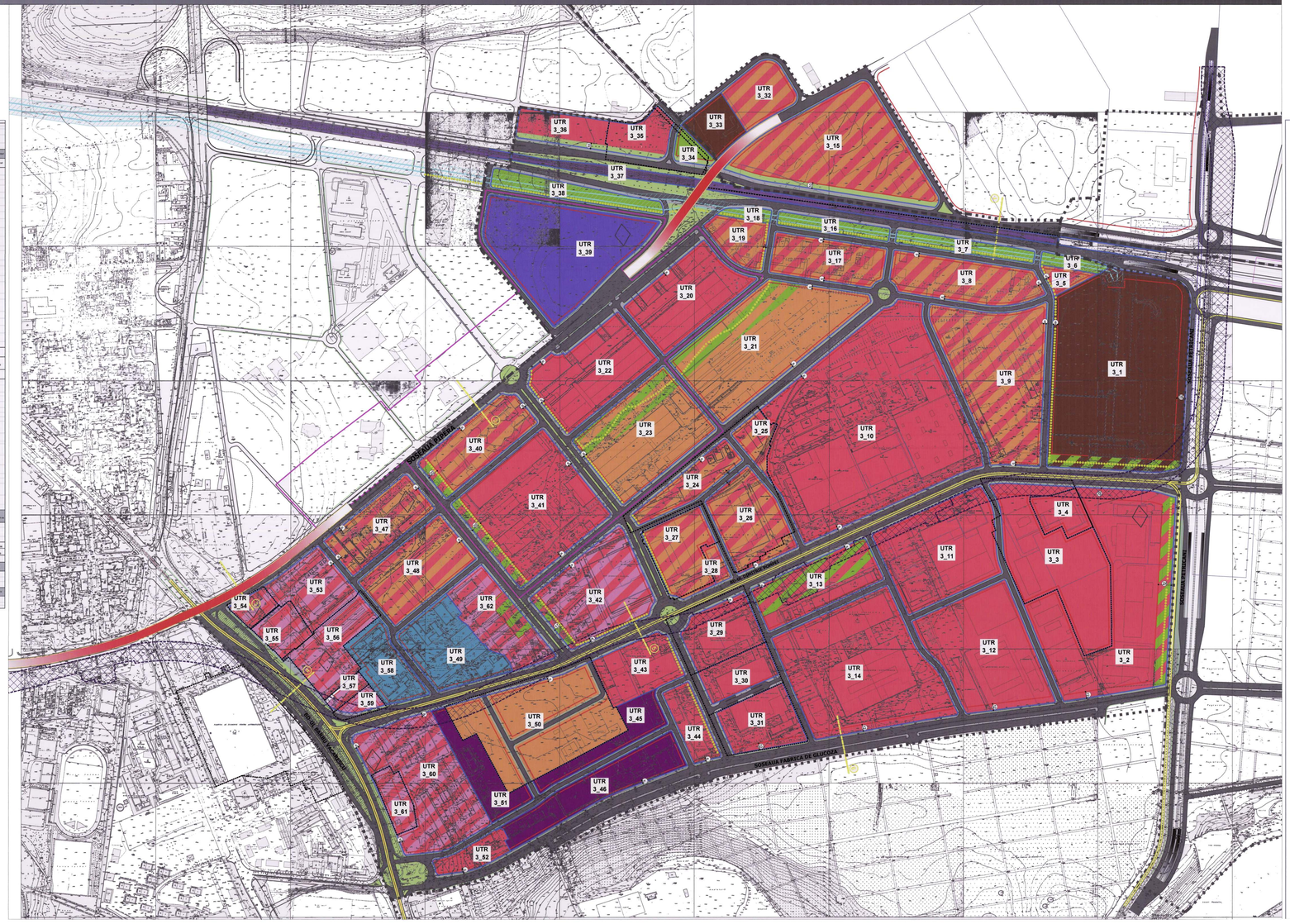
INCHIDERE INEL MEDIAN DE CIRCULATIE LA ZONA NORD - PUZ SI STUDII DE FEZABILITATE - TRONSON LACUL MORII - SOSEAUA COLENTINA



