

Volumul I. MEMORIU GENERAL

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

Bd. George Cosbuc - Calea Rahovei - Str. Uranus, Sector 5, 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 parcări, încurajarea modalităților de transport durabile),
- spațiile publice (introducerea unui sistem de parcări 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).

Propunerea are ca obiectiv facilitarea accesibilității și soluționarea problemelor privind infrastructura în subzona respectivă, relativ la situația actuală și pe baza prognozelor de dezvoltare, în contextul reabilitării funcționale, economice, sociale și culturale a zonei Uranus – Rahova – Piața de Flori, prin exploatarea resurselor arhitecturale și de tradiție existente, a integrării polilor de interes local într-un ansamblu unitar și corent. Proiectul propune realizarea unui parcaj subteran sub Piața Rahova și parțial sub Piața de Flori ce va elibera zona de parcajele parazitare și va încuraja dezvoltarea viitoare a întregii zone. În contextul realizării acestei infrastructuri, spațiul public vast ce poate fi restructurat ca spațiu urban, ansamblurile de clădiri valoroase adiacente dar și numeroasele terenuri încă neexploatate pot primi diverse funcțiuni care vor susține dezvoltarea ulterioară și autopropulsarea zonei.

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 Rahova – Uranus – Piața de Flori 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;
- rezolvarea problemei actuale și viitoare a sistemului de parcuri auto ineficient;
- restructurarea funcțiunilor existente;
- salubritatea generală a zonei prin refuncționalizarea clădirilor și regândirea spațiului public;
- țesut urban restructurat și reintegrat;
- sporirea atractivității pietonale a zonei, atât pentru localnici cât și pentru turiști;
- intensificarea utilizării zonelor pietonale, obținând un spațiu public dinamic la intersecția dintre Calea Rahovei și str. Uranus;
- facilitarea accesibilității prin îmbunătățirea infrastructurii existente;
- 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;
- valorificarea fondului construit existent.

1.3. Surse documentare

- Studiu de fezabilitate Proiect Individual nr. 7 – Parcaj subteran – Uranus – Piața Rahova, anexă a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București;
- Studiu de fezabilitate Proiect Individual nr. 18 – Modernizare spațiu public urban Piața de Flori George Coșbuc, anexă a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București;
- Planul Urbanistic General al Municipiului București;
- Avizele deținătorilor de echipamente edilitare ale Capitalei (ApaNova București S.A. , Distrigaz Sud- Rețele , Enel Distribuție Muntenia , Luxten Lighting Company, Neticity Telecom , Radet București, RATB, Romtelecom)



- Aviz ApaNova București, nr. 91303782 din 02.10.2013 intersecția Calea Rahovei cu str. Uranus;
- Aviz Distrigaz Sud Rețele, nr. 43307 din 09.09.2013 Traseu pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- Aviz Enel Distribuție Muntenia, nr. 97183019 din 02.10.2013 Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- Aviz Luxten Lighting Company, nr. 7588 din 23.09.2013 Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- Aviz Nectcity Telecom, seria 4027M din 18.10.2013 Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- Aviz Radet București, nr. 20368 din 18.09.2013 Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- Aviz RATB, nr. 47879/ 11.09.2013 Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- Aviz Romtelecom, nr. 100/05/03/01/92443 din 26.09.2013 Traseu prioritar pietonal și de bicicliști cu infrastructura aferentă scuar intersecție calea Rahovei – str. Uranus;
- 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 Uranus era un cartier rezidențial care a devenit o zonă reziduală în urma demolărilor masive din anii 80. Calea Rahovei reprezenta una dintre cele mai vechi și mai dinamice artere comerciale din capitală. Construcțiile și schimbările din perioada regimului comunist au fracturat-o și au izolat-o.



Din punct de vedere arhitectural, zona are un puternic potențial în ceea ce privește punerea în valoare a construcțiilor de tip industrial; fond construit nevalorificat astăzi. Arealul în care se situează și Piața de Flori, care s-a dezvoltat într-un mod destructurat prin extinderi parazitare, și chiar dacă este o emblemă pentru zonă, Piața de Flori are nevoie de o reconfigurare printr-un tip de comerț structurat.

Luând în considerare poziția centrală a zonei și caracterul reprezentativ la nivel de oraș, arealul Calea Rahovei, str. Uranus și bulevardul George Coșbuc are o puternică vocație de spațiu public, unde este posibilă realizarea unui adevărat pol de atracție pentru locuitori și comercianți.

