mării, precum și unul dintre cele mai remarcabile proiecte de acest gen la nivel mondial. Suprafața afectată de proiect se întinde pe 157 de hectare, dintre care 127 pe uscat, reprezentate de bazinele portuare situate pe malul nordic al râului Elba.

Zona este complet înconjurată de apă(râu și canale maritime) și se învecinează la nord cu centrul orașului Hamburg, la vest și la sud cu Canalul Vamal și râul Elba, la est fiind mărginită de cartierele Oberhafen, Hammerbrook și Rothenburgsort.

La 11 august 1866, în partea de nord a fost inaugurat Portul Sandtorkai, devenit la acel moment cel mai modern port al vremii sale. După mai bine de 100 de ani, acesta a devenit o parte din modernul HafenCity.

La începutul anilor ’90, cartierul a fost identificat drept arie strategică pentru dezvoltarea unei zone urbane cu utilizare mixtă, ce urma să cuprindă locuințe, birouri și spații cu destinație culturală. În 1995 a fost înființată o companie prin care să se gestioneze dezvoltarea noului cartier – HafenCity Hamburg GmbH., pentru ca în aprilie 1999 să fie anunțată competiția internațională de proiecte pentru dezvoltarea HafenCity. Șase luni mai târziu a fost declarată câștigătoare o echipă olandezo-germană, formată din HamburgPlan, Kees Christiaanse și ASTOC.

În februarie 2000, a fost aprobat masterplan-ul care a stat la baza operațiunii de regenerare. Documentul a fost conceput ca un instrument flexibil de planificare, acesta putând fi actualizat și rafinat pe tot parcursul dezvoltării proiectului. S-a dovedit a fi un bun punct de plecare pentru reamenajarea fostelor zone portuare aflate în sudul amplasamentului, fără însă a lua prea mult în calcul zona de est, formată din cartierele Oberhafen, Baakenhafen și Elbbrucken. Prin urmare, având în vedere și transformarea considerabilă a acestei zone de-a lungul timpului și integrarea ei în centrul orașului prin extinderea infrastructurii de metrou, în anul 2010 s-a realizat o revizuire a masterplan-ului.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Lucrările au început în 2003, până în prezent fiind realizate mai bine de jumătate din construcțiie și amenajările propuse. Începând cu 1 octombrie 2006, HafenCity a căpătat statutul de zonă prioritară, toate intervențiile din cadrul proiectului urmând a fi dezbătute prin raportare la cadrul întregului oraș. Având în vedere obiectivul stabilirii unor standarde internaționale privind calitatea arhitecturii și a design-ului urban, evaluarea ofertelor investitorilor s-a făcut din această perspectivă, a calității conceptelor prezentate, și nu a valorii ofertelor.

Pentru realizarea clădirilor de birouri s-au calificat pentru ofertare doar companiile care intenționau să utilizeze 60-70% din suprafața noilor obiective în propriul scop. Terenurile urmau să fie vândute către investitori abia după organizarea concursurilor de arhitectură și obținerea autorizațiilor de construire, dând astfel timp acestora să rezolve aspectele tehnico-financiare. În plus, municipalitatea și-a păstrat dreptul de a interveni pe parcursul derulării proiectului, din dorința minimizării riscurilor, a optimizării costurilor și graficelor de execuție, precum și pentru a se evita erorile de proiectare.

În masterplan era prevăzută realizarea unui amestec de funcțiuni sociale, culturale, economice și rezidențiale, cu luarea în considerare a aspectelor privind sustenabilitatea, managementul energetic, precum și gestionarea eventualelor probleme apărute din cauza prezenței apei mării și, implicit, a mareelor.

Scopul proiectului era realizarea a 7,500 de locuințe pentru aproximativ 16,000 de rezidenți, precum și generarea a 45,000 de locuri de muncă, majoritatea în companii multi-naționale din domeniul maritim, dar și în comerț, cultură, divertisment și turism. Au fost, de asemenea, prevăzute instituții de învățământ(creșe, școli, universități), restaurante și baruri, dotări comerciale, culturale și de agrement, parcuri, piețe și promenade. S-a estimat că după finalizarea proiectului zona va fi animată de 120,000 de persoane zilnic, din care 10,000 de elevi și studenți și 50,000 de clienți și turiști. De asemenea, suprafața dedicată transportului motorizat urma a fi înjumătățită față de restul orașului, iar 38% din totalul suprafeței urma a fi destinată spațiilor publice.

Noul regulament local instituia restricții privind nivelul de zgomot, impunea utilizarea tehnologiilor moderne de sonorizare și gestionarea eficientă a spațiului, prin orientarea locuințelor față de port. Mai mult, în cadrul noii dezvoltări, funcțiunile urmau să fie amplasate astfel încât distanțele dintre ele să poată fi străbătute pe cât posibil pe jos, prin alei

pietonale prevăzute în acest scop. A fost, de asemenea, introdus conceptul de mobilitate durabilă, materializat prin car sharing și e-mobility.

Cea mai importantă clădire din zonă, considerată un reper pentru întregul oraș, rămâne, însă, sala de concerte Elbphilharmonie, deschisă în 2017. Realizată în urma conversiei unui depozit, construcția, cu o înălțime totală de 110m reprezintă un amestec de funcțiuni unic în lume, alăturând sălii de concerte un hotel cu 244 de camere, 45 de apartamente și spațiu pentru aproximativ 500 de locuri de parcare la interior. De asemenea, terasa cu acces liber(Plaza) aflată între clădirea vechiului depozit și *coroana* de sticla adăugată ulterior deasupra acesteia, atrage anual milioane de vizitatori, care pot admira de la această înălțime panorama impresionantă.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Operațiunea prin care s-a dezvoltat HafenCity a avut mai multe obiective majore, printre care consolidarea identității de oraș maritim, construirea unei imagini inovative, precum și integrarea aspectelor privind sustenabilitatea ecologică, socială și economică.

S-a mizat, de asemenea, pe modul unic de interacțiune a apei cu uscatul. În ciuda riscului de inundații ocazionale, cu excepția cheiurilor și promenadelor, HafenCity nu a fost înconjurat de diguri, folosindu-se conceptul construirii pe movile artificiale compactate, prin care s-a ridicat întreaga zonă cu 8-9 m deasupra nivelului mării. În acest mod s-a obținut o topografie nouă, caracteristică, prin care s-au păstrat accesul la apă și atmosfera portuară tipică, dar s-a asigurat în același timp protecția împotriva inundațiilor.

## COSTURI

Operațiunea a fost finanțată atât din fonduri publice(aproximativ 3 miliarde de euro), cât și din fonduri private(aproximativ 10 miliarde de euro). Fondurile publice au fost asigurate în mare parte din vânzările de terenuri din HafenCity(fondul de active speciale).

## BENEFICII ȘI EFECTE

HafenCity a stabilit, cel puțin pentru Europa, noi standarde privind dezvoltarea urbană integrată, prin modul în care a luat în considerare, în mod egal, nevoile comunității locale pși așteptările ridicate privind urbanizarea și sustenabilitatea.

Modul de utilizare a terenului, mixitatea funcțională, atenția pentru spațiile publice, calitatea arhitecturii, conexiunea cu restul orașului și sustenabilitatea intervențiilor se numără printre principalele caracteristici ale

proiectului. O evaluare exhaustivă a dezvoltării Hafencity este momentan dificilă, fiind un proces încă nefinalizat. Însă Hafencity poate fi considerat un *laborator de dezvoltare urbană*, și unmodel de bună practică pentru alte operațiuni similare.

Ca obiectiv general, HafenCity și-a propus creșterea centrului orașului Hamburg cu 40% pe o perioadă de 25 de ani, estimându-se că atunci când va fi finalizat, va putea răspunde cererii tot mai mari de spațiu locativ și locuri de muncă din zonă.

## BIBLIOGRAFIE


The analysis of the new strategic area of Hamburg: the redevelopment project of the Hafencity's waterfront - Alessio Praticò, Politecnico di Milano, *accesat 17.10.2023 ora 14:30*

https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg-HafenCity#Stadtteil_HafenCity, *accesat 16.10.2023 ora 13:30*

https://www.hamburg-travel.com/see-explore/maritime-hamburg/hafencity/, *accesat 16.10.2023 ora 21:30*

https://www.hafencity.com/en/overview/about-hafencity, *accesat 17.10.2023 ora 18:30*

https://www.hafencity.com/en/overview/facts-figures, *accesat 17.10.2023 ora 19:00*

ndr, *Hafencity: sights and leisure activities*, https://www.ndr.de/ratgeber/reise/hamburg/hafencity/Hafencity-Sehenswuerdigkeiten-und-Freizeitangebote,freizeittipps248.html

Urban planning, https://www.hafencity.com/en/urban-development/urban-planning

## Havnestad, Copenhaga, Danemarca

Autor fișă: PETCU Cristian

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Havnestad este o zonă mixtă nou dezvoltată, rezultat al unui proiect de regenerare urbană desfășurat în portul din Copenhaga, animat în trecut de industrie și activități portuare. La sfârșitul anilor ’80, o mare parte dintre industriile prezente aici fie și-au restrâns activitatea, fie s-au relocat, lăsând în urmă suprafețe vaste ce necesitau o nouă dezvoltare. În plus, municipalitatea încuraja activ înlocuirea industriei din zonă cu funcțiuni rezidențiale, comerciale, culturale și de recreere, ținând cont și de poziționarea strategică a acesteia, între oraș, Marea Baltică și o vastă rezervație naturală (Ameger Faelled).

East Asiatic Company (EAC), cel mai mare investitor din zonă, și-a încheiat activitatea industrială la sfârșitul anilor ’80, compania rămânând cu o suprafață mare de teren poluat, ceea ce a făcut ca dezvoltarea ulterioară să fie considerată neviabilă din punct de vedere economic și imposibilă din punct de vedere tehnic. În plus, terenul subutilizat nu reprezenta o povară pentru companie, de moment ce anumite depozite erau închiriate în diverse scopuri iar taxele plătite pentru acestea erau destul de mici. Totuși, se dorea remedierea situației și atunci s-a realizat o analiză pe doi ani, prin care s-a înregistrat nivelul de poluare de pe amplasament, revelându-se faptul că doar zona de sud a terenului era afectată, pentru zona de nord putând fi inițiate acțiunile de regenerare.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

În vederea dezvoltării acestei zone în suprafață de 200,000 mp și amenajării terenului cu funcțiuni mixte, care să permită conectarea și interacțiunea cu restul orașului, municipalitatea din Copenhaga și EAC au colaborat pentru elaborarea unui masterplan, apelând la o firmă de arhitectură din Copenhaga(PLH) pentru realizarea acestuia. Viziunea asupra zonei cuprindea transformarea într-un cartier cu multiple funcțiuni, atât rezidențiale cât și comerciale și de servicii.

În afara masterplan-ului, PLH a realizat proiectarea și pentru alte investiții în zonă, respectiv: convertirea fostei rafinării pentru uleiul de soia în spații rezidențiale, convertirea altei fabrici în spații de birouri moderne pentru Consiliul Național de Sănătate și proiectarea unei noi clădiri de birouri pe Islands Brygge.

Situl a fost împărțit în trei arii tematice: verde, urban și albastru, astfel încât să se profite din plin de potențialul natural al terenului.

*Zona verde*, localizată în nord, a fost destinată proiectării de locuințe cu 6 etaje, cu apartamente generoase, orientate către fâșia de parc amplasată diagonal.

*Zona urbană*, localizată în partea de mijloc a sitului a fost realizată în jurul Axel Heides Gade, un bulevard de-a lungul căruia au fost gândite clădiri cu utilizare mixtă, cu suprafețe mai mari și amplasate mai dens decât cele rezidențiale din nord.

*Zona albastră*, localizată în sudul amplasamentului, a fost realizată în jurul unui  nou port, aici urmând a se construi clădiri de birouri care să încorporeze apa în diferite forme în spațiul dintre ele.

Prima fază a operațiunii de regenerare a fost inițiată în 2003 și finalizată în 2008, locuințele din Havnestad fiind realizate astfel încât toți viitorii rezidenți să beneficieze de priveliști frumoase și de multă lumină naturală. De asemenea, toate locuințele erau prevăzute cu terase, loggii sau grădini, apropierea față de port fiind menită să confere un aer maritim cartierului.

Obiectivul proiectului a fost de a realiza 40,000-70,000 de locuințe noi și 45,000- 58,000 de noi locuri de muncă, ceea ce însemna impunerea unei anumite densități, mai exact un raport de 4/1 între locuințe și spații pentru birouri.

În plus, prin cumpărarea unei fâșii din cheiul aflat în nordului sitului, în scopul dezvoltării unor funcțiuni de recreere și prin alăturarea acestei suprafețe proiectului inițial, a fost posibilă creșterea densității maxime planificate.

S-a realizat un ghid de proiectare, care împreună cu reglementările locale trebuia să asigure coerența proiectului. În urma inspectării minuțioase a tuturor clădirilor rămase pe sit, s-a decis ca patru dintre acestea să primească noi utilizări. Trei dintre ele erau niște silozuri mari, convertite ulterior în unități de locuit și cea de-a patra o hală-atelier pentru utilaje ce a fost transformată în clădire de birouri. Restul construcțiilor aflate pe sit, fie n-au putut fi adaptate funcțional pentru noile utilizări, fie se aflau într-o stare ce nu permitea recondiționarea acestora.

Procesul de planificare pentru Havnestad s-a bazat pe o comunicare deschisă între investitori, municipalitate și rezidenți. În acest scop a fost înființată o comisie formată din reprezentanți ai investitorului, ai municipalității precum și din autorități din domeniul reglementărilor de mediu, transparența procesului de planificare fiind asigurată prin diferite

mijloace – forum online, publicitate în ziarul local, evenimente desfășurate la fața locului.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul a fost gândit să fie dezvoltat de către investitori diferiți pe o perioadă mai lungă de timp, ceea ce a necesitat o strategie clară cu o structură solidă dar flexibilă.

Documentul oficial *Havnestad-Transformarea a 12 zone–Strategia de dezvoltare* a fost publicat în decembrie 2017, după aprobarea Consiliului Local. Fiind o intervenție pe termen lung, au fost stabilite repere care să permită monitorizarea implementării strategiei și să stabilească restricțiile pentru orice intervenție ulterioară în zonă și în împrejurimi.

Noul cartier a fost gândit ca un mediu incluziv care să atragă populație urbană din toate categoriile sociale și de vârstă, prin asigurarea diversității locuințelor, multitudinea dotărilor de recreere, educație, sănătate și prezența infrastructurii verzi.

Fiind vorba de un nou cartier dens populat, mobilitatea a beneficiat de o atenție specială, accentul fiind pus pe folosirea transportului alternativ în detrimentul autoturismului personal.

Întreaga strategie se subscrie obiectivelor privind dezvoltarea durabilă, asumate de statul danez și traduse într-o serie de constrângeri stricte:

- Energie durabilă: cu scopul eliminării amprentei de carbon, reutilizarea 100% a resurselor naturale, reciclarea 100% a deșeurilor menajere - până în 2050
- Mobilitate cu zero emisii - până în 2029
- Cartiere cu sistem de stocare a apei

## COSTURI

Conform cerințelor clare ale investitorului, proiectul trebuia să poată fi autofinanțabil, lucru ce s-a putut realiza prin înființarea unui fond de mediu,ce urma a fi alimentat prin divizarea terenului în mai multe loturi și vânzarea lor către dezvoltatori. Banii din acest fond, urmau a fi folosiți strict pentru acțiuni de ecologizare.

Din vânzarea tuturor loturilor s-au obținut aproximativ 70 de milioane de dolari, din care 32 de milioane au fost utilizate pentru ecologizarea solului, realizarea infrastructurii (drumuri, rețele edilitare) și consolidarea cheiului.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Dezvoltarea Havnestad din Copenhaga este un bun exemplu de parteneriat între mai mulți actori urbani. Deși nu au fost oferite stimulente financiare directe, municipalitatea a lucrat îndeaproape cu investitorul la realizarea masterplan-ului, a fixat obiective de dezvoltare durabilă și a oferit recomandări pentru tipul de arhitectură, materialele de construcții și design-ul spațiilor publice.

Cadrul incluziv și inovator creat aici a contribuit și la îmbunătățirea economiei locale.

De asemenea, se poate lua în calcul și creșterea calității vieții locuitorilor, prin măsurile de schimbare a mobilității și infrastructurii, prin importanța acordată spațiilor verzi, dar și prin îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare durabilă asumate.

## BIBLIOGRAFIE


The Transformation Process From Obsolete Industrial Sites To Residential Areas: A System Dynamics Approach – Rentian Zhang, Eindhoven University of Technology , *accesat 12.10.2023 ora 22:20*

Seeking the just city - Saskia Gribling, Delft University of Technology, *accesat 12.10.2023 ora 22:30*

The Managements Of Brownfield: A Guidance Note – World Bank, Europe and Central Asia Region - Sustainable Development Department, *accesat 14.10.2023 ora 14:00*

https://casestudies.uli.org/wp-content/uploads/2015/12/C033014.pdf,*accesat 12.10.2023 ora 22:00*

https://www.plh.dk/en/projects/havnestad-masterplan-copenhagen/,*accesat 12.10.2023 ora 22:00*

## Hulme, Manchester, United Kingdom

Autor fișă: NEGREA Gabriel

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

La jumătatea secolului al XIX-lea, Manchester era unul dintre cele mai importante centre urbane și industriale din Anglia, statut ce a condus la o creștere rapidă a populației în prima decadă a acestuia și la apariția unor noi cartiere rezidențiale suprapopulate. Unul dintre aceste cartiere a fost Hulme, care s-a dezvoltat foarte rapid datorită afluenței forței de muncă, însă, pe fondul suprapopulării și a condițiilor improprii de locuit a căpătat statutul de mahala rău famată, fiind afectat frecvent de epidemii de holeră și alte boli infecțioase. Cartierul era populat în cea mai mare parte de persoane singure, familii monoparentale și alte tipuri de persoane vulnerabile.

În 1934, s-a decis prima intervenție majoră în zonă, ce a presupus desființarea totală a fondului construit existent (declarat insalubru și nelocuibil), rezidenții fiind nevoiți să se relocheze în alte cartiere.

Cea mai importantă acțiune în acest sens avut loc la începutul anilor ’60, având ca obiectiv principal restabilirea conexiunii cu centrul orașului Manchester și crearea unei noi identități a cartierului.

Măsurile au inclus separarea fizică a circulației pietonale de circulația carosabilă, prin crearea unei diferențe de nivel între cele două, închiderea unei străzi importante (Stretford Road), precum și construirea unor locuințe individuale dar și a unor locuințe colective foarte mari (Crescent Blocks), unde accesul la apartamente se realiza prin intermediul unor galerii deschise, legătura între diferitele tronsoane făcându-se printr-un sistem de pasarele.

După câțiva ani de la finalizarea operațiunii au început să apară primele probleme, având în vedere premisele greșite de la care s-a pornit, din punct de vedere social și urbanistic, cât și viciile de execuție. Proiectul prevedea scăderea drastică atât a numărului de locuințe cât și a numărului de locuitori.

Relațiile sociale existente au fost distruse prin relocarea unei mari părți a populației, noua arhitectură nu se potrivea climatului rece și umed din zonă, spațiul verde dintre clădiri era mult prea mare, ducând la lipsă de intimitate și apropriere, iar costurile de întreținere și încălzire erau foarte mari, apărând frecvent avarii ale instalațiilor. Familiile cu o poziție mai bună au început să părăsească masiv zona.

Ca rezultat, prețul locuințelor a început sa scadă, pe fondul degradării continue a acestora și a climatului dominat de criminalitatea în

creștere, iar Hulme a redevenit cea mai saracă și problematică zonă din Manchester.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

La 17 ani de la operațiunea inițială s-a decis o nouă intervenție. În 1991 a debutat programul City Challenge, având drept scop revitalizarea complexă a cartierului, dincolo de intervențiile din planul fizic. Deși se dorea crearea unui nou design urban, experiența anterioară demonstrase deja că acesta singur nu va rezolva toate problemele din zonă, fără luarea în considerare și a aspectelor economico-sociale.

Acest proiect a avut, de asemenea, ca obiectiv principal, restabilirea conexiunii cu centrul orașului Manchester, doar că de această dată s-a pus accentul pe o abordare integrată, în locul unei abordări clasice. Proiectul presupunea realizarea a 3000 de unități de locuit, îmbunătățireainfrastructurii și acordarea de subvenții care să ajute la dezvoltarea activităților comerciale.

Un ghid de bune practici – *Un ghid pentru dezvoltare – Hulme Manchester*, realizat de arhitectul Charlie Baker, reprezentant al comunității locale și activist – prezenta o serie de reguli pentru proiectarea unui mediu urban de înaltă calitate, prin aplicarea anumitor principii:

- Străzile trebuie să îndeplinească atât rolul lor de bază cât și pe cel de spațiu pentru interacțiunile sociale, fațadele urmând să aibă accesele principale orientate spre stradă
- Utilizarea multiplă și diversificată a fondului construit și neconstruit, odată cu preocuparea pentru design-ul urban și elemente de identitate pentru fiecare tip de clădire și spațiul adiacent.
- Densitatea optimă considerată a fi de 90 de locuințe pe hectar
- Ierarhizarea tramei stradale, interzicerea fundăturilor și realizarea parcărilor cu precădere la nivelul străzii în locul clădirilor de parcări
- Dezvoltare durabilă tradusă prin spații verzi suficiente, gestionarea eficientă a deșeurilor și folosirea surselor alternative de energie

În afara clădirilor de locuințe a fost realizată o serie de alte construcții și amenajări cu funcțiuni diverse: un parc în zona de nord - Hulme Park, un centru comercial, un campus universitar – Birley Fields Campus, the Brooks Building, Dunham House – un centru de tratament pentru persoanele cu boli mintale, un centru cultural – Zion Arts Centre. De asemenea, s-a

renovat vechiul hipodrom și s-a înființat Community Garden Centre, o inițiativă care promova activitățile de grădinărit în cadrul comunității locale.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare a inclus implicarea organizațiilor locale și a sectorului privat, astfel încât soluțiile implementate să răspundă nevoilor comunității locale prin raportare și la cadrul mai larg al întregului oraș.

Pentru realizarea proiectului Hulme City Challenge s-a încheiat un parteneriat între Hulme Community Homes, Manchester City Council, Hulme Community și Hulme Regeneration Ltd. Obiectivele strategice ale acestui parteneriat au vizat consolidarea economiei locale, creșterea oportunităților de angajare, creșterea calității locuirii și diversificarea tipurilor de locuințe, precum și îmbunătățirea cadrului fizic în general. S-a dorit implementarea obiectivelor strategiei de regenerare urbană prin abordarea aspectelor de ordin fizic, economic și social în mod integrat, în locul unor abordări sectoriale.

Acest tip de acțiune concertată a crescut șansele obținerii unor rezultate de durată, atât la nivelul cartierului Hulme dar și la nivelul orașului Manchester.

## COSTURI

Proiectul City Challenge a fost finanțat printr-un program național de regenerare urbană, gestionat de cinci departamente guvernamentale – Single Regeneration Budget (SRB)-, fiindu-i alocate 7.5 milioane de lire sterline anual, pe o perioadă de 5 ani. A fost înființată o companie prin intermediul căreia să se gestioneze construirea de locuințe, rețele de drumuri și extinderea magistralei de metrou.

În final, peste 110 milioane de lire sterline au fost atrase din sectorul public și privat, în vederea regenerării și reconstrucției cartierului Hulme.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul Hulme City Challenge a fost finalizat în 1997, evaluarea acestuia făcându-se în două momente ulterioare: 1999 și 2002 de către două instituții academice: SURF Centre și Salford University.

Concluziile au relevat creșteri ale economiei locale, îmbunătățirea mediului urban și a calității vieții, construirea și dezvoltarea infrastructurii publice. Locuirea s-a diversificat, generând o creștere a prețului locuințelor, a atractivității zonei și, în final, o creștere a numărului noilor rezidenți, chiar peste media orașului.

O bună parte din locuințele realizate în cartier au fost prevăzute ca locuințe sociale, ceea ce însemna ca Hulme era încă una dintre cele mai sărace zone, avantajul fiind însă prezența unui spațiu urban și a unei arhitecturi de calitate.

S-a remarcat, de asemenea, și o scădere importantă a șomajului, pe fondul unei dezvoltări neașteptate a micilor servicii de proximitate și a celor din sfera divertismentului, alături de creșterea numărului de organizații implicate în sectorul public și voluntariat.

Dar, deși situația s-a îmbunătățit în ceea ce privește nivelul sărăciei, prin comparație cu alte zone din Manchester, aceasta a rămas totuși la un nivel ridicat, cu un grad de criminalitate crescut, caracterizat în special prin furturi mărunte și furturi de mașini.

**BIBLIOGRAFIE**

https://intapi.sciendo.com/pdf/10.4467/2353737XCT.18.144.9093, *accesat 14.10.2023*
https://www.ucalgary.ca/ev/designresearch/projects/2001/Urban_Regeneration/chapter4.pdf, *accesat 18.10.2023*
https://geowilmington.weebly.com/uploads/2/3/5/2/23528728/urban_regeneration_schemes_.pdf, *accesat 18.10.2023*
*https://www.cube.org.uk/ftp/City/Tours/cube_tours_hulme.pdf, accesat 18.10.2023*

# The London Docklands, Londra, Marea Britanie

Autor fișă: PETRICĂ Tudor Alexandru

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

The London Docklands (Docurile Londoneze) au fost cândva cel mai mare și mai important nod comercial din lume, activitățile desfășurate aici transformând Marea Britanie la începutul anilor 1800 într-una dintre cele mai puternice și mai bogate națiuni de pe glob.

Bombardarea docurilor din timpul celui de-al doilea Război Mondial a șubrezit practic economia britanică, o mare parte din infrastructură fiind avariată iremediabil. Ca urmare a reconstrucției de după război, docurile au reînceput să funcționeze până prin anii ’70, când creșterea utilizării containerelor și transportul lor în manieră intermodală(camion, feribot, avion) a însemnat o nouă lovitură- comercială de această dată. În contextul în care docurile erau prea mici pentru a putea fi folosite de vasele cargo, transportatorii s-au orientat către alte porturi cu adâncime mai mare. La începutul anilor ’80, majoritatea docurilor importante s-au închis, ducând la o ascensiune rapidă a șomajului în zonă.

