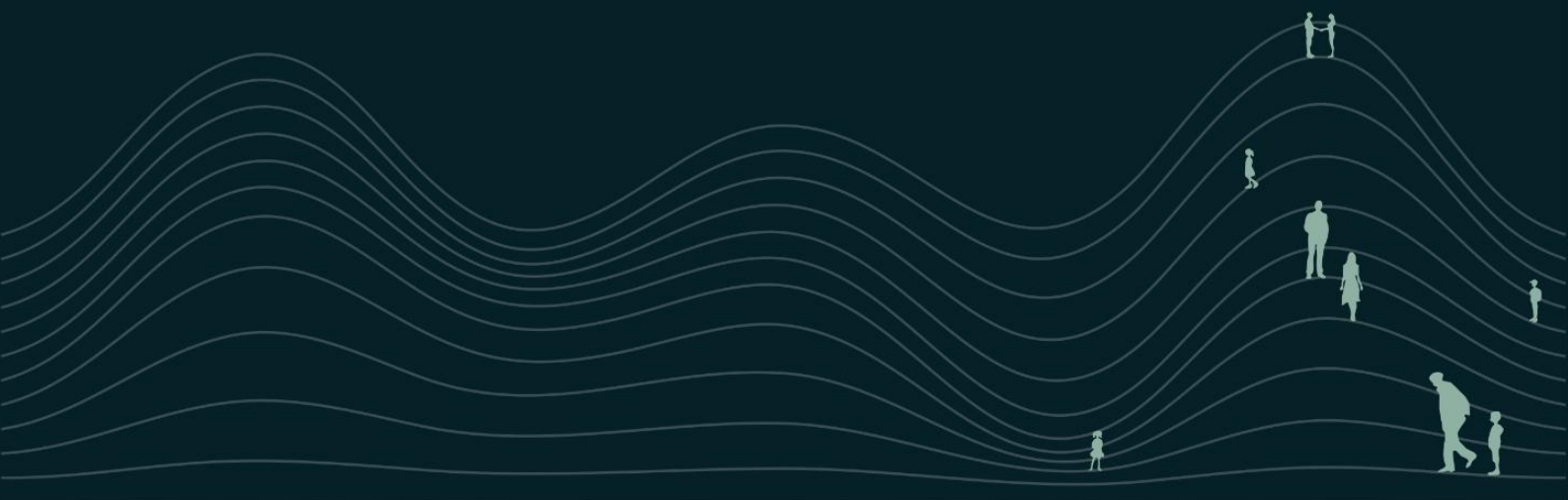


PROximity Without Density



Raportul Științific etapă 2025

Contract nr. 124/2025; etapă nr. 1/2025; Proximitate fără Densitate (PROWD)



Raportul Științific etapă 2025

Contract nr. 124/2025; etapă nr. 1/2025;

Proximitate fără Densitate (PROWD)

În cadrul proiectului PROWD conform contractului 124/2025 echipa Facultății de Geografie, Universitatea din București este reprezentată din conf. univ. dr. Suditu Bogdan, lector univ. dr. Mareci Alina și asist. drd. Cioclu Alexandra. În anul 2025 aceștia au participat la etapa de **Cercetare preliminară – obținerea unui Raport analiza context EU** cu următoarele sub-activități:

- 1.1. Identificare, selectare zone demonstrative (și activități suport: participare la manifestări tehnico-științifice, vizite de lucru)
- 1.2. Analiză accesibilitate și caracteristici Urban & Rezidențial în București

Descrierea științifică cu punerea în evidență a rezultatelor etapei anuale și gradul de realizare a obiectivelor

PROximity Without Density (PROWD) este un proiect își propune să adapteze conceptul de Oraș de 15 minute (15-Minute City - 15mC) la contextul specific al zonelor urbane cu densitate redusă - *Low density urban areas* (LDUAs) din zone metropole europene. În timp ce modelul clasic al orașului de 15 minute a fost gândit în principal pentru zone compacte și mixte din centrele marilor orașe, proiectul PROWD își concentrează atenția către periferii, acolo unde densitatea este redusă, mobilitatea populației este mult mai dependentă de mașină, serviciile sunt dispersate, iar calitatea vieții este puternic influențată de accesibilitatea acestora la infrastructura.

Pornind de la această realitate, proiectul își propune să redefinească proximitatea urbană, identificând soluții practice și adaptate pentru îmbunătățirea accesului locuitorilor la servicii esențiale, reducerea dependenței de automobil și crearea unor ecosisteme zilnice eficiente și incluzive.

PROWD urmărește să creeze cunoștințe strategice și soluții aplicabile în zonele cu densitate redusă din patru capitale europene: Roma, Lisabona, București și Vilnius. Obiectivele proiectului au fost gândite pentru a explora cinci direcții majore:

- Identificarea inițiativelor urbane non-convenționale (ex. combinații inovatoare de diverse funcții precum educație, recreere, cultură, alimentație, sănătate, bunăstare, aplicabile în LDUAs).
- Crearea unor rețele de servicii zilnice, adaptate nevoilor grupurilor vulnerabile: copii, vârstnici, femei, nou-veniți.
- Reducerea utilizării automobilului personal, prin propunerea sau adaptarea unor soluții de mobilitate alternativă, servicii partajate, aplicații digitale și infrastructură accesibilă.
- Consolidarea proximității instituționale, astfel încât autoritățile locale și metropolitane să poată susține activități și servicii integrate pentru comunități.
- Asigurarea incluziunii sociale, astfel încât atât locuitorii vechi, cât și cei nou-sosiți să se regăsească în noile scenarii urbane propus

Conform propunerii de proiect Universitatea din București, Facultatea de Geografie are următoarele sarcini:

- Să asigure contribuția academică prin participă activ la conferințe și evenimente naționale și internaționale, precum și contribuirea cu expertiza geografică la înțelegerea dinamicilor spațiale ale orașelor.
- Să modereze discuții și evenimente naționale, precum și să organizeze Local Urban Talks și workshop-uri în România, să faciliteze implicarea stakeholder-ilor naționali (autorități, ONG-uri).
- Să conecteze stakeholder-i relevanți, folosind rețelele proprii pentru a aduce în proiect actori importanți la nivel local și metropolitan.
- Să contribuie la metodologia de selecție a zonelor urbane cu densitate redusă (LDUA); să participe la rafinarea metodologiei de identificare și selectare a zonelor urbane cu densitate redusă. De asemenea să analizeze dinamici micro și macro în cadrul zonelor urbane cu densitate redusă pentru segmentul WP2.

În anul 2025 conform Contractului, Universitatea din București, Facultatea de Geografie a avut următoarele obiective:

- Obținerea unei cercetări preliminare sub forma unui raport - analiză a contextului EU
- Activități suport (participare la manifestări tehnico-științifice; vizite de lucru) a căror finalitate este identificarea și selectarea unor zone demonstrative
- Dezvoltare experimentală a conceptului de *proximitate fără densitate* prin analiza accesibilității și caracteristici Urban & Rezidențial în București

Toate aceste obiective au fost îndeplinite conform descrierii de mai jos.