2.2. Încadrare în localitate

Amplasamentul studiat este situat în zona centrală a Bucureștiului, în sectorul 5, având drept limite următoarele:

- la N: zonă de parcele de locuințe și birouri delimitată de str. Uranus (în partea stângă) și Calea Rahovei (în partea dreaptă);
- la E: Fabrica de Bere Bragadiru, zonă de ateliere, hale și birouri;
- la S: zonă de parcele de locuințe individuale și bulevardul George Coșbuc;
- la V: Calea Rahovei și str. Uranus.

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 tramvai).

În ceea ce privește prezența instituțiilor de interes general se remarcă, în partea vestică existența la limita zonei studiate reabilitarea și conversia Palatului Bursei Mărfurilor (astăzi The Ark), Palatul Bragadiru, iar în partea de sud Direcția Poliției Rutiere București și Academia Tehnică Militară. De asemenea pe zona studiată se află Piața de Flori George Coșbuc.



2.3. Elemente ale cadrului natural

Date climatice:

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

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

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

Adâncimea maximă de îngheț: 0.80m;

Sarcina dată de zăpadă pe sol: 2 kN/ m²;

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

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

În prezent există aliniamente de arbori de-a lungul Căii Rahovei, a străzii Uranus și a bulevardului George Coșbuc, însă dezvoltate precar.

Zona studiată nu prezintă declivități semnificative, terenul fiind relativ plat; excepție făcând relația dintre Piața George Coșbuc și bulevardul George Coșbuc, unde există o diferență de nivel de aproximativ 1,5m pe direcția nord-sud.

2.4. Circulația

În prezent circulația auto pe Calea Rahovei se realizează pe două sensuri de circulație cu câte două benzi. Circulația pietonală este uneori blocată de autoturismele parcate pe trotuar.

În ceea ce privește Strada Rahovei, circulația auto se realizează pe două sensuri de circulație, dar cu câte o bandă. Profilul străzii este prevăzut, pe carosabil înainte de circulația pietonală, cu o zonă de parcare supradetentată în lungul străzii pe fiecare sens.



Circulația auto pe bulevardul George Coșbuc se realizează pe două sensuri de circulație, cu câte o bandă fiecare. Între cele două benzi de circulație auto sunt liniile de tramvai pe două sensuri. Din acest bulevard se face accesul de aprovizionare auto (nedelimitat clar) în zona pieței.

Nu există circulație prevăzută pentru bicicliști.

2.5. Ocuparea terenurilor

În situația actuală zona definită de intersecția străzii Uranus cu Calea Rahovei și bulevardul George Coșbuc prezintă un fond construit valoros cu multe clădiri și ansambluri de interes istorico-arhitectural ce sunt în curs de reabilitare, precum și numeroase terenuri libere de construcții sau destructurate ce pot primi funcțiuni ulterioare care vor ajuta la dezvoltarea generală economică, culturală și socială.

Arealul în care se situează și Piața de Flori, care s-a dezvoltat într-un mod destructurat prin extinderi parazitare, poate să devină un spațiu public folosit intens la nivel pietonal. Momentan, nu există o infrastructură dedicată: pe arterele învecinate traficul auto este intens, poluarea și zgomotul afectează calitatea vieții. Reabilitarea zonei ar spori atractivitatea turistică și ar deschide noi oportunități de investiții.

Se impune sprijinirea dezvoltării economice locale prin punerea în evidență a clădirilor valoroase și exploatarea terenurilor/ spațiilor actualmente neutilizate, rezolvarea problemei actuale și viitoare a sistemului de parcări auto ineficiente, restructurarea funcțiilor existente într-un mod coerent și salubritatea generală a zonei prin refuncționalizarea clădirilor și regândirea spațiului public.

Considerând dezvoltarea zonei ca iminentă, deficiențele majore ale situației actuale sunt în strânsă legătură cu raportul dintre circulația auto (la care se adaugă parcările) și spațiile pietonale. În timp ce mașina ocupă mare parte din câmpul vizual și de acțiune în zonă, locurile dedicate activităților pietonale sunt ca și inexistente.