Nr. crt.	Denumire	POT1 - POT existent (%)	POT2 - POT maxim admis (%)	Suprafata teren (mp)	Suprafata totala a zonei (mp)	Suprafata teren (ha)	Suprafata totala a zonei (ha)	POT1 - POT existent (mp)	POT2 - POT maxim admis (mp)	CUT1 - CUT existent (mp)	CUT2 - CUT maxim admis (mp)	Observatii
1	Intersectia sensului de intrare pe parcarea publica a Centrului Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	4,500	1,000	0,5%	N/A	2,250	0%	1,000	DN
2	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	4,500	0,200	0,5%	N/A	2,250	0%	1,000	DN
3	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	1,000	0,5%	1,000	1,750	0%	1,000	DN
4	Intersectia Bulevardul Barbu Vacarescu cu Bulevardul Prof. Dimitrie Pompei	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	1,000	0,5%	1,000	1,750	0%	1,000	DN
5	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	1,000	0,5%	1,000	1,750	0%	1,000	DN
6	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	1,000	0,5%	1,000	1,750	0%	1,000	DN
7	Intersectia de pe strada Nou de la Administratia Bazinala de Apa Vest	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
8	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
9	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
10	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
11	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
12	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
13	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
14	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
15	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
16	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
17	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
18	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
19	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
20	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
21	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
22	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
23	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
24	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
25	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
26	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
27	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
28	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
29	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
30	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
31	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
32	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
33	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
34	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
35	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
36	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
37	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
38	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
39	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
40	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
41	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
42	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
43	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
44	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
45	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
46	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
47	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
48	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
49	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
50	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
51	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
52	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
53	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
54	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
55	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
56	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
57	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
58	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
59	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
60	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
61	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
62	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
63	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
64	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
65	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
66	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
67	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
68	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
69	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
70	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
71	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
72	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
73	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
74	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
75	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
76	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
77	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
78	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
79	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
80	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
81	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
82	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
83	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
84	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
85	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
86	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
87	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
88	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
89	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
90	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
91	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
92	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
93	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
94	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
95	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
96	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
97	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
98	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
99	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
100	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
101	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
102	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
103	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
104	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
105	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
106	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
107	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
108	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
109	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
110	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
111	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
112	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
113	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
114	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
115	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
116	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
117	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
118	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
119	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
120	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
121	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
122	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
123	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
124	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
125	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
126	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
127	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
128	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
129	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
130	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
131	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
132	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
133	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
134	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
135	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
136	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
137	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
138	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
139	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu strada Lacului Pipera	DN	0,5 ZMa	N/A	3,500	0,500	0%	0	1,750	0%	0	DN
140	Intersectia strada cu cladiri pentru birouri de la Centrul de Afaceri Pipera cu str

BENEFICIAR: PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI
PROIECTANTI ASOCIATI: S.C. Proiect Bucuresti S.A., SC Ecoterra SRL, SC Metroul SA, SC Western Outdoor SRL, SC Alpha Studio SRL
DECEMBRIE 2011

MEMORIU GENERAL

P.U.Z. „INCHIDERE INELUL MEDIAN DE CIRCULATIE LA ZONA NORD/AUTOSTRADA URBANA. PUZ SI STUDII DE FEZABILITATE- TRONSON LACUL MORII- SOSEAUA COLENTINA”

- Cuprinsul memoriului de prezentare:

1 Introducere
1.1 Date de recunoaştere 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
2.8. Opțiuni ale populației
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. Zonificarea funcțională
3.6. Dezvoltarea echipării edilitare
3.7. Protecția mediului
3.8. Obiective de utilitate publică
4. Concluzii, masuri in continuare

CAPITOLUL 1:

INTRODUCERE

1.1. DATE DE RECUNOASTERE A DOCUMENTATIEI

Denumirea lucrarii: PUZ „Inchidere Inelul Median de circulatie la zona Nord/Autostrada urbana. PUZ si Studii de Fezabilitate- Tronson Lacul Morii- Soseaua Colentina".

Beneficiar : Primaria Municipiului Bucuresti

Proiectanti asociati: SC Proiect Bucuresti SA, SC Ecoterra SRL , SC Metroul SA, SC Western Outdoor SRL, SC Alpha Studio SRL

Faza : P.U.Z.

Data : Noiembrie 2011

In vederea stabilirii conditiilor de construire care sa corespunda intentiilor impuse in caietul de sarcini, Primaria Municipiului Bucuresti a solicitat prin Certificatul de Urbanism nr. 151R/2590 din 11.04.2011, realizarea unui PUZ, in conformitate cu normativele si legislatia in vigoare si cu RLU aferent.

Inelul Median de circulatie / Autostrada Urbana (situat la partea nordica si nord-vestica a orasului intre Lacul Morii si Soseaua Colentina) este propus in caietul de sarcini a fi studiat in **7 Teritorii de referinta** distincte, corelate intre ele, cu reglementari de de dezvoltare coerente, care sa inglobeze toate documentatiile aprobate anterior pe teritoriile studiatein suprafata aproximativa de 1000 ha.

Prezenta documentatie serveste la stabilirea regulilor de circulatie pietonala si auto ,de ocupare a terenurilor, de amplasare a constructiilor si a amenajarilor aferente acestora pe **Teritoriul de referinta nr.3** delimitat astfel ,conform caietului de sarcini : la partea estica de zona Soselei Petricani si la partea vestica de Soseaua Pipera; la partea nordica studiul va fi extins pe o fasie de minim 50,0m -100,0m fata de axul Cailor Ferate Bucuresti – Constanta dupa strazi noi proiectate in documentatii de urbanism, iar la partea sudica a Cailor Ferate zona va cuprinde teritoriul delimitat de Soseaua Fabrica de Glucoza – Strada Barbu Vacarescu- Soseaua Pipera.

1.2. OBIECTUL PUZ –ului

- **Solicitari ale temei program**

Pe terenul delimitat in planurile anexate, prin prezentul PUZ se propune stabilirea condițiilor de realizare a unei artere de circulatie în corelare cu documentațiile de urbanism aprobate.

Legea 50 / 1991 , Ordinul MLPAT nr. 91 / 1991 si Legea 350/2001(modificata si completata) constituie cadrul legislativ pentru elaborarea documentatiilor de urbanism si de amenajare a teritoriului, in baza carora se pot autoriza constructiile propuse prin acest PUZ studiat.