Un sumar al progresului (livrabile realizate, indicatori de rezultat, diseminarea rezultatelor, justificare diferențe, dacă e cazul)

Obiectivului general de **obținere a unei cercetări preliminare sub forma unui raport - analiză a contextului EU** a fost finalizat în întregime fără a exista diferențe, câteva aspecte generale identificate în cadrul analizei au fost.

Conceptul Orașului de 15 Minute (15mC), introdus și popularizat de Carlos Moreno (2016), reprezintă o viziune strategică de planificare urbană axată pe om, a cărei esență constă în crearea unor medii urbane reziliente, în care locuitorii pot accesa majoritatea nevoilor și serviciilor zilnice - de la locuință și muncă, la sănătate, educație și recreere - printr-o călătorie de maximum 15 minute, efectuată exclusiv prin moduri de transport active, non-poluante, precum mersul pe jos sau ciclismul (Lima, Leal, & Santos, 2022). Această paradigmă nu doar că urmărește eficiența funcțională, ci și îmbunătățirea calității vieții urbane prin reducerea dependenței de mașina personală, care contribuie la congestia traficului, poluarea fonică și atmosferică și emisiile semnificative de gaze cu efect de seră (Ibraeva, de Witte, & D'Silva, 2020). Prin re-centralizarea vieții la nivelul vecinătății, 15mC se aliniază direct obiectivelor de dezvoltare durabilă (ODD) ale Agendei 2030, în special cele legate de orașe și comunități durabile.

Geneza 15mC se înscrie într-o lungă tradiție de idei de planificare urbană care au militat pentru o scară umană și comunități mixte. Conceptul moștenește principiile Orașului-Grădină ale lui Ebenezer Howard (1902), care vizau autosuficiența și echilibrul dintre urban și rural, și modelul Unității de Vecinătate dezvoltat de Clarence Perry, care definea o zonă funcțională cu facilități esențiale la o distanță de mers pe jos de 400 de metri de reședință (Perry, 2011). Totuși,

diferența majoră a 15mC constă în introducerea crono-urbanismului, o perspectivă care plasează dimensiunea temporală în centrul analizei urbane; prin limitarea strictă a timpului de deplasare la 15 minute, conceptul face timpul o resursă esențială de planificare, influențând modul în care indivizii își coordonează aspectele esențiale ale vieții și reintroducând noțiunea de *poliritm* și *policronie* în spațiul urban (Moreno, Hrițuleac, & Szemző, 2023; Tarwani, 2021). Adoptarea acestui cadru temporal vizează în mod explicit reducerea timpului de navetă, având astfel posibilitatea unui timp mai îndelungat pentru viață socială, educație și recreere, îmbunătățind în cele din urmă bunăstarea personală a rezidenților.

Operaționalizarea 15mC necesită o integrare sinergică a trei piloni de planificare cunoscuți ca "Ceii 3D" – Densitatea, Diversitatea și Designul – esențiali pentru a susține viabilitatea și funcționalitatea cartierelor la nivel local (Cervero & Kockelman, 1997; Ewing & Cervero, 2010). Diversitatea este realizată prin implementarea unei utilizări mixte a terenului, care suprapune funcțiile de locuire, muncă și servicii în aceeași zonă geografică, asigurându-se că un cartier nu este doar un spațiu de dormit, ci un ecosistem complex care își susține propriile nevoi economice și sociale. Densitatea joacă un rol crucial, deoarece o densitate critică este necesară pentru a susține economic infrastructura de servicii și rețelele de transport public la nivel local; în lipsa unei densități adecvate, facilitățile locale (de exemplu, magazinele sau școlile) devin neviabile economic, obligând rezidenții să recurgă la deplasări pe distanțe lungi (Hamiduddin, 2018). În cele din urmă, Designul urban de calitate se concentrează pe crearea de străzi sigure, atractive și confortabile, care prioritizează pietonii și bicicliștii, utilizând măsuri precum reducerea traficului și extinderea spațiului verde, transformând spațiul urban dintr-un coridor de tranzit într-un loc de interacțiune și recreere (Christopher, 2015).

O dimensiune esențială și tot mai pregnantă în analiza 15mC este conceptul de *Proximitate Hibridă* și cel de *Echitate Spațială* (Allam, Bibri, & Jones, 2024). În timp ce *Proximitatea Fizică* (distanța metrică sau temporală) poate fi măsurată prin instrumente geospațiale, ea nu garantează de la sine incluziunea. De aceea, 15mC trebuie să fie ghidat de principiul Echității, care asigură o distribuție justă a serviciilor și oportunităților, accesibilă tuturor grupurilor sociale, fapt ce reduce segregarea spațială (Graells-Garrido, Tello, & García-López, 2021). Cercetările arată că inegalitatea de acces pietonal în limita celor 15 minute este o problemă des întâlnită în orașele europene, cu disparități clare între centru și periferie (Vale & Lopes, 2023). Astfel, viziunea modernă a proximității integrează și *Proximitatea Socială* (calitatea interacțiunilor și rețelele de sprijin comunitar) și *Proximitatea Digitală*, unde soluțiile de *e-commerce*, telemedicină și tele-muncă suplimentează accesul fizic, în special în zonele în care intervențiile ample sunt dificile sau costisitoare (Balletto et al., 2021). Asigurarea unei distribuții echilibrate a acestor funcții este esențială pentru ca pragul de 15 minute să fie realist și semnificativ (D'Onofrio & Trusiani, 2022).

Funcția Proximității față de Locul de Muncă este adesea cea mai dificilă de îndeplinit la scara de 15 minute, deoarece structura economică a orașelor moderne tinde spre centralizarea locurilor de muncă specializate. Cu toate acestea, 15mC urmărește să atenueze efectele navetei lungi prin încurajarea descentralizării oportunităților de angajare. Aceasta implică promovarea și sprijinirea întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri) locale, crearea de spații de *co-working* integrate în proximitatea zonelor rezidențiale și transformarea clădirilor de birouri neutilizate în hub-uri multifuncționale (Wu et al., 2021). Prin încurajarea muncii la distanță sau a locurilor de muncă bazate pe servicii locale, 15mC contribuie la

îmbunătățirea capital social și a dinamicii pieței economice locale, reducând costurile asociate congestiei și poluării.

Accesul la Educație și Cultură în limita celor 15 minute este vital nu doar pentru dezvoltarea individuală, ci și pentru consolidarea coeziunii comunitare. Aceasta include proximitatea școlilor, grădinițelor, bibliotecilor publice, centrelor de artă și spațiilor de performance (Monechi, Capurro, & Bini, 2021). O strategie cheie este utilizarea multiplă a infrastructurii școlare existente: transformarea școlilor în centre comunitare active în afara orelor de curs, oferind cursuri pentru adulți, spații de întâlnire sau activități culturale, ceea ce optimizează utilizarea patrimoniului construit și oferă servicii esențiale fără a necesita investiții majore în infrastructură nouă (Balletto et al., 2021).

