

1. Introducere

- 1.1. Date de recunoaștere a documentației
- 1.2. Obiectul lucrării
- 1.3. Surse documentare

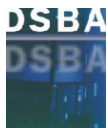
2. Stadiul actual al dezvoltării

- 2.1. Evoluția zonei
- 2.2. Încadrare în localitate
- 2.3. Elemente ale cadrului natural
- 2.4. Circulația
- 2.5. Ocuparea terenurilor
- 2.6. Echipare edilitară
- 2.7. Probleme de mediu

3. Propuneri de dezvoltare urbanistică

- 3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare
- 3.2. Prevederi ale PUG
- 3.3. Valorificarea cadrului natural
- 3.4. Modernizarea circulației
- 3.5. Zonificare funcțională – reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici
- 3.6. Dezvoltarea echipării edilitare
- 3.7. Protecția mediului
- 3.8. Regim juridic și obiective de utilitate publică

4. Concluzii



1. INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

Titlul lucrării:

PLAN URBANISTIC ZONAL **PIATA CANTACUZINO - PIATA LAHOVARI**

Piața Cantacuzino - Piața Lahovari, sector 1 si 2, București

Proiectant:

SC Re-act Now Studio SRL

SC DS Birou de Arhitectura SRL

Șef proiect: arh. Dorin Ștefan

Colectiv de elaborare:

arh. Mario George Kuibuș

arh. Adrian Arendt

arh. Cătălina Vărzaru

Beneficiar:

MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Data elaborării:

DECEMBRIE 2013

1.2. Obiectul PUZ

Pentru dezvoltarea Zonei de Acțiune Urbană „Centrul Bucureștiului”, viziunea strategică urmărește armonizarea obiectivelor socio-economice – creșterea calității vieții urbane, cu dinamica spațială – reabilitarea și revitalizarea spațiilor publice ale orașului. Valorificarea potențialului local este o direcție conceptuală importantă, capabilă să transforme Capitala într-un centru competitiv, o zonă urbană sustenabilă și atractivă pentru locuitori, vizitatori și investitori.

Programul Operațional Regional are ca obiectiv strategic dezvoltarea economică echilibrată teritorial, cu accent pe dezvoltarea durabilă, îmbunătățirea infrastructurii și a mediului de afaceri, în vederea creșterii rolului centrelor urbane. Obiectivele și principiile europene privind ameliorarea cadrului de viață din mediul urban cuprind modernizarea infrastructurii, amenajarea de spații urbane de bună calitate, încurajarea competitivității și a creșterii economice, într-o abordare urbană integrată. Procesul de regenerare urbană are în vedere atât reabilitatea fondului construit și a spațiilor publice, cât și întărirea comunității și încurajarea activităților antreprenoriale. Printre aspectele-cheie care trebuie luate în considerare sunt: crearea de locuri cu caracter, punerea în valoare a patrimoniului existent, re-conectarea, lucrul cu peisajul urban, managementul eficient al investițiilor și proiectarea "pentru schimbare", care permite o evoluție ulterioară favorabilă.

Obiectivele generale ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană sunt consolidarea identității orașului, susținerea vitalității și atractivității acestuia, dezvoltarea economică locală și regenerarea urbană durabilă. Aceste obiective generale se detaliază într-o serie de obiective specifice, dintre care: crearea unui țesut urban accesibil și eficient, prioritizarea circulației pietonale, ciclisme și a transportului în comun, reabilitarea infrastructurii publice, revigorarea rețelei de spații publice și punerea în valoare a potențialului zonei.

În cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană sunt stabilite următoarele priorități:

- recuperarea (recuperarea unei identități urbane pentru centrul Bucureștiului, revitalizarea și reconectarea zonelor cu caracter divers care constituie centrul Bucureștiului),
- circulația (facilitarea circulației auto printr-un sistem integrat de parări, încurajarea modalităților de transport durabile),
- spațiile publice (introducerea unui sistem de parări subterane care va permite recâștigarea spațiului public de deasupra, tratarea străzilor și a piețelor ca spații publice prietenoase, reabilitarea spațiilor reprezentative pe principii moderne),
- competitivitatea (un plan strategic pe termen mediu și lung, flexibil și care poate oferi variante diferite de finanțare, de la fonduri europene la parteneriate public - private).