Prezenta documentatie are ca scop elaborarea unor reglementari integrate care sa orienteze dezvoltarea urbanistica a zonei si trasarea unor noi cai de circulatie, in special asigurarea unei artere de circulatie , componenta a sistemului principal de circulatie la nivelul Municipiului Bucuresti, zona nordica si nord-vestica a acestuia, in care sunt descarcate volume mari de trafic.

Prevederi ale programului de dezvoltare a localitatii pentru zona studiata

In zona studiata, cunoscuta drept ''Platforma Pipera'' , sunt in curs de desfasurare operatiuni urbanistice in care sunt implicati in special investitori privati. La est de bulevardul Barbu Vacarescu, inainte de anii 2000, a fost ridicata platforma Pipera, care cuprindea fabrici din industria electronica si prelucrare a lemnului. După anul 2000, multe imobile comuniste au fost daramate, în locul lor fiind ridicate ansambluri de cladiri de birouri.

Conform documentatiilor de urbanism aprobate si a celor aflate in curs de elaborare, se preconizeaza o dezvoltare accelerata a zonei, prin realizarea de investitii imobiliare ample.

Lucrarea cuprinde documentatia premergatoare elaborarii proiectelor de investitii pentru echiparea zonei cu infrastructura majora - retele edilitare, drumuri si constructii. Avand in vedere specificul acestei zone, se propun noi reglementari pentru realizarea de :

- locuinte colective ;
- birouri si hoteluri ;
- invatamant ;
- zone comerciale si de servicii;
- zone spatii verzi plantate, amenajate, spatii de odihna;
- zone utilitati edilitare si infrastructura necesara acestora;
- etc.

1.3. SURSE DOCUMENTARE

In perimetrul proiectului „Inchidere Inelul Median de circulatie la zona nord/ Autostrada urbana. PUZ si Studii de Fezabilitate- Tronson Lacul Morii- Soseaua Colentina", au fost elaborate, in timp, o serie de documentatii tehnice sectoriale, avand drept subiect, intre altele: studiul de dezvoltare a retelei de cale ferata in zona Capitalei; studiul de dezvoltare a retelei de metrou; studiu de amenajare complexa a lacurilor din nordul Capitalei, dar si o serie de documentatii de urbanism , ce au constituit surse documentare.

1.3.1. LISTA STUDIILOR SI PROIECTELOR ELABORATE ANTERIOR PUZ

In cadrul studiului au fost evaluate toate documentatiile de urbanism valabile in perimetrul de studiu; au fost luate in considerare si celealte documente, in curs de realizare, precum si alte studii si analize realizate (studii de mediu, de trafic, studii geotehnice etc) si se vor propune solutii pentru corelarea, amendarea locala sau actualizarea in intregime sau partial, a reglementarilor existente.

In vederea stabilirii acestor solutii de urbanism, pe baza carora se vor putea realiza strategii si programe de dezvoltare generala (pe toate cele 7 Teritorii de referinta) si sectoriala (pe Teritoriul de referinta nr.3) au fost analizate urmatoarele documentatii :

- ❖ Planul Urbanistic General Municipiul Bucuresti aprobat prin HCGMB nr. 269/21.12.2000;
- ❖ Documentare pe teren şi consultări cu autoritățile locale privind strategia de dezvoltare a zonei.
- ❖ Documentații de Urbanism (Planuri Urbanistice de Zonă şi de Detaliu) - aprobate in zona:
  - Planul Urbanistic Zonal Coordonator Sector 2 aprobat cu HCL nr. 266/29.05.2008;
  - PUZ Soseaua Pipera nr.42, sector 2 avizat cu aviz de urbanism nr.15/13/07.06.2006;
  - PUZ Gara Herastrau nr.4B, sector 2 aprobat cu HCGMB nr.20/17.01.2008;
  - PUZ Gara Herastrau nr. 2A, sector 2 aprobat cu HCGMB nr. 228/08.05.2008;
  - PUZ Bdul Dimitrie Pompei nr. 10A , sector 2 aprobat cu HCGMB nr. 138/ 19.06.2007;
  - PUZ Bdul Dimitrie Pompei nr. 10B , sector 2 aprobat cu HCGMB nr. 97/2006;

- PUZ Str. Fabrica de Glucoza nr. 9-11, lot 2, sector 2 avizat cu aviz de urbanism nr. 32/1/44/08.08.2007
- PUZ Soseaua Pipera nr. 79-81aprobat cu HCGMB nr. 96 din 29.02.2008
- PUG Oras Voluntari aprobat cu HCL nr. 50/28.05.2005
- Alte documentatii de urbanism (PUZ , PUD) avizate/in curs de avizare ce au fost obtinute de la Primaria Sectorului 2- Directia de Urbanism, Primaria Orasului Voluntari – Birou Arhitect Sef.

1.3.2. LISTA STUDIILOR DE FUNDAMENTARE INTOCMITE CONCOMITENT CU P.U.Z.

❖ Ridicare topografica scara 1/2000 pe intreg teritoriu al PUZ-ului si scara 1/500, de-a lungul traseului Inelului Median de circulatie , realizat de firme specializate in domeniu. Intreaga documentatie a fost completata cu cadastrele din zona cerute si oferite de Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara Bucuresti, Ilfov. Intregul PUZ a fost intocmit pe suportul amintit.