S-a pus deci problema înlocuirii unei întregi industrii și transformării unei zone căzute în declin într-un loc atractiv pentru muncă și locuire.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Operațiunea de regenerare urbană a docurilor londoneze a debutat în 1981. În contextul în care activitățile portuare nu mai reprezentau o soluție viabilă, administrația britanică a avut sarcina de a transforma The Docklands într-un loc atractiv, prin generarea de noi activități comerciale, realizarea de locuințe, extinderea căilor rutiere și a liniilor de metrou, precum și prin realizarea de spații pentru utilizare publică, respectiv parcuri și obiective culturale.

Apropierea față de Londra a fost văzută ca o oportunitate de a dezvolta aici un nou cartier de afaceri, care să înglobeze, în afară de birouri, și locuințe pentru valul așteptat de angajați.

Pentru gestionarea operațiunii și atragerea investițiilor în zonă, guvernul a înființat compania London Docklands Development Corporation (LDDC), oferirea de facilități fiscale potențialilor investitori însemnând o creștere imediată a atractivității terenurilor din zonă.

Nevoia de noi locuințe fiind foarte mare, LDDC a vândut o parte din teren în acest scop. Însă, realizarea pe acest teren a unor locuințe din segmentul de lux a dus la o gentrificare a zonei și a creat nemulțumiri în

rândul populației rezidente. În total au fost realizate 50,000 de noi locuințe și au fost modernizate alte 8,000, dintre care 9000 în zona Royal Docks în cadrul noului ansamblu Silvertown Urban Village.

Odată cu realizarea Canary Wharf, zona s-a transformat într-unul din cele mai impresionante hub-uri financiare din țară. Canary Wharf reprezintă și în acest moment unul dintre cele două districte financiare din Londra, adăpostind unele dintre cele mai înalte clădiri din oraș.

În 1987 au fost inaugurate linia feroviară The Docklands Light Railway(DLR) care făcea legătura între Canary Wharf și Lewisham precum și London City Airport, situat în Royal Docks.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Un prim element al strategiei a fost schimbarea destinației zonei, inițial fiind propusă tot o funcțiune industrială pentru situl respectiv, idee care s-a dovedit rapid neviabilă.

Oportunitatea oferită de apropierea față de Londra a constituit impulsul transformării acestei zone într-un nou centru de afaceri și locuire de lux. Dar pentru atingerea acestui obiectiv era foarte importantă existența unei infrastructuri de calitate, prin intermediul căreia să se poată realiza conexiunile cu restul orașului.

Extinderea rețelei londoneze de metrou prin noi linii, Jubilee Line (1979) și Docklands Light Railway (1987), precum și inaugurarea unui nou aeroport, London City Airport (1987) și deschiderea unui important centru de târguri și expozitii -London Excel Centre-, au însemnat consolidarea poziției noului centru de afaceri al Londrei.

## COSTURI

Administrația britanică împreună cu o serie de investitori, precum HSBC, Transport for London, LDDC, Crossrail și alții, au investit 300 de milioane de lire sterline pentru îmbunătățirea dotărilor tehnico-edilitare, reabilitarea falezelor și recondiționarea locuințelor vechi. 450 de milioane au fost cheltuite pentru realizarea infrastructurii rutiere de legătură cu Londra(the Limehouse Link road), 73 de milioane pentru infrastructura feroviară și 20 de milioane pentru implementarea proiectelor comunitare și de mediu (parcuri, grădini).

## BENEFICII ȘI EFECTE

Cu toate că regenerarea zonei a fost inițiată acum mai bine de patru decenii, dezvoltarea continuă și în ziua de azi, majoritatea proiectelor care au conturat imaginea de ansamblu a zonei Docklands realizându-se în primii 10 ani de la demararea operațiunii.

Deși modul în care s-a dezvoltat zona nu a fost prea bine primit de localnicii care s-au simțit marginalizați în propriile case, operațiunea a dat un impuls dezvoltării economiei din East End și zonele învecinate.

Până în prezent, în zonă s-au realizat 50,000 de locuințe noi, s-au reabilitat alte 8,000 și s-au amenajat 1.5 milioane de metri pătrați de spații de birouri, în special bănci și multinaționale, ce oferă 100,000 de locuri de muncă. De asemenea, s-au construit două linii de metrou care leagă noul cartier de zona centrală a Londrei, s-au realizat nenumărate parcuri, piațete, kilometri de promenadă pe malul apei și o serie de galerii, cinematografe și alte spații culturale și de divertisment.

Reabilitarea London Docklands reprezintă unul dintre cele mai mari și mai de succes proiecte din lume, prin transformarea unei foste zone industriale decăzute într-unul dintre cele mai înfloritoare centre financiare din lume.

## BIBLIOGRAFIE


Julie Falconer, *A Walk Through London Docklands Proves There's More to See Than Glass and Steel*, https://traveler.marriott.com/london/london-docklands/

PMT Education, *Case Study: East London (Docklands)*, https://pmt.physicsandmathstutor.com/download/Geography/A-level/Notes/Edexcel-IAL/Urban-Problems-Planning-and-Regeneration/Case-Studies/Docklands%20Regeneration.pdf

Site Architecture Competitions, *Urban Redevelopment of the London Docklands*, https://architecturecompetitions.com/urban-redevelopment-of-the-london-docklands

Malcolm Oakley, *A History of Canary Wharf and the Surrounding Area,* https://www.eastlondonhistory.co.uk/london-docklands-canary-wharf/

## Vastra Hamnen, Malmö, Suedia

Autor fișă: PETCU Cristian

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Västra Hamnen (Portul de Vest) este un cartier nou și ultramodern, realizat pe locul unui fost șantier naval aflat la 1 kilometru de zona veche a orașului Malmo. După criza din anii '70-'80, care a determinat închiderea șantierului naval - principalul pilon al economiei locale-, și pierderea a 30,000 de locuri de muncă, în urmă a rămas o vastă zonă abandonată, asupra căreia nu s-a intervenit pentru mulți ani.

European Housing Expo din 2001 a dat ocazia unei echipe de arhitecți internaționali să proiecteze districtul Bo01 din Vastra Hamnen, urmărind de la început respectarea principiilor dezvoltării durabile.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Pe lângă faptul că districtul Bo01 era o zonă expozițională cu tematica urbanismului durabil, a fost dezvoltat un nou cartier mixt folosind soluții durabile și inovatoare.

În Portul de Vest au fost realizate spații pentru funcțiuni diverse- învățământ(Universitatea din Malmö are sediul principal în această zonă), afaceri, comerț, servicii și divertisment.

Aproximativ două treimi din suprafața totală de 187 de hectare a fost supusă planificării și dezvoltării, mai exact zonele de sud: Varvsstaden, Hamnporten și Citadellsfogen, care leagă Portul de Vest cu centrul și vestul orașului Malmö.

În cadrul cartierului, încălzirea și răcirea clădirilor se realizează cu pompe de căldură alimentate cu ajutorul unei centrale eoliene, care, de asemenea, alimentează și 1000 de apartamente cu energie electrică. În plus, cu ajutorul panourilor solare montate pe acoperișuri și pereții exteriori, se asigură 15% din totalul necesar de încălzire, alături de 120 mp de celule solare folosite pentru obținerea electricității.

O mare parte dintre deșeurile produse sunt colectate și reciclate folosindu-se un sistem modern de colectare și recliclare.

Multe dintre clădiri au fost realizate cu acoperișuri și pereți *verzi* și sisteme performante de scurgere a apelor pluviale.

În cadrul proiectelor rezidențiale Flagghusen, Fullriggaren și Kappseglaren din cadrul zonei s-au avut, de asemenea, în vedere, noile practici de mediu și privind sustenabilitatea, municipalitatea fiind implicată activ în procesul de dezvoltare, alături de companiile de construcții.

Clădirea reper a zonei este reprezentată de un turn de locuințe neofuturist, Turning Torso, proiectat de Santiago Calatrava și realizat în 2005, fiind considerată cea mai înaltă clădire din țările nordice până în 2022, când a fost detronată de pe această poziție.

Districtul Bo01 a fost terminat în 2001 și finalizarea ultimelor proiecte din Vastra Hamnen se preconizează a avea loc în jurul anului 2035. Aproximativ două treimi din suprafața totală de 187 de hectare au trecut printr-un proces de planificare și transformare până în acest moment, respectiv zona de sud, compusă din Varvsstaden, Hamnporten și Citadellsfogen, care leagă Vastra Hamnen cu centrul și vestul orașului Malmö.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Viziunea pentru Vastra Hamnen 2031 a fost realizată pe baza unor concepte având în centru orașul mixt, și pe faptul că zona ar trebui să fie un exemplu național de urbanism durabil.

Obiectivele viziunii pentru Portul de Vest în 2031, includ:

- o identitate puternică a brandului Västra Hamnen la nivel național și internațional,
- Vastra Hamnen ca oraș mixt cu străzi destinate în primul rând oamenilor, urmând principiile mobilității durabile,
- orașul în legătură cu infrastructura verde-albastră,
- Vastra Hamnen continuă să fie în fruntea inițiativelor privind construirea bazată pe principiile dezvoltării durabile,
- în Vastra Hamnen există la interior locuri de întâlnire pentru toată lumea,
- producerea de energie se face în mod sustenabil și consumul de energie este scăzut.
-

## COSTURI

Faptul că municipalitatea deținea o mare parte din terenul destinat proiectului a reprezentat un factor foarte important pentru succesul acestuia. Finanțarea a depășit suma de 4 milioane de euro, sursele fiind reprezentate de bugetul public și bugetul local, prin finanțare directă sau subvenții.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Beneficiile pot fi enumerate pe baza mai multor criterii. Din punct de vedere al aspectelor de mediu, s-a reușit atingerea anumitor obiective privind reziliența, consumul și producerea de energie, s-a îmbunătățit calitatea aerului și a apei, precum și managementul deșeurilor și al rezervelor de ape pluviale, s-au crescut suprafețele de spațiu verde și s-au reabilitat zonele aflate în declin.

Din punct de vedere economic și socio-cultural, s-a reușit o creștere a numărului de locuitori (aproximativ 10,000), de locuri de muncă (peste 16,000) și au fost atrase diferite investiții, s-a îmbunătățit calitatea locuirii și incluziunea socială, a crescut sprijinul acordat educației și cercetării. La calitatea locuirii în zonă contribuie și arhitectura remarcabilă a clădirilor rezidențiale și comerciale, precum și amenajarea atractivă a spațiilor verzi și a cursurilor și oglinzilor de apă. Prezența mării reprezintă un avantaj de necontestat, ţărmul fiind amenajat cu o serie de dotări de petrecere a timpului liber, precum și cu restaurante, baruri, cafenele și cluburi de noapte.

Obiectivul ca Vastra Hamnen să devină un exemplu de urbanism durabil a fost atins, deşi lucrările în zonă încă nu au fost finalizate, existând în continuare potențial de dezvoltare a unui cartier urban durabil care facilitează un nivel de trai ridicat.

## BIBLIOGRAFIE


https://malmo.se/Welcome-to-Malmo/Sustainable-Malmo/Sustainable-Urban-Development/Western-Harbour.html , *accesat 12.10.2023 ora 23:30*

https://smartcitysweden.com/best-practice/161/the-environmentally-sustainable-city-of-tomorrow-in-malmos-western-harbour/, *accesat 13.10.2023 ora 12:00*

https://una.city/nbs/malmo/western-harbour, *accesat 13.10.2023 ora 12:30*

https://visitsweden.com/where-to-go/southern-sweden/malmo/western-harbour-malmo/ , *accesat 13.10.2023 ora 14:00*

## Turnaround cities, Lille, Franța

Autor fișă: NEGREA Gabriel Nicolae

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Orașul Lille, situat în nordul Franței, este al treilea cel mai important centru industrial al țării, beneficiind de o poziție strategică datorită deschiderii la Marea Nordului și la Canalul Mânecii. În prezent este cel mai mare oraș din regiunea Hauts-de-France, creată în 2016, precum și sediul administrației centrale a regiunii. De asemenea, face parte din Metropola Europeană Lille (MEL), compusă din 95 de municipalități și a patra cea mai mare conglomerație urbană din Franța, după Paris, Lyon și Marseille,

Industria cărbunelui, industria metalurgică și industria textilă erau înfloritoare la începutul secolului trecut, o mare parte din producția industrială a țării fiind localizată aici până prin anii ’50. Ulterior, odată cu declinul industriei la nivel european, pe fondul crizei petrolului și a relocării multor fabrici în zone mai ieftine de pe glob, producția în Lille a scăzut semnificativ în toate domeniile, ducând la închiderea masivă a fabricilor existente. În plus, la sfârșitul anilor ‘80 a încetat și activitatea minieră, zona prosperă de mai înainte ajungând să fie afectată de șomaj, deprivare și populație în continuă scădere.

Ca răspuns la această situație, o strategie de regenerare urbană a ajutat la realizarea dezvoltării din ultimele decenii.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Eurostar, unul dintre operatorii feroviari din Franța, a jucat un rol major în strategia de regenerare urbană a orașului, dând un nou impuls dezvoltării sectorului serviciilor.

Astfel, în 1990 a început construirea Euralille, pe un teren de 114 hectare în centrul orașului, ce aparținuse companiei de căi ferate. Proiectul prevedea dezvoltarea unei zone mixte, cu locuințe, spații verzi și un centru internațional de afaceri. În fazele următoare s-au realizat Euralille 2 și Portes Valenciennes, la final, Euralille devenind al treilea cartier de afaceri din Franța, după La Defence din Paris și Part-Dieu în Lyon. Dezvoltarea continuă și astăzi în zonă, proiectele Euralille 3000 și St Saviour fiind în curs de desfășurare. Prin Euralille 3000 se dorește o mai mare diversificare a funcțiunilor, astfel încât zona să devină mai atractivă pentru locuire și să nu fie percepută doar ca un cartier de afaceri.

În paralel cu aceste proiecte de anvergură, Lille a aplicat o serie de politici în scopul creșterii densității locuirii în centrul orașului și reducerii dezvoltării urbane necontrolate de la periferie. La începutul anilor '90, majoritatea locuințelor din oraș erau încă de tip unifamilial și atunci municipalitatea a instituit o serie de reguli privind locuirea, printre care obligativitatea construirii noilor locuințe preponderent în interiorul limitelor orașului și asigurarea unei anumite densități minime. Pe terenurile fostelor fabrici dezafectate au apărut ansambluri cu funcțiuni mixte, având ca rezultat, în timp, și creșterea densității populației în aceste zone.

Un instrument important în procesul de regenerare urbană l-a reprezentat dezvoltarea culturală a orașului. Anumite construcții industriale dezafectate din cartierele mai sărace au fost convertite în spații pentru manifestări culturale (Maisons Folie), unde s-au desfășurat aproape o treime dintre activitățile programate, crescându-se astfel și implicarea comunității. De asemenea, s-au renovat anumite clădiri importante din oraș, cum ar fi Opera din Lille și Palais de Beaux-Arts.

Din punct de vedere economic, s-au remarcat în mod special două programe: *pôles de compétitivité* – polii de competiție și *sites d'excellence* – centrele de excelență.

*Polii de competiție* reprezintă un program guvernamental inițiat în 2004, menit să dezvolte sinergia și cooperarea între diferite sectoare de activitate, prin realizarea de proiecte comune de cercetare și dezvoltare.

*Centrele de excelență* s-au dezvoltat pe anumite situri alese în interiorul zonei metropolitane(printre care foste fabrici dezafectate), reprezentând, de obicei, un amestec funcțional între parc științific, birouri, spații pentru recreere și locuințe, dintr-un sector considerat prioritar(comerț electronic, servicii financiare, IT, telecomunicații, nutriție, industrii creative, științe ale mediului, sănătate). Euralille reprezintă unul dintre exemplele notabile în acest sens.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Abordarea inovativă în cazul Lille a constat în realizarea unei strategii care să vizeze întreaga regiune, nu doar orașul în sine. Construirea liniilor feroviare de mare viteză TGV Nord și Eurostar a dus la realizarea unor legături importante cu mai multe orașe franceze(Lyon, Marsilia, Bordeaux) dar și cu alte orașe și regiuni europene(Paris, Londra, Bruxelles, sud-vestul Germaniei), datorită cărora Lille a devenit un nod regional important.

Pentru atingerea obiectivelor strategiei,-respectiv creșterea atractivității orașului, creșterea populației și o nouă dinamică economică-, au fost luate mai multe măsuri complementare în mod simultan, constând în: regenerarea siturilor industriale aflate în declin, implementarea unor politici de locuire care să ducă la creșterea densității în zonele centrale, construirea unei noi identități culturale a orașului, precum și sprijin acordat ecosistemului antreprenorial, materializat printr-o serie de clustere profesionale.

## COSTURI

Este dificilă estimarea unor costuri exacte, având în vedere complexitatea întregului proces, dar se pot furniza date privind sumele alocate atât la nivel metropolitan cât și la nivelul orașului.

Astfel, în 2022, Zona Metropolitană Lille (MEL) deținea un buget substanțial de 1.9 miliarde de euro, din care 750 de milioane pentru cheltuieli de capital și 1190 de milioane pentru cheltuieli pe termen scurt. Din acești bani, pentru transport și mobilitate au fost alocate 461 de milioane, pentru tranziția climatică și ecologică 339 de milioane și pentru dezvoltarea economică în domenii precum cercetarea, învățământul superior și parcurile de afaceri, 65 de milioane. Pentru dezvoltare teritorială și urbană durabilă s-au alocat 150 de milioane, însemnând proiecte care vizau locuirea și reînnoirea urbană.

Complementar bugetului MEL, administrația locală și centrală au contribuit la finanțarea mai multor inițiative locale. În plus, între 2008 și 2012, cele cinci centre de excelență dezvoltate în zona Lille(Euralille, Haute Borne Science Park, Eurosante, EuraTechnologie și Zone de l'Union) au atras aproximativ 30 de milioane de euro.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Strategia orașului Lille-de a deveni mai atractiv din punct de vedere al locuirii cât și mai competitiv din punct de vedere economic-, s-a dovedit a fi eficientă. Astfel, abordarea în baza căreia s-au atins mai multe aspecte complementare simultan-respectiv regenerarea fostelor situri industriale din centrul orașului și îndesirea locuirii în aceste zone, construirea unei noi identități culturale a orașului, precum și măsurile pentru dezvoltarea economiei locale-, atestă faptul că adoptarea unei strategii integrate este preferabilă unei abordări sectoriale, dacă se dorește obținerea unor rezultate pozitive.

Din punct de vedere cultural, toate eforturile reprezentate deconversiile funcționale, reabilitările anumitor clădiri și manifestările culturale, i-au adus orașului Lille, în 2004, titlul de Capitală Europeană a Culturii.

În concluzie, după o lungă perioadă de declin socio-economic, orașul Lille a avut un progres semnificativ în ultimele decenii. Acest lucru s-a datorat atât politicilor complementare la nivel local, cât și politicilor pe termen lung de la nivelul central, pe fondul descentralizării administrative și a creșterii autonomiei locale.

## BIBLIOGRAFIE

https://golab.bsg.ox.ac.uk/documents/Format_Lille_case_study.pdf, accesat 18.10.2023
https://golab.bsg.ox.ac.uk/documents/Turnaround_Cities_Western_Europe_Case_Studies.pdf, accesat 18.10.2023
https://eprints.lse.ac.uk/67846/1/casereport104.pdf, accesat 18.10.2023

## Vilnius, Lituania

Autor fișă: NEGREA Gabriel

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Acțiunile de regenerare urbană în Vilnius, capitala Lituaniei, au fost inițiate abia după căderea comunismului, spre deosebire de alte orașe vest-europene. Vilnius este una dintre capitalele cele mai puțin populate din Europa, spre deosebire de alte orașe ca Paris sau Barcelona.

De-a lungul secolelor, în Vilnius s-au dezvoltat succesiv trei zone distincte: zona centrală (secolele XII-XIX), zona mediană (secolul XX) și zona periferică (începând cu sfârșitul secolului XX). În perioada regimului sovietic au fost construite imense cartiere de locuințe colective în zona mediană, pentru a face față valului de populație venite din mediul rural. După schimbarea regimului, multe dintre familii s-au mutat la periferie, unde și-au construit propriile case, ducând la o extindere rapidă și necontrolată a acesteia și la conturarea unei zone caracterizate prin densitate scăzută de locuire și lipsă de planificare urbană. Orașul propriuzis și-a pierdut treptat populația tânără, obișnuită mai nou să locuiască în suburbii și să facă naveta zilnic spre locul de muncă. Această situație a creat o serie de neajunsuri, printre care congestii ale traficului, interacțiuni sociale limitate și nevoia realizării unei infrastructuri costisitoare.

În acest context, obiectivul principal al municipalității a fost de a atrage locuitorii înapoi în zona centrală, în vederea stimulării dezvoltării economice și sustenabilității urbane. Reabilitarea locuințelor colective învechite a reprezentat o adevărată provocare, în special din cauza costurilor mari de încălzire, a reticenței rezidenților în vârstă de a realiza sau accepta îmbunătățiri, precum și a emigrației masive a resursei umane calificate.

Prin urmare, au fost necesare politici corente și legislație cuprinzătoare la toate nivelurile administrative, în vederea rezolvării acestei situații în mod eficient.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Încă de la începutul anilor ‘90, Vilnius a început să dezvolte o serie de proiecte de regenerare urbană, dintre care, mai jos vor fi prezentate doar trei, în încercarea de a ilustra, pe cât posibil, drumul parcurs de oraș către o regenerare urbană sustenabilă.

1. North Town

În contextul crizei de locuințe, apărută după căderea regimului comunist, conversia funcțională a fostelor situri cu funcțiuni industriale și/sau militare a părut o soluție viabilă. În condițiile în care municipalitatea nu putea finanța, a pus la dispoziția dezvoltatorilor un teren de 53 de hectare ce aparținuse unei unități militare, în vederea realizării de locuințe. Terenul era amplasat central, fiind dotat cu toată infrastructura necesară. Proiectul dezvoltat între 1998 și 2008 a constat în realizarea unui ansamblu multifuncțional ce s-a dovedit a fi de succes, având în vedere scara proiectului, calitatea infrastructurii și a spațiilor publice, dar și faptul că statul nu a avut nicio contribuție financiară. În cadrul proiectului s-au realizat 45 de clădiri de apartamente, 12 clădiri comerciale și de afaceri și s-au trasat 7 noi străzi, succesul proiectului ducând și la o creștere a preței imobiliare din zonă.

Cu toate acestea, North Town nu a reprezentat un exemplu de regenerare urbană sustenabilă, aspectele de mediu nefiind luate în calcul la realizarea lui. Municipalitatea și-a propus, deci, să evolueze și în această direcție cu ocazia proiectelor următoare.

2. Parcul de Arhitectură

Proiectul reprezintă un important pas înainte în ceea ce privește integrarea mai multor aspecte specifice regenerării urbane, în special a celor de mediu. Început în 2008 pe locul unui fost sit industrial dezafectat în suprafață de 78 de hectare, a avut drept obiectiv principal contracararea fenomenul dezurbanizării centrului orașului pe fondul expansiunii urbane necontrolate de la periferie. Proiectul a beneficiat de întocmirea în prealabil a unui masterplan, pentru realizarea căruia s-au organizat o serie de întâlniri de lucru și evenimente care să adune profesioniști din diferite domenii. În plus, prin intermediul unei campanii de promovare a proiectului, s-a asigurat transparența acțiunilor și s-a obținut susținere publică. În 2014 a început construirea primului cvartal, cea mai mare provocare fiind reprezentată de inserarea noii dezvoltări în cadrul istoric existent, proiectul fiind evaluat și aprobat în ultimă instanță de către UNESCO. Au fost adoptate diferite soluții pentru a îmbunătăți aspectele legate de mediu, printre care realizarea unor *degete verzi,* care conectau infrastructura stradală cu râul, precum și niște *buzunare verzi* între blocuri. În plus, s-au realizat câteva parcuri în vecinătatea cartierului, de-a lungul râului Vilnele și la Missionary's Gardens. Au fost realizate alei pietonale și piste de biciclete pentru a se putea ajunge la aceste parcuri și în aria naturală protejată Pavilnai Regional Park.

3. Triunghiul Zirmunai

Proiectul a avut ca loc de desfășurare unul dintre cele mai vechi cartiere din Vilnius, realizat în anii ’60 și întins pe o suprafață de 52 de hectare. În acest caz s-a dorit găsirea unei soluții potrivite pentru acel tip de zonă unde existau foarte puține terenuri pentru realizarea de construcții noi, în timp ce clădirile vechi și degradate de locuințe nu puteau fi reabilitate din cauza proprietarilor care fie nu doreau, fie nu aveau această posibilitate.

Primele dezvoltări au avut la bază un plan realizat în 1996, care stabilea condițiile de construire, dar care nu a reprezentat decât cadrul pentru o îndesire rapidă, haotică și lipsită de orice viziune arhitectural-urbanistică a zonei, precum și sacrificarea puținelor spații verzi rămase. În ciuda întocmirii mai multor studii menite să rezolve situația, nu s-a luat nicio măsură efectivă până în 2013, când municipalitatea s-a alăturat rețelei URBACT RE-Block, ceea ce însemnat oportunitatea inițierii unui proces de regenerare urbană integrată a Triunghiului Zirmunai, ocazie cu care s-a realizat un Plan de Acțiune Locală (LAP).

Pentru întocmirea și implementarea prevederilor acestui plan a fost înființat un grup local de suport format din 15-20 de membri – rezidenți, antreprenori locali, reprezentanți ai instituțiilor locale, un consilier municipal și reprezentanți ai anumitor departamente din cadrul primăriei. Inițial s-au identificat problemele existente și nevoile rezidenților, urmând ca ulterior să se formuleze propuneri privind design-ul urban și strategia de regenerare a zonei.