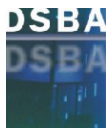
S-a plecat de la conceptul de cameră urbană – un spațiu public comunitar cu activități bine definite, integrat într-un sistem la nivelul întregului oraș. În cadrul acestui sistem, identitatea este un element de bază în geneza camerei urbane. Orașul în ansamblul sau ar trebui să funcționeze ca o rețea de zone interconectate, cu dominantă majora, clar definită. Definirea acestor camere urbane apare ca necesară cu atât mai mult cu cât ne referim la un oraș unde aceasta devine un element major în promovarea diversității. Diversitatea poate deveni suportul pentru un traseu alternativ pentru pietoni și bicicliști, separat de traseele carosabile actuale, care să funcționeze pe o infrastructură existentă adaptată, revitalizată și înnoită. Nu există un circuit pe care orașul să îl ofere vizitatorului, iar străzile au devenit doar căi de circulat, care funcționează din ce în ce mai greu. Traseul propus prin prezentul plan integrat are menirea de a prezenta Bucureștiul și a oferi locuitorilor și turiștilor ambianța, eveniment și provocare.

Camera de ambianță (zona Grădina Icoanei – Piața Romană) are rolul de a-i prezenta vizitatorului o zonă tipică de locuințe individuale, aflată în imediată apropiere a marilor bulevarde Magheru, Dacia și a străzii Eminescu. În timp ce Bulevardul Magheru

este expresia dezvoltării interbelice și totodată o axă majoră de circulație și comerț, în imediata vecinătate a acestuia se găsește un parcelar păstrat de pe vremea planului Borroczyn (1846-52), ușor densificat ulterior. Contrabalansarea zonei comerciale Margheru cu zona de agrement a Grădinii Icoanei, împreună cu Teatrul Bulandra, creează potențialul unui interes public pentru vizitarea acestei camere, alcătuită din locuințe individuale izolate, de o valoare culturală ridicată. Zona pare dens plantată, deși toate plantațiile se află în spațiul privat, nu în cel public. De asemenea prezența Grădinii Icoanei și a Parcului Ioanid contribuie din plin la această senzație. Se întâlnesc funcțiuni publice culturale și de loisir importante. Regimul de înălțime nu foarte ridicat favorizează caracterul ambiental și intim al întregii zone.

Obiectul prezentului Plan Urbanistic Zonal stă în concretizarea unui set de obiective care să permită îndeplinirea principiilor programatice ale Planului Integrat de Dezvoltare Urbană a Bucureștiului, ale Strategiei de dezvoltare a municipiului București 2009-2015 și a Programului Operațional Regional 2007-2013, în sensul Axei Prioritare nr. 1. Astfel, obiectivele care stau la baza elaborării PUZ Piața Cantacuzino – Piața Lahovari sunt, după cum urmează:

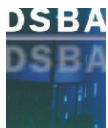
- conturarea unei identități pentru zona centrală cu potențial turistic și cultural;
- îmbunătățirea imaginii urbane a Bucureștiului;
- revigorarea și decongestionarea rețelei de spații publice;
- țesut urban restructurat și reintegrat;
- eficientizarea sistemului de circulații și evitarea conflictelor ciclist – pieton – automobil;
- prioritizarea formelor sustenabile și alternative;
- eliberarea spațiului public de prezența agresivă a autovehiculelor parcate excesiv atât în Piața Lahovari cât și în Piața Cantacuzino;
- intensificarea utilizării zonelor pietonale, obținând un spațiu public dinamic și generos în cele două piețe;
- facilitarea accesibilității prin îmbunătățirea infrastructurii existente;
- creșterea capacității de parcare în zona, deserving atât dotările culturale și recreative existente, cât și riveranii sau instituțiile și firmele din zonă;



- crearea unei identități unitare care să valorifice potențialul existent cu punerea în valoare a fondului construit;
- creșterea potențialului de promenadă, încurajând interacțiunile și activitățile recreative;
- intensificarea utilizării de către public a spațiului verde.

1.3. Surse documentare

- Studiu de fezabilitate Proiect Individual nr. 8.39 – Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă – Piața George Cantacuzino, anexă a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București;
- Studiu de fezabilitate Proiect Individual nr. 8.40 – Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă Piața Alexandru Lahovari, anexă a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București;
- Planul Urbanistic General al Municipiului București;
- Avizele deținătorilor de echipamente edilitare ale Capitalei (ApaNova, Distrigaz, Enel, Luxten, Netcity, Radet)
- Aviz ApaNova București, nr. 91303793 din 13.09.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz Distrigaz Sud Rețele, nr. 43308 din 23.09.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz Enel Distribuție Muntenia, nr. 97190671 din 17.10.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz Luxten Lighting Company, nr. 7590 din 23.09.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz Netcity Telecom, seria 4026TC din 18.10.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz Radet București, nr. 20369 din 18.09.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz RATB, nr. 47881/ 11.09.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz Romtelecom, nr. 100/05/03/01/92416 din 24.09.2013 Piața George Cantacuzino;
- Aviz ApaNova București, nr. 91303759 din 02.10.2013 Piața Alexandru Lahovari;
- Aviz Distrigaz Sud Rețele, nr. 43309 din 23.09.2013 Piața Alexandru Lahovari;
- Aviz Enel Distribuție Muntenia, nr. 97172692 din 17.09.2013 Alexandru Lahovari;
- Aviz Luxten Lighting Company, nr. 7591 din 23.09.2013 Piața Alexandru Lahovari;
- Aviz Netcity Telecom, seria 4025M din 18.10.2013 Piața Alexandru Lahovari;