❖ Studiu geotehnic

Din punct de vedere stratigrafic, zona studiata se afla situata in Platforma Valaha. Platforma Valaha, situata la nord de Dunare, este separata de unitatile carpatice prin falia pericarpatica in lungul careia este subsariata spre nord.

Platforma Valaha si-a incheiat evolutia ca arie de sedimentare in Cuaternar cand a fost colmatata. In consecinta, ea prezinta o morfologie cu caracter de campie, corespunzand in mare parte cu ceea ce in geografia fizica se cunoaste sub numele de Campia Romana. In ansamblu, Platfoma Valaha prezinta un relief plat, compartimentat de cursuri de ape cu vai largi. In structura Platforme Valahe se disting doua etaje structurale, soclul format in principal din sisturi cristaline si cuvertura alcatuita din depozite sedimentare.

Formatiunile intalnite in zona studiata sunt de varsta Pleistocen superior (qp33) si sunt constituite din loessuri si depozite loessoide, precum si depozite fluviatile (terase medii si superioare) reprezentate de pietrisuri si nisipuri acoperite de depozite loessoide.

Din punct de vedere structural si evolutiv, subasmentul Municipiului Bucuresti se plasesaza pe fasia de tranzitie dintre Platforma Moesica si flancul extern, epicratonic al Avanfosei Carpatice. Conform datelor din literatura geologica, aproximativ in lungul faliei V-E pozitionata pe paralela localitatii Chitila, a avut loc flexurarea Platformei Moesice si afundarea mai accentuata a portiunii situate la nord, portiune care a functionat ca flanc sudic al avanfosei. Zona studiata se incadreaza in Platforma Valaha, care prezinta o morfologie cu caracterde campie, corespunzand in mare parte cu ceea ce in geografia fizica se cunoaste sub numelede Campia Romana.

Altitudinile teritoriului municipiului Bucuresti oscileaza intre 118 m in partea de nord-vest si 50 m in albia Dambovitei (comuna Cernica).

Invelisul de sol al municipiului Bucuresti este foarte complex, format din opt tipuri (Aluviosoluri, Regosoluri, Entiantrosoluri, Cernoziomuri, Preluvosoluri, Luvosoluri, Gleiosoluri si Stagnosoluri) si 19 subtipuri, cuprinse in 4 clase (Protisoluri, Cernisoluri, Luvisoluri si Hidrisoluri). Prodominante in aceasta regiune sunt Entiantrosolurile, care acopera 48.5% din suprafata municipiului. Ele sunt in totalitate de natura antropica si apar, in special, in partea centrala a orasului.

Pentru cunoasterea in detaliu a conditiilor de fundare pentru diferitele lucrari ce vor fi proiectate vor fi prezentate cateva investigatii efectuate in apropierea obiectivului studiat. Investigatiile prezentate sunt foraje geotehnice. Forajele au fost efectuate conform STAS 1242/4-85: “Teren de fundare. Cercetari geotehnice prin foraje executate in pamanturi” si SR EN1997-2: “Eurocod 7. Partea 2: Investigarea si incercarea terenului” de catre firma Search Corporation in calitate de executant.

Incadrarea in categoriile geotehnice se face in conformitate cu NP074/2007: "Normativ privind documentatiile geotehnice pentru constructii". Categoria geotehnica indica riscul geotehnic la realizarea unei constructii.

Incadrarea preliminara a unei lucrari intr-una din categoriile geotehnice trebuie sa se faca in mod uzual inainte de cercetarea terenului de fundare. Aceasta incadrare poate fi ulterior schimbata in fiecare faza a procesului de proiectare si de executie. Riscul geotehnic depinde de doua grupe de factori: pe de o parte factorii legati de teren, dintre care cei mai importanti sunt conditiile de teren si apa subterana, iar pe de alta parte factorii legati de structura si de vecinatatile acestora. Punctajul acordat in aceasta faza de proiectare este urmatorul:

Cu un punctaj total de 12-13 puncte, consideram ca tinand cont de complexitatea si dimensiunea lucrarilor ce se vor executa, acestea se incadreaza in categoria geotehnica 2, cu risc geotehnic moderat.

In zona studiata se intalnesc nivele apartinand formatiunii aluvionare cuaternare. Formatiunea aluvionara este reprezentata atat prin strate de roci necoezive: nisipuri cenusii sau nisipuri argiloase, cat si prin strate de roci coezive reprezentate prin argile prafoase cafenii, argile nisipoase galbene si prafuri argiloase cafenii.

In general, studiile efectuate in zona au pus in evidenta o capacitate portanta buna a terenurilor, cu o valoare medie de 300 kPa pentru stratul de argila-argila prafoasa si de 250 kPa pentru argile prafoase sau prafuri argiloase, cu plasticitate mare, plastic vartoase. Apa prezinta agresivitate foarte slab carbonica fata de betoane si este corosiva fata de metale.

In regiune apa freatica este cantonata in stratul aluvionar de la baza depozitelor argiloloessoide, constituind asa-numitul "acvifer de tip Colentina" (nisipuri cu pietrisuri), identificat si captat prin puturi forate sau sapate la 6-12m adancime, cu niveluri freatice stabilizate frecvent intre 8-10m adancime.