Planul cuprindea mai multe seturi de măsuri, dintre care primul set prevedea o serie de spații publice, spații pentru socializare, pentru practicarea sporturilor și spații de natură culturală, conectate printr-o rețea de alei pietonale și piste de biciclete. În plus se dorea echiparea zonei cu dotări publice care lipseaula momentul respectiv.

Un alt set de măsuri avea ca obiect clădirile de locuințe și terenul aferent acestora. Printr-o serie de evenimente cu impact social s-a dorit crearea unui sentiment de apropriere a acestor spații comune, pentru ca pe viitor, rezidenții să participe la întreținerea acestora.

Un al treilea set de măsuri s-a concentrat pe mobilitate, încurajându-se metodele alternative de transport și renunțarea la mașina personală, prin optimizarea realizării parcajelor, a infrastructurii de ciclism, a traseelor pietonale și a stațiilor de autobuz.

Următorul pas a însemnat pregătirea unor proiecte detaliate pentru principalele spații publice, precum și proiecte pilot pentru renovarea și modernizarea blocurilor de locuințe.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Pentru a gestiona problema dezvoltării haotice a orașului, prin programul Vilnius City Plan(2007-2015) s-a pus accentul pe dezvoltarea zonei centrale dar și a centrelor de cartier, dorindu-se astfel crearea unui oraș policentric și stoparea extinderii periferiei. Cheia strategiei a reprezentat-o rezerva generoasă de situri industriale neutilizate și dezafectate din cadrul orașului(120 de hectare doar în zona centrală), ce puteau fi convertite funcțional, relocându-se industriile respective în afara centrului orașului. Cu toate acestea, lipsa politicilor de planificare, precum și faptul că aceste terenuri erau în cea mai mare parte proprietăți private-împiedicând statul să aibă un rol important în procesul de dezvoltare-, au reprezentat obstacole majore în materializarea acestei viziuni. În plus, ecologizarea siturilor contaminate era o povară financiară considerabilă pentru orice inițiativă de dezvoltare.

Strategia de dezvoltare a însemnat aplicarea simultană a mai multor principii:

- Obținerea sprijinului politic din timp, în vederea luării deciziilor și asigurării finanțării publice, integrând în același timp preocupările de mediu în regenerarea urbană.
- Numirea unui singur organism responsabil pentru implementarea și managementul proiectului, aspect vital pentru succesul și coerența acestuia. Astfel se putea urmări o viziune unitară pentru dezvoltarea zonelor urbane la scară mare.
- Valorificarea calităților arhitecturale, urbanistice și de mediu în cadrul proiectelor
- Integrarea aspectelor specifice de mediu la nivel local, alături de implementarea viziunii pe termen lung la nivelul întregului oraș.
- Schimbarea conduitei civice a rezidenților și implicarea acestora, alături de alte părți interesate, pentru proiectarea și implementarea eficientă a obiectivelor de mediu, în special în ceea ce privește deciziile privind locuințele dar și spațiile publice.

## COSTURI

Proiectul *North Town* a fost finanțat în întregime de investitori privați, cu peste 1.9 milioane de euro cheltuiți pentru infrastructură și 0.3 miliarde de euro pentru dezvoltare, municipalitatea neavând nicio contribuție în acest caz.

*Parcul de Arhitectură* a fost finanțat atât de municipalitate – ecologizarea siturilor poluate, realizarea spațiilor verzi, infrastructura mare de circulație și rețelele edilitare(totul prin accesarea fondurilor acordate de UE)-, dar și de dezvoltatorii privați - realizarea construcțiilor, a incintelor și a drumurilor de de proximitate, în schimbul obținerii unor facilități fiscale. În prima fază, proiectul a necesitat fonduri în valoare de 100 de milioane de euro.

Finanțarea pentru *Triunghiul Zirmunai* s-a realizat din mai multe surse. Municipalitatea urma să finanțeze reabilitarea spațiilor publice și infrastructura cu 3.9 milioane de euro, prin Fondul UE pentru Investiții Teritoriale Integrate(ITI) 2014–2020, în timp ce renovarea locuințelor se baza pe accesarea fondurilor din programul JESSICA, unde costurile erau acoperite atât de investitori cât și de rezidenți.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Transformarea zonei North Town dintr-o tabără militară într-un important cartier comercial și de afaceri, a atras familii tinere și a încurajat comerțul din zonă și micile afaceri. Structura urbană și design-ul spațiului public sunt de bună calitate, rezultatele obținute în cadrul acestui proiect crescând și valoarea cartierelor învecinate. Cu toate acestea, criticii la adresa proiectului reclamau faptul că publicul țintă era populația din pătura de mijlocși nu s-a luat în considerare și construirea de locuințe sociale sau ieftine, aspect ce putea conduce la o gentrificare a zonei și la segregare socială. De asemenea, s-a considerat că nu s-a realizat suficient din punct de vedere al eficienței energetice, reciclării și infrastructurii.

Parcul de Arhitectură a reprezentat un mare pas înainte față de North Town din punct de vedere al preocupărilor privind sustenabilitatea– mutarea industriilor poluatoare la marginea orașului, realizarea de zone verzi între cartier și râu, realizarea de noi spații publice și realizarea mai multor parcări și piste de biciclete au adus valoare nu numai cartierului în sine, ci și întregului oraș. Nu în ultimul rând, implicarea diferiților actori a însemnat o anumită garanție a realizării proiectului la standarde înalte și a contribuit la asigurarea unei bune comunicări publice.

Triunghiul Zirmunai poate fi considerat o inovație pentru Lituania din punct de vedere al contextului și al modului de abordare a situației din teren. Proiectul a fost inclus într-un program integrat de investiții teritoriale (ITI), ce a securizat practic prima fază a acestuia.

Pregătirea foarte minuțioasă a pașilor următori a asigurat predictibilitatea rezultatelor. În sfârșit, municipalitatea a dorit ca acesta să fie un proiect pilot, pentru a avea oportunitatea experimentării și inovării, pentru ca ulterior să aplice metodele și acțiunile dovedite de succes și în cazul altor proiecte similare din oraș sau chiar din țară.

**BIBLIOGRAFIE**

https://www.researchgate.net/publication/224827518_Urban_regeneration_for_sustainable_communities_A_case_study, *accesat 18.10.2023*
https://interlace-hub.com/casestudy/18416f , *accesat 18.10.2023*
https://docplayer.net/5016679-The-path-towards-sustainable-urban-regeneration-in-vilnius.html , *accesat 18.10.2023*

## Liverpool ONE, Liverpool, UK

Autor fișă: VLAD Andreea-Diana

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Mai multe lucrări de regenerare a zonei portuare din Liverpool au fost demarate în 2003 în contextul pregătirii orașului pentru a fi desemnat Capitală Culturală Europeană în 2008. Fiind un oraș afectat semnificativ de dezindustrializare, proiectele de regenerare propuse la acea vreme de administrația din Liverpool s-au concentrat asupra malurilor râului Mersey și zonelor centrale adiacente. Proiectul a fost rezultatul colaborării dintre administrația locală și cea centrală și, deși a transformat radical imaginea urbană specifică orașului postindustrial aflat în declin într-una caracteristică unui oraș modern, revitalizat, cu centre de cultură și de afaceri atractive pentru corporații și noi rezidenți cu statut economic ridicat.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Scopul proiectului de reamenajare Liverpool ONE, cunoscut și sub numele de The Paradise Project, a vizat regenerarea a 17 hectare de teren subutilizat din centrul orașului Liverpool. Proiectul a fost coordonat de mari companii de retail (Debenhams, John Lewis și Grosvenor) care au contractat mai multe birouri de arhitectură pentru a transforma zona centrală a orașului: BPD pentru realizarea masterplanului și multe altele pentru dezvoltarea fondului construit, împărțit în 22 de sectoare.

Noile elemente aduse orașului prin Masterplanul Liverpool ONE includ 148.500 mp de spații comerciale, precum și baruri, restaurante, o stație de autobuz, studiourile BBC și un parc remodelat, mărginit de un hotel, 600 de noi apartamente și un nou cinematograf cu mai multe săli. Majoritatea complexului a fost deschis în etape, în 2008.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare a fost inclus în strategia de dezvoltare pentru Liverpool, „European Capital of Culture 2008", din 2003, care a avut trei obiective strategice:

1. Infrastructură culturală sustenabilă
2. O comunitate inclusivă și dinamică
3. Un oraș european principal.

În cadrul primului obiectiv al strategiei, Muzeele și Galeriile Naționale din Merseyside (NMGM) au coordonat o serie de proiecte planificate, inclusiv dezvoltarea zonei străzii Paradise. În dezvoltarea axului s-a pus accentul pe funcțiuni mixte și pe comerțul cu amănuntul. Zona de intervenție a inclus o parte din situl nominalizat în Patrimoniul Mondial și și-a propus o creștere economică și socială și o „îmbunătățire printr-o dezvoltare de înaltă calitate, integrată și pe deplin accesibilă". Proiectul a avut în vedere atât îmbunătățirea fondului construit din zona comercială centrală, cât și activarea unei zone mai largi, păstrând și sporind, în același timp țesutul istoric de importanță internațională.

## COSTURI

Proiectul a avut ca termen de finalizare anul 2007/08 și a implicat investiții de capital direct de 750 de milioane de lire sterline din partea sectorului privat.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Când Liverpool ONE a fost finalizat, efectul asupra economiei Liverpool a fost pronunțat. Nu numai că a crescut numărul de vizitatori în districtul de retail, dar și zonele vecine, precum Albert Dock, au înregistrat și o creștere de aproximativ 100.000 de vizitatori pe săptămână, ceea ce a reprezentat o creștere de 46% în ansamblu. Conform proiectanților, zona a devenit un magnet pentru mărci importante și de nișă, au fost create noi locuri de muncă: 3.300 în construcții și 5.000 posturi permanente, iar Liverpool a devenit un oraș mai unificat: zone distincte, cum ar fi Ropewalks, Waterfront, zonele comerciale și cartierul de afaceri, au fost legate prin intervenție.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.bdp.com/en/projects/f-l/Liverpool-ONE/, accesat 14.10.2023
https://www.onetouchinvestment.co.uk/regeneration-of-liverpool, accesat la 14.10.2023

## Buiksloterham, Amsterdam, Olanda

Autor fișă: VLAD Andreea-Diana

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Buiksloterham este o fostă zonă industrială din Amsterdam, aflată într-un proces continuu de transformare într-o cartier urban cu funcțiuni mixte. Situl proiectului are o suprafață de 52 de hectare. Scopul a fost de a permite transformarea treptată, etapizată, a zonei. S-a dorit obținerea unui grad de mixitate funcțională, de la nivelulzonelor și cartierelor, până la nivelul parcelelor. Proiectul a pus de asemenea accentul pe sustenabilitate, ca principiu integrator în fiecare proiect de arhitectură și pe conservarea caracterului industrial al sitului. Proiectul a demarat în 2005, cu un orizont de implementare până în 2030.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Programul de dezvoltare a zonei Buiksloterham a urmărit să genereze un milion de metri pătrați de spații locuibile, ceea ce reprezintă o creștere semnificativă de 700.000 de metri pătrați față de prezent și, implicit, o creștere semnificativă a indicelui de utilizare a terenului și clădiri mai înalte. Planurile permit, în total, construirea a până la 4.700 de locuințe, și crearea a circa 8.000 de noi locuri de muncă. Zona este îmbunătățită prin creșterea procentului de spații verzi publice, prin amenajarea malurilor IJ Banks, realizarea unui parc de cartier și transformarea canalului Johan van Hasselt într-o faleză care leagă partea veche a cartierului Noord (Oud-Noord) de noua zonă culturală NDSM-wharf. Investițiile municipale se concentrează în principal în nord-vestul zonei de planificare: construcția a 2.000 de locuințe (dintre care 30% locuințe sociale), a 38.000 de metri pătrați de birouri și a 25.000 de metri pătrați de facilități culturale și comunitare. Planul final împarte în mare măsură zona în două. Zona adiacentă noului Centru de Tehnologie Shell rămâne rezervată pentru activități industriale, fără locuințe permise, dar cu noi restricții privind protejarea mediului și sănătatea populației Cu toate acestea, noul regim de reglementări de mediu este mai strict. Planul de utilizare a terenului permite companiilor până la categoria 3.2 (industrii ușoare) legate de poluarea mediului. Cealaltă parte este transformată într-o zonă mixtă, cu funcțiuni comerciale, rezidențiale și industrii ușoare.

Principala directivă de planificare este numită „Harta regulilor jocului”. Aceasta oferă o viziune generală a transformării, fără a defini totul în detaliu. Astfel, planificatorii nu au lucrat cu un plan urbanistic bine definit care trebuia să fie realizat în faze de dezvoltare clar definite, ci cu un cadru flexibil, care să permintă dezvoltarea organică. Acesta oferă doar principiile de proiectare urbană pentru Buiksloterham. Culorile indică utilizările terenurilor, densitățile și înălțimile clădirilor. Sunt prevăzute patru gradații de spații comerciale și rezidențiale, care variază de la industrii (ușoare), la zone mixte de tip comerț cu amănuntul–rezidențial (70/30), rezidențial–comerț cu amănuntul (70/30), până la utilizări predominant rezidențiale.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Inovația proiectului constă în în modelul său atipic de dezvoltare. În proiectele tradiționale de dezvoltare urbană, municipalitatea achiziționează terenuri, demarează operațiuni de pregătire a terenurilor pentru viitoarele exploatări și, ulterior, colaborează cu dezvoltatori. În acest caz, municipalitatea nu “curăță” terenul, ci încearcă să permită prin reglementări și printr-un model de guvernanță interactivă transformarea „organică” a Buiksloterham.

## COSTURI

Investiția totală este de aproximativ 157 milioane EUR, începând cu anul2009. Aceasta include, de exemplu, lucrările de reabilitare a solului, amenajarea spațiului public, dezvoltareainfrastructurii și costurile de planificare municipală.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Buiksloterham a trecut printr-o transformare semnificativă dintr-o zonă industrială într-un cartier urban durabil. Dezvoltarea a condus la reducerea poluării și tranziția către soluții sustenabile prin practici de economie circulară, proiecte de clădiri ecologice și utilizarea surselor de energie regenerabilă. Proiectul a adăugat un număr substanțial de noi locuințe pe piața imobiliară din Amsterdam. Acest lucru a contribuit la reducerea deficitului de locuințe din oraș și a crescut disponibilitatea proprietăților rezidențiale în Amsterdam.

Dezvoltarea Buiksloterham a generat noi oportunități de angajare, cu un număr semnificativ de noi locuri de muncă create. Acest lucru a stimulat economia locală și a susținut creșterea economică a Amsterdamului. Buiksloterham a funcționat ca teren de testare pentru tehnici de construcție

inovatoare și practici de dezvoltare durabilă, contribuind la progresele în dezvoltarea urbană.

Astfel, proiectul Buiksloterham a avut efecte ample, ducând la un cartier urban mai sustenabil, mai dinamic din punct de vedere economic și mai locuibil din Amsterdam. Acesta servește ca model de dezvoltare urbană care acordă prioritate principiilor economiei circulare, implicării comunitare și sustenabilității mediului.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.verdus.nl/assets/uploads/2019/11/URD_CONTEXT-Report-2_Amsterdam-Buiksloterham.pdf, accesat 14.10.2023
https://www.metabolic.nl/publications/circular-buiksloterham-designing-post-industrial-amsterdam/, accesat 14.10.2023

## Rheinauhafen, Köln, Germania

Autor fișă: VLAD Andreea-Diana

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Zona studiată este o parte importantă pentru proiectele de revitalizare și reurbanizare din Köln, fiind cel mai mare proiect pe malul apei din Germania, în contextul în care Hamburg și Bremen sunt principalele porturi ale Germaniei. Dezvoltarea acoperă cca. 15,4 ha de teren si 5,7 ha de apă, fiind programată pentru finalizare în anul 2010. Situl a fost conceput ca o combinație de funcțiuni rezidențiale, de lucru și culturale. El se află la câțiva pași de centrul orașului Köln și se întinde pe aproximativ doi kilometri, între mal și cartierul Südstadt.De când a început proiectul de regenerare, au apărut efecte pozitive asupra valorificării proprietății în sectoarele culturale, comerciale și rezidențiale.

Proiectul a inclus zone de birouri (146.000 mp), inclusiv cele trei„Cranehouses” și alte 6 clădiri de birouri, 700 de unități de locative (63.000 mp), parcare subterană, muzee, unități de agrement și spații comerciale, generândaproximativ 2.500 de locuri de muncă. Costul total planificat a fost de 650 de milioane de euro.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Prin proiect au fost conservate multe caracteristici ale vechiului port, cum ar fi pavajul original din piatră, secțiuni vechi de șine și macarale portuare restaurate, dintre care una a fost încorporată în construcția „KAP am Südkai”. Acest fapt l-a determinat pe primarul orașului să descrie zona drept „un nou cartier cu trecut”.

Designul sitului Rheinauhafen este un amestec eclectic de arhitectură istorică și modernă, cu numeroase exemple de renovare a clădirilor portuare. Proiectanții au urmărit ca zona să nu-și piardă caracterul original de port. Cele trei „Cranehouses” sunt cele mai remarcabile clădiri și, deși foarte moderne, designul lor simbolizează macaralele portuare pe care le-au înlocuit. „The Bench” oferă, de asemenea, o nouă dimensiune zonei prin designul său futurist, deși unii oameni consideră diversitatea volumelor deranjantă și incompatibilă cu specificul sitului istoric.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Dezvoltarea a fost sprijinită în mare măsură de proiectul NORISC (Network Oriented Risk-assessment by In-situ Screening of Contaminated Sites), derulat pe o perioadă de trei ani și lansat în ianuarie 2001. Proiectul a avut ca scop să promoveze revitalizarea siturilor contaminate din zonele urbane, însăîntregul oraș Köln a beneficiat de această metodă de evaluare inovatoare a riscurilor, care a redus timpul și costurile pentru investigare, reamenajare și remediere.

## COSTURI

Costul total planificat a fost de 650 de milioane de euro. Proiectul pentru Rheinauhafen nu a fost finanțat de consiliul orașului Köln, ci în principal prin investiții private, din partea unor firme precum Microsoft și Pandion. LEG, compania de dezvoltare privată, a renovat inclusiv clădirile de patrimoniu. Proprietarii sitului, Hafens & Freight Transportation of Cologne Corporation, au vândut majoritatea terenului unor dezvoltatori privați, însă parteneriatele public-privat au decis modalitățile optime de reamenajarea a zonei.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Fostul port a fost transformat într-o zonă mixtă cu structuri de cazare, magazine și facilități de agrement. Situl este acum o locație atractivă, investitorii comerciali sunt mai dispuși să își deschidă un punct de lucru în oraș, ceea ce a făcut ca obiectivul de a crea 2.500 de locuri de muncă să fie atins. Apartamentele noi au devenit rapid cele mai populare din Köln. Odată cu imaginea urbană îmbunătățită, atât utilizatorii sitului, cât și instituțiile culturale deja existente în sit au beneficiat în urma eliminării construcțiilor abandonate și a creșterii gradului de siguranță în zonă.

## BIBLIOGRAFIE

https://journals.vilniustech.lt/index.php/JEELM/article/view/1946, accesat 14.10.2023

https://www.tripadvisor.com/Attraction_Review-g187371-d7382684-Reviews-Rheinauhafen-Cologne_North_Rhine_Westphalia.html, accesat 14.10.2023

## Tate Modern, Londra, Marea Britanie

Autor fișă: Viana Vandici

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În anii 1980, partea de sud a Londrei, de-a lungul malului drept al Tamisiei, era dominată de zone industriale părăsite, care creau o barieră în calea accesului populației la mal și la apă. Aceste zone, amplasate aproape de centrul orașului, erau totuși slab conectate la acesta. În anul 1990, autoritățile locale au decis să transforme centrul care domina malul sudic, implementând galeria TATE și creând un pod pietonal care să lege această zonă de centrul orașului, în special de Catedrala Sfântul Paul.

Proiectul a implicat un concurs de arhitectură câștigat de Herzog & De Meuron, iar proiectarea podului a fost încredințată lui Norman Foster, în 1995. Această inițiativă nu doar că a deschis calea către reconectarea spațiului industrial dezafectat, ci și către crearea unei noi atracții culturale și turistice în inima Londrei.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană a implicat inserția unui punct cultural important în Londra - TATE MODERN. Arhitecții au preluat clădirea fostei centrale electrice, o zonă industrială, pentru a intensifica conectivitatea urbană și pentru a introduce un punct cultural. Schimbarea destinației clădirii într-un muzeu a generat noi conexiuni de-a lungul râului, adăugând funcțiuni și clădiri de birouri.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Prin două intervenții extinse, care au avut impact pe întregul mal, zona a fost curățată și s-a creat un acces pietonal, de-a lungul căruia au început să apară numeroase investiții imobiliare și proiecte de dezvoltare.

### COSTURI

Construirea Tate Modern în Londra a implicat cheltuieli în valoare de 134 milioane de lire sterline, în timp ce extinderea sa a costat 215 milioane de lire sterline. Finanțarea proiectului a fost realizată astfel: 50 de milioane de lire sterline furnizate de guvernul britanic, 7 milioane furnizate de Agenția de Dezvoltare din Londra și 6 milioane de la filantropul John Studzinski. De asemenea, au fost obținute donații de la diverse entități, inclusiv sultanatul Oman și Elisabeth Murdoch.

În iunie 2013, Eyal Ofer, magnat al transportului maritim internațional și proprietar al Zodiac Maritime din Londra, a promis o donație de 10 milioane de lire sterline pentru proiectul de extindere, acoperind astfel 85% din fondurile necesare. Eyal Ofer a subliniat că această donație, realizată prin intermediul fundației familiei, va permite "unei instituții iconice să îmbunătățească experiența și accesibilitatea artei contemporane". Directorul Tate, Nicholas Serota, a lăudat generozitatea donației, considerând că aceasta va contribui la transformarea Tate Modern într-un muzeu veritabil al secolului XXI.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Odată cu inaugurarea punctului cultural Tate Modern în 2000, numărul vizitatorilor a crescut semnificativ, generând interes pentru o extindere în 2004, cu o suprafață de 5.000 mp. Această inițiativă a revigorat o zonă anterior abandonată, prin dezvoltarea unei structuri cu densitate ridicată, caracterizată de o diversitate de funcțiuni și clase sociale.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.britishcouncil.org/voices-magazine/museums-can-play-role-urban-regeneration, *accesat 16.10.2023 ora 23.00*
https://www.chriskarlson.com/blog/2011/8/1/rotch-case-study-tate-modern.html, *accesat 16.10.2023 ora 23.00*
https://www.britishcouncil.org/voices-magazine/museums-can-play-role-urban-regeneration, *accesat 16.10.2023 ora 22.50*
https://www.tate.org.uk/about-us/history-tate/history-tate-modern,accesat 16.10.2023 ora 22:45
https://www.chriskarlson.com/blog/2011/8/1/rotch-case-study-tate-modern.html, *accesat 16.10.2023 ora 23.45*

## Forum Barcelona, Barcelona, Spania

Autor fișă: Viana Vandici

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Forum a fost creat pentru evenimentul cultural internațional organizat de Fundația Forum. Prima ediție a Forumului a avut loc la Barcelona, în perioada 9 mai - 26 septembrie 2004. Scopul acestui eveniment a fost promovarea dialogului între culturi. Au avut loc dezbateri și simpozioane pe teme precum drumul către pace și dezvoltarea durabilă. Erau planificate concerte, spectacole de teatru, muzică și dans, precum și expoziții.

Evenimentul a fost organizat de Consiliul Local al Barcelonei, Guvernul Cataloniei, Guvernul Spaniei și UNESCO. A fost conceput de Pasqual Maragall (pe atunci primar al Barcelonei) ca o modalitate de promovare a industriei turistice aflată în plină dezvoltare a orașului în urma Jocurilor Olimpice de vară din 1992.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Forum reprezintă o dezvoltare durabilă pe o suprafață de 25.2 hectare, fiind o oportunitate de a aborda provocările contemporane cu care se confruntă comunitatea la nivel local.

Principalele contribuții ale Forumului pot fi rezumate în trei domenii: social, cultural și ecologic. Proiectul se evidențiază printr-o combinație ingenioasă de culori și texturi, reprezentată de cele două volume.

Forumul s-a dovedit util și din perspectivă politică, având în vedere eșecul anterior al primarului de a îndeplini promisiunea din 1996 de a găzdui o expoziție internațională în oraș. Obiectivele oficiale ale Forumului Universal al Culturilor din 2004 includeau susținerea păcii, dezvoltarea durabilă, drepturile omului și respectul pentru diversitatea culturală.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Forumul a fost conceput să devină un simbol al Barcelonei, fiind amplasat la capătul bulevardului Diagonal, cu scopul de a îmbunătăți calitatea vieții în oraș. Structural, Forumul este împărțit în trei zone distincte: una dedicată elementelor acvatice, alta destinată utilizării terestre, și o a treia zonă care reprezintă o combinație a celor două. Din totalul de 25,2 de hectare, 4,53 reprezintă teren intravilan, 9,3 hectare au fost obținute prin lucrări de umplere a suprafeței terestre, în zona maritimă, iar 8,8 de hectare provin din zonele de-a lungul râului. Aproximativ 55% din întreaga suprafață a Forumului este

dedicată spațiilor verzi, parcurilor, piețelor și plajelor, contribuind la crearea unei zone urbane echilibrate și atractive pentru comunitate.

## COSTURI

Forumul, inițiat de Consiliul Local cu sprijinul Guvernului Regional și al UNESCO, a fost realizat printr-un parteneriat public-privat, implicând o investiție de 2,8 miliarde de euro.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Odată cu apariția Forumului, calitatea vieții pe o stradă marginalizată a crescut semnificativ, oferind o compensare benefică pentru comunitate. Proiectul a generat 14.500 de locuri de muncă, a contribuit la construirea a 2.896 de locuințe noi și la reabilitarea a 2.377 de locuințe existente.