- Aviz Radet București, nr. 20370 din 20.09.2013 Piața Alexandru Lahovari;
- Aviz RATB, nr. 47884/ 11.09.2013 Piața Alexandru Lahovari;
- Aviz Romtelecom, nr. 100/05/03/01/92418 din 24.09.2013 Piața Alexandru Lahovari;
- Planuri topometrice realizate pentru implementarea Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București;
- Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București.

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Evoluția zonei

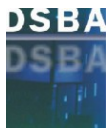
Zona face parte dintr-un parcelar păstrat de pe vremea planului Borroczyn (1846-52), alcătuit din locuințe individuale izolate, de o valoare culturală ridicată. Spațiile de agrement – Grădini publice - Grădina Icoanei și Parcul Ioanid evidențiază caracterul ambiental și intim al întregii zone. Zona a evoluat spontan și nereglementat specific. Fondul construit a fost parțial înlocuit și densificat ulterior, gradual și neomogen.

2.2. Încadrare în localitate

Amplasamentul studiat este situat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 2, și este format din Piața Cantacuzino (în partea de sud-est), Piața Lahovari (în partea de nord –vest) și strada Eremia Grigorescu care le leagă și care are de o parte și de alta parcelări cu locuințe individuale.

Piața Cantacuzino are deschidere la următoarele străzi:

- la N: str. Polonă;
- la N-E: acces pietonal în parcul Ioanid;
- la E: str. Dumbrava Roșie;
- la S-E: str. Jean Louis Calderon;
- la S: intrarea pietonală în parcul Grădina Icoanei;



- la S-V: str. Alexandru D. Xenopol;
- la V: str. Eremia Grigorescu.

Piața Cantacuzino are deschidere la următoarele străzi:

- la N: calea Dorobanților;
- la N-E: accesul auto la Spitalul Oftalmologic;
- la E: str. Eremia Grigorescu;
- la S-V: str. George Enescu.

Amplasamentul dispune de acces auto și pietonal, fiind situat la cca. 5-10 minute de mers de stații de transport public de diverse categorii (autobuz și metrou).

Pe amplasamentul studiat se află stația de autobuz din Piața Alexandru Lahovari.

În ceea ce privește prezența instituțiilor de interes general se remarcă caracterul preponderent central al zonei, cu multe funcțiuni importante în proximitate (ambasade, teatre, bănci, cinematografe,...) dar și cu multe obiecte de arhitectură valoroase din punct de vedere al patrimoniului construit.

2.3. Elemente ale cadrului natural

Date climatice:

Temperatura medie anuală a aerului: $+10^{\circ}\text{C}$;

Temperatura minimă absolută a aerului: $-31,2^{\circ}\text{C}$;

Temperatura maximă absolută a aerului: $+40,6^{\circ}\text{C}$;

Adâncimea maximă de îngheț : 0.80m;

Sarcina dată de zăpadă pe sol: 2 kN/ m²

Viteza maximă anuală a vântului la 10 m, mediata pe 1 min., având 50 ani interval mediu de recurent a : 26m/ s;

Presiunea vântului stabilită la înălțimea de 10 m deasupra terenului: 0.40 kN/ m².

Piața George Cantacuzino are funcțiunea de scuar urban, cu spațiu verde central și trotuare perimetrale. Plantațiile de arbori înalți sunt amplasate perimetral și local în spațiul verde central, ce este în principal plantat cu vegetație joasă – gazon și arbuști. Prin construcția parcajului va fi ocupat spațiul central al scuarului și se vor menține toți arborii existenți amplasați perimetral, ținând cont totuși și de starea copacilor existenți. După finalizarea construcției parcajului subteran, spațiul de deasupra va fi amenajat cu plantații joase și înalte, cu plantarea de arbori, acest lucru fiind posibil din punct de vedere geometric (înălțimea stratului de pământ este de minim 1,60m, în anumite zone unde se propune înălțarea cotei terenului amenajat).