In conformitate cu STAS 6054-77: „Teren de fundare. Adancimi maxime de inghet. Zonarea teritoriului Romaniei", zona studiata are adancimi de inghet de 80 – 90 cm.

In situatia in care se vor proiecta lucrari ce vor fi fundate direct, se vor avea in vedere prevederile NP112-2004: „Normativ privind proiectarea structurilor de fundare directa".

In situatia in care se vor proiecta lucrari ce vor fi fundate indirect se vor avea in vedere prevederile NP123-2010: „Normativ privind proiectarea geotehnica a fundatiilor pe piloti". Pentru toate lucrarile fundate indirect, categoria geotehnica luata in seama la studiile geotehnice din fazele ulterioare, precum si la proiectare, va fi minim categoria geotehnica 2.

In situatia in care se vor proiecta lucrari fundate in terenuri sensibile la umezire, se vor avea in vedere prevederile NP125-2010: „Normativ privind fundarea constructiilor pe pamanturi sensibile la umezire".

In situatia in care se vor proiecta lucrari fundate in terenuri cu umflari si contractii mari se vor respecta prevederile NE0001-1996: Cod de proiectare si executie pentru constructii fundate pe pamanturi cu umflari si contractii mari".

Tinand cont de caracteristicile terenului de fundare in zona studiata, la proiectare se va tine cont de prevederile P125-1984: „Indrumator tehnic pentru studiul proprietatilor pamanturilor lichefiabile".

In situatia in care se vor realiza excavatii cu adancimea > 3.00 m, se vor respecta prevederile NP120-2006: „Normativ privind cerintele de proiectare si executie a excavatiilor adanci in zone urbane", precum si prevederile NP124-2010: „Normativ privind proiectarea geotehnica a lucrarilor de sustinere". Pentru toate lucrarile de excavatii adanci, categoria geotehnica luata in seama la studiile geotehnice, precum si la proiectare, va fi categoria geotehnica 3.

La fazele de proiectare finale (PT, DE) se vor face investigatii geofizice pentru a se aprecia prezenta unor interventii antropice ascunse.

- Studiu de trafic realizat

1.3.3. DATE STATISTICE

Pe baza datelor statistice existente (obtinute la intocmirea PUG Municipiul Bucuresti, recensamant) si prin comparatie cu evolutii similare ale unor alte aglomerari urbane, se vor defini directii si intensitati de evolutie a aglomeratiei urbane.

1.3.4. PROIECTE DE INVESTITII ELABORATE PENTRU DOMENII CE PRIVESC DEZVOLTAREA URBANISTICA A ZONEI

Din punct de vedere urbanistic, influenta Capitalei se resimte in teritoriul periurban cu intensitati diferite. Din punct de vedere economic, social si cultural, zona de nord a Bucurestiului este considerata printre cele mai active perimetre. In consecinta, pe baza unei corelari intre investitia publica si cea privata, modalitatea de asigurare a unei dezvoltari armonioase este principala problema si in acelasi timp, principalul obiectiv.

Documentatia PUZ pentru „Inchidere Inel Median de circulatie la zona nord a orasului / Autostrada urbana . PUZ si Studii de fezabilitate- tronson Lacul Morii- Soseaua Colentina'' – actualizare topo-cadastrala , studiu geotehnic, analiza situaliei existente, diagnoza /prognoza/terapia circulatiei, reglementari de dezvoltare urbana, evidentierea disfunctionalitatilor specifice si prioritati de interventie, plan de actiune, studiu de fezabilitate'' este cuprinsa in Lista studiilor finantate din bugetul Primariei Municipiului Bucuresti pe anul 2010, aprobata prin HCGMB 66/2010.

In zona s-au realizat modenizari ale profilelor de strazi (Soseaua Pipera) , dar s-au realizat si Studii de fundamentare privind supralargirea Bulevardului Dimitrie Pompei, Soselei Fabrica de Glucoza comandate de Primaria Municipiului Bucuresti .

Prezenta documentatie va avea la bază:

- Codul civil;
- Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 525/1996 republicată 2002 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism;
- Legea nr. 50/1991 cu modificările şi completările ulterioare privind autorizarea executării construcțiilor şi unele măsuri pentru realizarea locuințelor;
- Legea nr. 18/1991 cu modificările şi completările ulterioare, a fondului funciar,;
- Legea nr. 54/1998 privind circulația juridică a terenurilor;
- Legea nr. 33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică ;
- Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale;
- Legea nr. 7/1996 cadastrului imobiliar şi publicității imobiliare;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 137/1995 privind protecția mediului, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 82/1998 privind regimul juridic al drumurilor;
- Legea nr. 107/1996 a apelor;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică şi regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 219/1998 privind regimul concesiunii;
- Legea nr. 5/2000 privind zonele protejate;
- O.G. nr. 60/2000 privind achizițiile publice;
- ORDONANTA 07/02.02.2011 (publicata in MO nr. 111/11.02.2011)

CAPITOLUL 2:

STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTARII

2.1. EVOLUTIA ZONEI

2.1.1. DATE PRIVIND EVOLUTIA ZONEI

Proiectul PUZ „Inchidere Inelul Median de circulatie la zona nord/ Autostrada urbana. PUZ si Studii de Fezabilitate- Tronson Lacul Morii- Soseaua Colentina" urmeaza a fi realizat intr-o zona cu o suprafata de cca. 1000 ha in care Inelul Median devine artera principala – trafic si infrastructura, o zona cu functionalitate diversa (preponderent de servicii, rezidentiala si de agrement). In cele 7 Teritorii de referinta pe care le strabate Inelul Median exista mari suprafete de teren libere, pe care sunt aprobate documentatii de urbanism pentru mari proiecte imobiliare – ansambluri complexe, cu constructii rezidentiale, comerciale sau pentru birouri. In zona de est a segmentului nordic al Inelului Median, se afla Teritoriul de referinta nr. 3 (cunoscut drept Platforma Pipera) teritoriu ce face obiectul unor ample operatiuni de reconversie functionala.