## BIBLIOGRAFIE

https://geographyfieldwork.com/pdf/forum2004.pdf
*accesat 17.10.2023 ora 10.30*
https://geographyfieldwork.com/pdf/forum2004.pdf
*accesat 17.10.2023 ora 10.50*
https://www.elmundo.es/especiales/2004/05/cultura/forum/forum.html, *accesat 07.02.2024 ora 18.35*
https://architectuul.com/architecture/universal-forum-of-cultures, accesat *07.02.2024 ora 19.35*

## Borneo Sporenburg, Amsterdam, Olanda

Autor fișă: Viana Vandici

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Zona Borneo Sporenburg reprezintă două dintre docurile fostului port al Amsterdamului, care au fost dezafectate în anii '80.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul a fost împărțit în patru etape, desfășurate de la sfârșitului anilor '80 până în 2012. O legătură între oraș și noul cartier a fost creată prin intermediul unei artere majore care trece pe sub întreaga zonă și prin facilitarea transportului în comun.

Cele două peninsule din estul Amsterdamului au fost dedicate activităților legate de apă, inclusiv 2.500 de unități locative. A fost propusă o nouă interpretare a conceptului de casă tradițională olandeză, aducând astfel o notă distinctivă proiectului.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În anul 1987, o echipă de arhitecți și designeri industriali a elaborat planurile urbane, piațetele, parcurile și grădinile conform masterplanului din 1993. Proiectul a integrat peisajul, infrastructura, natura și arheologia, creând elemente vitale pentru structura orașului.

Spațiul s-a dovedit transformator, adăugând noi dimensiuni care pun constant la încercare simțul scalei și al proporției. West 8, sursa de inspirație pentru proiect, a căutat frumusețea poetică în arta celor fără artă și în aspectele lumii cotidiene.

### COSTURI

Construcția a implicat costuri de 925 de milioane de euro.

### BENEFICII ȘI EFECTE

Odată cu apariția noilor locuri de muncă, locuințe și spații comerciale, s-au creat legături consolidate cu orașul, s-a îmbunătățit accesul prin transportul public și s-a promovat o mixtură a claselor sociale, a funcțiunilor diverse și a densităților mari.

În cadrul regenerării, apa a devenit un element natural care înlocuiește spațiile verzi, reprezentând acum 30% din întreaga zonă regenerată. Această schimbare a permis o creștere a suprafeței disponibile

pentru construcții, conducând la o densitate mai mare și, implicit, la un profit mai ridicat pentru investitori.

**BIBLIOGRAFIE**

https://www.slideshare.net/JiaXinChee/borneo-sporenburg, accesat 18.10.2023 ora 23.30
https://www.archdaily.com/586834/architecture-doesn-t-need-rebuilding-it-needs-more-thoughtful-critics/54b4477de58ece98270000d4-the-borneo-sporenbur, accesat 19.10.2023 ora 8.30
https://www.archdaily.com/586834/architecture-doesn-t-need-rebuilding-it-needs-more-thoughtful-critics/54b4477de58ece98270000d4-the-borneo-sporenbur, accesat 19.10.2023 ora 7.30
https://www.slideshare.net/JiaXinChee/borneo-sporenburg, accesat 19.10.2023 ora 8.30

## Western Harbor, Malmo, Suedia

Autor fișă: THOMAS Dyane

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul realizat în cadrul celui de-al treilea port ca mărime din Suedia, în vestul orașului Malmö, a avut ca scop reînnoirea urbană a unei zone portuare deteriorate, transformând-o într-un cartier cu funcțiuni mixte de succes, promovând atât incluziunea socială, cât și dezvoltarea durabilă. Principalele cauze care au determinat necesitatea unui proces de regenerare a zonei au constat în declinul industrial, cu economia zonei portuare axată pe industria de transport maritim și în problemele generate de solul contaminat excesiv ca urmare a activității industriale. Din perspectivă funciară, docurile au fost achiziționate inițial de producătorul auto SAAB, care le-a vândut însă orașului în anul 1996; suprafața totală a terenului a fost de aproximativ 141 de hectare.

Scopul proiectului nu a constat doar în regenerarea unei zone aflate în declin, ci și în oferirea unui exemplu pentru posibilitățile ulterioare de dezvoltare a orașului. Astfel, proiectul, denumit Bo01, a fost prezentat în cadrul expoziției City of Tomorrow din 2001.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Reușita dezvoltării durabile a fost în mare parte datorată controlului asupra spațiului urban prin stabilirea clară a scopului, planificarea riguroasă și gestionarea dreptului de proprietate. Orașul a decis să încredințeze proiectul lui Klas Tham, un arhitect și urbanist, care a integrat obiective tehnologice cu preocuparea pentru mediul social, având în vedere și calitățile estetice ale dezvoltării.

Zona a fost planificată astfel încât dependența de transportul motorizat să fie redusă, acordând o atenție specială deplasărilor nemotorizate, precum mersul pe jos și mersul cu bicicleta. Rețeaua stradală a fost concepută în stil mixt, incluzând străzi pietonale, piețe și piste de biciclete. În interiorul cartierului, circulația autovehiculelor este interzisă, iar parcările sunt situate în afara acestuia.

Relația cu apa nu a fost neglijată, existând o zonă de promenadă pe malul apei. În cadrul proiectului, s-a acordat o atenție sporită spațiilor verzi diversificate și biodiversității. Apa de ploaie este colectată prin jgheaburi supraterane care înconjoară fiecare clădire ca parte a amenajării spațiului public. De asemenea, sistemul de drenaj a fost conceput estetic, cu cascade, canale și iazuri.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Abordarea proiectantului a fost comunicată atât oficialilor orașului, cât și dezvoltatorilor, printr-o serie de întâlniri și prezentări în cadrul cărora participanții s-au implicat în stabilirea cerințelor de performanță. Astfel, se observă planificarea participativă adoptată în cadrul proiectului, care a contribuit la identificarea unor soluții optime,adaptate cerințelor și nevoilor tuturor actorilor implicați.

Din perspectiva parteneriatelor public-privat, proiectul a implicat colaborări între sectorul public și cel privat, incluzând dezvoltatori imobiliari și autoritățile publice locale. În ceea ce privește actorii urbani, lista profesioniștilor implicați include 26 de firme de arhitectură și 20 de companii de dezvoltare, care au colaborat pentru a crea diversitatea crescută a cartierului. Astfel, se subliniază faptul că implicarea mai multor profesionișticontribuie la găsirea soluțiilor optime într-un timp scurt.

Actorii au fost activ implicați în implementarea viziunii, astfel că Sydkraft a dezvoltat un concept pentru alimentarea zonei cu surse regenerabile de energie, orașul Malmö a elaborat soluții pentru decontaminarea solului, reciclarea structurii verzi și rezolvarea problemelor de trafic, iar dezvoltatorii au conceput soluții individuale pentru clădirile lor.

Metodele de planificare care au avut la bază colaborarea dintre actorii privați, reprezentați de dezvoltatorii imobiliari, și guvern, împreună cu specialiști precum arhitecți și urbaniști, au fost definite prin dezbateri menite să producă un consens asupra a ceea ce s-ar putea realiza. Rezultatul a fost Programul de Calitate, un document scurt care a avut ca scop descrierea standardelor minime în ceea ce privește arhitectura, peisajul, energia, apa, managementul deșeurilor și biodiversitatea.

## COSTURI

Proiectul a beneficiat de mai multe surse de finanțare, inclusiv Uniunea Europeană (2,1 milioane de euro), care a acordat subvenții pentru remedierea șantierului și pentru infrastructură, precum și pentru implementarea elementelor destinate eficienței energetice a clădirilor. În plus, Guvernul suedez a contribuit cu 33,4 milioane de euro din bugetul național pentru aceeași parte a proiectului finanțată de UE. Alte surse de finanțare au inclus bugetul local al orașului Malmö și investitori privați.

## BENEFICII ȘI EFECTE

După reconversie, portul a devenit noua fațadă a orașului Malmö, având un impact pozitiv asupra comunității atât prin creșterea activității economice, cât și prin îmbunătățirea calității locuirii prin noile dezvoltări de locuințe durabile și spații publice atractive.

Prin urmare, cartierul reprezintă un model de reconversie urbană orientată către dezvoltare durabilă, luând în considerare aspecte sociale, ecologice și economice.

## BIBLIOGRAFIE

https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/en/urban-recovery-and-planning-the-case-of-western-harbor-malmo/, *accesat 17.10.2022 ora 21.30*
https://pdfs.semanticscholar.org/4e97/4df3255adff520e829fed095380683628d45.pdf, *accesat 17.10.2022 ora 21.35*
https://www.mdpi.com/2413-8851/4/1/11, *accesat 17.10.2022 ora 21.55*
https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:877640/FULLTEXT01.pdf, *accesat 17.10.2022 ora 22.30*
https://una.city/nbs/malmo/western-harbour, *accesat 17.10.2022 ora 22.45*

# DARLING HARBOUR, Sydney, Australia

Autor fișă: THOMAS Dyane

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul realizat la Darling Harbour reprezintă una dintre acțiunile importante de revitalizare desfășurate de-a lungul timpului, punând accent pe conexiunea cu apa. Darling Harbour este o zonă semnificativă din Sydney, mai ales din perspectiva turistică, atrăgând anual milioane de vizitatori. Cu toate acestea, aceasta este și unul dintre cele mai vechi situri industriale, parte integrantă a patrimoniului local.

Proiectul de reînnoire urbană pentru Darling Harbour își îndreaptă atenția către revitalizarea spațiilor publice și utilizarea mixtă a terenului, urmărind să conserve și să valorifice istoria industrială a zonei.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

La începutul anilor '80, zona Darling Harbour a fost subiectul unui amplu proces de regenerare urbană, transformându-se dintr-o zonă industrială într-un centru dedicat turismului. De-a lungul timpului, s-au desfășurat diverse procese de reînnoire urbană, iar pe terenul extins de 18 hectare, s-au propus dezvoltări comerciale și rezidențiale jumătate din suprafață, cealaltă jumătate fiind dedicată spațiului public deschis.

Cheia succesului dezvoltării urbane în Darling Square a constat în gestionarea eficientă a părților interesate, incluzând abordarea și satisfacerea preocupărilor și nevoilor partenerilor majori, precum orașul Sydney, Serviciile Maritime și de Transport, Guvernul, etc.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Faptul că terenurile din zona sunt, în mare parte, proprietatea statului a permis un control crescut asupra dezvoltării urbane, orientându-se către nevoile locuitorilor. Guvernul și-a propus să transforme zona într-un loc atrăgător, astfel încât oamenii să se simtă atrași să locuiască în această zonă. În prima etapă a regenerării urbane, s-au construit noi clădiri înalte destinate locuințelor, precum și complexe comerciale și spații dedicate agrementului.

Ultima etapă, finalizată în 2016, s-a concentrat asupra spațiilor publice și reînnoirii acestora. Scopul principal a fost crearea unor spații publice autentice, atractive și sustenabile.

Principalele elemente abordate au inclus:

- Spații publice autentice, atrăgătoare și durabile.
- Dezvoltare puternică din perspectivă turistică, economică și culturală.
- Accesibilitate ridicată prin transportul public.
- Un port verde, cu un grad crescut de vegetație.
- Accent pus pe calitatea spațiilor publice, inclusiv amenajări peisagistice inspirate din istoria și ecologia portului, sculpturi, instalații audio și vizuale.
- Revitalizarea domeniului public.

## COSTURI

Costurile estimate pentru realizarea operațiunii de reînnoire urbană orientată către spațiile publice, finalizată în anul 2016, sunt de aproximativ 21 milioane de lire. Costurile aferente conversiei funcționale anterioare a zonei sunt considerabil mai ridicate, implicând o gamă mai largă de investiții.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Transformarea Darling Harbour realizată în anul 2016 a adus o creștere de 30% spațiul public pentru centrul orașului Sydney. Analizând peste 180.000 de recenzii de pe rețelele sociale, s-a observat un răspuns pozitiv al oamenilor față de proiect, într-un procent de aproximativ 88%.

Prin crearea de noi locuri incluzive și atractive, precum și prin îmbunătățirea celor deja existente încă din primele etape de regenerare urbană a zonei, locuitorii beneficiază de o creștere semnificativă a calității vieții. Beneficiile nu sunt doar de natură socială, ci și economică, prin dezvoltarea unei zone atractive care atrage atât turiști, cât și investitori, și de mediu, prin extinderea spațiilor dedicate amenajărilor de spații verzi.

## BIBLIOGRAFIE

https://majorprojects.planningportal.nsw.gov.au/prweb/PRRestService/mp/01/getContent?AttachRef=EXH-885%2120190415T014610.532%20GMT, *accesat 18.10.2023 ora 21.05*
https://landezine-award.com/darling-harbour-transformation/, *accesat 18.10.2023 ora 21.15*
https://www.arcadis.com/en/projects/australia/darling-square, *accesat 18.10.2023 ora 21.30*

https://www.arcadis.com/en/knowledge-hub/perspectives/global/better-cities-by-design-podcast/episode-6-sydney, *accesat 18.10.2023 ora 21.35*
https://en.wikipedia.org/wiki/Darling_Harbour, *accesat 18.10.2023 ora 22.00*
https://dylansgeoassignment.weebly.com/urban-consolidation--darling-harbour.html, *accesat 18.10.2023 ora 22.50*

## Albert Dock, Liverpool, Anglia

Autor fișă: THOMAS Dyane

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul Albert Dock prezintă o abordare de regenerare urbană a malului apei, coordonată de autoritățile publice. Situat în Liverpool, orașul oferă un exemplu de regenerare urbană, inclusiv prin modul în care și-a transformat fostul centru industrial într-o zonă multifuncțională, de afaceri și cultură. Proiectul Albert Dock a luat naștere ca urmare a unei politici urbane în colaborare cu guvernul britanic. Aceasta a implicat transformarea fostelor zone portuare ale orașului în emblema campaniilor de turism pentru un oraș revitalizat.

Când s-a decis că zona Albert Dock necesită reînnoire, autoritățile locale au prezentat un plan integrat care implica eliberarea docurilor și a zonelor învecinate, utilizarea terenului în scopul dezvoltării de noi locuri de muncă, rezolvarea problemelor de locuințe sociale și mediu. Cu toate acestea, dezvoltarea finală s-a axat în principal pe creșterea economiei și atragerea de noi rezidenți.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Albert Dock a fost transformat dintr-o importantă zonă logistică, ulterior dezafectată, într-o atracție turistică majoră în oraș. După declinul economic al zonei, început în anii 1980, zona a făcut parte dintr-un proiect de regenerare urbană ce a avut la bază menținerea caracteristicilor istorice ale zonei și crearea unui nou spațiu dedicat activităților orientate către comerț, turism și cultură.

În prezent, zona reprezintă un centru cultural important, atrăgând vizitatori cu diverse expoziții, evenimente și o gamă largă de activități culturale. Canalul s-a dovedit a fi un element cu potențial semnificativ, devenind acum un element cheie al peisajului urban, oferind o priveliște spectaculoasă. De asemenea, canalul a devenit o atracție turistică în sine, datorită gamei variate de activități oferite, precum excursii cu barca.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Politica adoptată odată cu proiectul de regenerare urbană a fost aceea de a atrage comercianți în spațiile nou create. Principalele elemente care au stat la baza dezvoltării au fost:

- Conservarea patrimoniului istoric.

- Utilizarea mixtă a terenului, prin îmbinarea funcțiunilor de tip comercial cu cele de locuire, culturale și de afaceri.
- Valorificarea cadrului natural, respectiv exploatarea canalului prin deschiderea acestuia către public cu o ofertă de activități.
- Promovarea artei și a culturii.
- Creșterea accesului la spații publice prin zone pietonale.

## COSTURI

Procesul de regenerare s-a desfășurat pe o perioadă îndelungată, implicând numeroase costuri împărțite pe etape. Sursele de finanțare au provenit în mare parte din investițiile private, însă au fost realizate și investiții din bugetul local.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul a condus la revitalizarea unei zone dezafectate, transformând-o într-un important punct turistic al orașului, atrăgând aproximativ 6 milioane de turiști pe an. Realizarea acestui proiect a contribuit la creșterea economică, orientând regenerarea urbană către comerț, cultură și turism.

Cu toate acestea, din perspectivă socială, proiectul a generat și unele efecte negative, care sugerează prezența fenomenului de gentrificare. Dezvoltarea unei zone exclusiviste, luxoase, orientată către dezvoltarea economică, nu a ținut suficient cont de aspectele de incluziune socială.

## BIBLIOGRAFIE

https://ben-mcateer.medium.com/from-working-class-strongholds-to-exclusive-up-scale-quarters-d8219b3dc1ff, *accesat 18.10.2023 ora 00.15*
https://en.wikipedia.org/wiki/Royal_Albert_Dock,_Liverpool#Albert_Dock_today, *accesat 18.10.2023 ora 00.30*
https://www.bbc.com/news/uk-england-merseyside-62127972, *accesat 18.10.2023 ora 00.35*

## AARHUS Ø, Aarhus, Danemarca

Autor fișă: DERMENGIU Cristiana Selma

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Operațiunea de regenerare urbană din Aarhus, Danemarca, a avut loc într-un context urban divers și în creștere. Aarhus este un oraș important din Danemarca, având o influență semnificativă în domeniile economic, cultural și educațional. Zona Aarhus Ø, care a fost ținta operațiunii, fusese anterior o zonă industrială în declin, caracterizată prin depozite și clădiri industriale abandonate. Cu creșterea populației și cererea pentru locuințe și spații de lucru, a apărut o oportunitate de a transforma această zonă industrială într-un cartier modern și durabil.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Planul de dezvoltare a fost esențial pentru transformarea cu succes a zonei industriale într-un cartier urban cu utilizări mixte. Acesta a inclus construirea de clădiri cu înălțime moderată, dar cu un accent deosebit pe calitatea arhitecturii și eficiența energetică. Planificarea urbană a promovat conectivitatea și accesibilitatea, cu trasee pentru biciclete, promenade și spații verzi, care au fost elemente-cheie în crearea unui mediu urban atractiv și funcțional.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare a fost caracterizată prin planificarea treptată, care a permis ajustările și adaptările necesare pe parcursul proiectului. În plus, s-a acordat o atenție deosebită participării comunității, oferind locuitorilor și părților interesate o voce în procesul de luare a deciziilor. Consultările și interacțiunile au fost fundamentale pentru a asigura o dezvoltare care să răspundă adecvat nevoilor și dorințelor locuitorilor.

### COSTURI

Operațiunea de regenerare urbană a implicat costuri semnificative, care au acoperit demolarea infrastructurii industriale existente, construcția de noi clădiri și infrastructuri publice, precum și amenajarea spațiilor verzi. Finanțarea a provenit din resurse publice, atât la nivel local, cât și național, și a fost completată de investitori privați, care și-au asumat un rol important în finanțarea dezvoltării.

## BENEFICII

Această operațiune de regenerare urbană a adus numeroase beneficii. Aarhus Ø a devenit un cartier modern și atractiv, oferind locuințe, spații de lucru și facilități comerciale, contribuind astfel la creșterea economică a zonei. În plus, dezvoltarea durabilă a condus la beneficii semnificative pentru mediu, reducând impactul asupra acestuia și promovând un mod de viață mai ecologic.

## EFECTE

Efectele operațiunii de regenerare urbană din Aarhus au fost pozitive și semnificative. Aarhus Ø a devenit un model de succes pentru regenerarea urbană și dezvoltarea durabilă, atât la nivel național, cât și internațional. Această operațiune a inspirat și a atras investiții în proiecte similare în alte părți ale țării, subliniind astfel importanța planificării strategice și a dezvoltării durabile în transformarea zonelor urbane în spații atractive, funcționale și ecologice.

## BIBLIOGRAFIE

https://aarhusoe.dk/media/98627/stedsanalyse_aarhusoe_2023.pdf
*accesat 17.10.2023 ora 10:07*
https://www.visitaarhus.dk/aarhusregionen/planlaeg-din-tur/aarhus-oe-gdk1027642
*accesat 17.10.2023 ora 10:45*

## Biblioteca degli Alberi, Milano, Italia

Autor fișă: Adam Cristian

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

„Biblioteca degli Alberi" (Biblioteca Copacilor) este o nouă formă de parc public – care servește ca un conector urban, campus cultural, teren de sport și grădină botanică, fiind amplasat deasupra unor noduri importante de infrastructură subterană. Parcul este proiectat în colaborare cu Michael Maltzan, Mirko Zardini, Piet Oudolf, Irma Boom și Studio Giorgetta.
Locație: Porta Nuova, Milano, Italia.
Client: Municipalitatea Milano, INGRE.
Arhitect peisagist local: Studio Giorgetta.
Colaboratori: Mirko Zardini, Michael Malzan Architecture, Piet Oudolf, Irma Boom, Ro d'Or.
Proiectul tehnic al gardurilor: Carve, Amsterdam.
Domeniul de activitate: Proiectarea parcului urban, planuri de plantare, infrastructură.
Concurs: 2003 / 2004 - premiul I.
Data proiectului: 2008 – 2018.
Dimensiune: 10 ha.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Parcul acționează ca conector urban, campus cultural și grădină botanică. Circulațiile sunt trasate din diferite zone (rezidențiale, comerciale, guvernamentale) din jurul sitului, creând o rețea de conexiuni care se suprapun și se încrucișează. Aceste poteci, împreună cu câmpurile neregulate create între ele, pot depăși diferențele de nivel și tunelurile de trafic subiacente, pot crea ziduri sonore și străzi cu poduri. Planul de plantare pentru câmpuri include o serie de specii atent selectate. Fiecare parcelă oferă un tip diferit de vegetație. Pădurile circulare sunt împrăștiate pe amplasament, sub acoperișuri de frunziș de diferite culori și structuri care plutesc deasupra parcului. În interiorul parcului și de-a lungul marginilor acestuia sunt amplasate o serie de clădiri culturale, educaționale, sociale și comerciale, generând venituri pentru zonă și asigurând astfel întreținerea parcului.

În 2010, la 6 ani după încheierea competiției a avut loc lansarea proiectului, evaluarea schimbărilor din contextul înconjurător, adaptarea și dezvoltarea designului.

Parcul, situat între Stazione di Porta Garibaldi și Stazione Centrale leagă birourile municipale și comerciale, clădiri dedicate modei și culturii, noduri vitale de transport public, străzi aglomerate și zone rezidențiale liniștite, cum ar fi Quartiere Isola.

Ideea principală a soluției competiției din 2003 a fost să adauge un nou tip de parc peisajului urban din Milano: Biblioteca degli Alberi (Biblioteca Arborilor), o nouă formă de parc public care expune o colecție de diferiți copaci; un parc care reprezintă o versiune modernă a Grădinii Botanice; un parc care prin rețeaua sa conjunctivă de poteci și programul său cultural variat devine un Campus Cultural, un loc unde oamenii se pot întâlni, se pot bucura și se pot educa, un loc pentru petrecerea timpului liber, sport, frumusețe și învățare; un loc care leagă toate zonele și locuitorii care îl înconjoară și care este el însuși legat de toate părțile și pe toate nivelurile.

## ISTORIC / COSTURI

Începând cu cel de-al Doilea Război Mondial, parcul a fost un teren necultivat, folosit pentru depozitarea materialelor de construcție, pentru derularea de evenimente temporare și găzduirea circului anual. Adiacent stației feroviare Garibaldi și înconjurat de trafic aglomerat, solul a devenit puternic poluat în timp.

De patru ori, orașul Milano a organizat competiții pentru a readuce la viață terenul, dar nu a fost realizat niciun proiect. Echipa Inside Outside a câștigat concursul din 2003 pentru Biblioteca degli Alberi și a fost responsabilă pentru designul parcului. Municipalitatea din Milano a organizat concursul, iar implementarea a fost realizată printr-un parteneriat public-privat cu COIMA și Fondazione Riccardo Catella.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Circulațiile sunt proiectate pentru a conecta diferite zone (rezidențiale, comerciale și administrative) din jurul site-ului, creând o rețea de trasee care se suprapun. Aceste trasee, împreună cu parcelele neregulate care se creează, valorifică diferențe de nivel și generează spații utilizabile. Planul de plantare pentru parcele este compus dintr-o serie de specii atent selectate. Fiecare parcelă oferă tipuri și programe diferite de creștere.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Beneficiile acestei regenerări urbane sunt legate de transformarea unui spațiu afectat, într-un nou spațiu verde care generează biodiversitate și reduce emisiile de carbon, acordând prioritate speciilor native cu flori, fructe și capacități mari de absorbție a $CO_2$.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.archdaily.com/1001076/bibilioteca-degli-alberi-park-inside-outside-architecture?ad_source=search&ad_medium=projects_tab accesat 18.10.2023 ora 17:00
https://www.insideoutside.nl/Biblioteca-degli-Alberi-Milan, accesat 18.10.2023 ora 18:40
https://bigsee.eu/biblioteca-degli-alberi-by-inside-outside-italy/ accesat 18.10.2023 ora 20:20

## Chassé Campus, Breda, Olanda

Autor fișă: CONSTANTIN Mihaela Lavinia

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Breda este un oraș de talie medie, considerat unul dintre orașele olandeze cele mai interesante din punct de vedere al strategiei bazate pe consolidarea, restructurarea și transformarea teritoriului. Orașul este amplasat între două metropole, Rotterdam și Anvers, în centrul unei rețele de transport public și rutier în sudul Țărilor de Jos. Breda se dezvoltă ca poartă a aglomerării urbane a celor mai mari orașe din Brabant și joacă un rol important în dezvoltarea Brabantului Occidental.