Sensul giratoriu care definește actuala piață Lahovari este tratat ca o zonă verde în jurul statuii lui Alexandru Lahovari, amenajată cu vegetație de joasă înălțime. De asemenea, fluxurile carosabile mai definesc 3 zone verzi adiacente, cu geometrii triunghiulare rezultate. În aceste trei „pastile” verzi au fost plantați recent un număr de 8 copaci de înălțime medie (<10m). De asemenea, pe amplasamentul studiat mai există plantați recent 4 copaci în fața spitalului și un arbore uscat pe același trotuar, înspre Calea Dorobanți.

Zona studiată nu prezintă declivitate semnificativă, terenul fiind relativ plat.

2.4. Circulația

Circulația auto în aceste scuaruri se realizează în dublu sens cu o bandă pe fiecare sens. Pe strada Eremia Grigorescu, circulația se realizează într-un singur sens, dinspre Piața Cantacuzino spre Piața Lahovari.

Spațiul urban existent permite doar circulația perimetrală a pietonilor. Aceasta situație nu încurajează traversarea scuarului și îngreunează accesul către punctele de interes. Traficul îngreunat de parcarile nesistematizate precum și deplasarea restricționată a bicicliștilor, fac momentan din scuarul Cantacuzino un spațiu haotic în care predomină



circulația autoturismului.

La nivel carosabil, scuarul Cantacuzino face legătura între str. Polonă, str. Dumbrava Roșie, str. Jean Louis Calderon, str. Alexandru D. Xenopol, str. Eremia Grigorescu, dar și cu celelalte accese pe proprietate individuale sau publică.

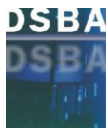
La nivel carosabil, scuarul Lahovari face legătura între calea Dorobanților, str. Eremia Grigorescu, str. Grigore Enescu, dar și cu celelalte accese pe proprietate individuale sau publică.

2.5. Ocuparea terenurilor

Pe terenul studiat nu exista în prezent construcții (cu excepția amplasamentelor provizorii de tip chioșc), ci numai strazi carosabile transformate în zone de parcare neautorizată, amenajări de spații verzi și trotuare pentru accesul pe proprietăți publice sau private.

Deficiențele majore ale situației actuale privind necesarul de dezvoltare al zonei:

- spațiul în configurația sa actuală nu dispune de o amenajare care să justifice statutul de piață, după cum lipsa elementelor de mobilier urban și a unui sistem de iluminat adecvate ca poziție și design îngreunează în mod suplimentar parcursul pietonal;
- parcurile nereglementare ocupă abuziv spațiul public;
- lipsa unei delimitări între circulația auto și cea pietonală crează conflicte;
- potențial economic, social și mai ales cultural insuficient exploatat;
- problematica spațiilor verzi (foarte mici, neplantate și prea puțin accesibile de către trecători);
- piața nu dispune de o infrastructură adecvată circulației pietonale și cicliste;
- zgomotul și poluarea generate de un trafic intens;
- configurația pieței pune accent pe carosabil și circulația autovehiculelor, diminuând circulația pietonilor (în zone mici și mascate de autovehicule parcate nereglementar) și



nepermițând de fapt circulația bicicliștilor;

- inexistența unui parcurs pietonal (cu scop educativ istoric, recreațional sau cultural);
- piața nu dispune de elemente de mobilier urban adecvate ca poziție și design;
- piața nu dispune de un sistem adecvat de iluminat, corpurile existente fiind insuficiente.

2.6. Echipare edilitară

Infrastructura de echipare edilitară a zonei studiate dispune de toate tipurile de facilități, asigurate de următoarele regii:

- distribuție apă potabilă - ApaNova București SA;
- transport energie electrică - Enel Distribuție Muntenia;
- telecomunicații - Romtelecom (telefonie publică) și NetCity Telecom SA (internet);
- alimentare cu căldură - Radet București;
- alimentare cu gaze naturale - DistriGaz Sud Rețele;
- iluminat public - Luxten Lighting Company;
- transport public - RATB.

2.7. Probleme de mediu

Municipiul București este cel mai populat oraș, centru industrial și comercial al țării, majoritatea suprafeței acestuia fiind ocupată de construcții și de rețeaua de transport. Datorită dezvoltării urbanistice din ultima perioadă, principalele probleme cu care se confruntă Bucureștiul sunt cele specifice marilor orașe și constau în suprafața mică, dezvoltare preponderent pe verticală, spații verzi insuficiente, trafic auto intens, în special în zona centrală a orașului, poluare atmosferică generată de traficul auto și centralele termice.