Proximitatea serviciilor de Îngrijire și Sănătate (clinici, farmacii, cabinete medicale și servicii sociale) este o componentă critică a 15mC, având implicații deosebite pentru populațiile vulnerabile precum vârstnicii, persoanele cu dizabilități sau cele care suferă de boli cronice. Pentru aceste grupuri, constrângerile de mobilitate transformă distanțele scurte în obstacole majore. Prin garantarea accesului rapid la aceste servicii, conceptul promovează drepturile de proximitate, astfel încât nevoile de sănătate sunt îndeplinite fără a genera stres financiar sau logistic legat de transport (Ramírez Saiz, Marín, & Poveda, 2022).

Asigurarea accesului la bunăstare personală și recreere în aer liber prin parcuri, spații verzi, terenuri de sport și piste de biciclete este un imperativ de sănătate publică. Numeroase studii subliniază corelația pozitivă între accesul la spații verzi de calitate și sănătatea fizică și mentală a rezidenților (Christopher, 2015). În contextul 15mC, spațiile verzi sunt tratate nu doar ca elemente estetice, ci ca infrastructură funcțională care facilitează activitatea fizică, reduce stresul și oferă locuri de socializare, contribuind direct la sentimentul de apartenență comunitară.

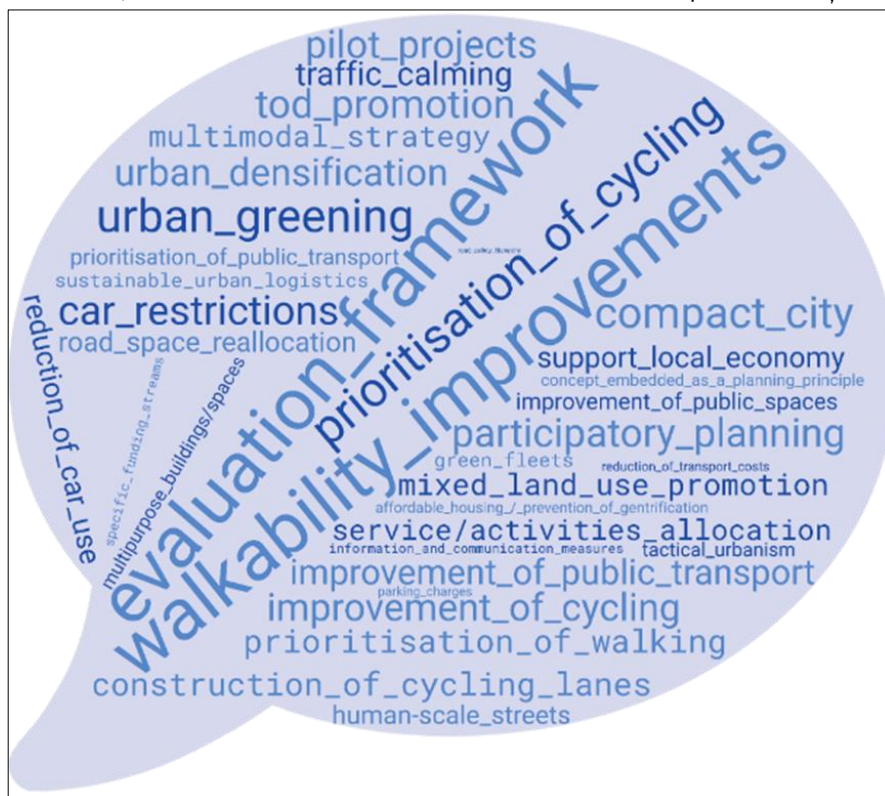


Figura 1. Implementarea conceptului orașul de 15 minute la nivel teoretic și practic (după Teixeira et al., 2024)

Funcția de alimentație și aprovizionare zilnică vizează garantarea proximității la magazine alimentare, piețe locale și alte servicii de cumpărături esențiale. Această componentă este strâns legată de securitatea alimentară și de sprijinul acordat micilor comercianți, contribuind la o economie locală mai robustă. Prin reducerea dependenței de hipermarket-urile situate la periferia orașului, care necesită deplasarea cu mașina, 15mC sprijină un model de consum mai durabil și local.

Deși este transversală, mobilitatea este o funcție în sine, axată pe facilitarea transportului activ și pe integrarea eficientă a rețelelor de transport public. Aceasta implică nu doar crearea de trotuare și piste de biciclete sigure, ci și asigurarea unei conectivități optime între cartiere prin mijloace de transport în comun, esențiale pentru călătoriile care depășesc pragul de 15 minute (de exemplu, naveta către un loc de muncă specializat). Reorientarea spațiului public de la infrastructura auto către cea pietonală și ciclistă este o componentă vizibilă și adesea controversată a acestei funcții (Abdelfattah, Deponte, & Fossa, 2022).

Deși conceptul 15mC a demonstrat o aplicabilitate relativ facilă în nucleeele urbane dense și istorice, precum *La Ville du quart d'heure* din Paris, unde primarul Anne Hidalgo l-a adoptat ca politică centrală, implementarea sa întâmpină dificultăți structurale în Zonele Urbane cu Densitate Redusă (LDUAs) (Teixeira et al., 2024). Aceste zone, caracteristice periferiilor și suburbiilor extinse, sunt definite printr-o densitate locativă scăzută și o dispersie spațială a serviciilor, ceea ce le face extrem de dependente de mașina personală. Soluțiile tradiționale de planificare, precum densificarea urbană masivă sau extinderea rețelelor de transport public la scară mare, se dovedesc a fi fie nesustenabile din punct de vedere ecologic și financiar, fie inacceptabile din punct de vedere social pentru comunitățile rezidente (Hamiduddin, 2018). În paralel, alte state europene au adoptat variante temporale adaptate, precum modelul *20-Minute Neighbourhood* în Scoția, sau viziunea Orașului Distanțelor Scurte (*Stadt der kurzen Wege*) din Germania și Țările de Jos, care împărtășesc o etică similară, concentrată pe mobilitatea activă (Hamiduddin, 2018). Analizele de accesibilitate la nivel european, cum ar fi studiul realizat de Vale și Lopes (2023), au scos în evidență disparități majore în ceea ce privește accesul pietonal la facilități în limita celor 15 minute, demonstrând că, deși orașele europene au o densitate mai mare și o istorie de dezvoltare compactă, inegalitatea spațială persistă, în special la periferiile cu densitate scăzută (LDUAs).

Un factor de amplificare major în adoptarea globală a 15mC a fost Pandemia COVID-19, care a acționat ca un catalizator (Vlahov & Kurth, 2024). Perioadele de carantină și restricțiile de călătorie au scos în evidență inegalitățile profunde de acces la facilitățile esențiale la nivel de cartier, forțând rezidenții să se bazeze exclusiv pe resursele din proximitate. Această experiență a validat premisa 15mC, demonstrând că locuibilitatea locală nu este doar o chestiune de confort, ci un imperativ de reziliență urbană și sănătate publică. În consecință, orașe din întreaga lume, de la Melbourne (cu modelul *20-Minute Neighbourhood*) la Utrecht (cu *10-Minute City*) și China (cu *15-Minute Community Life Circle*), au adaptat și integrat principiile cronourbanismului în politicile lor post-pandemice (Teixeira et al., 2024; Wu et al., 2021; Victoria State Government, 2025).