Biroul olandez de arhitectură O.M.A. a realizat masterplanul Chasse Campus plan, conținând turnurile proiectate de arhitectul Xaveer de Geyter Chasse Park, Chasse Theatre, al arhitectului Herman Herzberger, și clădirea operei a arhitectului Erick van Egeraat, proiecte care au transformat definitiv orașul Breda într-un exemplu important de regenerare urbană.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Pentru Proiectul urban Chasse Campus, după ce secole la rând a fost folosit ca o bază militară, cele 13 hectare de teren din centrul istoric al orașului Breda au fost transformate în domeniu public. Având la bază planul arhitectului Rem Koolhas, Chasse Park este un spațiu urban liber, care a renăscut din fostele barăci pentru soldați. Cuprinde 700 de unități locative, 100 unități de locuințe publice, 30.000 m² de spații de birouri, 2.000 m² de spații pentru retail, 1500 m² de parcări subterane și 8 hectare pentru parcuri publice. Breda a primit premiul pentru cel mai sustenabil oraș din Olanda ca urmare a acestui proiect urban complex. Proiectul urban Chasse Park reprezintă o legătură între nou și vechi. La proiectarea acestuia au contribuit opt birouri de arhitectură, ceea ce a dus la creșterea atractivității proiectului și la atragerea unor noi rezidenți în centrul orașului. Clădirile au fost poziționate astfel încât s-a avut în vedere conservarea structurilor istorice importante cum ar fi: “Great Church” și muzeul din Breda. Parcările au fost gândite subterane, pentru a lăsa spațiu pentru aleile pietonale și pistele de biciclete. S-a încercat conservarea copacilor monumentali. Deși campusul este foarte dezvoltat și utilizat, aproximativ 1.5 milioane de oameni încă îl vizitează în fiecare an. Dezvoltarea unui proiect la o asemenea scară, pe o durată de timp de 10 ani, necesită o colaborare public-privată de amploare și multă perseverență.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană s-a dezvoltat în mai multe etape, în perioada 1994-2000. Elementele de bază ale planului sunt:

- un spațiu urban verde, cu o plantare densă de stejari care conferă sitului coerența.
- două spații de tip piațetă sunt menținute deschise: unul ca o continuare a Oude Vest și Molenstraat în direcția turnului de apă și în partea superioară a parcării publice, și unul ca o piață ortogonală în fața muzeului din Breda. Acestea fac parte din seria de spații deschise din centrul orașului.
- grupurile existente de arbori fac parte din noua schemă de arbori, iar „degetele verzi" oferă o conexiune maximă cu centrul orașului.
- clădirile propuse sunt autonome, dar reacționează unele la altele și la contextul urban înconjurător, prin orientări diferite, evitarea obstacolelor sau compoziții care implică obiecte arhitecturale izolate. Ele sunt poziționate astfel încât să permită perspective largi în cadrul campusului, din diverse puncte de acces.

Un aspect important al planului este varietatea tipologică a locuințelor, distribuite în mai multe categorii: case cu terasă, locuințe pe lot propriu, apartamente și locuințe tip galerie. În unele cazuri, aceste tipuri sunt combinate în cadrul aceleiași clădiri.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Transformarea unui spațiu folosit ca bază militară într-un spațiu ce funcționează în folosul comunității este unul din beneficii. În urma programului au fost create locuri de muncă, investiții în infrastructură, locuințe, spații birouri, spații comerciale, parcuri publice, generând dezvoltare economică și o creștere a calității vieții locuitorilor.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.oma.com/projects/breda-chasse-campus, accesat 18.10.2023, accesat la orele 21.42
https://en.wikipedia.org/wiki/Breda_University_of_Applied_Sciences, accesat 19.10.2023, orele 09.09

## Dortmund, Germania

Autor fișă: CONSTANTIN Mihaela Lavinia

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Dortmund este un oraș important în landul Renania de Nord Westfalia din Germania și face parte din regiunea Ruhr, unde locuiesc aproximativ 5.3 milioane de oameni. Orașul este traversat de râurile Ruhr și Emscher, dar și de canalul Dortmund-Ems pe care este situat cel mai mare port pe canal din Europa.

Centrul vechiului oraș din nordul localității Dortmund a fost supus mai multor intervenţii în ultimele decenii – interesul mutându-se treptat de la simpla reînnoire către o abordare integrată.

Oportunitatea oferită de inițiativa comunitară URBAN II a fost folosită de autoritățile locale pentru a identifica în mod sistematic omisiunile proiectelor de până atunci și de a contura o nouă abordare integrată. Acest tip de abordare contribuie la îmbunătățirea vieții locuitorilor și la transformarea orașului într-un loc mai atractiv.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Data începerii proiectului de regenerare urbană a fost anul 2014.

Planul de dezvoltare a avut ca obiectiv remedierea și eliminarea disfuncționalităților urbane din Dortmund. Abordarea de a se concentra asupra întreținerii locuințelor, dezvoltării spațiilor verzi, stimulării economice, diversității sociale, reducerii șomajului și oferirii de facilități culturale și sociale pentru toate categoriile de locuitori, inclusiv imigranți. Acest aspect reflectă o abordare comprehensivă care vizează îmbunătățirea calității vieții în oraș.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Colaborarea eficientă dintre administrație, mediul de afaceri și mediul universitar a jucat un rol semnificativ în salvarea și renașterea orașului Dortmund.

Infrastructura excelentă de transport, care include aeroportul, portul interior și o rețea extinsă de căi ferate și autostrăzi interstatale, a consolidat poziția orașului Dortmund ca o poartă de acces vitală în regiunea Rin-Ruhr, facilitând dezvoltarea economică.

Măsurile luate pentru îmbunătățirea calității parcurilor, terenurilor de sport, a infrastructurii rutiere, a școlilor și aspectului fațadelor, în colaborare cu artiști locali, au avut un impact pozitiv asupra calității vieții în

oraș. Constituirea unei echipe interdisciplinare pentru gestionarea proiectului și consultările constante între subcontractanți au contribuit la coeziunea inițiativei, asigurând succesul acesteia. Este un exemplu remarcabil al modului în care abordarea integrată poate revitaliza un oraș.

## COSTURI

Au fost folosite resurse financiare din: fonduri naționale şi regionale – programul „Socially Integrative City", finanţări pentru activități culturale din partea autorităților locale și a guvernului regional, finanţări din partea Fundaţiei Alfried von Krupp pentru formarea tinerilor, finanţări din partea Fundaţiei Yehudi Menuhin pentru educație artistică pentru copii.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Implementarea proiectului de regenerare urbană în Dortmund a avut o serie de beneficii și efecte semnificative pentru oraș și comunitate.
Crearea facilităților sociale pentru diferite grupuri, inclusiv copii, tineri, familii de imigranți și artiști, a contribuit la diversificarea serviciilor și oferirea de suport comunității. Îmbunătățirile produse în rețeaua de spații publice au crescut gradul de implicare și participare a locuitorilor și asociațiilor în viața orașului, contribuind la coeziunea comunitară. Creșterea numărului de noi inițiative de afaceri și stabilizarea activității întreprinderilor mici și mijlocii în zonă a sprijinit creșterea economică locală. Îmbunătățirile în sistemul de formare și reconversie profesională au creat mai multe oportunități de angajare pentru tineri, contribuind astfel la reducerea șomajului.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.mdlpl.ro/_documente/publicatii/2007/Brosura%20Ghid%20informativ%20privind%20Regenerarea%20Urbana%20-%20principii%20si%20practici%20europene.pdf, accesat 17.10.2023 orele 20.48
https://ro.wikipedia.org/wiki/Dortmund, accesat 17.10.2023, orele 21.20

## Meatpacking District, Copenhaga, Danemarca

Autor fișă: DERMENGIU Cristiana Selma

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Meatpacking District, odată un centru industrial al prelucrării cărnii, s-a confruntat cu decăderea sa în timp. Cu timpul, industrializarea a evoluat, iar zonele urbane au fost înlocuite de alte industrii și accentuându-se nevoia de revitalizare. În contextul dezvoltării sustenabile și a creșterii metropolei Copenhaga, a fost necesară o transformare a acestei zone.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Transformarea Meatpacking District într-o zonă prietenoasă pentru pietoni s-a realizat prin reamenajarea străzilor și a trotuarelor, creând astfel spații publice atractive care au îmbunătățit accesibilitatea și au facilitat interacțiunea socială. Prin introducerea unei varietăți de funcțiuni – comerciale, rezidențiale și culturale – zona a devenit mult mai dinamică. Această diversificare a redus riscul de monocultură urbană și a contribuit la formarea unei comunități echilibrate. Restaurarea și conservarea clădirilor istorice au păstrat autenticitatea locului, adăugând o notă distinctivă și oferind un sentiment de continuitate cu istoria Meatpacking District.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Colaborarea strânsă între autoritățile publice și investitorii privați a permis formarea unor parteneriate public-private solide, care au asigurat finanțarea adecvată și o coordonare eficientă a proiectelor, facilitând astfel planificarea și implementarea reînnoirii urbane. Investițiile substanțiale în infrastructură au dus la îmbunătățirea mobilității urbane și la promovarea transportului durabil, în special prin extinderea utilizării bicicletelor. Aceste măsuri au contribuit la reducerea congestionării traficului și a nivelului de poluare. Prin includerea culturii și artei ca elemente centrale ale strategiei de dezvoltare, zona a fost revitalizată prin organizarea de evenimente culturale și artistice, care au atras atât rezidenți, cât și turiști, consolidând sentimentul de identitate și apartenență la comunitate.

## COSTURI

Creșterea valorii terenurilor din Meatpacking District a determinat costuri ridicate atât pentru achiziția, cât și pentru dezvoltarea acestora, ceea ce a influențat considerabil bugetele implicate în regenerarea urbană. Lucrările de restaurare și renovare a clădirilor existente au presupus cheltuieli semnificative, deoarece a fost necesară menținerea integrității structurale și a aspectului istoric al patrimoniului construit. Modernizarea infrastructurii, inclusiv a rețelelor de transport și a utilităților, a implicat investiții substanțiale din partea autorităților și a investitorilor, pentru a asigura un cadru urban funcțional și atractiv.

## BENEFICII SI EFECTE

Zona Meatpacking District a înregistrat o creștere semnificativă a activității economice, reflectată în dezvoltarea de noi afaceri și în crearea de locuri de muncă. Prin promovarea culturii și artelor, s-a consolidat un sentiment de identitate locală și coeziune comunitară. De asemenea, prețurile proprietăților au crescut considerabil, generând profituri importante pentru proprietari și investitori imobiliari. Inițiativele pentru transport durabil au contribuit la reducerea traficului și a poluării, îmbunătățind astfel calitatea aerului și a vieții urbane.

## CONCLUZIE

În ansamblu, reînnoirea urbană a Meatpacking District din Copenhaga a demonstrat beneficiile transformării zonelor industriale în spații urbane dinamice, diverse și sustenabile. Această abordare a fost un exemplu de succes în gestionarea dezvoltării urbane pentru a satisface nevoile actuale și viitoare ale orașului și ale comunității.

## BIBLIOGRAFIE

https://medium.com/@razvanzamfira/meapacking-district-from-food-processing-to-hipster-neighborhood-94e664ababd
*accesat 18.10.2023 ora 11:37*
kodbyen.kk.dk/sites/default/files/202107/Stategi%20for%20Den%20Hvide%20K%C3%B8dby%20-%202011.pdf
*accesat 18.10.2023 ora 12:10*
*https://atlas.hubin-project.eu/case/the-copenhagen-meatpacking-district/*
*accesat 18.10.2023 ora 12:25*

## Metropol Parasol, Seville, Spania

Autor fișă: Constantin Robert-Gabriel

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În anul 1948 a avut loc demolarea parțială a clădirii comerciale ce existase în piață încă din secolul trecut, urmând ca piața în sine să continue să existe până în 1973, când și restul clădirii a fost demolat, iar zona a rămas nedezvoltată pentru următorii 17 ani.

În 1990, orașul a inițiat construirea unei piețe cu parcare subterană, însă descoperirea unor ruine în urma săpăturilor a oprit proiectul. Abia în 2004, orașul a lansat un concurs internațional pentru redezvoltarea zonei, câștigat de arhitectul german Jürgen Mayer.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul urmărește transformarea pieței într-un centru urban unic, cu ajutorul structurii de lemn de 28 de metri înălțime, cu o formă destul de vagă, care poate fi lăsată la interpretarea privitorului.

Piața oferă o diversitate crescută de spații, atât interioare, cât și exterioare, dedicate activităților comerciale, culturale și de loisir, așezate pe 4 niveluri: un muzeu dedicat ruinelor descoperite anterior, o piață comercială, o piață elevată, dedicată evenimentelor culturale.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Planul inițial pentru construcție presupunea terminarea acesteia în intervalul iunie 2005 - mai 2007. În timpul construcției au fost întâmpinate probleme din cauza greutății structurii, care, cu metodele disponibile la acel moment păreau imposibil de rezolvat. Problema a fost rezolvată în 2009, urmând ca piața să fie inaugurată în 2011.

### COSTURI

Bugetul inițial a fost de 50 de milioane de euro, dar în urma extinderii proiectului și a unor costuri legate de schimbarea materialelor costul final a ajuns la 100 de milioane de euro.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul a reușit să creeze un nou reper pentru oraș, în prezent fiind al treilea cel mai vizitat reper urban din Sevilia. În plus, noile spații menționate mai devreme pe de o parte creează noi locuri de muncă și dezvoltă economia locală, iar pe de altă parte cresc calitatea locuirii în zonă prin crearea de noi spații de petrecere a timpului liber și trasee pietonale.

## BIBLIOGRAFIE


https://en.wikipedia.org/wiki/Metropol_Parasol , *accesat 14.10.2023 ora 22.21*

https://www.arup.com/projects/metropol-parasol , *accesat 14.10.2023 ora 22.21*

https://archello.com/project/metropol-parasol#:~:text=The%20award%2Dwinning%20design%20for,75m%20wide%20and%2028m%20high. , *accesat 14.10.2023 ora 22.21*

*https://en.wikiarquitectura.com/building/metropol-parasol/ , accesat 14.10.2023 ora 22.30*

# Parcul Urban Superkilen, Copenhaga, Danemarca

Autor fișă: CONSTANTIN Mihaela Lavinia

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Superkilen este un parc public din districtul Nørrebro, din Copenhaga, Danemarca. Deoarece comunitatea din zonă este diversă din punct de vedere etnic și se confruntă cu provocări sociale, ideea de bază pentru crearea acestui parc a fost aceea de a aduce împreună imigranții și localnicii, cu scopul promovării toleranței și unității. Plecând de la idea de bază s-a constatat faptul că parcul nu servește doar drept loc de întâlnire pentru rezidenții locali, ci este și o atracție turistică importantă pentru oraș.

Proiectat de grupul de artă Superflex în colaborare cu Bjarke Ingels Group și Topotek1, o firmă germană de arhitectură peisagistică, parcul a fost deschis oficial în iunie 2012. Numele său, Superkilen, se referă la forma sa lungă de aproape un kilometru, „kilen", însemnând „pană" în daneză.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Procesul de regenerare urbană al proiectului Superkilen s-a desfășurat în mai multe etape, începând din ianuarie 2009 și finalizându-se până în februarie 2010, urmat de etapa de construcție, desfășurată între august 2010 și iunie 2012.

Acest proiect a fost ca un exemplu de participare civică activă, arhitecții implicând locuitorii prin intermediul internetului, e-mailului, presei scrise și radioului. Consultare publică a fost extinsă, colectând sugestii de la rezidenți cu privire la elementele pe care parcul ar trebui să le includă pentru a reprezenta cele peste șaizeci de naționalități prezente în zonă. Un consiliu de guvernare local a fost responsabil de selecția finală a componentelor necesare parcului. Diversitatea a fost văzută nu ca o problemă, ci ca un instrument valoros în crearea identității parcului.

Rezultatul a fost o grădină urbană suprarealistă a diversității, cu o colecție variată de obiecte care reflectă bogăția culturală a Copenhagăi. Proiectul a fost conceput ca o expoziție globală pentru comunitatea locală, adunând contribuții și artefacte de la peste 60 de naționalități diferite.

Parcul Superkilen se întinde pe aproximativ 750 de metri de-a lungul unei piste de biciclete publice și acoperă o suprafață totală de aproximativ 30 mii de metri pătrați. Multe dintre obiectele din parc au fost importate special sau recreate după modele străine, cum ar fi: leagăne din Irak, bănci din Brazilia, stație de autobuz sovietică, fântână din Maroc, coșuri de gunoi din Anglia.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul Superkilen a avut o viziune ambițioasă de a crea nu doar un simbol reprezentativ pentru oraș, ci și spații urbane care să promoveze integrarea și interacțiunea între diversele etnii, religii, culturi și limbi. Alegerea de a împărți parcul în trei zone distincte, fiecare delimitată prin culori (zona roșie, zona neagră și zona verde), și cu caracteristici spațiale și funcționale diferite, pare să fi fost o abordare ingenioasă pentru a oferi o varietate de experiențe într-un singur loc. Această inițiativă ar putea servi ca exemplu pentru alte orașe care doresc să promoveze diversitatea și coexistența în spațiul urban.

Zona roșie este concepută ca o extensie vibrantă a activităților sportive și culturale care au loc la centrul sportiv Nørrembrohall. Un mozaic din diferite materiale, în tonuri roșiatice, se întinde de la sol și se pliază spre fațadele laterale ale clădirilor, ca un covor. În weekend, această Piață Roșie devine o piață locală care atrage vizitatori din centrul orașului și de la periferie. Piața Neagră, cea de-a doua zonă, este inima Superkilen, unde mesele permanente, băncile turcești și zonele de grătar creează un spațiu în aer liber pentru ca vecinii să se adune și să socializeze. Fântâna marocană și posibilitatea de a juca șah adaugă o notă culturală și comunitară. Liniile albe ondulate de pe pavajul întunecat nu doar adaugă un aspect distinctiv, ci și ghidează direcționalitatea în parc, creând o atmosferă plină de viață și interacțiune între elementele parcului. Acest spațiu încurajează o gamă largă de activități sociale și culturale.

În Green Park, a treia zonă, dealurile și suprafețele devin locuri de agrement unde familiile se pot bucura de un picnic, se pot relaxa la soare sau pot juca badminton. Realizarea acestei zone a luat în calcul și o veche cerere a locuitorilor, care au solicitat mai multe spații verzi în cartier. Superkilen este un spațiu conceput de și pentru vecini, care au participat la procesul decizional pe toată durata etapei de proiectare.

## COSTURI

În 2011, echipa formată de BIG, Superflex și Topotek 1 a fost desemnată câștigătoarea concursului pentru proiectarea parcului, ajungând la un cost de 13.4 milioane de euro plătiți de administrația orașului Copenhaga și Fundația Realdania.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Din punct de vedere social, Superkilen a reușit să unească două zone rezidențiale despărțite anterior de un gard și a reconectat aceste zone cu restul orașului. Traficul pietonal și ciclist a crescut între două drumuri majore, iar parcul încurajează oamenii să devină mai activi. Proiectul oferă un mediu stimulant, deosebit de important pentru copii, dar și alte grupe de vârstă.

Prin crearea acestui parc, zona a devenit una mai sigură din punct de vedere al securității pentru rezidenți. Acest parc urban a reușit să creeze o identitate globală, care unește și contribuie la regenerarea comunității.

## BIBLIOGRAFIE

https://en.wikipedia.org/wiki/Superkilen, accesat 17.10.2023, orele 12.10
https://arquitecturaviva.com/works/parque-urbano-superkilen-3?fbclid=IwAR32mWykEd3h5E2obqZHgU7gU4s-kt1r7QhiLowunepR09VgybOWDWRRUnE, accesat 17.10.2023, orele 13.14
https://www.spatiulconstruit.ro/articol/parcul-superkilen-din-copenhaga/12378, accesat 17.10.2023, orele 14.57

## Port Vell, Barcelona, Spania

Autor fișă: DERMENGIU Cristiana Selma

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Port Vell din Barcelona era inițial un port învechit și subdezvoltat, situat în centrul orașului, cu o infrastructură portuară depășită și o capacitate limitată de expansiune. Această zonă portuară a fost multă vreme neglijată, în timp ce alte părți ale orașului s-au bucurat de investiții semnificative și dezvoltare. Astfel, contextul inițial a reprezentat o oportunitate de revitalizare a unei zone care reprezenta anterior un punct slab al configurării și funcționării orașului.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de reînnoire urbană a implicat o planificare amănunțită și o redimensionare complexă a întregii zone Port Vell. Acest plan a inclus proiectarea de promenade spațioase, amenajarea unor zone comerciale și de agrement, cu restaurante, cu magazine, cu facilități culturale și de divertisment. De asemenea, s-a acordat o atenție deosebită conservării elementelor istorice ale portului, inclusiv docurile și clădirile industriale, pentru a menține autenticitatea și caracterul istoric al zonei.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul a adoptat o strategie de dezvoltare urbană cu multiple componente. Una dintre principalele strategii a fost diversificarea utilizării terenurilor în scopul creării unui mediu urban multifuncțional. De asemenea, s-a pus un accent deosebit pe durabilitate, inclusiv măsuri pentru reducerea impactului asupra mediului, promovarea mobilității durabile și conservarea resurselor naturale ale zonei portuare.

### COSTURI

Operațiunea de reînnoire urbană a Port Vell a fost un proiect complex și costisitor. Finanțarea sa a provenit din mai multe surse, inclusiv bugetul local, parteneriate public-privat și fonduri europene. Cheltuielile au inclus renovarea infrastructurii portuare, construcția de noi clădiri și facilități, dezvoltarea spațiilor verzi și spațiilor publice, precum și realizarea proiectelor de infrastructuri conexe pentru a asigura accesibilitate și sustenabilitate.

## BENEFICII

Proiectul a adus o serie de beneficii semnificative. A crescut atractivitatea turistică a Barcelonei, aducând un număr mare de turiști și generând venituri semnificative din turism. În același timp, a creat un loc de recreere și cultură pentru locuitorii, contribuind la îmbunătățirea calității vieții în oraș. De asemenea, a stimulat dezvoltarea economică locală prin creșterea activităților comerciale și atragerea investițiilor private. A furnizat locuri de muncă în diverse sectoare, inclusiv construcție, turism, comerț și servicii.

## EFECTE

Reabilitarea urbană a avut un impact profund asupra orașului. A schimbat complet imaginea Port Vell, transformând-o dintr-o zonă veche și învechită într-un centru vibrant și modern. Aceasta a consolidat poziția Barcelonei pe harta turismului internațional, atrăgând un număr mare de vizitatori și prelungind durata șederii lor în oraș. În plus, proiectul a avut un impact pozitiv asupra economiei locale, cu dezvoltarea activităților comerciale, hoteliere și a industriei de divertisment în zonă.

## CONCLUZIE

Această operațiune de reînnoire urbană reprezintă un exemplu de succes al modului în care o planificare urbană strategică și o investiție semnificativă pot transforma o zonă degradată într-un pol de viață urbană vibrant, cu beneficii economice și culturale semnificative pentru oraș și comunitatea locală.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.barcelona.cat/plalitoral/en/city-port-strategy-and-port-vell-special-plan *accesat 19.10.2023 ora 11:31*
https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/110185/1/521108.pdf
*accesat 17.10.2023 ora 12:03*
*https://www.marinaportvell.com/articles/marina-port-vell-barcelonas-investment-plan-will-turn-the-marina-into-one-of-the-largest-infrastructures-for-superyachts-in-europe/*
*accesat 17.10.2023 ora 13:09*

## Roppongi Hills, Tokyo, Japonia

Autor fișă: Constantin Robert-Gabriel

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

În noiembrie 1986, districtul Roppongi 6-chome, format dintr-o concentrare de case de lemn, apartamente mici și condominii, a fost desemnat de către Guvernul Metropolitan Tokyo drept zonă destinată stimulării regenerării urbane. Ca rezultat, câteva companii mari au început să solicite reamenajarea zonei.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

În aprilie 1995 a fost elaborat planul pentru un proiect de regenerare urbană de categoria 1, iar lucrările au început în anul 2000. Acesta vizează transformarea unei zone de 12 hectare într-un district mixt, care să includă birouri, locuințe, hoteluri, funcțiuni comerciale și culturale, precum și spații pentru divertisment. Este cel mai amplu proiect de regenerare urbană inițiat de sectorul privat în Japonia. Un obiectiv esențial al proiectului este crearea unui mediu urban verde, prin alocarea unei suprafețe cât mai mari spațiilor verzi și pietonale.

Scopul final al intervenției este de a transforma zona într-un centru cultural reprezentativ al orașului.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În anul 1990 a fost înființată Asociația Pregătitoare pentru Regenerarea Urbană a zonei Roppongi 6-chome, iar în 1998, la trei ani după aprobarea planului de dezvoltare, aceasta a primit recunoaștere oficială.
În 2000 a fost confirmat și Planul de Transfer al Proprietății, ceea ce a permis demararea lucrărilor în același an, cu participarea a 400 de titulari de drept.

Procesul de dezvoltare a introdus în zonă tehnologii moderne, precum structuri rezistente la cutremur și soluții inovatoare pentru conservarea energiei și a resurselor naturale.

### COSTURI

Proiectul a costat peste 4 miliarde de dolari și a fost realizat între anii 2000 și 2003.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul a avut succes în îndeplinirea scopului propus de dezvoltator, zona atrăgând anual peste 40 de milioane de vizitatori.

Proiectul a contribuit şi la îmbunătăţirea mobilității într-o zonă mai largă prin construirea de noi drumuri ce conectează artere importante şi au crescut gradul de permeabilitate al districtului.

## BIBLIOGRAFIE

https://en.wikipedia.org/wiki/Roppongi_Hills , *accesat 14.10.2023 ora 21.13*
https://www.mori.co.jp/en/projects/roppongihills/background.html , *accesat 14.10.2023 ora 21.21*
https://www.mori.co.jp/en/projects/roppongihills/ , *14.10.2023 ora ora 21.28*
https://casestudies.uli.org/wp-content/uploads/2016/06/Roppongi-Hills.pdf , *14.10.2023 ora ora 21.35*

## The Distillery District, Toronto, Canada

Autor fișă: Constantin Robert-Gabriel

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Distileria Gooderham and Worts, situată în sudul orașului, aproape de malul Lacului Ontario, a funcționat între anii 1832 – 1990 ca distilerie de whisky, în anul 1988 fiind și recunoscută ca un Sit istoric național al Canadei. Pentru următorii 11 ani, zona de 5.3 ha a fost folosită pentru filmarea a numeroase filme și seriale. În 2001 zona a fost cumpărată de firma Cityscape Holdings, care în cursul următorilor 2 ani au transformat fosta distilerie într-o zonă aclamată la nivel internațional, plină de activități culturale și de divertisment.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

În cadrul proiectului s-a dorit transformarea distileriei într-un spațiu mai interesant și mai special decât un simplu district istoric, ceva de care orașul să fie mândru și care să permită vizitatorilor să experimenteze lucruri noi și unde creativitatea să înflorească.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Berman și partenerii săi au decis că, pentru succesul proiectului, întregul district trebuie deschis în același timp, considerând că, altfel, publicul nu va avea un motiv suficient să-l viziteze. De asemenea, au păstrat cât mai multe clădiri, pentru a oferi zonei un aspect rezultat din fuziunea dintre vechi și nou, dintre arhitectura industrială victoriană și arhitectura secolului XXI.