Ținând cont de aspectele mai sus menționate, și urmărind armonizarea dezvoltării locale, în condițiile protecției mediului, prezentul proiect promovează

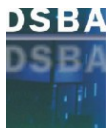
utilizarea transportului nepoluant, prin realizarea infrastructurii aferente unui traseu prioritar pietonal și de bicicliști. De asemenea, vine în întâmpinarea problemelor privind starea de calitate a factorului de mediu aer, prin crearea de spații verzi și întreținerea corespunzătoare a acestora.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

Proiectul își propune să reconfigureze Piața Alexandru Lahovari astfel încât aceasta să includă și statuia lui Alexandru Lahovari (element simbol prezent în configurația inițială a Pieței încă din 1901), să urmărească reconstituirea unui spațiu important și valid la nivelul orașului, atât pietonal cât și permițător formulelor de deplasare alternative, fără a elimina însă traficul autovehiculelor. Sub același aspect este necesară plantarea și înverzirea spațiului public, configurarea unui necesar (rațional) de parări și menținerea accesibilității rapide (în regim de urgență) a Spitalului Oftalmologic. Ierarhizarea importanței pietonilor și bicicliștilor față de autovehicole, realizarea unor pavaje specifice unei zone urbane, iluminarea corectă și amplasarea strategică a mobilierului urban vor încetini traficul auto ce traversează traseul prioritar pietonal și de bicicliști. Pentru realizarea obiectivului de mai sus, se propune realizarea unei parări subterane de sub spațiul sudic neconstruit al Pieței Lahovari. Aceasta va deservi clădirile de locuit adiacente, clădirile de birouri din imediata apropiere precum și Spitalul de Oftalmologie (în cazul unei staționări mai îndelungate în interes medical).

Pentru Piața Alexandru Cantacuzino, proiectul își propune reorganizarea traficului astfel încât să se realizeze o trecere pietonală între cele două parcuri din zonă, fără eliminarea traficului autovehiculelor. Ierarhizarea importanței pietonilor și bicicliștilor față de autovehicole, realizarea unor pavaje specifice unei zone urbane, iluminarea corectă și amplasarea strategică a mobilierului urban, vor încetini traficul auto ce traver-



sează traseul prioritar pietonal și de bicicliști. Pentru realizarea obiectivelor de mai sus, se propune realizarea unei parări subterane sub spațiul neconstruit al Pieței Cantacuzino. Aceasta va deservi clădirile de locuit adiacente precum și oamenii veniți în interes de afaceri sau ce doresc să își parcheze autoturismul în apropierea parcurilor Grădina Icoanei și Ioanid.

3.2. Prevederi ale PUG

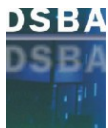
Conform PUG Municipiul București zona studiată se încadrează în zonele M1 și CP4, astfel:

- subzona M1 – Zona Mixtă, Subzona mixtă situată în zonă protejată; care corespunde Pieței George Cantacuzino;
- subzona CP4 – Zona Centrală, Subzona centrală situată în limitele zonei de protecție a valorilor istorice și arhitectural urbanistice, Subzona nucleului central comercial și de afaceri; care corespunde Pieței Alexandru Lahovari.

3.3. Valorificarea cadrului natural

Copacii existenți în piața Lahovari se păstrează pe cât posibil, se protejează pe perioada lucrărilor și se toaletează. Alveolele lor se recondiționează prin afânarea și regenerarea stratului vegetal de la suprafață, acoperirea a suprafeței cu mulci și amplasarea de inele de protecție. Cu toate acestea, săpătura aferentă parcajului subteran necesită renunțarea la un număr de 5 copaci existenți, care pot fi re-plantați, în funcție și de starea lor la începutul șantierului.

În piața Cantacuzino prin construcția parcajului va fi ocupat spațiul central al scuarului și se vor menține toți arbori existenți amplasați perimetral, ținând totuși cont și de starea copacilor existenți. După finalizarea construcției parcajului subteran, spațiul de deasupra va fi amenajat cu plantații joase și înalte, cu plantarea de arbori, acest lucru fiind posibil din punct de vedere geometric (înălțimea stratului de pamant este de



minim 1,60m, în anumite zone unde se propune înălțarea cotei terenului amenajat).

În completarea vegetației existente, se vor prevedea amplasarea de jardiniere grupate în zona locurilor de stat. În acest sens la primul nivel de parcare s-a renunțat la câteva locuri de parcare pentru configurarea unei cuve optime pentru plantarea de arbori cât mai înalți și mai umbroși cu putință.