Zona Pipera este situata in partea de nord-nord-est a Bucureştilor intre cele doua cai de acces istorice din zona Ulița Herăstrăului / Calea Dorobanților si Şoseaua Tunari/drumul La Tei ce făceau legătura intre barierele nordice si punctele de traversare ale Colentinei de la Herăstrău - Bordei si Plumbuita. Astfel fiind situata departe de căile de acces importante si cu accesibilitate redusa datorata văilor Colentinei si Saulei zona nu a fost locuita. In perioada de după Primul Război Mondial pe teritoriul dintre Calea Floreasca, Sos. Pipera si Sos. Fabrica de Glucoză se dezvoltă aerodromul militar ce va funcționa pana după cel de-al Doilea Război Mondial (cca. 1950) când in hangarele si clădirile acestuia se înființează primele unități de producție.

De menționat este faptul ca traseele actualelor străzi Barbu Văcărescu si Gara Herăstrău sunt in fapt traseul caii ferate ce lega linia de centura cu Gara Obor si a liniilor de deservire a aerodromului militar.

Asa cum s-a aratat, in ultima decada zona a cunoscut o dezvoltare accelerata, fiind extrem de cautata de catre diversi investitori. Platforma Pipera este prima zona din Bucuresti care a demonstrat ca zonele semicentrale au potential. Ca urmare, administratia publica a trebuit sa modernizeze reteaua stradala si relatiile acesteia prin rezolvarea acceselor la proprietatile pe care le deserveste in vederea fluidizarii traficului in zona, cu impunerea modernizarii si extinderii retelelor edilitare.

Teritoriul de referinta 3 propus spre analiza, in suprafata de ~168,6 ha, este situat in intravilanul Municipiului Bucuresti , dar si in intravilanul orasului Voluntari , in zona de NORD- EST a Capitalei. Platforma Pipera este o zona in tranzitie in care dezvoltarea investitionala atrage dupa sine si o dezvoltare si o reconditionare a retelei stradale principale.

In zona orasului Voluntari s-a dezvoltat o zona de comert si servicii care deserveste Municipiul Bucuresti, formata din hipermarketuri, cladiri de birouri si depozite, hale industriale, benzinarii etc., zona ce prin dezvoltarea sa a atras dupa sine si dezvoltarea incipienta a infrastructurii.

2.1.2. CARACTERISTICI SEMNIFICATIVE ALE ZONEI, RELATIONATE CU EVOLUTIA ORASULUI

Pentru aceasta zona (teritoriul periferic al Municipiului Bucuresti) se manifesta tendinta de dezvoltare a functiunilor : locuire partial ,servicii, birouri, hoteluri si industrie/ depozitare in zona orasului Voluntari. In teritoriul mentionat, au fost eliberate de catre autoritatile in drept, o serie de autorizatii de construire; cea mai mare parte dintre acestea si-au produs efectul, in perimetrul proiectului fiind realizate foarte multe constructii noi.

In consecinta , toate aceste investitii au nevoie de o infrastructura bine organizata pentru o dezvoltare coerenta.

2.1.3. POTENTIAL DE DEZVOLTARE

Zona conține unele dintre cele mai importante suprafete strategice de dezvoltare a Municipiului situate în afara zonei centrale, care vor putea conferi Capitalei un nou prestigiu, o echilibrare funcțională şi noi calități estetic-configurative, în condițiile unei oferte diversificate şi parțial imediat accesibile investitorilor. Relatia cu Soseaua Petricani si cu noua intrare de autostrada Bucuresti – Brasov confera o si mai mare valoare terenului ce ii ofera posibilitatea investitorului sa imparta teritoriul in mari subzone functionale cu valoare de pol reprezentativ pentru intregul cartier.

Conform Planului Urbanistic Zonal Coordonator Sector 2 aprobat cu HCL nr. 266/29.05.2008 si a tuturor documentatiilor de urbanism aprobate zona studiata in P.U.Z. Teritoriul de referinta nr. 3 este incadrata in mai multe zone functionale:

- zona de locuit;
- zona mixta;
- zona situata in afara perimetrului central care grupeaza functiuni complexe;
- zona de activitati productive;
- zona spatiilor verzi;
- zona transporturilor;
- zona de gospodarie comunala;
- zona cu destinatie speciala.

Prevederile documentatiilor de urbanism pentru terenurile din zona au modificat funcționalitatea teritoriului prevazuta prin PUG, raspunzand tendintei de dezvoltare existente in zona.