### COSTURI

Restaurarea clădirilor a fost realizată într-o perioadă de 13 luni de către muncitorii firmei. În procesul de construcție au fost refolosite cât mai multe materiale, cum ar fi lemnul provenit de la butoaie, ce a fost utilizat pentru realizarea ferestrelor.

### BENEFICII ȘI EFECTE

În prezent, districtul reprezintă un important centru de artă, cultură și divertisment atât la nivel de oraș, cât și la nivel național și internațional. În plus este și cel mai mare sit de arhitectură industrială victoriană din America de Nord.

În ceea ce privește efectele asupra economiei orașului, districtul constituie, în primul rând, o locație turistică importantă, iar în al doilea rând, încurajează dezvoltarea afacerilor locale, multe dintre magazine începând sub formă de chioșcuri și transformându-se ulterior în afaceri de dimensiuni mai mari.

**BIBLIOGRAFIE**

https://www.eraarch.ca/projects/the-distillery-district/, *accesat 14.10.2023 ora 20.18*
https://en.wikipedia.org/wiki/Distillery_District , *accesat 14.10.2023 ora 20.25*
https://www.thedistillerydistrict.com/about/ , *14.10.2023 ora 20.31*
*https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/distillery-district-20-year-anniversary-1.6846457 , 14.10.2023 ora 20.38*

## Tel Aviv's Central Promenade Renewal, Tel Aviv, Israel

Autor fișă: Adam Cristian

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

De la începuturile sale la sfârșitul anilor 1930, promenada centrală a tânărului oraș Bauhaus Tel Aviv a jucat un rol cheie în stabilirea conexiunii în continuă schimbare între oraș și țărm. În toate diferitele faze ale vieții sale, fie ca pasarela modestă din anii 1930, sit neglijat din anii 1960 sau versiunea renovată a anilor 1980, promenada înălțată a acționat ca o graniță care bloca fluxul natural de pietoni dintre oraș și plajă. Actualul proiect de renovare a avut ca scop transformarea acestei zone prin crearea unei noi interfețe care să permită fluxul pietonal liber către și dinspre plaja de nisip, servind drept principal spațiu public pe malul mării al întregii zone metropolitane. Noua promenadă și terasele sale de relaxare au fost concepute pentru a oferi o varietate de locuri și oportunități de relaxare de-a lungul falezei, pentru a găzdui un număr mare de noi vizitatori și a crea un spațiu public primitor și plin de viață.

Prin crearea unei întinderi continue de scări și rampe de-a lungul malului apei și reamenajarea acoperișurilor dezafectate ale clădirilor existente pe plajă și transformându-le în terase urbane primitoare, ruptura fizică dintre oraș și mare a fost reparată. Pentru a crea un sentiment de ospitalitate, promenada a fost extinsă spre plajă cu platforme terasate și spații mari umbrite, precum și noi zone de agrement care dețin facilități sportive, diverse terenuri de joc, locuri de joacă și zone de relaxare sub palmieri.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Noul spațiu creat cu scopul de a media între oraș și plaja sa, a devenit un amestec vital pentru o nouă cultură urbană, în care trupe de acrobați, jucători de table, tineri părinți, joggeri și multe altele , transformă promenada în platforma lor socială comună. Teritoriul său generos și ospitalier, deschis tuturor, creează un spațiu multicultural și eterogen, care radiază spirit liber și optimism.

Comparatî cu alte proiecte de regenerare de-a lungul coastei Tel Aviv (de exemplu, Portul Tel Aviv și Portul Jaffa), noua promenadă renovată este considerată cel mai transformator proiect datorită poziției sale centrale și schimbărilor radicale pe care le-a adus în relația dintre structura orașului și resursă naturală majoră – marea. Spațiul destructurat, care era folosit în

principal de turiști și locuitorii din zonele învecinate, noua promenadă a devenit gazdă a peste 9 milioane de vizitatori pe an, un număr record în comparație cu populația Israelului de doar 9 milioane. După realizarea proiectului, oameni din toate categoriile sociale care evitau acest teritoriu, vin des să se bucure de malul mării, să ia o pauză din orașul agitat, să se relaxeze, să citească în liniște sau să se joace, zona devenind un centru de activitate pe tot parcursul anului.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Obiectivele strategice ale proiectului s-au concentrat pe următoarele aspecte cheie:

– Flux nou – Remedierea rupturii fizice dintre oraș și mare prin crearea unei întinderi continue de scări și rampe de șezut, de-a lungul malului apei, permițând astfel un flux liber și nemediat de la nivelul străzii către plajele cu nisip.

– Continuitate – conectând pe lungime promenada centrală de pasarelele de pe malul apei ale orașului spre sud și nord pentru a crea un traseu continuu pentru pietoni și ciclism de-a lungul malului apei.

– Egalitate și accesibilitate – Asigurarea accesibilității în toate aspectele și adăugarea unei noi pasarele inferioare accesibile pentru a permite persoanelor cu dizabilități, bătrânilor, copiilor mici și cărucioarelor să ajungă la plajă tot timpul.

– Ecologie – utilizând un proiect structural și detaliat atent pentru a minimiza amprenta de mediu a proiectului. Printre metodele utilizate, s-au numărat elaborarea unei strategii de construcție care a folosit elemente pre- turnate, lemn de bambus precum și reutilizarea infrastructurii existente.

– Ospitalitate – Creșterea utilizărilor potențiale prin extinderea promenadei spre plajă cu platforme de șezut terasate și zone mari umbrite, precum și prin adăugarea de zone de recreere pe porțiunea de teren dintre promenadă și apă. Aceste zone de agrement dețin facilități sportive, diverse terenuri de joc, locuri de joacă și zone de relaxare sub palmieri.

– Facilități publice – renovarea tuturor cafenelelor de pe coastă și clădirilor de servicii de plajă pentru a găzdui standarde înalte de ospitalitate generoasă în spațiul public.

– Terase publice – Reproiectarea acoperișurilor dezafectate ale clădirilor vechi de pe plajă și transformarea acestora în balcoane urbane primitoare care se conectează perfect la pasarela principală, formând parte integrantă a promenadei.

– Specific – Dezvoltarea unui vocabular arhitectural specific site-ului care se conectează la malul apei, sugerând în același timp un design unic, abstract și deschis la interpretări multiple, reflectând astfel caracterul urban unic al Tel Avivului.

**BENEFICII ȘI EFECTE**

Noul spațiu „în mijloc" care a fost creat cu scopul de a media între oraș și plaja sa, devenie un amestec vital pentru o nouă cultură urbană, în care trupe spontane de acrobați, jucători de table, tinere mame, sportivi și multe altele , transformă promenada în platforma lor socială comună.

Ospitalitatea sa generoasă, deschisă tuturor creează un spațiu eterogen extrem de multicultural, care iradiază în contextul său dens și destul de complex spirit liber și optimism.

**BIBLIOGRAFIE**

https://landezine-award.com/tel-avivs-central-promenade-renewal/ *accesat 18.10.2023 ora 22:00*
https://www.archdaily.com/913023/tel-avivs-central-promenade-renewal-mayslits-kassif-architects *accesat 18.10.2023 ora 21:00*
https://mooool.com/en/tel-avivs-central-promenade-renewal-by-mayslits-kassif-roytman-architects.html *accesat 18.10.2023 ora 23:00*

# Canal Hub 1958, Wu Xi Shi, China

Autor fișă: ADAM Cristian

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul Canal Hub 1958 este situat pe fostul amplasament al fabricii de oțel Wuxi, de-a lungul canalului antic, într-un cartier cu o bogată istorie marcată de primii coloniști care au trăit în zona de lângă râu și au fondat orașul. Caracteristicile orașului reflectă cultura unică a orașului din Canalul Jiangnan.

Având în vedere caracteristicile amplasamentului, cu interfețe multiple, scări diferite și un amestec de culturi, provocarea a fost constituită de modul de revitalizare și regenerare a unei zone industriale, și transformarea într-o zonă urbană vibrantă, în care cultura, comerțul și turismul, servesc drept nucleu.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

În urma evaluării, s-a stabilit că două clădiri ale fabricii au o semnificație istorică relativ completă și valoroasă pentru conservare. Printre acestea, exteriorul clădirii Factory nr. 1, cu pereții săi de cărămidă roșie și modelul distinctiv de cărămizi perforate, prezintă caracteristici arhitecturale unice. Între timp, Clădirea Fabricii nr. 3, care se întinde pe peste 200 de metri și ocupă o parte semnificativă a șantierului, este o prezență dominantă. Dincolo de ordinea puternică creată de coloanele continue și ferme de acoperiș, parasolarele prefabricate orizontale din beton la vedere prezintă un sentiment de rezistență și ritm în timp ce întruchipează estetica industrială, reflectând standardele de proiectare și construcție ale epocii.

Structurile rămase din Clădirea Fabricii nr. 1 și Clădirea Fabricii nr. 3, formează cadrul spațial fundamental al proiectului, designul realizând o simbioză între vechi și nou. Pe marginea canalului a fost proiectat un cartier cultural pe malul apei, cu forme variate, s-a format un grup relativ complet de clădiri reper.

În renovarea celor două clădiri existente ale fabricii a fost utilizată o abordare diferențiată. Clădirea Fabricii nr. 1, după renovare, devine centru turistic.

Intrarea principală este orientată spre strada principală, în timp ce pe cealaltă parte, de-a lungul canalului, există un doc acoperit în aer liber conceput pentru a crea un spațiu de extindere în aer liber pentru zonele principale ale centrului turistic.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Designul integrează perfect designul arhitectural, strategia spațială, operațiunile de afaceri și planificarea evenimentelor, toate luând în considerare comportamentul uman în spațiu. Creează o textură urbană unică bazată pe fuziunea elementelor vechi și noi, oferind o bază pentru prezentarea stilurilor de viață. Clădirea Fabricii nr. 1 servește drept punct de plecare al Canal Hub 1958, trezind sufletul de mult adormit al acestui site. De la deschiderea Centrului de vizitatori, au avut loc aproape
o sută de evenimente de toate dimensiunile, inclusiv cluburi de carte, conferințe de presă, concursuri creative, discuții TED, spectacole de muzică live, expoziții de artă, stand-up comedy, concerte și festivaluri de teatru, printre alții. Ca sufragerie urbană, Clădirea Fabricii nr. 3 oferă straturi spațiale suplimentare pieței de la intrare, făcând din piață un loc excelent pentru spectacole și adunări artistice.

## ISTORIC / COSTURI

-

## BENEFICII ȘI EFECTE

Cartierul Cultural Waterside (CANAL HUB) prinde viață lângă apă, înflorind în armonie cu acesta, oferind o notă de farmec poetic din orașele de apă din Jiangnan. Spațiile stradale șerpuiesc, uneori spațioase, alteori înguste. Plimbarea de-a lungul malurilor vibrante, însoțită de spectacole de artă acvatică, muzică populară și festivaluri, generează, fără îndoială, atmosfera pentru întregul district cultural Waterside. Activitatea și viața urbană în Cartierul Cultural Waterside se extinde dincolo de simplele străluciri ale scenelor arhitecturale complete; înfățișează în mod viu viitoarea viață urbană de pe malul râului.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.gooood.cn/canal-hub-1958-by-shenzhen-huahui-design.html, accesat 18.10.2023 ora 23.00
https://www.archdaily.com/1008049/canal-hub-1958-shenzhen-huahui-design accesat19.08.2025
https://www.allcadblocks.com/canal-hub-1958-shenzhen-huahui-design/ accesat 18.10.2023 ora 22.00

## Lyon Confluence, Franța

Autor fișă: FAUR Camelia

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Lyon Confluence este cel mai mare proiect de regenerare urbană din Europa, care a constat în reînnoirea urbană a unei vechi zone industriale și transformarea acesteia într-un cartier de locuințe rezidențiale, comerciale și facilitati de relaxare. Zona discutată se află în peninsula creată de cele două râuri, Rhone și Saone, din orașul Lyon. Este o zonă centrală, aflată la sud de gara principală Perrache.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Obiectivul proiectului: dublarea dimensiunii centrului orașului Lyon, între râurile Ron și Saône, prin regenerarea zonei industriale și crearea unei zone de utilizare mixtă, prin realizarea de noi locuințe, birouri, spații publice etc. Designul propus păstrează identitatea industrială a părții de sud a peninsulei, iar întregul concept pune accent pe măsuri arhitecturale și urbanistice împotriva încălzirii globală.

La Confluence este un proiect de succes de reînoire urbană care propune soluții sustenabile pentru diversitate funcțională și socială, calitate arhitecturală, performanță energetică, iar accentul este pus pe inovație menită să servească pentru confortul utilizatorilor și îmbunătățirea calității vieții.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

STRATEGIA A FOST O DEZVOLTARE URBANĂ PROGRESIVĂ: La Confluence are particularitatea de a îmbina un cartier istoric cu un sector vast ce găzduiește construcții noi, respectiv construcții industriale, logistice și portuare. Pentru a ghida această transformare și a realiza un flux continuu între nou și vechi, au fost stabilite trei sectoare de dezvoltare și două etape:

Etapa 1, malurile râurilor:

Fiind primul sector de dezvoltare, malurile Saône au fost transformate în spații cu identități distincte pentru a răspunde nevoilor utilizatorilor cu privire la natură. Zona a fost concepută pentru a reconecta orașul și locuitorii săi, cu râul și natura.

Malurile Saône au fost amenajate pentru a răspunde la multiple utilizări în aer liber. Circulațiile se realizează prin intermediul unei pasarele

de 2,5 km, de la Perrache la Musée des Confluences . În partea superioară a Quai Rambaud se află piste de biciclete. Locurile de joacă pentru copii și facilitățile sportive atrag publicul larg: terenuri de fotbal, terenuri de baschet, zone de skateboarding, grădină comună etc.

Etapa 2, Rhône a La Confluence, este structurată în jurul cartierelor Market și Le Champ, care sunt bine conectate de oraș. Calitate, diversitate și inovație sunt cuvintele cheie ale lucrării de design ale proiectanților Herzog & de Meuron și Michel Desvigne.

Proiectul a fost gândit, elaborat și implementat în mandatul primarului Gérard Collomb.

**Actori implicati:**

Serviciile Lyon Métropole – Dezvoltatori imobiliari (Bouygues Immobilier, Linkcity, Icade, OGIC, Vinci Immobilier, Cardinal…)
Parteneri industriali (Enedis, Toshiba, Dalkia, EDF, Schneider…)
Operatori de locuințe sociale (Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Régionale d'HLM de Lyon, Rhône Saône Habitat...)
Grupuri private de proprietari – asociații (Hespul…)
Companii de consultanță (TRIBU, Enertech...)
Operatori de servicii de mobilitate electrică (Navya, Keolis, CNR, Bluely…)
Locuitori, muncitori și utilizatori ai cartierului
Comisia Europeană
Caisse des Dépôts (instituție financiară franceză)

## COSTURI

3 miliarde de euro

## BENEFICII ȘI EFECTE

- 150 ha nou amenajate
- Deservește o populație rezidentă de 17 000 locuitori.
- 25 000 de noi locuri de muncă create.
- 500.000 m2 de clădiri noi cu performanțe de mediu ridicate (cladiri pasive sau bloc de energie pozitivă).
- Renovare energetică confirmată pentru 70.000 m2 de clădiri vechi.
- Puterea totală instalată a instalațiilor fotovoltaice mai mare de 2 MW.

**BIBLIOGRAFIE**

https://www.construction21.org/data/exports/pdf/lyon-confluence.pdf, accesat 13.10.23
www.grandlyon.comRenaissance, accesat 18.10.2023
www.laconfluence.fr , accesat 18.10.2023
https://www.lyon-confluence.fr/en/letss-open-perrache-metamorphosis-phase-1 accesat 13.10.23
www.renaissance-project.euPhoto , accesat 18.10.2023
https://www.lyon-confluence.fr/en/governance-general-interest, accesat 18.10.2023

## Porta Nuova – Milano, Italia

Autor fișă: FAUR Camelia

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul Porta Nuova este o vastă intervenție de regenerare urbană și arhitecturală în cadrul centrului de afaceri din Milano , cartierul terțiar care se întinde de la gara Milano Porta Garibaldi până la Piazza della Repubblica, de la Porta Nuova până la Palazzo Lombardia, trecând prin Melchiorre Gioia.

În anii 1990, în zonă exista un perimetru industrial părăsit de cca. 300.000 metri pătrați. Inspirându-se din experiența Londrei cu renașterea unor astfel de spații abandonate, autoritățile locale au demarat proiectul de regenerare urbană, concepând clădiri reprezentative pentru Milano și pentru Italia (cel mai înalt zgârâie-nori din țară este aici), și totodată aici își au sediul companii importante. Zona este una foarte dinamică din punct de vedere economic și cultural.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul, aprobat în 2004, a fost condus de antreprenorul imobiliar american Hines și filiala italiană Hines Italia Sgr, condusă de Manfredi Catella, în a cărui acționariat se afla și antreprenorul Salvatore Ligresți cu 18%.

Construcția complexului Porta Nuova a început în 2005 și execuția acestuia a continuat timp de aproximativ un deceniu.

Zona afectată acoperă o suprafață totală de 34 ha, din care 5,7 ha de birouri, 1,1 ha de spații comerciale, 16 ha de spații pentru pietoni, 2 ha spații culturale, 370 de apartamente de lux și aproximativ 4.000 de locuri de parcare, în mare parte subterane.

Complexul are peste douăzeci de clădiri, inclusiv zgârie-nori, birouri, centre culturale și vile urbane. Clădirile se caracterizează printr-o înălțime considerabilă și un puternic impact arhitectural, printre care se remarcă:

- Turnul Unicredit , cel mai înalt zgârie-nori din Italia;
- Torre Solaria , cel mai înalt zgârie-nori rezidențial din țară;
- Turnul Diamante , cu forma sa pătrată caracteristică;
- Pădurea Verticală , cu grădinile sale suspendate.

Aceste clădiri sunt însoțite de piste pentru biciclete, promenade și spații publice mari pavate, cum ar fi Piazza Gae Aulenti și Piazza Alvar Aalto. O atenție deosebită a fost acordată mobilității, prin construirea unui tunel între via Melchiorre Gioia și stația Porta Garibaldi, și legătura zonei cu linia de

metrou M5 , prin stațiile Isola și Garibaldi. Punctul central este zona Biblioteca degli Alberi, un mare parc public care se întinde pe aproximativ 9 ha.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul Porta Nuova este concentrat pe ceea ce arhitecții numesc calitatea urbană. De exemplu, dacă în trecut spațiile verzi erau plasate „undeva" în oraș, într-o zonă bine delimitată, la Porta Nuova natura este parte integrantă a ansamblului. Astfel, aerul devine mai curat, iar mediul mai relaxant și prietenos cu locuitorii. Au devenit celebre cele două turnuri, denumite Bosco Verticale, din punct de vedere al sustenabilității. Turnurile au pe pereții exteriori grădini verticale alcătuite din 900 de copaci și peste 2000 de plante ornamentale. Bosco Verticale a primit premiul Best Tall Building Worldwide în 2015.

Proiectul a fost gândit, elaborat și implementat în mandatul primarului Giuliano Pisapia.

**Actori implicati:**

Primăria.

Elaboratori: arhitect Pelli Clarke Pelli Architects, Studio Piuarch.

La 27 februarie 2015, Qatar Investment Authority (QIA), care deținea deja 40% din Proiectul Porta Nuova, a achiziționat restul de 60% din fonduri, investitori inițiali, Hines European Development Fund, Unipol, fondurile italiene Mhrec și Hicof, COIMA și Galotti.

## COSTURI

În timpul construcției sale a fost cel mai mare șantier din Europa, operațiune în valoare de peste două miliarde de euro, cu două mii de muncitori la lucru și semnăturile a douăzeci de arhitecți.

## BENEFICII ȘI EFECTE

| Rezultate | Porta Nuova Garibaldi | Porta Nuova Varesine | Isola Porta Nuova |
|---|---|---|---|
| Birouri | 50 500 m² | 42 000 m² | 6 300 m² |
| Rezidențial | 15 000 m² | 33 000 m² | 22 000 m² |
| Comercial | 10 000 m² | 7 000 m² | 850 mp |
| Expoziţie | 10 000 m² | - | 1 600 m² |
| Spații culturale | - | 3 000 m² | 760 mp |
| Hoteluri | 15 000 m² | - | - |
| Locuri de parcare | 1 200 m² | 2 000 m² | 570 mp |

Arhitecții din lumea întreagă sunt de acord că, prin Porta Nuova, Milano a renăscut și va fi o gazdă excelentă pentru Jocurile Olimpice de Iarnă 2026.

## BIBLIOGRAFIE


https://www.coima.com/en/urban-stories/the-unexpected-side-of-porta-nuova, *accesat 19.10.2023*

https://www.landsrl.com/portfolio-land/porta-nuova, *accesat 19.10.2023*

https://www.mapei.com/ro/ro/proiecte/detaliu-referitor-la-proiect/residenze-porta-nuova-6040, *accesat 19.10.2023*

https://www.wallpaper.com/architecture/porta-nuova-bam-park-milan-urban-transformation, *accesat 19.10.2023*

https://www.arhitekt.hr/files/radovi/privitak/281/seminar_paper_Porta_Nuova.pdf

https://siviaggia.it/idee-di-viaggio/biblioteca-degli-alberi-milano-parco-innovativo/301876/, *accesat 19.10.2023*

# Portul Maravilha, Rio de Janeiro – Brazilia

Autor fișă: FAUR Camelia

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Odată cu relocarea activităților comerciale de transport maritim din portul Rio în anii 1980 și privatizarea porturilor braziliene în 1998, o suprafață mare de teren urban valoros a devenit disponibilă pentru reamenajare, chiar în apropierea centrului istoric al orașului – Portul Maravilha. În acest context, municipalitatea a dezvoltat Operațiunea de Regenerare Urbană a Portului Maravilha.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Obiectivul a fost de a crea un cartier mixt de locuințe, birouri, centre comerciale, spații publice de calitate și zone verzi, care să atragă mari investitori internaționali și să crească populația rezidențială din zonă de la 30.000 la 100.000, până în 2020.

Proiectul se bazează pe dezvoltare imobiliară cu accent pe dezvoltare socio-economică și incluziunea socială și contribuie la atenuarea procesului de gentrificare. Toate intervențiile în zona portuară urmează principiile de integritate, sustenabilitate, incluziune socială.

Principalele provocări au fost legate de nevoia de investiții în transportul public, măsuri de înlăturare a inundațiilor, echipare edilitară, colectarea deșeurilor, precum și necesitatea conservării patrimoniului arhitectural. Astfel, măsurile propuse au crescut acoperirea zonelor verzi de la 2,5% la 11%, îmbunătățind astfel și permeabilitatea solului. De asemenea, poluarea apei, a aerului și a zgomotului a fost redusă. Mai mult, s-a propus instituirea unui nou sistem de circulații, care acordă prioritate pietonilor, bicicliștilor și transportului public durabil.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În 2009, a fost creată Compania de Dezvoltare Urbană a Regiunii Portului Rio de Janeiro (CDURP). Funcția sa este de a gestiona regenerarea urbană a portului, cu scopul de a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor actuali și viitori și de a promova 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, cel mai mare realizat în Brazilia.

Trei la sută din veniturile obținute din vânzările de terenuri sunt investite în programe de incluziune socială, patrimoniu și artă pentru comunitățile care trăiesc în zonă. Spre deosebire de alte proiecte de această amploare și ambiție, Porto Maravilha este văzut ca o parte importantă a revitalizării malului orașului, dar a fost criticat pentru supradezvoltare, fluxuri crescute de trafic, tipologie urbană străină, lipsa furnizării de servicii locale și consultatie publica.

Proiectul a fost dezvoltat în două etape.

Prima fază: „Schimbarea este pe drum!" s-a concentrat pe lucrări de infrastructură, cum ar fi reabilitarea rețelelor de canalizare, rețele de apă potabilă, rețele publice de telecomunicații și iluminat stradal. Pentru a rezolva problemele legate de inundații, au fost instalate noi galerii de apă ținând cont de creșterea nivelului mării în viitorul apropiat.

A doua etapă: „Urbanizarea regiunii 2012-2016". A doua fază se concentrează pe un nou model de mobilitate urbană care acordă prioritate pietonilor și transportului public. Lucrările principale sunt construcția Bulevardul Binário, a unei Autostrăzi expres subterane și construirea a 28 km de transport feroviar ușor (LRT). Tot în prima fază, guvernul municipal a început construcția Muzeului Zilei de Mâine, inaugurat în 2015 și a Muzeului de artă.

Porto Maravilha a ales să opereze un model de dezvoltare care oferă flexibilitate maximă pentru potențialii investitori. A elaborat un model financiar cu suprafețe maxime permise pentru parcele individuale care se încadrează într-o rețea de transport și stimulente pentru dezvoltatori pentru a oferi mai mult spațiu rezidențial. Cu toate acestea, s-a oprit înainte de a defini un masterplan spațial tridimensional care reglementează amprenta și caracterul clădirilor și spațiilor publice. Lucrările au început pentru mai multe proiecte de scară largă – inclusiv satul media olimpic (Porto Olímpico), cinci Turnuri Trump de 150 de metri, precum și hoteluri, turnuri rezidențiale și de birouri. Printre proiectele culturale se numără Muzeul de Arte din Rio, finalizat, iar foarte emblematic Museu do Amanhã (Muzeul de Mâine) este văzut de unii drept răspunsul lui Rio la Guggenheim din Bilbao.