Pe lângă transformarea fizică, implementarea 15mC generează implicații socio-politice profunde, redefinind Guvernanța Urbană și relația dintre cetățean și spațiul public (Caprotti, Cefalo, & Monno, 2024). Trecerea de la o planificare pe bază de zone la una pe bază de funcții și timp necesită o colaborare intersectorială sporită între autoritățile de transport, cele de sănătate, educație și dezvoltare

economică locală. Esența politică a 15mC rezidă în lupta împotriva segregării spațiale și în promovarea drepturilor de proximitate, asigurând că accesul la oportunități nu este o funcție a veniturilor sau a deținerii de vehicule.

Impactul economic al 15mC este de natură duală: pe de o parte, reduce costurile personale și publice asociate dependenței de mașină (cheltuieli cu combustibilul, costuri de întreținere a infrastructurii rutiere); pe de altă parte, stimulează investițiile locale și crearea de locuri de muncă în cartiere, consolidând economia de proximitate și reducând "scurgerea" de capital către marile centre comerciale din afara zonei.

Totuși, conceptul 15mC nu este lipsit de critici și controverse. Pe plan social, unele voci exprimă preocupări legate de potențiala gentrificare – succesul unui cartier bazat pe proximitate ar putea duce la creșterea valorii proprietăților, forțând rezidenții cu venituri mici să se mute (Allam, Bibri, & Jones, 2024). Planificatorii trebuie să contracareze acest risc prin politici de locuire accesibilă și controlul chirilor. De asemenea, au apărut și critici socio-politice și teorii ale conspirației, în special în legătură cu măsurile de reducere a traficului auto (precum Superblocurile din Barcelona), care sunt percepute de unii ca o limitare a libertății de mișcare și ca o formă de control social, aspecte care necesită o comunicare transparentă și o implicare comunitară robustă pentru a fi demontate (Walker, 2023). Astfel, succesul 15mC depinde nu doar de calitatea designului urban, ci și de guvernanta incluzivă și de acceptarea socială a schimbării.

Orașul de 15 Minute transcende o simplă metodologie de planificare urbană, oferind un cadru filosofic și operațional care urmărește să gestioneze dezvoltarea urbană în mod sustenabil, punând calitatea vieții și echitatea în centrul deciziilor (Khavarian-Garmsir, Sharifi, & Sadeghi, 2023). Prin re-prioritizarea mersului pe jos și a ciclismului și prin suprapunerea funcțiilor esențiale ale vieții, 15mC propune o alternativă viabilă la modelul urban axat pe mașină care a dominat secolul XX. Transferabilitatea conceptului, deși adaptabilă la diverse praguri de timp și contexte (de la orașe dense la LDUAs prin soluții hibride), necesită o înțelegere nuanțată a specificului local și un angajament politic pe termen lung. Prin concentrarea pe proximitatea fizică, socială și digitală, 15mC devine un instrument crucial pentru construirea unui viitor urban mai echitabil, mai vibrant și mai pregătit să facă față provocărilor climatice și sanitare ale secolului XXI.

Bibliografie:

- Abdelfattah, L., Deponte, D. and Fossa, G. (2022). The 15-minute city as a hybrid model for Milan. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*, pp.71-86.
- Allam, Z., Bibri, S. E., & Jones, D. S. (2024). The 15-minute city: A paradigm shift in sustainable urbanism and its impact on mobility, housing, and social equity. *Sustainable Cities and Society*, 103, 105051.
- Balletto, G., Ladu, M., Milesi, A., & Borruso, G. (2021). A Methodological Approach on Disused Public Properties in the 15-Minute City Perspective. *Sustainability*, 13(2), 593.
- Caprotti, F., Cefalo, F., & Monno, V. (2024). The 15-Minute City as a governance technology. *Urban Studies*, 004209802412499.
- Cervero, R. & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), pp.199-219.
- Christopher, A. (2015). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press.

- D'Onofrio, G. and Trusiani, E. (2022). The fifteen-minute city: A critical review of its dimensions, challenges and future directions for urban planning and policy. *Land Use Policy*, 122, p.106387.
- Ewing, R. & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), pp.265-294.
- Graells-Garrido, E., Tello, M., & García-López, M. Á. (2021). The 15-minute city: A systematic review of the literature. *Cities*, 116, 103289.
- Hamiduddin, I. (2018). The City of Short Distances: Urban planning, sustainable mobility and the challenge of low-density suburbs in the German case. *Town Planning Review*, 89(1), pp.67–88.
- Howard, E. (1902). *Garden Cities of To-morrow*. London: S. Sonnenschein & Co., Ltd.
- Ibraeva, A., de Witte, P. and D'Silva, J. (2020). Urban Sprawl and the Compact City: A Critical Review of the Literature on the Impact of the Compact City on Urban Travel Behaviour. *Sustainability*, 12(19), p.8118.
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*, 132, 104101.
- Lima, A. S., Leal, G. O., & Santos, M. (2022). The 15-Minute City: Conceptual Foundations, Operationalization, and Potential Outcomes. *Sustainability*, 14(14), 8689.
- Monechi, B., Capurro, L., & Bini, A. (2021). The 15-Minute City: Principles, Challenges and Opportunities for an Equitable Urban Mobility. *Sustainability*, 13(15), 8440.
- Moreno, C. (2016). *La ville du quart d'heure* (Credit for concept foundation).
- Perry, C. A. (2011). *The Neighborhood Unit: A Scheme of Arrangement for the Family Life Community*. New York Regional Plan Association.
- Pozoukidou, G. and Angelidou, M. (2022). The 15-minute city: An analysis of global case studies and policy implications. *Cities*, 125, p.103661.
- Ramírez Saiz, R., Marín, S. V., & Poveda, V. B. (2022). The 15-minute city: A new urban planning concept for post-COVID-19 mobility. *Journal of Urban Planning and Development*, 148(4), 04022046.
- Tarwani, M. (2021). *A New Time-based Urban Agenda: Exploring the 15-minute city in concepts and practices*. Politecnico di Milano.
- Teixeira, J.F., Silva, C., Seisenberger, S., Büttner, B., McCormick, B., Papa, E. and Cao, M. (2024). Classifying 15-minute Cities: A review of worldwide practices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 189, p.104234.
- Vale, D. and Lopes, A.S. (2023). Accessibility inequality across Europe: a comparison of 15-minute pedestrian accessibility in cities with 100,000 or more inhabitants. *npj Urban Sustainability*, 3(1), p.55.
- Victoria State Government. (2025). *20-Minute neighbourhoods*.
- Vlahov, D., & Kurth, A. (2024). The "15-Minute City" Concept in the Context of the COVID-19 Pandemic and Climate Change. *Journal of Urban Health*, 101(4), 669–671.
- Walker, P. (2023). Why do traffic reduction schemes attract so many conspiracy theories? *The Guardian*. (Sursă: D1-1 PROWD.pdf)
- Wu, H., Wang, L., Zhang, Z., & Gao, Y. (2021). The 15-minute community life circle in China: Definition, methodology, and policy implications. *Journal of Urban Planning and Development*, 147(4), 04021025.