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

- lipsa organizării spațiale nu permite perceperea de către trecători a funcțiilor din zonă;
- frontul de parcaje și construcțiile improvizate de pe Calea Rahovei care duc la neexploatarea potențialului zonei de a deveni spațiu public;
- spațiile verzi existente sunt neadecvat echipate, ele fiind percepute ca spații reziduale, virane;
- prin diferențele calitative între construcțiile existente, zona pieței este actualmente de-structurată, insalubră și nu prezintă o tratare unitară;
- conexiunile la nivel pietonal între străzile adiacente și în interiorul incintei sunt ineficiente; iar accesele în incintă, de diferite tipuri, sunt neglijent amenajate;
- spațiile publice sunt folosite abuziv: aglomerate de construcții provizorii și parcări auto spontane;
- prezența autovehiculelor de aprovizionare datorată funcționii de piață en-gross îngreunează traficul auto și pe cel pietonal;
- traficul auto intens generează zgomot și poluare;
- lipsa infrastructurii necesare reabilitării spațiului public din punct de vedere al circulației;
- lipsa sau deteriorarea elementelor necesare unui spațiu public de calitate: spații plantate, iluminat public, mobilier urban.

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

Conform studiilor parte integrantă din Planul Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București (Studiu de fezabilitate Proiect Individual nr. 7 – Parcaj subteran – Uranus – Piața Rahova, anexă a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București și Studiu de fezabilitate Proiect Individual nr. 18 – Modernizare spațiu



public urban Piața de Flori George Coșbuc, anexă a Planului Integrat de Dezvoltare Urbană Zona Centrală București) și ținând cont de poziția centrală a amplasamentului, zona va urma o dinamică caracteristică centrelor urbane. Astfel, zona centrală trebuie să genereze atractivitate pentru viitoare investiții, atât în ceea ce privește fondul construit (privat), cât și la nivelul dotărilor și calității spațiului public.

Intervenția propusă la intersecția dintre Calea Rahovei, str. Uranus și bulevardul George Coșbuc, constituie un proiect care poate aduce o soluție pentru salubritatea generală a zonei prin refuncționalizarea clădirilor și regândirea spațiului public. Prin realizarea proiectului, interesul pentru zona va crește, atât pentru localnici cât și pentru turiști. Spațiul creat va găzdui pe lângă activitățile de servicii existente, care vor fi susținute și încurajate, un supliment de activități de agrement și culturale.

Propunerea are ca obiectiv accentuarea caracterului de „Piață de Flori“ prin realizarea unui parcurs de tip pavilionar. Pe lângă funcțiunea de comerț de flori, se propun funcțiuni de alimentație publică și funcțiuni de servicii cu articole conexe (recipiente flori, ghivece, semințe, bulbi, îngrășăminte etc). Din același motiv de accentuare a brand-ului urban „Piața de Flori“ este eliminată funcțiunea de piață agro-alimentară care se regăsea în aripile dinspre Bd. George Coșbuc ale construcției existente a pieței; acest corp este în prezent neutilizat.

Înspre Calea Rahovei este propusă salubritatea terenului și eliminarea construcțiilor cu caracter improvizat. Sunt propuse a fi reabilitate și refuncționalizate corpul dinspre Bd. Coșbuc și corpul de piață construit în aceeași perioadă, dinspre Calea Rahovei. Cele două ganguri ale clădirii pieței, în prezent obturate, vor fi redat în folosință, realizând un parcurs coerent între cele două jumătăți ale terenului, care până acum funcționau independent ca piață agro-alimentară, și piața de flori improvizată. Porticul Pieței Coșbuc se continuă cu parcursuri agrementate cu copertine care apără de soare și intemperii varietatea de flori, și mese care te invită la prânz sau și numai la un ceai. Construcțiile propuse sunt de tip structură ușoară, realizate din lemn și/ sau metal cu



închideri vitrate, având două scenarii de funcționare – cu închiderile rabatate sau etanșe. Din punct de vedere economic, pentru succesul proiectului, se va propune reglementarea ca procente de utilizare funcțională: 50-60% comerț flori, 30-40% alimentație publică, 10% altele.

Necesarul de locuri de parcare se asigură astfel în subteran, printr-o parcare cu două niveluri cu o capacitate de cca. 360 locuri parcare, ce deservește atât Piața George Coșbuc cât și zona Uranus - Rahova. Amplasarea acceselor auto în parcaj se va realiza într-un mod care să nu afecteze circulația majoră în zonă pe direcția Nord-Sud. Astfel, accesul se va realiza de pe bulevardul George Coșbuc și ieșirea în Calea Rahovei. Accesele pietonale sunt corelate cu proiectul pavilioanelor din Piața de Flori, George Coșbuc.

3.2. Prevederi ale PUG

Conform PUG Municipiul București zona studiată se încadrează în zona M – Zona Mixtă, subzona M3 – Subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+4 niveluri.