Perioada de implementare a proiectului a fost 2016-2020.

Proiectul a fost elaborat în mandatul primarului Nóbrega de Oliveira și implementat în mandatul primarului Marcelo Crivella.

**Actori implicati:**

Primăria orașului
Sectorul privat
Proiectant: Arquitects Barcelona Rio(ABR)

**COSTURI**

- 60 de milioane de dolari

**BENEFICII ȘI EFECTE**

- 500 ha nou amenajate
- 100.000 persoane deservite
- Muzeul de Mâine - de 5.000 de metri pătrați de spații de expoziții, înconjurați de o piațetă de 7.600 de metri pătrați
- Muzeul de Artă
- construirea a 4 km de tuneluri
- reconstrucția a 70 km în rețele publice de canalizare, canalizare și canalizare;
- satul media olimpic (Porto Olímpico)
- cinci Turnuri Trump de 150 de metri
- hoteluri
- Clădiri rezidențiale și de birouri

Principala inovație a Operațiunii Porto Maravilha este modelul său financiar. Rezultă din ansamblul inovator al multor mecanisme și guvernanță urbană de succes.

**BIBLIOGRAFIE**

*http://hyderabad2014.metropolis.org/2nd-prize-rio-de-janeiro*
*http://www.re-green.eu/en/go/case-of-the-month---porto-maravilha*
*http://paperroom.ipsa.org/papers/paper_32251.pdf*
*http://www.rc21.org/en/wp-content/uploads/2014/12/C1-2-PEREIRA-MOSCIARO.pdf*
*http://portomaravilha.com.br/conteudo/presentation/presentation.pdf*
*http://www.metropolis.org/content/porto-maravilha-urban-operation*
*http://portonovosa.com/en/porto-maravilha-urban-operation*
*https://de.wikipedia.org/wiki/Rio_de_Janeiro*
*http://portomaravilha.com.br/materias/art/a.aspx*
*https://use.metropolis.org/case-studies/porto-maravilha-urban-operation#casestudydetail*

## District Docklands-Melbourne, Australia

Autor fișă: GALBUR Bianca

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Contextul proiectelor de regenerare „Districte Docklands", a fost marcat de transformarea unor zone industriale în declin într-un centru urban modern,

Astfel, în zona Docklands, a fost nevoie de o planificare urbană complexă, definind astfel direcția regenerării. S-a urmărit crearea unui mix echilibrat de locuințe, spații de afaceri și facilități culturale.

S-a investit semnificativ în sisteme de transport public pentru a accesibiliza vizibil zona, s-au creat spații verzi și de recreere. Proiectul a implicat reutilizarea terenurilor abandonate, folosindu-le în scopuri rezidențiale, comerciale și culturale.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

În 1991, a fost înființată „Docklands Authority" pentru a superviza reînnoirea zonei Docklands. Scopul era de a dezvolta zona de-a lungul malului apei, care să extindă marginea vestică a centrului orașului Melbourne și să îmbunătățească legătura sa istorică cu zona de pe malul apei.

Un plan pentru Docklands a fost publicat în 1995, după consultări extinse cu comunitatea și părțile cheie interesate. Construcția în Docklands a început în 1997 și se anticipa că va fi finalizată până în 2025. Cu toate acestea, Docklands va continua să evolueze, cu planificare suplimentară în desfășurare pentru unele sectoare.

Development Victoria este responsabilă pentru gestionarea proiectului de regenerare urbană Docklands, prin parteneriate cu dezvoltatori privați, Guvernul Statului și Primăria Melbourne.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Obiective:

- extinderea orașului Melbourne spre vest, folosind zona Docklands pentru a crea un cartier urban nou și atractiv
- crearea de spații publice de-a lungul malului apei și dezvoltarea de facilități recreative
- promovarea durabilității și eficienței energetice, construirea de clădiri verzi și respectarea principiilor de Dezvoltare Ecologică Sustenabilă.

### COSTURI

Peste 14,6 miliarde de dolari în investiții private

### BENEFICII ȘI EFECTE

- Acomodează peste 17.500 de rezidenți și 73.000 de angajați
- 2.500 - 3.000 de locuri de muncă în construcție menținute anual
- 10.000 de apartamente finalizate sau în construcție
- Peste 1 milion de metri pătrați de spații de birouri comerciale finalizate sau în construcție
- Gazdă pentru unele dintre cele mai mari companii din Australia, inclusiv ANZ, NAB, Medibank Private și Myer
- Stadionul Marvel și zona de pe malul apei reprezintă o destinație sportivă și de divertisment de nivel mondial
- 68 de opere de artă publică în întreaga zonă Docklands
- Aproape 11 hectare de parcuri și rezervații verzi

### BIBLIOGRAFIE

https://www.ashemorgan.com.au/asset/the-district-docklands/#:~:text=As%20the%20western%20gateway%20to,commercial%2C%20hotel%20and%20creative%20uses.
https://www.development.vic.gov.au/projects/docklands?page=overview
https://www.ofountain.com/projects/district-docklands
https://hdp-au-prod-app-com-participate-files.s3.ap-southeast-2.amazonaws.com/3216/5951/3107/Melbournedocklandsdraftstrategyforredevelopment.pdf

## Hammarby Sjöstad, Stockholm, Suedia

Autor fișă: GALBUR Bianca

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Hammarby Sjöstad din Stockholm, Suedia, este un exemplu notabil de proiect de regenerare urbană. Acesta a fost inițiat pentru a transforma o fostă zonă industrială și portuară într-un district rezidențial modern și sustenabil. Planificarea și dezvoltarea Hammarby Sjöstad s-au concentrat pe transformarea acestei zone într-un mediu urban durabil, cu un accent pe eficiența energetică, mobilitatea sustenabilă și protejarea mediului înconjurător.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Planificarea a avut la bază conceptul de *sustenabilitate urbană*. S-a pus un accent deosebit pe reducerea impactului asupra mediului, utilizarea eficientă a resurselor și protejarea climei prin implementarea unor tehnologii inovatoare, construirea unor clădiri eficiente energetic și implementarea unor surse regenerabile de energie.

Un alt aspect important al planului a fost promovarea mobilității durabile. Transportul public, bicicletele și mersul pe jos au fost prioritare pentru a reduce traficul și emisiile de carbon. Astfel, locuitorii din Hammarby Sjöstad au acces ușor la mijloace de transport eco-friendly.

Planul a inclus, de asemenea, dezvoltarea mixtă a utilizărilor pentru a crea un cartier urban viu și variat. Locuințe, birouri, spații comerciale și facilități culturale au fost integrate în același spațiu, facilitând un mod de viață diversificat.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul a atins un nivel ridicat de diversitate și complexitate în cadrul unui plan urban coerent. Mai multe caracteristici au asigurat un proces eficient de dezvoltare, cu un echilibru bun între planificare și piață.

Proprietate unică: Aproape întreaga zonă a avut un singur proprietar de la început. Acest lucru a însemnat că nu au existat interese concurente care să deranjeze planul.

Viziune pe termen lung a planului urban.

Infrastructură masivă inițială: Finanțarea publică majoră a fost cheia pentru livrare - cu energie, apă, reciclare - toate puse inițial în loc.

Metodă colaborativă: Dezvoltatorii și arhitecții au căutat cum să obțină o soluție practică pentru fiecare zonă de dezvoltare. Mai mulți dezvoltatori diferiți au realizat fiecare zonă cu variații și modificări la design, păstrându-se totuși același plan urban.

Dezvoltatorii au trebuit să plătească pentru fiecare zonă pe baza dezvoltării pe metru pătrat. Acest lucru a restrâns gama de oferte, datorită restricțiilor impuse de planul urban - permițând o mai mare concentrare asupra designului pentru a satisface nevoile utilizatorilor finali.

Mix flexibil de utilizări: Planul urban prevedea o combinație de utilizări non-locative, dar nu impunea constrângeri asupra lor. Zonele de la parter în anumite zone de fațadă cheie trebuiau să fie active, dar și flexibile pentru chiriașul final.

## COSTURI

Orașul Stockholm s-a unit cu douăzeci și cinci de companii de construcții pentru a dezvolta cartierul, contribuind aceste companii cu 80% din costurile locale. O altă abordare de finanțare a venit din partea a două agenții guvernamentale - Administrația Feroviară Suedeză (transport feroviar) și Administrația Rutieră Suedeză (traseul inelului de sud al drumului).

## BENEFICII ȘI EFECTE

Studiul de caz al regenerării Hammarby-Sjöstad oferă un exemplu despre cum să redezvolți și să creezi valoare în zonele neglijate din orașe. Abordarea holistică a municipiului urmează principiile planificării urbane durabile, cu zone compacte cu blocuri de dimensiuni medii.

Abordarea dezvoltării orientate către transportul public, împreună cu integrarea sistemelor de cartier, a permis orașului să regenereze vechea zonă industrială într-o nouă așezare vibrantă.

Pentru a atinge coerența arhitecturală și un nivel ridicat de complexitate și diversitate, a fost necesară o metodă participativă care să implice toți actorii implicați în proces.

În cele din urmă, codul de proiectare elaborat de municipiu, conceput pe baza principiilor detaliate mai sus, furnizează un cadru general în cadrul căruia pot fi plasate propunerile de proiectare și legate coerent între ele. Hammarby Sjöstad reprezintă un exemplu al strategiilor de proiectare prezentate în ghiduri în mai multe aspecte, oferind o abordare cuprinzătoare a proiectării cartierelor.

**BIBLIOGRAFIE**

https://www.neighbourhoodguidelines.org/hammarby-sjstad-case-study
https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1482450/FULLTEXT01.pdf
https://www.solaripedia.com/files/718.pdf

## Granary Island, Gdańsk, Polonia

Autor fișă: GALBUR Bianca

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Construit pe locul fostelor grânare tradiționale din Gdańsk distruse în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, proiectul Insula Granary constă în reamenajarea unui sit unic pentru a regenera un cartier de mult timp nelocuit și neamenajat pe o insulă situată chiar în mijlocul orașului. Dezvoltarea include un complex de spații comerciale, apartamente, birouri și două hoteluri. În plus față de hotel, apartamente, magazine și birouri, acest proiect mixt utilizează excelent locația sa de-a lungul apei. Un pod pietonal creează legătura între vechea cetate și insulă.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul care va fi dezvoltat va păstra vestigiile istorice, folosind materialele tradiționale ale acestui sit excepțional și le va integra într-o viziune contemporană. Proiectul a fost conceput în contextul arhitecturii creative, care accentuează respectul pentru patrimoniul cultural, luând în considerare în același timp cerințele de mediu și cerințele adaptate condițiilor vieții moderne.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Vor fi dezvoltate mai multe faze, în paralel cu o serie de investiții de uz public, care includ renovarea infrastructurii de trafic, remodelarea Podului Stagiewny ca pod mobil, extinderea marinei și construcția unui pod pietonal care leagă insula de promenada Długie Pobrzeże.

### COSTURI

Costul total al dezvoltării este estimat la aproximativ 100 de milioane de euro.

### BIBLIOGRAFIE

https://www.immobelgroup.com/en/expertise/case-studies/granary-island-redynamisation
https://www.inyourpocket.com/gdansk/the-rebirth-of-granary-island_74397f

# Longgang River Blueway,Shenzhen, China

Autor fișă: GANȚĂ Claudia Ana-Maria

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul Blueway al râului Longgang din Shenzhen reprezintă o amplă intervenție urbanistică municipală care va proteja și valorifica 1.000 de kilometri de căi navigabile în orașul chinez Shenzhen. Hassell a fost selectat câștigător în competiția de design organizată de Agenția de Apă din Shenzhen, într-o competiție puternică cu participanți internaționali. La finalizare, proiectul va crea o conexiune între faleza râului și zona urbană înconjurătoare, realizând viziunea unei căi navigabile integrate, echilibrând aspecte de mediu, necesitățile comunității și dinamica comercială.

Acesta vizează transformarea râului Longgang într-un spațiu public atractiv și accesibil, care să ofere o gamă variată de activități recreative și să îmbunătățească calitatea mediului urban pentru comunitatea locală.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Planul de dezvoltare implică transformarea zonei râului Longgang într-un coridor verde și albastru, care să includă piste pentru biciclete, zone de plimbare, parcuri, zone de picnic și alte facilități recreative. Se urmărește amenajarea durabilă a malurilor râului, integrând elementele naturale și artificiale într-un mod armonios.

Proiectul de design a identificat trei provocări majore ce trebuie abordate - fluctuațiile nivelurilor apei în diferite sezoane, accesul dificil la faleza apei și dezvoltările variate, uneori conflictuale, de-a lungul falezei. Propunerea finală de design vizează restabilirea și îmbunătățirea scurgerii aluviunilor înregistrate în timpul inundațiilor în căile navigabile, protejarea coridoarelor ecologice fragile, îmbunătățirea accesului la faleza apei, crearea de facilități mai bune pentru a încuraja populația să petreacă timp și construirea unor legături mai puternice între Blueway Longgang și dezvoltările urbane adiacente.

Conceptul Blueway al râului Longgang este fundamentat pe cinci piloni - siguranța apei, mediul apei, ecologia apei, peisajul apei și lanțul industrial. Designul integrează, de asemenea, o platformă de management pentru luarea deciziilor inteligente, numită City Brain, care ajută autoritățile să abordeze interacțiunea dintre natură și oraș, și dorința lor de a atinge echilibrul optim între rezultatele funcționale și economice. Râul Longgang reprezintă coridorul ecologic cheie pentru întregul bazin hidrografic, oferind un spațiu ecologic limitat pentru flora și fauna să trăiască și să prospere.

Abordarea urbanistică integrează căile navigabile și parcurile urbane ca „infrastructură verde”, coridoare ecologice ce oferă adăpost pentru flora și fauna râului și, în același timp, purifică apa deversată în căile navigabile. Propunerea de design pentru Blueway Longgang include un „traseu lent” comunitar și pietonal de 60 km de-a lungul ambelor părți ale râului pentru a îmbunătăți accesul și pentru a crea o rețea de turism și recreere, conectând orașul cu apa și zonele urbane adiacente. Prin extinderea malurilor, noua rețea pietonală contribuie la satisfacerea nevoii comunității de facilități sporite pentru recreere, destinații și activități de fitness.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Strategia de dezvoltare se concentrează pe implicarea comunității și a factorilor interesați în procesul de planificare și proiectare. De asemenea, se pune accent pe conservarea mediului și a biodiversității, promovarea mobilității durabile și crearea unei legături puternice între mediul urban și natură.

În linii generale, zona de intervenție acoperă o arie de 1 km de fiecare parte a râului. În cazul în care râul reprezintă o graniță, zona de studiu se extinde pe o lungime de 1 km de-a lungul ambelor maluri. Suprafața designată pentru proiectare este inclusă între cele trei linii de control ale râului: linia albastră, linia de management și linia de delimitare. În plus, se iau în considerare și zonele de 500 de metri de fiecare parte a râului, astfel încât să fie incluse în proiect.

Pe baza contextului și a caracteristicilor spațiale, ținând cont și de referințele corespunzătoare, se propune definirea funcțiilor generale ale proiectului. De asemenea, se propun sisteme țintă pentru dezvoltare în concordanță cu conceptul Blueway.

Având în vedere caracteristicile hidrologice și analiza configurației spațiale a zonei de coastă și a situațiilor de inundații, se urmărește să se propună o abordare sistematică pentru construcția sistemelor de control al inundațiilor, de drenare a apei și a digurilor. În plus, se explorează posibilitatea unui sistem tridimensional de gestionare a inundațiilor și se încurajează securitatea râurilor prin adăugarea de corpuri de apă stagnante și permeabile, pentru a coordona funcțiile de stagnare, depozitare și drenare.

Evaluând în ansamblu starea mediului acvatic și distribuția resurselor ecologice, se propune construirea și ordonarea modelului ecologic al lacurilor, rezervoarelor, munților și râurilor din zonă. Se vizează, de asemenea, structurarea spațiului verde de-a lungul râului în două dimensiuni, vertical și orizontal, pentru a îmbunătăți ecosistemele și zonele umede de-a lungul apei. Strategiile ecologice se concentrează pe proiectarea și

amenajarea malurilor, precum și revizuirea protecției acestora. Se propune, de asemenea, adoptarea unor strategii de planificare a habitatelor ecologice în ceea ce privește speciile subacvatice și acvatice, împreună cu spațiile lor de trai.

Având la bază principiile de îmbunătățire a continuității spațiale, diversității și distinctivității, se propun planificări și strategii pentru dezvoltarea sistemului nemotorizat și a programelor de agrement. Acestea sunt formulate ținând cont de analiza și evaluarea facilităților de agrement urbane și a utilizării terenurilor. Planificarea este orientată către nevoile recreative ale comunității, precum și către orientarea funcțională a râului în ansamblul său și în segmentele sale.

Se propune o abordare în mai multe etape pentru peisajul cultural al Blueway, luând în considerare factorii istorici, caracteristicile culturale și siturile existente de-a lungul malurilor râului, inclusiv pe afluenții săi importanți. Integrarea caracteristicilor specifice ale Blueway duce la planificarea unui sistem de facilități culturale de servicii, precum și a relocării unor componente.Aceste aspecte vizează crearea unui spațiu unic de-a lungul apei care să permită trăirea trecutului și a viitorului.

Integrată cu evaluarea stadiului actual al dezvoltării industriale de-a lungul ambelor maluri ale râului și cu analiza promițătoare a regiunilor de regenerare urbană în viitor, se propune o planificare strategică a terenurilor selectate cu atenție pentru regenerarea industrială și orientarea ajustării structurii industriale. Se recomandă, de asemenea, renovarea principalelor facilități hidraulice de-a lungul malurilor și propunerea unei strategii adecvate pentru plasarea industriilor în zonă.

## COSTURI

Costurile proiectului implică construcția și amenajarea infrastructurii pentru piste pentru biciclete, parcuri, iluminat public, bănci și alte facilități recreative.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul Longgang River Blueway va aduce o transformare semnificativă în modul în care este percepută și utilizată zona râului Longgang. Aceasta va crea o axă verde atractivă și funcțională în mijlocul orașului, îmbunătățind conexiunile dintre diferitele zone ale districtului și facilitând accesul public la natură și recreere. De asemenea, proiectul va contribui la creșterea atractivității zonei pentru locuințe și afaceri, având un impact pozitiv asupra valorii proprietăților din zonă.

Proiectul nu numai că restaurează ecosistemul și îmbunătățește calitatea peisajului și a zonei publice de-a lungul râului, ci și redefinește faleza ca un centru pentru dezvoltarea orașului și a comunității, creând în același timp destinații culturale și recreative care respectă și recunosc patrimoniul cultural al Hakka din sudul Chinei.

**BIBLIOGRAFIE**

https://www.hassellstudio.com/news-event/revitalising-shenzhens-waterways , *accesat 10.10.2023 ora 12:00*
https://www.aimircg.com/architecture-design-competition-for-shenzhen-51-blueway-planning-and-design/ , *accesat 10.10.2023 ora 13:03*
https://nla.london/projects/longgang-river-blueway-design-competition ,*accesat 10.10.2023 ora 13:20*

# Xi',Bi Lu Yuan, China

Autor fișă: GANȚĂ Claudia Ana-Maria

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul se află poziționat în partea de est a orașului Xi'an, un oraș antic cu o istorie de 3,500 de ani în China, Bai Lu Yuan (Platoul Cerbului Alb) reprezintă o terasă modelată inițial de un râu și apoi acoperită de loess eolian, rezultând într-un platou de loess cu eroziune a solului gravă și un peisaj vizual distinctiv.

Versantul vestic al Bai Lu Yuan prezintă o textură fragmentată, cu numeroase falii. Un drum rural străbate centrul versantului, îndreptându-se longitudinal de la oraș spre satul de pe platou. În paralel, platoul a fost adânc săpat, creând un defileu solid. Drumurile secundare leagă diferite zone ale zonei rurale, reprezentând principalele căi de acces care conectează platoul cu partea de jos a acestuia.

Datorită economiei regionale în dezvoltare și a infrastructurii de transport învechite, resursele originale de peisaj natural, precum și relicvele istorice și satele naturale, pot fi păstrate și revitalizate printr-un proces atent de regenerare urbană.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Zona Bai Lu Yuan reprezintă un nod cultural de schimb important. Planificarea începe prin analiza datelor privind geografia naturală și sistemul geomorfologic al sitului, integrând în același timp condițiile de trafic și situația facilităților culturale din zonă.

Obiectivul este să se promoveze ameliorarea eroziunii solului și regenerarea ecosistemului prin restaurarea vegetației și a sistemului hidrologic. În paralel, se iau în considerare relieful natural și satele tradiționale, precum și alte aspecte ale peisajului cultural, pentru a crea un sistem de galerii suspendate ce traversează întreaga regiune, cu scopul de a îmbunătăți funcționalitatea și aspectul vizual al zonei, conturând un nou peisaj de tip platou și redefinind vitalitatea regională, regenerarea regională reprezintă obiectivul final.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul West Slope of Xi'an Bai Lu Yuan reprezintă un efort concentrat și strategic de a revigora și transforma un teren urban existent într-un spațiu revitalizat, cu accent pe durabilitate și îmbunătățirea calității vieții. Consolidarea constructiei teraselor depinde de prevenirea eroziunii solului și reducerea scurgerii apei prin intervenții atente la nivelul sitului și

intervenții viguroase. În același timp, se urmărește nivelarea terenului și tratarea comprehensivă a zonelor mici de acumulare a apei.

Proiectul integrează plantele acvatice și infrastructura recreativă cu resursele de apă locale din văi. Acest lucru are potențialul de a atrage un număr mare de turiști către activități recreative în apă și protejează, în același timp, sursele locale de apă. În cadrul peisajului, se propune crearea de bazine de retenție a apei de ploaie, care să ajute la colectarea excesului de apă în parcuri și să atenueze impactul din ce în ce mai frecvent al dezastrelor meteorologice asupra comunității înconjurătoare. Proiectul propune diversificarea sistemului de plantare monoculturală, favorizând utilizarea rațională a plantelor native pentru a îmbogăți variațiile sezoniere ale vegetației. În același timp, se urmărește creșterea semnificativă a acoperirii cu spații verzi, cu o estimare a acoperirii de 60% ~ 70%. Se așteaptă ca aceste măsuri să ducă la o reducere de peste 90% a eroziunii solului.

În zona Bai Lu Yuan există 27 de sate cu un sistem de transport deficitar. Implementarea sistemului de coridoare și poduri va conecta 3 obiective culturale din 7 sate, facilitând accesul și rezolvând astfel problema izolării transportului pentru comunitățile locale.

## COSTURI

Costurile proiectului implică investitii în infrastructură, servicii publice, construcție și conservare a patrimoniului cultural.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul va avea un impact semnificativ asupra urbanismului local, transformând zona într-un hub modern și atrăgător. Va promova mobilitatea urbană sustenabilă, va conserva și evidenția patrimoniul cultural și va crea un mediu urban în care comunitățile să se poată dezvolta și prospera într-un mod sustenabil și echilibrat. Deasemenea, beneficiile cuprind o creștere a atractivității și a valorii economice a zonei, îmbunătățirea calității vieții pentru locuitori, crearea de locuri de muncă și stimularea activităților economice locale.

## BIBLIOGRAFIE

https://worldlandscapearchitect.com/environmental-regeneration-planning-of-the-west-slope-of-xi-an-bai-lu-yuan/?v=f5b15f58caba, *accesat 10.10.2023 ora 12:00*
https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2022.975669/full, *accesat 10.10.2023 ora 12:30*

## Tecnológico de Monterrey, Monterrey, Nuevo Leon, Mexico

Autor fișă: GANȚĂ Claudia Ana-Maria

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Proiectul *Tecnológico de Monterrey* pune in aplicare un cadru pe termen lung a campusului si a cartierelor adiacente, creeand un mediu care va atrage investitii semnificative in cercetare si dezvoltare, iar pe de alta parte va transforma comunitatea intr-un district animat, atractiv, dinamic si integrat.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană sprijină obiectivele strategice ale universității prin extinderea programelor de cercetare și a celor postuniversitare, atragerea unei facultăți și a studenților de top la nivel național și internațional, investiții țintite în medii de învățare inovatoare și reorganizarea spațiilor fizice pentru a încuraja o colaborare interdisciplinară mai profundă. Acest demers se dezvolta în paralel cu crearea de noi parteneriate cu antreprenorii din lumea afacerilor și industrie, generând astfel potențialul pentru cercetare și inovare sporite în produse.

Prin amplasarea în apropierea nucleului academic, sunt conturate noi districte de cercetare cu utilizare mixtă, cu scopul de a încuraja o relație benefică între comunitatea academică, industriile de cunoaștere și întreaga comunitate din Monterrey.

### STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană, Campusul din Monterrey - deja o comunitate atractivă și plină de viață - este proiectat pentru a oferi un mediu modern și frumos, care încurajează învățarea și rezolvarea problemelor într-un mod colaborativ și interdisciplinar. Acesta oferă facilități academice, culturale, sociale, rezidențiale și sportive. Întregul campus devine o sală de clasă, unde diferite forme de învățare se unesc pentru a crea o experiență unică și holistică.

Păstrându-se pe linia convingerii că o universitate de prestigiu necesită o comunitate înconjurătoare vibrantă și de succes, planul master conturează îmbunătățiri strategice în cartierele învecinate care au un impact imediat asupra comunității. Prin intermediul unui proces continuu de interacțiune cu comunitatea, planul master propune îmbunătățiri pentru

aceste cartiere, precum parcuri îmbunătățite, consolidarea securității și îmbunătățirea străzilor și a spațiilor publice pentru a încuraja mersul pe jos și ciclismul. Aceste măsuri au ca scop transformarea cartierelor în zone mai durabile și mai atractive pentru trai și muncă.