Obiectivului de realizare a **activităților suport (participare la manifestări tehnico-științifice; vizite de lucru)** a căror finalitate este **identificarea și selectarea unor zone demonstrative**, a fost finalizat în întregime fără a exista diferențe. Prezentăm cele două aspecte ale obiectivului separat.

Activitățile suport în care echipa Facultății de Geografie a luat parte au inclus Kick-off meeting, Conferinței GeoEarth: Advancing Global Understanding of Geography and Earth Sciences și Consortium Meeting.

Kick-off meeting a avut loc pe 13 martie 2025, la Roma, marcând începutul oficial al unui demers european ambițios care își propune să regândească modelul 15-Minute City pentru zonele urbane cu densitate scăzută (LDUA). Evenimentul a reunit toți partenerii consorțiului și a oferit cadrul necesar pentru clarificarea direcțiilor strategice, a etapelor de lucru și a responsabilităților fiecărei echipe implicate. Din partea Universității din București, Facultatea de Geografie a participat conf. univ. dr. Bogdan Suditu. Pentru București, partenerii locali, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană București (ADIZMB), Universitatea din București-Facultatea de Geografie și Urban2020, joacă un rol fundamental în analiza provocărilor caracteristice zonelor metropolitane cu densitate redusă. Ei vor contribui la colectarea datelor, analiza teritorială, conectarea actorilor relevanți și facilitarea proceselor participative.

PROWD pleacă de la premisa că modelul clasic al orașului de 15 minute funcționează diferit în periferiile metropolitane, unde dependența de automobil este ridicată, iar serviciile sunt dispersate. Proiectul urmărește creșterea accesibilității locale fără investiții masive în infrastructură, prin soluții inteligente, flexibile și realizabile pe termen scurt. Pentru a atinge acest obiectiv, echipa va combina cercetarea avansată cu implementarea practică, dezvoltând și testând soluții inovatoare în strânsă colaborare cu rezidenții, instituțiile locale și actorii relevanți.

Un element esențial al proiectului este aplicarea metodologiei în patru contexte urbane distincte, Roma, Lisabona, București și Vilnius, fiecare metropolă oferind provocări specifice și condiții instituționale diferite. Această diversitate permite o înțelegere nuanțată a modului în care principiile proximității pot fi adaptate în funcție de structura urbană, guvernanta și nevoile comunității.



Figura 2. Prezența Facultății de Geografie, UB la Kick-off meeting PROWD

Proiectul PROWD a fost prezentat în cadrul Conferinței GeoEarth: Advancing Global Understanding of Geography and Earth Sciences, eveniment științific de tradiție organizat anual de Facultatea de Geografie a Universității din București în perioada 7-8 noiembrie 2025. Ediția din acest an a avut o semnificație specială, fiind dedicată aniversării a 125 de ani de educație geografică la Universitatea din București, un moment de celebrare a excelenței academice și a contribuțiilor de lungă durată în domeniul științelor geografice.



Figura 3. Prezența Facultății de Geografie, UB la Conferința GeoEarth: Advancing Global Understanding of Geography and Earth Sciences în contextul proiectului PROWD

În acest context, echipa formată din conf. univ. dr. Bogdan Suditu, lect. univ. dr. Alina Mareci și asist. univ. drd. Alexandra Cioclu au prezentat lucrarea cu titlul *Achieving proximity without density - o viziune a proiectului PROWD*, axată pe conceptualizarea și contextualizarea abordării inovatoare propuse de proiect. Prezentarea a oferit participanților o perspectivă asupra modului în care PROWD reimaginează ideea de proximitate urbană în zonele cu densitate scăzută, explorând soluții adaptate periferiilor marilor metropole europene și provocărilor specifice acestora. Audiența, formată din cercetători români și internaționali, s-a dovedit extrem de receptivă și a generat un cadru de discuții constructive. Dialogul deschis cu specialiști interesați de urbanism, mobilitate, accesibilitate și dezvoltare teritorială a creat premisele unor colaborări viitoare în jurul temelor promovate de PROWD. Participarea la GeoEarth 2025 a reprezentat o oportunitate importantă de diseminare a viziunii proiectului și de integrare a acestuia în dezbaterile actuale privind transformările urbane și strategiile de dezvoltare durabilă.

Consortium Meeting PROWD s-a reunit pe 27 noiembrie 2025 la București pentru o sesiune de lucru dedicată planificării activităților pentru anii 2026–2027 și coordonării progresului în toate pachetele de lucru. Întâlnirea a reprezentat un moment esențial pentru alinierea echipelor partenere, clarificarea termenelor limită și stabilirea strategiilor comune pentru următoarea etapă a proiectului.

București
AGENDA

DAY 1 - Wednesday 26.11.2025

venue: ARCUB

1st Day Exhibition "SMALL & the cities" - Showcase of the journey so far
https://tiny.cc/may1-2025

9:30 – 10:00	Meeting and group walk to event venue – University Square
10:00 – 10:30	Registration & Coffee – ARCUB
10:30 – 11:30	SMALL Outlook moment - Possible initiatives for SMALL Moderated by Lead Partner
11:30 – 12:00	DUT & Interreg Financial Instruments Presentation by Elena Simion and Simona Arghire
12:00 – 12:30	Fair Mobility project Presentation by Andriada Lupescu
12:30 – 14:00	Lunch
14:00 – 15:00	Blended Meeting – Bringing Proximity and Shared Values Moderated by Mihai Iacovici and Georgia Romagnoli Presentation of the projects PUMA, PROWD, and Proximity guided discussion



DAY 2 - Thursday 27.11.2025

venue: ARCUB

1st Day (26/11/2025) Overview Morning – Discussion of current results and alignment
with the next steps, including WP1, WP2 and WP3

9:30 – 10:00	Morning meet-up & coffee – Bucharest Town Hall
10:00 – 11:00	Work Packages overview, 7-20 min each: • WP1: Survey of existing innovative initiatives in EU • WP2: Urban dynamics and accessibility in metropolitan areas • WP3: Residential analysis of the selected demonstration areas
11:00 – 11:45	Deliverable presentation: Positioning the demonstration sites - in dynamics and governance in the Metropolitan areas Presented by Nuno Marques da Costa (IGOT-LJ)
11:45 – 12:30	Next steps: • Upcoming deliverables to start • Reporting and coordination
12:30 – 13:30	Lunch time break
13:30 – 14:00	Workshop landscape and engagement focused discussion
14:00 – 14:30	Methodology discussion for WP3 survey
14:30 – 15:00	ICB: Any other Business
15:00	Closing remarks & end of event

Figura 4. Prezența Facultății de Geografie, UB la Consortium Meeting PROWD

Printre aspectele abordate în cadrul întâlnirii se numără:

- Planificare și coordonare pentru perioada 2026–2027. Anul 2026 a fost definit drept centrul de greutate al proiectului, întrucât majoritatea activităților de cercetare aplicată și co-creare vor avea loc în această perioadă. De asemenea, în vara anului 2026 va avea loc un nou Consortium Meeting în Vilnius, organizat în paralel cu o conferință internațională, consolidând vizibilitatea și impactul proiectului. Pentru 2027, accentul se va muta pe diseminare, publicarea rezultatelor științifice și pregătirea a 3-4 articole academice.
- Comunicare, website și diseminare. Partenerii au fost informați că website-ul proiectului, disponibil deja în variantă preliminară la prowdproject.com, este în faza finală de dezvoltare. Totodată, va fi creată o platformă online dedicată depozitării tuturor livrabilelor, evitând dependența de platforme comerciale.
- Progrese în WP1 - Selecția studiilor de caz. Coordonatorul WP1 (MRI) a prezentat stadiul actual al activităților: Task-urile 1.1 și 1.2 au fost finalizate, iar lista studiilor de caz propuse a fost analizată în detaliu. Pentru fiecare **zonă demonstrativă** se realizează o analiză de 10 pagini care conține atât prezentarea propriu-zisă cât și aspecte relevante prin prisma celor șase dimensiuni ale Orașului de 15 Minute. Termenele au fost reconfirmate, iar partenerii au clarificat împărțirea responsabilităților.
- Progrese în WP2 - Analiza contextuală și colectarea datelor. IGOT a prezentat indicatorii finali pentru analiza de context, vizând structura urbană, transportul, utilizarea terenurilor, dinamica demografică și situația locuirii. În unele orașe au fost identificate lacune semnificative în datele oficiale, în special la nivel micro-teritorial, motiv pentru care se vor întreprinde demersuri suplimentare pentru completarea acestor informații prin instituțiile naționale și administrațiile locale.

- Progrese în WP3 - Cartografierea stakeholder-ilor și metodologia chestionarelor. URBAN2020 a prezentat abordarea pentru analiza stakeholder-ilor, bazată pe matricea putere–influență, precum și metodologia aferentă survey-ului ce urmează să fie aplicat în zonele pilot. Fiecare arie demonstrativă trebuie să obțină cel puțin 100 de răspunsuri, iar activitățile aferente WP3 vor fi finalizate până la mijlocul lunii februarie 2026.

Obiectivul **identificarea și selectarea unor zone demonstrative**, a fost finalizat în întregime fără a exista diferențe. PROWD a identificat 12 „lighthouse initiatives” care demonstrează cum principiile orașului de 15 minute pot fi reinterpretate pentru zone urbane cu densitate redusă (LDUA). Aceste exemple, provenind din șase țări europene, pun în evidență soluții non-convenționale, sustenabile și profund comunitare, care construiesc proximitate prin colaborare, reutilizarea spațiilor, inovare socială și reconfigurarea infrastructurilor existente. Fiecare inițiativă contribuie la una sau mai multe dintre cele șase dimensiuni ale vieții cotidiene definite de PROWD: educație și cultură, mobilitate, locuire/îngrijire, bunăstare, alimentație și ocupare.

1. Parsec Cooperative – Rome, Italia. O cooperativă socială cu rol de „condensator comunitar”, Parsec funcționează ca un nod de sprijin social care integrează servicii de îngrijire, educație și ocupare. Misiunea sa este de a reconstrui încrederea între cetățeni și instituții și de a activa rețele locale de sprijin, un model esențial pentru cartierele periferice cu densitate scăzută.

2. Lumen – Florence, Italia. Transformarea unui fost club într-un spațiu cultural hibrid demonstrează cum infrastructurile existente pot găzdui noi ecosisteme educaționale, culturale și de well-being. Lumen creează proximitate prin integrarea activităților artistice, ocupaționale și de sănătate mentală.

3. Supergrätzl Lichtental – Viena, Austria. Adaptare locală a conceptului de „superbloc”, inițiativa reconfigurează străzi, calmează traficul și redă spațiul public oamenilor. În zone dominate de mașină și funcțiuni fragmentate, această abordare crește accesibilitatea locală și siguranța mobilității active.

4. Naujoji Vilnia – Vilnius, Lituania. Într-un cartier istoric industrial periferic, comunitatea reimaginează spațiile publice și terenurile industriale dezafectate pentru noi funcțiuni recreative, culturale și de mobilitate. Reutilizarea siturilor mari devine o soluție cheie pentru zonele cu infrastructură fragmentată.

5. The Osa – Madrid, Spania. Un supermarket cooperativ unde membrii sunt și consumatori, și co-gestionari. Inițiativa reduce dependența de lanțuri comerciale centralizate și creează reziliență alimentară locală, stimulând coeziunea socială prin participare directă.

6. Huertos Sociales Urbanos de San Jerónimo – Sevilla, Spania. Grădini urbane gestionate colectiv, cu rol social și terapeutic. Aduc împreună persoane în vârstă și șomeri, care produc hrană, dar și capital social – o soluție valoroasă pentru zonele suburbane cu relații slabe de vecinătate.

7. The Recyclerie – Paris, Franța. Amenajat într-o fostă gară, spațiul funcționează ca hub cultural, ecologic și alimentar. Este un exemplu de reutilizare a infrastructurii de transport pentru a crea un nod urban multifuncțional complet, adaptabil zonelor periferice cu resurse limitate.

8. The Canal Prairie – Paris, Franța. Un spațiu dedicat ecologiei urbane, educației și culturii, care transformă terenuri marginale în locuri de evenimente, ateliere și producție agro-urbană. Integrează și dimensiunea de siguranță socială, contribuind la incluziune și participare.

9. MeetFactory – Praga, Cehia. Centru cultural independent situat într-un fost spațiu industrial. Prin accesibilitate culturală, sprijin pentru artiști și programe gratuite, MeetFactory transformă zonele periferice în nuclee creative și sociale.

10. Communa – Bruxelles, Belgia. Organizație care dezvoltă urbanism tranzitoriu prin ocuparea temporară a clădirilor vacante. Creează spații accesibile pentru cultură, îngrijire și întâlniri, reducând presiunea imobiliară și revitalizând rapid cartierele cu resurse puține.

11. Zero Waste Lab – Lisabona, Portugalia. Laborator urban orientat spre sustenabilitate, economie circulară și implicare civică. Promovează antreprenoriatul verde și educația comunitară, ancorând relațiile locale în valori ecologice și responsabilitate reciprocă.

12. Sam Rozkwit – Varșovia, Polonia. ONG dedicat regenerării grădinilor de tip allotment, transformate în spații comunitare pentru evenimente, activități culturale și bine-stare. Inițiativa creează ecosisteme sociale solide în zone cu densitate mică și infrastructură limitată.

13. Cartierul Creativ (Timișoara & București, România) este axat pe regenerarea urbană prin sprijinul acordat actorilor din industriile creative. Acesta pune accent pe o filosofie holistică ce integrează multiple dimensiuni – Educație și Cultură, Bunăstare Personală, Ocupare – și pe recunoașterea faptului că sectorul cultural-creativ poate funcționa ca un instrument al schimbării sociale și ca un generator de proximitate în comunități diverse.