3.3. Valorificarea cadrului natural

Copacii existenți se păstrează pe cât posibil, se protejează pe perioada lucrărilor și se toaletesază. Alveolele lor se recondiționează prin afânarea și regenerarea stratului vegetal de la suprafață, acoperirea suprafeței cu mulci și amplasarea de inele de protecție. Copacii afectați în urma construcției parcajului subteran se vor replanta.

Spațiile verzi existente, de tipul plantație de aliniament, sunt păstrate parțial și reconfigurate din cauza tipului și a stării arborilor, și a reconfigurării circulației auto.

În completarea vegetației existente, se vor prevedea amplasarea de jardiniere cu plante cățărătoare grupate în zona pergolei. În scuarul format la intersecția dintre Calea Rahovei și str. Uranus se va propune crearea aliniamentului de copaci.

3.4. Modernizarea circulației

Ca urmare a propunerii pentru Diametrala Nord-Sud, Buzești – Berzei – Vasile Pârvan – B. P. Hașdeu – Uranus – Calea Rahovei, circulația carosabilă pe artera calea Rahovei – strada Uranus, se va desfășura pe două sensuri cu câte două benzi fiecare, eliminându-se zona de parcare de-a lungul străzilor.

Continuarea tronsonului din Calea Rahovei face parte din traseul prioritar pietonal și de bicicliști, și va fi la nivel cu pietonalul. Racordul carosabilului Diametralei cu traseul prioritar pietonal și de bicicliști pe care îl intersectează, se va face cu rampe de maxim 4%. Acest carosabil la nivel cu pietonalul, va avea restricție de viteză, două sensuri cu câte o bandă pe sens, și va fi deschis atât circulației auto cât și bicicliștilor. Leșirea din parcajul subteran se va realiza înspre această arteră.

Bulevardul George Coșbuc își va păstra profilul stradal, două sensuri cu câte o bandă pe sens, iar între cele două benzi de circulație auto rămân liniile de tramvai pe două sensuri. Din acest bulevard se va realiza accesul în parcajul subteran propus, dar și aprovizionare auto a zona pieței.

3.5. Zonificare funcțională - reglementări, indici urbanistici

Zona va dispune de funcțiuni de servicii, în cadrul pavilioanelor propuse în Piața de Flori. 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 funcționale pe teritoriul studiat:

- SP1, subzonă de piețe publice, loisir, promenadă; ce încadrează scuarul format la intersecția străzii Uranus cu Calea Rahovei;
- M3, subzonă mixtă cu clădiri max. P+4; ce încadrează arealul Pieței de Flori, George Coșbuc, și cuprinde pavilioanele existente și propuse ale acesteia, însumând max. 50% din suprafața ocupată în întreg UTR, restul fiind ocupat de spații pietonale, spații verzi,



sau acces ocazional carosabil (la nivelul procentului de ocupare al terenului). Coeficientul de utilizare al terenului nu va depăși 0,50 la nivelul întregului UTR, construcțiile fiind normate cu regim de înălțime Parter.

3.6. Dezvoltarea echipării edilitare

Se vor prevedea branșamente de apă și racorduri de canalizare proiectate pentru parcare, cișmele și pentru sistemul de udare spații verzi. Apele pluviale de pe spațiul public suprateran 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 zonă puternic antropizată, prin urmare, importantă din punct de vedere al vegetației, florei sau faunei, 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, 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.

Conform datelor juridice primite de la Beneficiar, terenul care urmează să fie ocupat de obiectul de investiție face parte din domeniul public.

Documentele privind situația juridică primite de la Beneficiar pentru zona studiată, până la data prezentului studiu, sunt următoarele:

Direcția Patrimoniu a P.M.B., Serviciul Evidență Domeniu Public și Privat – adresa nr. 1306/ 04.10.2010:

Terenul în cauză reprezintă intersecția arterelor de circulație str. Uranus și Calea Rahovei, secțiuni din aceste artere de circulație și scuar, 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 și urmează prevederile Legii nr. 24/ 15.01.2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane. Imobilul înscris în evidențele cadastrale, ale Orașului București din anul 1986, cu adresa:

B-dul Poet George Coșbuc nr. 126, sector 4, cu suprafața de 8543,00 mp teren, din care construcții de 1665,00 mp, ca proprietate de stat, categoria de folosință „târguri și piețe” cu posesor de parcelă la data întocmirii evidențelor Primăria Municipiului Buc., Cons. Pop. Municipiu București.