3.4. Modernizarea circulației

Traseul alternativ propus este implementat prin folosirea infrastructurii existente. Principiile urmărite în intervențiile la nivelul circulațiilor urmăresc reducerea vitezei traficului auto la 30 km/ h și sporirea accesibilității rutelor pietonale și ciclabile. Reducerea vitezei traficului auto se va realiza prin utilizarea materialelor diferite și asigurarea cursivității pentru pietoni prin înălțarea rutei carosabile la nivelul trotuarelor, evitând astfel variații incomode de înălțime a pardoselii. Traseul de bicicliști va fi identificabil de-a lungul său prin pavimentele utilizate și marcajele semnalizatoare. Bolarzii propuși sunt de trei tipuri: bolarzi metalici, din fontă, înălțime 55cm – pentru delimitarea carosabilului de trotuar, în situația curentă; bolarzi de granit, înălțime 40cm – pentru delimitarea unor zone speciale sau scuaruri; bolarzi retractabili în cazurile acceselor spre curți ale unor instituții sau în cazul acceselor cu program limitat sau restricționat.

Carosabilul va fi ridicat la nivelul actual al trotuarelor și separat de circulația exclusiv pietonală sau de sensul opus al bicicletei prin intarsii punctuale din marmura. Racordul carosabilului pe traseul prioritar pietonal și de bicicliști cu străzile pe care le intersectează se va face cu rampe de maxim 4% în cazul intersecțiilor cu artere de circulație majore sau pe care circulă autobuze și cu rampe de maxim 8% în cazul celorlalte străzi.

De-a lungul traseului sunt prevăzute alveole pentru parcare a autovehiculelor și



stații de taxiuri, iar în Piața Alexandru Lahovari este prevăzută o alveolă pentru stația de transport în comun.

În Piața Lahovari circulația auto se realizează în sens giratoriu, care facilitează atât direcția nord-sud (Calea Dorobanților - str. George Enescu), cât și străzile cu sens unic ale țesutului tradițional. Pe str. Eremia Grigorescu circulația se realizează pe sensul existent, pe o bandă comună pentru autoturisme și biciclete, cu lățime de 3,9m. Circulația bicicletelor se realizează în celălalt sens prin Contrasens Deschis Bicicletelor, realizat prin pista de biciclete cu lățime de 1,5m pe care este interzisă circulația vehiculelor cu excepția bicicletelor. Delimitarea dintre banda auto și pista de bicicliști se va realiza cu inserții de piatră teșită pe canturi la 45° , ce depășesc cota de călcare cu 2cm. În Piața Cantacuzino circulația se realizează în sens unic pe latura de NE dinspre str. Jean Louis Calderon spre str. Polonă și în sens unic pe latura de NV dinspre str. Polona spre str. Eremia Grigorescu și str. Alexandru D. Xenopol. Circulația bicicliștilor în Piața Lahovari se realizează pe ambele sensuri dinspre str. George Enescu spre str. Eremia Grigorescu. De aici, pe str. Eremia Grigorescu unul dintre sensuri se desfășoară pe zona carosabilă iar celalalt sens pe banda de Contrasens Deschis Bicicletelor. Din piața George Cantacuzino, în partea vestică benzile de bicicletă intră pe strada Alexandru D. Xenopol.

Accesele și ieșirile din parcajele subterane se fac direct din/ în scuaruri, pe o bandă de circulație separată.

Trotuarele cu dimensiuni variabile, între 2,0m și 6,2m vor fi finisate cu granit. Se propune refacerea infrastructurii prin decopertare, realizare de fundații locale, refacerea pantelor și a straturilor suport. Cu toate acestea, suprafețele Pieței din jurul statuii lui Alexandru Lahovari vor fi finisate cu covor asfaltic, chiar dacă întregul spațiu va avea puternice valențe pietonale (spații verzi cu plantații și arbori umbroși, fântâni de pardoseală tip geiser care să îmbroască atmosfera toridă a verii, bănci din lemn confortabile, în contrast cu restul suprafețelor aparent carosabile). În piața George

Cantacuzino zona centrala – insula centrală este destinată circulației pietonale. De asemenea, în zona perimetrală din apropierea parcelor construite există o zona de trotuar care facilitează conexiunea pieței cu străzile limitrofe.

3.5. Zonificare funcțională - reglementări, indici urbanistici

Cele două scuaruri nu vor avea zone cu funcțiuni; edificabilul propus fiind reprezentat de accesele pietonale în parcajele subterane – pavilioane de circulație verticală. Amenajarea terenului va cuprinde circulații carosabile, zone pentru circulații ușoare (cicliști și pietoni), spații publice și spații verzi, amenajate sau restructurate, permeabile sau nu.

Zonificarea funcțională prevede reglementarea a două tipologii de zone pe teritoriul studiat:

- V1a, zona parcurilor, grădinilor, scuarurilor și fâșiilor plantate publice; ce încadrează piațeta formată în scuarul George Cantacuzino;
- SP1, zona de piață publică, spațiu public, loisir; ce încadrează piațeta formată în scuarul Alexandru Lahovari.