Obiectivul **dezvoltare experimentală a conceptului de proximitate fără densitate prin analiza accesibilității și caracteristici Urban & Rezidențial în București**, a fost finalizat în întregime fără a exista diferențe. Câteva aspecte sunt prezentate mai jos.

Structura urbană a municipiului București prezintă o distribuție neuniformă a accesului la servicii esențiale, reflectând decalaje între zonele centrale, cartierele funcționale dezvoltate în perioada socialistă și periferiile aflate într-un proces accelerat de expansiune rezidențială. Analiza accesibilității urbane evidențiază faptul că zonele centrale și semicentrale beneficiază de cea mai bună conectivitate la infrastructuri educaționale, medicale, comerciale și de mobilitate, datorită densității ridicate a serviciilor și a rețelei de transport public (Profiroiu et al., 2025). În schimb, vaste suprafețe periferice, în special din sectoarele 5 și 6, sunt caracterizate de o ofertă limitată de servicii în proximitate, discontinuități urbane și dependență crescută de automobil pentru mobilitatea cotidiană.

Rezultatele recente privind evaluarea accesibilității în București, bazate pe analiza timpilor de deplasare pietonală și cu bicicleta către servicii publice și comerciale, arată că o parte semnificativă a teritoriului urban nu se încadrează în intervalul recomandat de 15 minute pentru accesul la educație, sănătate sau alimentație de bază, în special la marginile orașului (Petre & Cioclu, 2025). Acest model confirmă o structură urbană fragmentată: un nucleu urban eficient, înconjurat de zone rezidențiale cu niveluri diferite de dotare și coerență spațială. Extinderile recente de locuire, dezvoltate adesea în absența unei planificări integrate, generează „insule rezidențiale” slab conectate, unde infrastructura rutieră și cea de transport public sunt insuficiente, iar accesul la servicii depinde preponderent de distanțele mari parcurse către centrele consolidate (Preda, 2023).

Pe lângă aceste disparități interne, distribuția demografică accentuează diferențele în accesibilitate. Zonele dens populate din est și nord-est beneficiază de o structură urbană mai compactă, în timp ce ariile cu densitate redusă din sud și sud-vest prezintă niveluri mai scăzute de echipare urbană și acces, ceea ce

contribuie la acumularea de vulnerabilități socio-spațiale. În acest context, mobilitatea activă (mersul pe jos și bicicleta) rămâne dependentă de calitatea rețelelor pietonale și a infrastructurii pentru biciclete, care sunt inconsistente teritorial și mai dezvoltate în zonele centrale decât în periferie.

Fondul locativ bucureștean reflectă, la rândul său, evoluția urbanistică istorică. Predomină blocurile de locuințe colective construite în anii 1960-1989, care definesc aspectul multor cartiere și găzduiesc cea mai mare parte a populației. Aceste ansambluri de blocuri (adesea cu 8-10 etaje) se aliniază de regulă de-a lungul marilor bulevarde și axe de transport, în timp ce în zonele adiacente și în spatele lor se găsesc uneori enclave de case individuale. Cartiere precum Berceni, Titan sau Pantelimon, dezvoltate masiv înainte de 1990, combină bulevarde largi cu de blocuri înalte (regim P+10) cu zone secundare de locuințe unifamiliale, configurând o structură urbană mixtă (Consiliul Economic și Social al României, 2022). În ultimele două decenii, pe fondul cererii de locuințe moderne, au apărut numeroase ansambluri rezidențiale noi, atât în interiorul orașului (prin densificare pe terenuri disponibile sau reconversia unor situri industriale), cât mai ales la periferie și în comunele-limitrofă ale zonei metropolitane. Aceste dezvoltări noi includ de la blocuri înalte de apartamente și clădiri de tip condominiu, până la cartiere de case și vile în apropierea orașului. Distribuția densității populației urmează îndeaproape tipologia locuirii: zonele cu blocuri de apartamente au cele mai mari densități. Sectorul 3, de pildă, care cuprinde cartiere ca Titan-Balta Albă și Vitan, este cel mai populat și dens sector, având în jur de 470 de mii de locuitori și o densitate medie de ~14.800 loc/km². Și alte zone de blocuri ating valori de peste 10.000 loc/km², comparabile cu ale marilor metropole europene. În schimb, cartierele preponderent de case sau cu întinderi mari de spații verzi (precum cele din nordul orașului, în Sectorul 1, ce include parcurile Herăstrău și Băneasa) au densități mult mai scăzute, ceea ce coboară media municipală la nivelul menționat de ~8.000 loc/km² (Institutul Național de Statistică, 2023).

În privința dotărilor urbane majore, Bucureștiul dispune de numeroase parcuri și instituții publice, însă repartitia acestora este inegală teritorial. Există parcuri mari, de importanță municipală, precum Parcul Regele Mihai I (Herăstrău) în nord (~187 ha), Parcul Tineretului în sud (~200 ha, cel mai întins din oraș), Parcul Carol, Parcul Cișmigiului sau Parcul Titan, care oferă locuitorilor zone verzi de recreere. Cu toate acestea, suprafața verde per capita rămâne sub nivelul optim, doar aproximativ 26 m² de spațiu verde pe locuitor, sub recomandarea Organizației Mondiale a Sănătății de 50 m²/locuitor. Multe cartiere periferice noi nu au parcuri sau scuaruri suficiente integrate în dezvoltare, ceea ce agravează deficitul de spații verzi. Similar, rețeaua de servicii publice precum școlile și unitățile medicale este mai densă și accesibilă în zona centrală și în marile cartiere tradiționale, în timp ce noile extinderi urbane din Ilfov au adesea infrastructură educațională și sanitară insuficientă. Centrele medicale importante și marile spitale (de exemplu, Floreasca, Fundeni, Matei Balș) sunt amplasate în principal în oraș, ceea ce face ca locuitorii din suburbii să depindă de facilitățile din București (Cioclu, 2021). În ansamblu, locuitorii Capitalei beneficiază de o ofertă mai bogată de servicii publice și private (școli, magazine, restaurante, evenimente culturale etc.) comparativ cu zonele metropolitane limitrofe, însă concentrarea populației pune presiune pe aceste servicii, multe școli, spitale și mijloace de transport funcționează la capacitate maximă în oraș.