Direcția Generală de Dezvoltare, Investiții și Planificare Urbană a P.M.B., Direcția Evidență Imobiliară și Cadastrală, Serviciul Evidență Proprietăți – adresa nr. 13318
04.12.2009:

B-dul George Coșbuc nr. 126 (etichetat nr. 30-38 in planșa) – Piața George Coșbuc și constituie domeniu public al municipiului București.

Terenul in cauză cuprinde secțiuni din arterele de circulație Calea Rahovei, Str. Uranus 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 și urmează prevederile Legii nr. 24/ 15.01.2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din zonele urbane.

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:

Calea Rahovei - între limitele Bd. Libertății și Sos. Alexandriei se află în sector 5, în administrare de catre Administrația Străzilor

Str Uranus - între limitele Calea Rahovei și Calea 13 Septembrie se află în sector 5, în administrare de catre Administrația Străzilor, acestea fiind sub incidența art. 1 și 2:

Art. 1 Administrarea drumurilor publice, inclusiv a piețelor publice, are ca obiect proiectarea, construirea, modernizarea, reabilitarea, repararea, întreținerea și exploatarea rețelelor stradale, a lucrărilor de artă, proiectarea și materializarea reglementărilor de circulație.

Art. 2 Administrația Străzilor va administra rețeaua principală de străzi, piețele publice și lucrările de artă ale municipiului București cuprinse în anexele 1 si 2.

Calea Rahovei:

Consiliul General al Municipiului București Administrația Străzilor - adresa nr. 22324/



21.10.2009 și informările ulterioare:

- situația actuală a străzii: în întreținerea Administrației Străzilor; sistem rutier nou; lucrări executate de PMB.

Str. Uranus:

Consiliul General al Municipiului București Administrația Străzilor - adresa nr. 22324/

21.10.2009 și informările ulterioare:

- situația actuală a străzii: aparține administrației străzilor; nu se execută lucrări în 2010.

Zona obiect PUZ conține în interiorul limitelor sale, ca obiectiv de utilitate publică, Piața de Flori, George Coșbuc.

4. CONCLUZII

În vederea dezvoltării turistice a centrului Capitalei se propune implementarea unui traseu prioritar pentru pietoni și bicicliști, care interconectează și pune în valoare spațiile publice cu identități distincte și complementare.

Astfel, la nivelul spațiului public, se propune ridicarea nivelului străzii la nivelul trotuarelor și pavarea cu un tip de paviment specific ce are ca scop semnalizarea spațiului urban ca un ansamblu și restricționarea vitezei și intensității traficului la supradeternat. De asemenea, se dorește regândirea actualei Piețe de Flori ce a devenit în decursul timpului un tip de emblema a zonei și reconfigurarea ei printr-un tip de comerț structurat. Prin realizarea proiectului se facilitează accesul și tranzitul auto în zonă, se degreveză spațiul public de ocupări abuzive și/ sau insalubre și se creează premisele pentru apariția unui nou centru de interes atât la nivel local, cât și la scara orașului.

Proiectul propune o intervenție cu un grad ridicat de interactivitate urbană, o combinație de funcțiuni (servicii+ alimentație publică) care ridică potențialul de dezvoltare economică și atractivitate turistică a zonei. În plus, amplifică mai mult caracterul Pieței de Flori, având un potențial mai ridicat de a-l transforma în brand urban, ușor



identificabil de locuitori și de turiști și care poate deveni un reper reprezentativ al orașului.

De asemenea se propune realizarea unui parcaj subteran sub Piața Rahova și parțial sub Piața de Flori ce va elibera zona de parcajele parazitare și va încuraja dezvoltarea viitoare a întregii zone. În contextul realizării acestei infrastructuri, spațiul public vast ce poate fi restructurat ca spațiu urban, ansamblurile de clădiri valoroase adiacente dar și numeroasele terenuri încă neexploatate pot primi diverse funcțiuni care vor susține dezvoltarea ulterioară și autopropulsarea zonei.

Strategia prezentată va regenera și anima zona, va deschide spațiul urban către o diversitate de funcțiuni publice ce sunt menite să polarizeze interesul în zonă. Reglementarea circulației auto în vederea decongestionării și fluidizării traficului auto ar permite favorizarea circulației pietonale și velo. În perspectiva creării unui circuit pietonal turistic al orașului, intervențiile propuse în zona studiată ar crea condiții pentru integrarea acestuia în circuitul în cauză. Aceste procese 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 este creșterea economică și oportunitățile create pentru investitori.