Strada Eremia Grigorescu se supune reglementărilor din zona protejată ZP34 denumită “Pitar Moș”

3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

Se vor prevedea branșamente de apă și racorduri de canalizare proiectate pentru parcare, cișmele, fântâni și pentru sistemul de udare spații verzi. Apele pluviale de pe spațiul public supraterran reamenajat vor fi preluate prin intermediul rigolelor sau a gurilor de scurgere și deversate în rețeaua de canalizare existentă. În cadrul investiției se va realiza, dacă este nevoie, devierea rețelei de alimentare cu apă și canalizare în zona unde urmează a se executa parcare subterană.

Amenajarea exterioară a spațiului public va fi dotată cu instalații de iluminat integrat, atât iluminat de tip stradal, cât și o iluminare decorativă care să pună în valoare arhitectura construcțiilor. Alimentarea cu energie electrică va fi asigurată din rețeaua furnizorului de medie tensiune 20kV prin intermediul posturilor de transformare proprii, amplasate în spații special destinate, care să asigure necesarul de energie electrică pentru parcajul subteran și pentru spațiul public suprateran. Devierea sau dezafectarea cablurilor electrice (și a stâlpilor, după caz) din zona studiată va respecta planul propus conform studiului de soluție aprobat de către Luxten care se va întocmi înainte de eliberarea autorizației de construire.

Pe terenul pe care se propune investiția există trasee de canalizație și fibră optică conform aviz NetCity. Devierea cablurilor și a canalizației subterane din zona unde urmează a se executa parcare subterană va respecta planul propus conform studiului de soluție aprobat de către NetCity care se va întocmi înainte de eliberarea autorizației de construire.

3.7. Protecția mediului

Impactul asupra mediului este benefic, proiectul aduce în prim plan posibilitatea evitării circulației auto și înmulțirea spațiilor verzi. Se estimează că transportul este sursa principală de producere a gazului de seră (Brower and Leon – 1999) și că reprezintă aproximativ 60% din consumul de petrol. Tot transportul este responsabil de un procent important din poluarea apelor. Prin acest proiect, orașul va fi mai eficient în folosirea infrastructurii existente, mai sigur și mai sănătos. Ciclismul și mersul pe jos sunt cele mai eficiente energetic, cele mai prietenoase cu mediul și cele mai sănătoase forme de transport urban.

Impactul asupra populației va fi unul nesemnificativ și manifestat cu precădere în perioada de execuție a obiectivelor propuse prin proiect. După finalizarea lucrărilor,



populația va beneficia de reabilitarea infrastructurii publice de servicii, precum și de îmbunătățirea factorilor de mediu, datorită spațiilor verzi nou create.

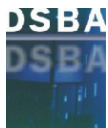
Zona vizată de lucrările propuse în proiect este o zona puternic antropizată, prin urmare, importantă din punct de vedere al vegetației, florei sau faunei este redusă, iar impactul asupra biodiversității este practic inexistent. Zona propusă pentru realizarea investiției nu se află în relație directă cu apele de suprafață, astfel încât impactul asupra apei de suprafață este inexistent.

Impactul generat în urma desfășurării activităților propuse prin proiect, nu sunt de natură a provoca un impact semnificativ asupra aerului, atât timp cât se vor aplica măsurile de protecție în perioada de execuție. Prin încurajarea traficului pietonal și de bicicliști se vor reduce emisiile de poluanți (în special pulberi în suspensie) ca urmare a traficului rutier. De asemenea, calitatea aerului va cunoaște o îmbunătățire, prin crearea spațiilor verzi și întreținerea corespunzătoare a acestora. În perioada de exploatare, impactul asupra peisajului este pozitiv datorită lucrărilor ce vor da un aspect îngrijit zonei.

3.8. Regim juridic și obiective de utilitate publică

Limitele de amplasament și limitele de intervenție ale proiectului sunt stabilite în conformitate cu adresa OCPI (Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară) București, răspuns față de solicitarea Primăriei Municipiului București nr. 11406/ 14.03.2013. Răspunsul OCPI a fost înaintat către proiectanți de Primăria Municipiului București prin adresa nr. 5830/ 03.07.2013.