Se remarcă și diferențe calitative între zonele centrale, periurbane și periferice. Zonele centrale și ultracentrale (centrele civice ale sectoarelor, cartierele istorice) au profil mixt (rezidențial, de afaceri și turistic), densitate mare de locuitori

ziua (prin naveta zilnică a angajaților) și patrimoniu arhitectural valoros, dar se confruntă cu probleme de congestie, poluare și fond locativ îmbătrânit în unele cazuri. Zonele semicentrale și periurbane din interiorul orașului includ cartiere rezidențiale vaste (de tip „oraș-dormitor” din epoca socialistă) care beneficiază de legături rezonabile cu centrul, însă unele sectoare (de ex. părți din Sectorul 5 sau periferia Sectorului 3) cumulează provocări sociale și urbane, de la populație cu venituri reduse sau comunități marginalizate, până la deficit de investiții în regenerare urbană. Periferia externă, adică localitățile-satelit din jurul Bucureștiului, a cunoscut în ultimii ani o explozie demografică și imobiliară (populația județului Ilfov a crescut cu ~154.000 între 2011 și 2021, în timp ce municipiul București a pierdut ~170.000 de locuitori) (Institutul Național de Statistică, 2023). Această migrație spre suburbii a dus la apariția unei coroane metropolitane de localități dormitor, cu densificări mari pe alocuri, însă cu planificare deficitară. Multe dintre noile ansambluri rezidențiale din Ilfov mizează pe proximitatea fizică față de oraș, dar nu oferă infrastructura și serviciile publice aferente unui trai urban de calitate. În absența unei rețele coerente de transport suburban pe șine (trenuri metropolitane tip S-Bahn) și cu o rețea rutieră radială supraîncărcată, aceste zone rămân dependente de naveta auto și expuse ambuteiajelor. Totuși, se conturează treptat și soluții: de la investiții în extinderea rețelei de metrou și proiecte de tren metropolitan, până la necesitatea construirii de școli, spitale, parcuri și alte dotări publice în noile poluri de dezvoltare din jurul Capitalei.

- Consiliul Economic și Social al României (2022). Locuirea în România: Îmbunătățirea Calității, Sustenabilității și Accesibilității Analiză Diagnostic și Recomandări de Politici Publice și Reglementare în Domeniu. https://www.ces.ro/newlib/PDF/2022/CES_Studiu-locuire_digital.pdf.
- Institutul Național de Statistică (2023). Rezultate definitive: Locuințe și condiții de locuit. <https://www.recensamantromania.ro/rezultate-rpl-2021/rezultate-definitive-locuinte-si-conditii-de-locuit/>.
- Cioclu, A. (2021). The potential geographical accessibility to public hospitals for the population in Bucharest's proximity. *Human Geographies*, 15(1), 67-83.
- Petre, A-A, Cioclu, A. (2025). Multimodal spatial accessibility to the primary and secondary education network: case study Bucharest-Ilfov Region. *Human Geographies – Journal of Studies and Research in Human Geography*, 19(2). doi:10.5719/hgeo.2025.192.2.
- Preda, MD. (2023). Changes and Challenges in Urban Residential Space: Case Study of Bucharest. In: Sinha, B.R.K. (eds) *Urban Dynamics, Environment and Health*. Springer, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-99-5744-6_4.
- Profiroiu, C. M., Constantin, D. L., Profiroiu, A. G., Delcea, C., Nica, I., Ionescu, Ș., & Cotfas, L. A. (2025). The 15-minute challenge: Evaluating the gaps in accessibility and urban mobility. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 195, 104453.

Un rezumat executiv al activităților realizate în perioada de implementare (max. 1 pag.). Acesta poate fi publicat de către Autoritatea Contractantă în pagina web a competiției.

Proiectul PROWD reimaginează modelul 15-Minute City (orașul de 15 minute) pentru a fi implementat în zonele urbane cu densitate scăzută (*low-density urban*)

areas - LDUA), abordând dependența de mașini și îmbunătățind accesibilitatea locală fără investiții majore în infrastructură. PROWD va combina cercetarea și implementarea și va testa soluții locale inovatoare dezvoltate într-o manieră cooperativă cu rezidenții și părțile interesate. Va încerca să întreprindă investigația în diferite contexte geografice și instituționale, deoarece va lucra cu locuitorii locali, ONG-urile, municipalitățile și alte părți interesate din patru metropole europene - Roma, Lisabona, București și Vilnius. Partenerii locali București, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană București (ADIZMB), Universitatea din București și Urban2020 joacă un rol crucial în înțelegerea provocărilor unice ale LDUA și în dezvoltarea de soluții bazate pe comunitate. Împreună, vom colabora cu cetățenii și părțile interesate în ateliere de co-proiectare pentru a testa abordări inovatoare care reduc mobilitatea forțată și îmbunătățesc viața urbană. Prin cercetare colaborativă și inițiative pilot, PROWD va crea cunoștințe strategice care încurajează parteneriatele dintre administrațiile locale, cercetătorii universitari și comunități, conducând la schimbări reale în periferiile metropolitane. Un element esențial al proiectului este aplicarea metodologiei în patru contexte urbane distincte, Roma, Lisabona, București și Vilnius, fiecare metropolă oferind provocări specifice și condiții instituționale diferite. Această diversitate permite o înțelegere nuanțată a modului în care principiile proximității pot fi adaptate în funcție de structura urbană, guvernanta și nevoile comunității.

În anul 2025 conform Contractului, Universitatea din București, Facultatea de Geografie a avut următoarele obiective:

- *Activități suport (participare la manifestări tehnico-științifice; vizite de lucru) a căror finalitate este identificarea și selectarea unor zone demonstrative.* Alături de întâlniri săptămânale cu partenerii din România” Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană București (ADIZMB) și Urban2020, membrii echipei Facultății de Geografie, Universitatea din București au participat la trei evenimente importante:
 - Kick-off meeting și Consortium Meeting PROWD precum și Conferința internațională GeoEarth: Advancing Global Understanding of Geography and Earth Sciences care a funcționat și ca element de diseminare al rezultatelor curente ale proiectului PROWD. Cercetarea literaturii de specialitate în legătură cu conceptul „orașului de 15 minute” a permis echipei Facultății de Geografie, Universitatea din București să participe activ la selectare zonelor demonstrative. Acestea includ: Parsec Cooperative – Rome, Italia; Lumen – Florence, Italia; Supergrätzl Lichtental – Viena, Austria; Naujoji Vilnia – Vilnius, Lituania; The Osa – Madrid, Spania; Huertos Sociales Urbanos de San Jerónimo – Sevilla, Spania; The Recyclerie – Paris, Franța; The Canal Prairie – Paris, Franța; MeetFactory – Praga, Cehia; Communa – Bruxelles, Belgia; Zero Waste Lab – Lisabona, Portugalia; Sam Rozkwit – Varșovia, Polonia; Cartierul Creativ - Timișoara. România.
- *Dezvoltare experimentală a conceptului de proximitate fără densitate prin analiza accesibilității și caracteristici Urban & Rezidențial în București.* Aspectele cele mai importante prezentate în cadrul acestui obiectiv a fost faptul că rețeaua de servicii publice precum școlile și unitățile medicale este mai densă și accesibilă în zona centrală și în marile cartiere tradiționale, în timp ce noile extinderi urbane din Ilfov au adesea infrastructură educațională și sanitară insuficientă. Centrele medicale importante și marile

spitale (de exemplu, Floreasca, Fundeni, Matei Balș) sunt amplasate în principal în oraș, ceea ce face ca locuitorii din suburbii să depindă de facilitățile din București. În ansamblu, locuitorii Capitalei beneficiază de o ofertă mai bogată de servicii publice și private (școli, magazine, restaurante, evenimente culturale etc.) comparativ cu zonele metropolitane limitrofe, însă concentrarea populației pune presiune pe aceste servicii, multe școli, spitale și mijloace de transport funcționează la capacitate maximă în oraș.

Director Proiect,
Conf. univ. dr. Suditu Bogdan