## COSTURI

Consiliul de administratie a adoptat ulterior planul de regenerare urbană aferent campusul universitar și a alocat 200 de milioane de dolari pentru pentru implementarea proiectelor prioritare de revitalizare, cum ar fi reconstrucția Parcului Tecnológico. Monterrey a început deja să beneficieze de noi investiții în cartierele din apropierea universității, marcând o perioadă interesantă atât pentru locuitorii orașului, cât și pentru studenți.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul de regenerare urbană a generat transformarea bibliotecii existente într-un mediu de învățare pentru secolul al XXI-lea, îndrăzneț și dinamic. Aceasta va deveni un punct de atracție pentru campus, încurajând transparența, implicarea și colaborarea.

Noul Pavilion va servi ca punct central și loc de întâlnire pentru adunări, evenimente sociale și discuții pe diferite teme.

Un centru de recreere ultramodern de 11.000 de metri pătrați va integra o sală de sport și o piscină olimpică, împreună cu facilități extinse pentru exerciții și recreere. Alături de noile terenuri de joacă, acesta va contura o conexiune verde de la campus la noul stadion. Prin contribuția comunității, Parque Tecnológico existent este reimaginat ca un centru vital al vieții urbane în cartierul Tecnológico și un motor de schimbare și reinvestiții în cartierele învecinate.

## BIBLIOGRAFIE

https://www.sasaki.com/projects/tecnologico-de-monterrey-urban-regeneration-plan/ ,*accesat 09.10.2023 ora 12:15*
https://www.planning.org/awards/2015/monterrey.htm , *accesat 09.10.2023 ora 12:33*
https://issuu.com/sasaki_associates/docs/mty_main_report_final_spreads,*accesat 09.10.2023 ora 12:40*

## Ri-Gjanica- MAU, Fier din Albania

Autor fișă: HNATIUC Diana Ioana

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Scopul proiectului a fost reproiectarea noului centru al orașului, inclusiv piața principală, malul apei și împrejurimile, pe o suprafață de 60.000 de metri pătrați, în conformitate cu tendințele actuale în regenerarea urbană.

În secolul al XIX-lea, sute de artizani și cumpărători se înghesuiau în jurul râului Gjanica din Fier, Albania, în ziua pieței. Astăzi, râul este aproape invizibil, acoperit în unele părți de verdeață acoperită de vegetație și în altele ascuns de clădiri înalte construite ilegal prea aproape de malul râului. Un plan de la firma italiană MAU Architecture numit „RI-GJANICA" reimaginează malul Fier ca element central al schemei lor pentru un nou centru oraș. Proiectul lor presupune redeschiderea conexiunilor dintre nucleul urban și râu prin piste de biciclete, poduri pietonale, amfiteatre și clădiri integrate cu utilizare mixtă.

Acolo unde râul de astăzi oferă puține puncte de intrare și servește ca o barieră între secțiunile de nord și de sud ale orașului, proiectul MAU speră să creeze conexiuni între cartiere prin crearea unui spațiu civic central. Firma schematizează diferitele elemente ale proiectului lor de reanimare a râului în termeni de mișcare și viteză; unii vizitatori ai spațiului se vor întinde pe vegetația de lângă apă, în timp ce alții se vor plimba pe poteci cu pietriș din apropierea străzii. MAU speră că „crearea unei benzi protejate de-a lungul sistemului de parc liniar va face posibilă circulația cu bicicleta prin întregul centru istoric".

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Proiectul de regenerare urbană implică construirea de noi poduri pietonale și demolarea clădirilor existente, el păstrează rețeaua străzilor și modelele de mișcare ale orașului. În acest spirit, Piața centrală a Fierului, care se află lângă râu, va fi întreținută, dar reamenajată pentru o mai bună utilizare a pietonilor și acces la râu.

Relația cu contextul și structurile existente, trăsăturile unei fizionomii deja înrădăcinate în peisajul orașului, vor avea inevitabil sarcina de a menține împreună un sistem complex de legături interdependente (drumuri istorice, catedrala, structuri ale epocii comuniste, construcții) cu polii noii dezvoltări urbane. Proiectul păstrează vechile axe ale orașului punându-le în funcțiune doar pentru pietoni, în timp ce piața Europa Plaza devine generatoarea unei a treia axe ca element nou între nordul și sudul

orașului. Recuperarea unei legături directe cu malul râului stabilește debite diferite la diferite înălțimi și face posibilă călătoria prin zonă în diferite moduri și viteze. Pe ambele maluri ale râului se dezvoltă un sistem de ciclism ca flux rapid, în timp ce la un nivel superior se păstrează axele principale ale celor două poduri existente și se adaugă un al treilea pod, care leagă direct părțile de nord și de sud ale orașului printr-un succesiune de pete verzi și zone de odihnă. Centrul fizic și piatra de temelie a întregului sistem este proiectat ca un amfiteatru pe malul râului, închis între două poduri, permițând oamenilor să se bucure de țărmurile recuperate ale Gjanicai, oferind o oportunitate pentru crearea unui spațiu public de interacțiune.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

De-a lungul malului de pe partea de nord a râului, proiectul propune un parc liniar care echilibrează spații printr-o rețea de drumuri verzi cu o viziune multidimensională datorită percepțiilor diferite ale vederilor. Axa nordică amintește și de un sistem pietonal, „Promenada", și un sistem larg de verdeață.

Amplasat între podurile pietonale de la nivelul străzii și spațiul de recreere de la marginea râului, MAU va construi două structuri cu utilizare mixtă de fiecare parte a Gjanicai. Despre clădirea de pe malul nordic, scrie MAU, „plăcile sale plutitoare îi permit să fie permeabil la priveliștile de la nord la sud, iar rampele mari verzi și terasa de pe acoperiș o fac parte integrantă din planul general general ca spațiu public în sine.

Parcul liniar, cu o mare varietate de specii de plante și arbori, leagă ușor orașul cu malul de nord al râului și duce direct la noul pod pietonal și Europa Plaza, care devine un nou nucleu urban menit să activeze interacțiunile și să ridice calitatea urbană; lângă podul de sud existent, o mică clădire comercială are vedere directă atât la parc, cât și la râu. Pentru a recăpăta o conexiune între partea de nord și partea de sud a orașului, noua clădire de pe cealaltă parte este proiectată ca un reper multifuncțional cu scopul de a reactiva această parte a orașului. Plăcile sale plutitoare îi permit să fie permeabil la vederile de la nord la sud, iar rampele verzi mari și terasa de pe acoperiș îl fac parte integrantă din planul general ca spațiu public în sine.

Relația cu structurile existente, trăsăturile unei fizionomii deja înrădăcinate în peisajul orașului, vor avea în mod inevitabil sarcina de a menține împreună un sistem complex de relații interdependente (drumuri istorice și plante cu construcții noi) cu polii de dezvoltare urbană nouă, dar tot cu marile structuri ale epocii comuniste. Proiectul păstrează vechile axe ale orașului punându-le în funcțiune doar pentru pieton, în timp ce piața

„Europa Plaza” devine generatoarea unei a treia axe ca „element nou” între nordul și sudul orașului.

## COSTURI

-

## BENEFICII ȘI EFECTE

Strategia proiectului urmărește creșterea acelor elemente care caracterizează identitatea lui Fier, pentru a realiza reconstrucția unei serii de relații care au condiționat calitatea vieții cetățenilor săi.

Reconectarea orașului cu râul Gjanica se urmărește nu doar prin prezența unei noi platforme urbane, ci printr-o legătură cu teritoriul său mai larg și mai complex, spre transparență, vizibilitate, utilizare și acces la litoral; o relație verde permite recunoașterea unei limite permeabile în construcții compacte, prin îmbunătățirea percepției vizuale.

De-a lungul malului de nord al râului, proiectul propune, o „promenadă“ și un parc liniar care echilibrează spațiile printr-o rețea verde cu o viziune multidimensională, datorită diferitelor poteci și vederi; partea de sud prezinta o cladire noua cu utilizare mixta.

## BIBLIOGRAFIE


https://www.re-thinkingthefuture.com/gada-2018-winners/ri-gjanica-_-urban-and-landscape-regeneration-of-fiers-city-center-mau-architecture/, *accesat 16.10.2023 ora 10.00*

*https://www.archdaily.com/894284/mau-architecture-plans-an-urban-and-landscape-regeneration-of-fiers-city-center-in-albania?ad_source=search&ad_medium=projects_tab , accesat 16.10.2023 ora 10.27*

https://archinect.com/firms/project/150065524/ri-gjanica-urban-and-landscaperegeneration-of-fier-s-city-centre/150065525 , *accesat 17.10.2023 ora 17.09*

https://www.mauarch.com/rigjanica , *accesat 17.10.2023 ora 20.00*

https://www.theplan.it/award-2018-Urban-Planning/ri-gjanica-urban-and-landscape-regeneration-of-fiers-city-centre-1, *accesat 17.10.2023 ora 17.20*

# Taiwan, Taipei

Autor fișă: HNATIUC Diana Ioana

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Taiwanul se confruntă cu problema regenerării urbane văzute ca o strategie importantă pentru dezvoltarea urbană încă din 1974. Scopul regenerării urbane a Taiwanului în 1974 a fost de a utiliza terenul urban conform strategiilor de planificare, îmbunătățirea stării fizice, economice și de mediu a orașelor și creșterea interesului public.

În timp ce Legea de planificare urbană din 1974 este recunoscută ca prima piatră de hotar a legislației de reînnoire urbană din Taiwan, Actul de reînnoire urbană din 1998 a stabilit pe o bază statutară sistemele și politicile de regenerare urbană din Taiwan.

După cutremurul violent care a lovit Taiwan pe 21 septembrie 1999, mulți oameni au rămas fără adăpost și o mulțime de clădiri au avut nevoie de lucrări de reconstrucție. Catastrofa a oferit o oportunitate reală de a testa și implementa pe deplin Legea de reînnoire urbană.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Regenerarea urbană a fost întotdeauna privită ca parte a politicii de dezvoltare urbană la nivel național, iar obiectivele sale largi sunt:

- Stimularea economiei
- Creșterea calitatății mediului
- Îmbunătățirea infrastructurii

Pornind de la inițiativele din 1974 și 1988, în ianuarie 2005 Executive Yuan a anunțat Schema de accelerare a regenerării urbane („Schema de accelerare") care conține 2 categorii de proiecte:

- Proiecte de regenerare conduse de guvern (conduse de Agenția de Construcții și Planificare a Ministrului de Interne (CPAMI))
- Proiecte de regenerare conduse de sectorul privat (pentru care CPAMI și autoritățile competente relevante oferă consiliere și asistență).

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

În general, obiectivul *Schemei de accelerare* a urmărit extinderea regenerării urbane de la „reconstrucția unui bloc" la „redezvoltarea unei regiuni", precum și încurajarea sectorului privat să investească. Pentru atingerea obiectivelor a fost nevoie de:

- Reutilizarea efectivă a terenurilor abandonate sau ocupate, aflate în proprietatea națională
- Oferirea de oportunități de muncă și creșterea industriilor
- Selectarea zonelor potențiale de reamenajare (zone pe malul apei, zone ale orașului vechi etc.)
- Asistarea publicului în realizarea proiectelor de reînnoire a comunității
- Subvenționarea construcțiilor publice
- Îmbunătățirea mediului și conservarea istorică pentru a simula creșterea economică.

În 2009, CPAMI a înființat „i-Taiwan 12 Projects - Urban Regeneration Scheme", concentrându-se pe 6 proiecte emblematice de regenerare urbană la nivel național, în 5 orașe mari din Taiwan. Între timp, CPAMI ajută publicul să realizeze proiecte de reînnoire a comunității. CPAMI speră să stabilească o identitate creativă, un stil unic și o calitate ridicată a vieții pentru toate orașele din Taiwan.

## COSTURI

În prezent, costul la nivel național al acestor inițiative legate de construcții este stabilit la aproximativ 21 de miliarde de dolari NT, dar nu este clar cât de mult va fi necesar doar pentru Taipei. În timp ce calea NDC oferă o imagine de ansamblu detaliată a strategiilor și etapelor, nu oferă încă o explicație detaliată a modului în care toate acestea vor fi implementate.

Regenerarea urbană a fost privită ca o strategie importantă pentru dezvoltarea urbană. Scopul regenerării urbane este utilizarea terenului urban cu strategii de planificare, îmbunătățirea stării fizice, economice și de mediu a orașelor. CPAMI (Agenția pentru Construcții), autoritatea centrală de planificare urbană și regenerare urbană, s-a dedicat formulării politicii și dezvoltării regenerării urbane în Taiwan.

La un nivel foarte înalt, guvernul taiwanez dorește să vadă clădiri cu design exterior îmbunătățit și să asigure eficiența energetică atât în clădirile noi, cât și în cele existente. Într-adevăr, până în 2030, toate clădirile publice noi vor trebui să fie de clasa 1 de eficiență energetică (cel mai înalt nivel de eficiență) și/sau aproape de zero emisii. Până în 2040, 50% din clădirile existente, fie comerciale sau rezidențiale, trebuie să fie modernizate la clasa de eficiență energetică a clădirilor 1 sau la emisii aproape zero. Dar până în 2050, 100% din clădirile noi și mai mult de 85% din clădirile existente trebuie

să fie la sau aproape la niveluri de emisii zero. Toate acestea în puțin mai puțin de 30 de ani.

Aceste măsuri vor necesita, de asemenea, stabilirea de noi sisteme de evaluare a eficienței energetice și consolidarea proporțională a reglementărilor privind eficiența energetică a clădirilor.

Calea Net-Zero 2050 recunoaște că aceste schimbări vor avea nevoie de sisteme de sprijin social care vor realiza o tranziție justă și echitabilă și un angajament civic. Va trebui să existe mecanisme de inginerie socială care să transforme conflictul în oportunități (cu modalități de a media conflictele și disputele care vor apărea în mod natural din tranziție). Această tranziție va necesita parteneriate puternice public-privat.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Toate aceste eforturi au avut, în felul lor, un impact pozitiv, aceasta fiind Tranziția Net-Zero 2050, așa cum a declarat președintele Taiwanului de Ziua Pământului, 12 aprilie 2021, urmată de publicarea din martie 2022 de către Consiliul Național de Dezvoltare (NDC) din Taiwan a „Căii Taiwanului către Emisii Net-Zero în 2050". Acest proiect urmărește, printre altele, să promoveze cercetarea, dezvoltarea tehnologică și inovarea în domenii cheie, să ghideze tranziția ecologică a Taiwanului și să conducă un nou val de creștere economică și, evident, acest proiect va avea o importanță majoră pentru regenerarea urbană în Taipei.

## BIBLIOGRAFIE


https://euroview.ecct.com.tw/category-inside.php?id=1193, *accesat 16.10.2023 ora 20.06*

https://english.uro.gov.taipei/News_Content.aspx?n=44CAA2187123464E&sms=1FFFB79CB0040476&s=A3Dhttps://twur.cpami.gov.tw/en/theme/main/2167422D686660E , *accesat 17.10.2023 ora 23.55*

https://twur.cpami.gov.tw/en/theme/main/21 , *accesat 17.10.2023 ora 23.57*

https://english.udd.gov.taipei/News_Content.aspx?n=C2942D82D8C2F87C&sms=DFFA119D1FD5602C&s=336B9239DB4EEF02 , *accesat 17.10.2023 ora 23.59*

*https://ro.pinterest.com/pin/25262447896464917/ , accesat 18.10.2023 ora 00.27*

## FLON, Lausanne, Elveția

Autor fișă: NEGREA Anca – Georgiana

### CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE:

Proiectul de regenerare urbană Le Flon din Lausanne, Elveția, reprezintă un model notabil de transformare a unei foste zone industriale într-un centru urban viu și modern.

În timpul dezvoltării industriale a orașului Lausanne, unii proprietari de afaceri au început să-și stabilească aici firmele pentru a profita mai întâi de pârâu, iar ulterior de centralitatea acestuia față de orașul vechi Lausanne. Le Flon a fost odată o zonă industrială în dezvoltare, dar care a intrat în declin în secolul al XX-lea. După declinul activităților industriale, zona a devenit în mare parte abandonată și subutilizată. În anii 2000, Lausanne a decis să transforme Le Flon într-un centru urban modern care să integreze funcții rezidențiale, comerciale, culturale și de divertisment.

După mai multe proiecte și contraproiecte de mai bine de un deceniu, s-a luat decizia în 1999 de a adopta planul de alocare propus de oraș.

### PLANUL DE DEZVOLTARE

Momentul de cotitură a venit în Planul Urbanistic 1999-2002 , când consiliul a decis reamenajarea zonei.

În 1988 - 1989, Orașul a lansat un concurs de idei câștigat de arhitecții Bernard Tschumi și Luca Merlini. La rândul său, compania LO Holding a comandat un proiect arhitecților Mario Botta și Vincent Mangeat. Acești pași nu s-au concretizat și tocmai în 1999 a fost acceptat un plan definitiv de dezvoltare. Acum finalizat, noul Flon este un cartier care oferă în principal infrastructură, magazine mari, servicii de agrement și pentru administrare. Reabilitarea clădirilor vechi valoroase a fost combinată cu reconstruirea.

În est, Bernard Tschumi, Luca Merlini și Emmanuel Ventura au fost responsabili de crearea interfeței de transport public. În aceeași zonă, biroul Lausanne Retail Rites cu arhitecții Richter & Dahl Rocha realizează complexul Les Mercier care reunește magazine, birouri și locuințe în volume simple și netede. În centrul cartierului, biroul de arhitectură Brauen & Wälchli a proiectat lucrările emblematice ale parcării subterane și ale clădirii Miroiterie. La vest, complexul Flon-Ville proiectat de biroul Mestelan & Gachet găzduiește o parte din administrația orașului Lausanne.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

O componentă esențială a strategiei de dezvoltare a proiectului Le Flon a fost crearea unui mix variat de utilizări. Zona include acum locuințe, birouri, magazine, restaurante, cinematografe și facilități culturale. Această diversitate urbană a revitalizat zona, atrăgând un număr mare de locuitori și vizitatori.

Pentru a întreprinde transformarea, a fost aleasă o soluție echilibrată: păstrarea ce este mai bun din trecut și folosirea lui pentru a construi pentru viitor. Primul deceniu al secolului al XXI-lea a fost modelat de numeroase construcții și renovări, având ca rezultat transformarea acestei platforme într-un nou centru de viață, muncă, creativitate și divertisment. Noi branduri, noi restaurante și noi birouri au venit și s-au stabilit în Flon. Acei noi chiriași au trăit și au lucrat alături de foștii chiriași, dar încă activi.

## COSTURI -

## BENEFICII ȘI EFECTE

Proiectul Le Flon a adus beneficii economice semnificative pentru oraș. Creșterea investițiilor, dezvoltarea comerțului și crearea de locuri de muncă au contribuit la prosperitatea zonei și a orașului în ansamblu.

Proiectul de regenerare urbană Le Flon din Lausanne servește drept exemplu notabil de transformare a unei zone industriale într-un centru urban modern și viu. Cu o strategie atentă de dezvoltare care a inclus un mix de utilizări, amenajarea spațiilor verzi, modernizarea infrastructurii și promovarea culturii. Acest proiect subliniază importanța dezvoltării urbane bine planificate și centrare pe oameni, care poate revitaliza și transforma orașele în locuri mai atractive și mai sustenabile pentru locuitori.

BIBLIOGRAFIE:


- https://www.archiobjects.org/le-flon-district-in-lausanne-urban-regeneration/
- https://flon.ch/en/quartier-du-flon/short-history-flon/
- https://lea.lighting/portfolio_page/lausanne-le-flon-eng/
- https://www.cogestim.ch/blog/lausanne-cetait-mieux-avant-le-flon-a-travers-le-temps/
- https://en.wikipedia.org/wiki/Le_Flon_%28Lausanne%29
- https://www.lausanne.ch/portrait/carte-identite/architecture-et-monuments/patrimoine-architectural/urbanisme-aujoudhui/quartier-du-flon.html

# Hammarby Sjöstad, Stockholm, Suedia

Autor fișă: ROȘU Aurelian - Daniel

## CONTEXTUL PROIECTULUI DE REGENERARE

Acest proiect a transformat o zonă industrială abandonată într-un cartier ecologic exemplar. S-au construit clădiri eficiente energetic, s-au creat spații verzi și s-au implementat soluții inovatoare pentru gestionarea deșeurilor și a apei.

## PLANUL DE DEZVOLTARE

Hammarby Sjöstad reprezintă o zonă urbană aflată în centrul orașului Stockholm, Suedia. Aceasta este supusă unei reamenajări urbane majore, în cadrul căreia infrastructura și aspectul urban sunt transformate și îmbunătățite pentru a crea un mediu de viață mai atractiv și durabil.

Zona este situată pe ambele maluri ale lacului Hammarby Sjö, oferind acces la peisaje naturale și apă. Ea este delimitată la est de municipalitatea Nacka, ceea ce poate implica o cooperare intermunicipală în dezvoltarea zonei. Hammarby Sjöstad este împărțită în două districte majore: Södermalm și Södra Hammarbyhamnen, ceea ce înseamnă că este situată în apropierea districtului Södermalm, un cartier renumit al Stockholmului.

Această transformare urbană majoră are ca obiectiv principal crearea unui mediu urban mai verde, cu accent pe mobilitatea durabilă, construcții eficiente din punct de vedere energetic și promovarea unui stil de viață sustenabil. Aceasta este o abordare comună în rândul multor orașe europene, care se concentrează pe dezvoltarea urbană inteligentă, care să răspundă nevoilor locuitorilor și să protejeze mediul înconjurător.

## STRATEGIA DE DEZVOLTARE

Hammarby Sjöstad a fost conceput cu obiectivul de a fi un model de dezvoltare urbană sustenabilă, cu accent pe eficiența energetică, gestionarea resurselor și reducerea impactului asupra mediului. Principalele caracteristici ale acestui proiect includ:

- **Eficiență energetică:** Clădirile din Hammarby Sjöstad sunt proiectate pentru a fi eficient energetic, utilizând tehnologii inovatoare și soluții de izolare termică. De asemenea, se promovează utilizarea energiei regenerabile, cum ar fi energia solară și cea geotermală.

- **Gestionarea resurselor:** Proiectul se concentrează pe gestionarea eficientă a resurselor, cum ar fi apă și deșeurile. Sunt implementate sisteme de colectare selectivă a deșeurilor și de reciclare, iar apa de ploaie este colectată și utilizată pentru irigarea spațiilor verzi și pentru alte scopuri non-potabile.
- **Transport durabil:** Hammarby Sjöstad promovează utilizarea transportului public și a mobilității durabile. Există o rețea extinsă de transport public, piste de biciclete și facilități pentru pietoni. De asemenea, se încurajează utilizarea mașinilor electrice și a car-sharing-ului.
- **Spații verzi și biodiversitate:** Proiectul include crearea de spații verzi extinse, parcuri și zone de recreere. Se acordă atenție și conservării biodiversității, prin plantarea de specii native și crearea de habitat pentru animale și păsări.

Hammarby Sjöstad a devenit un exemplu de succes în ceea ce privește regenerarea urbană și dezvoltarea durabilă. Acest proiect demonstrează cum o zonă industrială abandonată poate fi transformată într-un cartier modern, ecologic și atractiv, care să ofere o calitate superioară a vieții pentru locuitori.

## COSTURI

Costurile de dezvoltare a unei astfel de zone urbane mari precum Hammarby Sjöstad pot varia semnificativ în funcție de complexitatea proiectului și de obiectivele strategice. Aceste costuri includ:

- **Infrastructură:** Construirea infrastructurii de bază, cum ar fi rețelele de alimentare cu apă, canalizare, energie electrică și gaz, poate reprezenta o parte semnificativă din costuri.
- **Transport și mobilitate:** Dezvoltarea rețelei de transport public, precum și infrastructura pentru biciclete și pietoni, necesită investiții semnificative.
- **Construcții și locuințe:** Ridicarea de clădiri și locuințe conforme cu standardele de eficiență energetică poate fi costisitoare, dar are avantaje pe termen lung prin economisirea de energie.
- **Inovații tehnologice:** Implementarea de tehnologii inteligente și soluții inovatoare, cum ar fi sistemele de gestionare a deșeurilor, poate necesita investiții inițiale substanțiale.

- **Spații verzi și parcuri:** Crearea și întreținerea spațiilor verzi și a parcurilor poate fi o cheltuială continuă, dar adaugă valoare calității vieții locuitorilor.
- **Consultanță și planificare urbană:** Costurile pentru experți, consultanți și planificatori urbani sunt esențiale pentru dezvoltarea și punerea în aplicare a unei strategii de succes.
- **Implicarea comunității:** Investiția în implicarea și consultarea comunității în procesul de dezvoltare poate necesita resurse financiare și logistice semnificative.
- **Întreținere și administrare:** După finalizarea proiectului, costurile de întreținere și administrare a infrastructurii și serviciilor trebuie luate în considerare.

Este important de menționat că, deși costurile inițiale pot părea ridicate, investiția în dezvoltarea urbană durabilă poate aduce economii pe termen lung prin reducerea consumului de energie, gestionarea eficientă a resurselor și îmbunătățirea calității vieții pentru locuitori. Aceste investiții pot contribui la reducerea impactului asupra mediului și la crearea unui mediu urban mai atractiv și sustenabil.

## BENEFICII ȘI EFECTE

Dezvoltarea urbană durabilă aduce cu sine îmbunătățirea calității vieții în orașe și protejarea mediului înconjurător. Aceasta implică reducerea poluării, creșterea eficienței energetice, promovarea unei mobilități mai bune, crearea de spații verzi și atracția de investiții. Pe lângă aceste aspecte, dezvoltarea urbană durabilă sporește rezistența la schimbările climatice și creează o comunitate diversă și dinamică.

## BIBLIOGRAFIE


- https://www.visitstockholm.com/eat-drink/restaurants/discovering-hammarby-sjostad-on-a-bike/;
- https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/hammarby-sjostad-stockholm-sweden/;
- https://www.balticurbanlab.eu/goodpractices/hammarby-sj%C3%B6stad-one-world%E2%80%99s-most-successful-urban-renewal-districts;