Prezentul studiu propune investiții care se referă la teren/ terenuri parte a domeniului public. Terenul în cauză reprezintă secțiuni din Piața George Cantacuzino și secțiuni din Piața Alexandru Lahovari ce se încadrează ca bunuri din domeniul public al municipiului București conform Legii nr. 213/ 1998 privitor la proprietatea publică și



regimul juridic al acesteia. Documentele privind situația juridică primite de la Beneficiar pentru zona studiată, până la data prezentului studiu, sunt următoarele:

- anexa nr. 1 la Hotărârea C.G.M.B. nr. 235/ 2005 cu modificările și completările ulterioare;
- anexa nr. 1 la Hotărârea C.G.M.B. nr. 254/ 2008 cu modificările și completările ulterioare.

Piața George Cantacuzino

Consiliul General al Municipiului București administrația Străzilor

- adresa nr. 22324/ 21 10 2009 și informările ulterioare:
- nu aparține Administrației Străzilor.

Piața Alexandru Lahovari

Consiliul General al Municipiului București administrația Străzilor

- adresa nr. 22324/ 21 10 2009 și informările ulterioare:
- situația actuală a străzii: *în întreținere*;
- înlocuire îmbrăcămintă asfaltică - 2004

Zona obiect PUZ nu conține în interiorul limitelor sale, obiective de utilitate publică, acestea aflându-se adiacent sau în proximitatea sa.

4. CONCLUZII

În perspectiva creării unui circuit pietonal turistic al orașului, intervențiile propuse pentru supranivelarea ar crea condiții pentru integrarea acesteia în circuitul în cauză. Reglementarea circulației auto ar permite favorizarea circulației pietonale și cicliste. Acest proces ar avea multiple efecte benefice, îmbunătățind calitatea vieții urbane, încurajând interacțiunile și activitățile recreative, facilitând accesibilitatea zonei și stimulând turismul. Pe termen lung, efectul scontat constă în creșterea economică și oportunitățile cre-



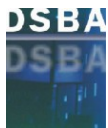
ate pentru investitori.

Reabilitarea străzilor adiacente și a piețelor, precum și adaptarea la un sistem pietonal și de biciclete reprezintă o etapă importantă a îmbunătățirii imaginii urbane a centrului orașului, și un pas către conectarea centrului orașului cu vechea zonă a centrului brutal separata prin intervenția comunistă.

Consolidarea identității centrului Bucureștiului și susținerea vitalității și atractivității acestuia, dezvoltare economică locală și regenerare urbană durabilă prin îmbunătățirea calității spațiilor publice și valorificarea elementelor culturale, de patrimoniu și turistice ale zonei centrale a orașului București.

Un alt efect este sporirea sentimentului de apartenență și identificarea cu trecutul istoric al orașului – mersul pe jos îți dă timp să conștientizezi spațiul prin care treci. Prin sporirea confortului urban se creează un spațiu unde pietonii, bicicliștii se pot simți în siguranță, traficul auto fiind limitat ca viteză și intensitate.

Scuarul Cantacuzino și scuarul Lahovari sunt piațete aflate la întretăierea mai multor spații cu funcțiuni diferite. Cele două parcuri din trama stradală istorică (Parcul Gradina Icoanei și Parcul Ioanid) sunt separate de piața propriu-zisă. Zona rezidențială are un caracter ambiental liniștit (str. Polona, str. Dumbrava Rosie, str. Al Xenopol și str. Eremia Grigorescu) peste care se suprapun puncte de interes cultural și de loisir (Teatrul Bulandra, casa Fundatiei "Lowendal"). Spațiul urban existent, cu trafic auto intens, permite doar circulația perimetrală a pietonilor. Această situație nu încurajează traversarea scuarului și îngreunează accesul către punctele de interes. Traficul îngrădit de parările nesistematizate precum și deplasarea restricționată a bicicliștilor, fac momentan din cele două scuaruri niște spații haotice în care predomină circulația autoturismului. Ca atare se poate spune că spațiul nu dispune în prezent de o infrastructură dedicată amenajărilor cicliste și pietonale sau de un mobilier urban alături de un sistem de iluminat adecvat. Construirea unor parări subterane și amenajarea spațiilor publice de



calitate este o îmbunătățire considerabilă a infrastructurii zonei, ce va păstra caracterul ambiental al acesteia și funcționarea la standarde contemporane din punct de vedere al accesibilității și al confortului utilizatorilor.

Parcățile subterane nou propuse reprezintă soluția optimă pentru descongestionarea traficului și staționării auto în zonă, iar amenajările pietonale oferă publicului un spațiu de întâlnire și socializare, ce va lega funcțional cele două parcuri. În plus, experiența participării la evenimentele culturale găzduite de facilitățile culturale din zonă, va deveni una de calitate, la standarde contemporane.

Pe timpul zilei, amenajarea minerală la nivelul pardoselii și cea naturală a parcului plantat va atrage prezența publicului rezident și a celui aflat în trecere prin zonă.