Prin prezentul P.U.Z. se propune rezervarea spatiilor necesare dezvoltarii retelei majore a Municipiului Bucuresti (si a nodurilor de circulatie determinate de intersectarea acestora) si corelarea documentatiilor de urbanism ce s-au intocmit pe zone dispersate , cu un mare potential de realizare a investitiilor.

2.2. INCADRAREA IN LOCALITATE

2.2.1. POZITIA ZONEI FATA DE INTRAVILANUL LOCALITATII

Zona studiata ,pozitonata in partea de nord –est a orasului Bucuresti, in intravilanul municipiului , dar si in intravilanul orasului Voluntari este deosebit de importanta pentru oras cat si pentru teritoriile periurbane.

Inelul median de circulatie reprezinta una dintre cele mai importante artere inelare ale orasului, fiind cuprins intre inelul principal si artera de centura, situandu-se la o distanta de 5 – 7 km fata de centrul orasului.

Pe teritoriul Municipiului Bucuresti acesta este realizat in proportie de 25%, la un profil definitiv (4 benzi de circulatie pe sens in care este sau poate fi inclusa si linia de tramvai), si in proportie de 44% la un profil existent necorespunzator urmand a fi latit intr-o etapa de prespectiva.

2.2.2. RELATIONAREA ZONEI CU LOCALITATEA, SUB ASPECTUL POZITIEI, ACCESIBILITATII, ETC.

Inchiderea Inelului Median, este analizata conform caietului de sarcini, in lungul caii ferate Constanta, pe un tronson cuprins intre Sos. Colentina si Lacul Morii. Teritoriul de referinta nr. 3 delimitat de Soseaua Pipera, Bulevardul Barbu Vacarescu, Soseaua Fabrica de Glucoza, Soseaua Petricani si strazi noi propuse in cadrul orasului Voluntari, are o accesibilitate buna datorita pozitiei apropiate de viitoarea intrare a autostrazii Bucuresti – Brasov.

2.3. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL

2.3.1. ELEMENTE ALE CADRULUI NATURAL CE POT INTERVENI IN MODUL DE ORGANIZARE URBANISTICA : RELIEFUL , RETEAUA HIDROGRAFICA , CLIMA, CONDITII GEOTEHNICE, RISCURI NATURALE

Conditiile geologice specifice zonei au fost evidentiate in studiul geotehnic realizat.

Teritoriul aparține climei temperat-continentale cu nuanțe excesive, atenuată în parte prin unele suprafețe împădurite.Regimul climatic general este caracterizat prin veri foarte calde şi uscate, iar iernile geroase, marcate de viscole puternice.

Circulația generală a atmosferei se caracterizează prin advecții lente de aer temperat-oceanic din vest şi nord-vest, mai ales în semestrul cald şi a advecțiilor de aer temperat continental din est şi nord-est, mai ales în semestrul rece (conform datelor furnizate de Stația meteorologică Bucureşti - Filaret).

Temperatura medie anuală a aerului este de 10,9° C; media lunii celei mai calde, iulie, înregistrează 22,9° C, iar media lunii celei mai reci, ianuarie, - 2,8° C. Variația termică şi sezonieră lunară din cursul unui an evidențiază următoarele:

- 5 luni reci şi umede, dintre care: decembrie, ianuarie, februarie, cu temperatura medie a aerului sub 0° C, dar nu mai scăzută de -3° C (ianuarie);
- 3 luni cu temperaturi moderate, dintre care: aprilie, septembrie, octombrie, cu temperaturi medii lunare mai mari de 11° C, dar nedepăşind 18° C;
- 4 luni calde, dintre care: mai, iunie, iulie, august, cu temperaturi medii lunare peste 17° C, dar nedepăşind 23° C.

Cantitățile medii anuale de precipitații înregistrează valori de circa 600 mm, înregistrându-se un maxim în luna iunie (91,90 mm) şi un minim în luna februarie (31,50 mm).

Vânturile dominante sunt cele din direcția est (21,20%), urmate de cele din vest (16,30%), cu viteze medii de 4 m/sec.

2.4 CIRCULATIA

2.4.1. ASPECTE CRITICE PRIVIND DESFASURAREA , IN CADRUL ZONEI , A CIRCULATIEI RUTIERE, FEROVIARE ETC.

In conformitate cu studiile generale de circulatie anterior elaborate si cu P.U.G. inchiderea inelului median pe latura sa nordica este propusa a se efectua printr-o artera situata in lungul caii ferate Constanta; artera ce asigura intersectarea dintre penetratiile pe care le intersecteaza: B-dul Bucurestii Noi; Calea Grivitei; B-dul Poligrafiei; Sos. Nordului; B-dul Poligrafiei; Sos. Bucuresti – Ploiesti; str. Avionului; Sos. Pipera; Sos. Petricani, Sos. Andronache – Stefanesti; Sos. Colentina,de aici decurgand si principalul sau rol de schimbator de directii pentru patrunderi si iesiri din oras.

Organizarea si sistematizarea circulatiei pe Inelul Median mai sus mentionat este initiata de Primaria Municipiului Bucuresti in vederea realizarii unei legaturi fluente si a desfasurarii traficului in conditii optime de confort si securitate.

ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE- CIRCULATIA RUTIERA : ASPECTE CRITICE

Standardele şi normativele în vigoare, precum şi literatura de specialitate recomandă ca atât analiza condițiilor de circulație, cât şi sistematizarea circulației să se facă utilizând debite orare de calcul aferente intervalelor orare de vârf.

Astfel, în vederea estimării condițiilor de circulație actuale, pe rețeaua considerată s-au estimat fluxurile de trafic la nivelul mediei zilnice anuale (MZA) şi gradul de încărcare al rețelei la nivelul orei maxime, în situația actuală de organizare a circulației. Gradul de încărcare al rețelei la nivelul orei maxime au fost cuantificate prin intermediul raportului debit-capacitate.

Rapoartele debit - capacitate evidențiază sectoarele de stradă pe care valorile de trafic depaşesc capacitatea de circulație sau sunt foarte apropiate.

ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE- CIRCULATIA FEROVIARA SI RETEAUA DE METROU: ASPECTE CRITICE

Calea ferata Bucuresti – Constanta a fost modernizata, pe tronsonul Gara de Nord – Colentina, si mai departe, spre est; pe aceasta magistrala feroviara, vor putea circula trenuri cu viteza de pana la 160 km/h, cu perspectiva de a atinge si viteza de 200 km/h. Introducerea unor noi sisteme tehnologice, a avut drept rezultat reducerea terenului ocupat de infrastructura feroviara, teren ca poate intra in circuitul imobiliar civil, fapt ca va necesita o racordare/conectare a acestor imobile la vecinatati.

Construită, echipata si data in folosintă etapizat, pe tronsoane începând cu anul 1979, reteaua de metrou actuala însumează 70 km cale dubla, structurata pe 4 linii, 49 statii, 4 depouri

In prezent, pe reteaua de transport cu metroul a capitalei circula zilnic un număr de cca. 59 de trenuri (a cate 6 vagoane), transportând in medie peste 800.000 calatori/zi, in conditii de siguranță, confort si regularitate, cu o viteza comerciala de 33 -36 km/h.

Reorganizarea retelei de transport de suprafată, corelata cu transportul cu metroul va conduce la cresterea atractivitătii populatiei către utilizarea metroului pentru călătoriile lungi, in special intre polii principali de interes la nivelul orasului, reteaua de suprafată având in acest sens rolul de a asigura distributia fina si de a mari bazinul de colectare pentru metrou.

Desi reteaua de metrou reprezintă doar cca. 2-3% din reteaua de transport urban de calatori a Municipiului Bucuresti, ponderea calatorilor transportati cu metroul se apropie de 20%, cu sanse de crestere in viitorul apropiat, printr-o mai buna corelare, pe principii de complementaritate, cu transportul de suprafată.

ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE- SISTEMUL PUBLIC DE TRANSPORT: ASPECTE CRITICE

Traseele de transport public din Bucureşti s-au dezvoltat în principal pe traseele arterelor principale ale oraşului care fac legătura dintre centrul oraşului cu principalele cartiere de locuințe , centre industriale sau comerciale , distribuite mai mult sau mai puțin omogen in jurul acestuia.

Traseele de metrou actuale nu leagă cele mai importante puncte de interes ale oraşului, iar schimbul de călători cu mijloacele de suprafață se face greoi, pe trasee lungi, cu traversări anevoiase, care consumă mult timp.

Liniile de tramvai nu beneficiază de protecția față de circulația stradală, pe o mare parte din trasee, nu are sisteme de management şi de prioritate în intersecții.

ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE- PARCARI ORGANIZATE: ASPECTE CRITICE

Parcarile organizate, reglementate si semnalizate corespunzator, lipsesc in zona studiata. In Teritoriul de referinta nr. 3, in care predomina functiunile mixte (birouri , servicii) si activitatile industriale/de depozitare, parcarile sunt in cea mai mare parte realizate in incinta, neexistand in teritoriul respectiv niciun parcaj amenajat.

ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE- PISTE PENTRU BICICLISTI: ASPECTE CRITICE

In urma analizarii profilului strazilor din zona studiata reiese faptul ca o buna parte din strazi au rezervate spatii necesare pentru functionarea sau realizarea pistelor de biciclisti. Pe arterele existente nu au fost reglementate, marcate zone alocate biciclistilor, iar lipsa zonelor amenajate pentru parcarea bicicletelor precum si lipsa pistelor descurajeaza utilizarea bicicletelor ca alternativa la traficul auto.

2.5. OCUPAREA TERENULUI

2.5.1. PRINCIPALELE CARACTERISTICI ALE FUNCTIUNILOR CE OCUPA ZONA STUDIATA

Pana in momentul intocmirii prezentului Plan Urbanistic Zonal au fost aprobate alte planuri urbanistice care impun anumite conditii de dezvoltare pentru intreg terenul ce a generat acest PUZ. Teritoriul de referinta nr. 3 integreaza in componenta sa doua zone distincte ca localizare geografica, dar unitare functional: o parte a orasului Voluntari , la nord de calea ferata; si platforma Pipera la sud de calea ferata cu functiuni mixte – birouri, servicii, depozite etc.

Din punct de vedere functional, zona Voluntari are o evolutie strans legata de cea a Bucurestilor, survenind modificari importante de-a lungul timpului.

2.5.2. RELATIONARI INTRE FUNCTIUNI

Teritoriul studiat este delimitat de drumuri cu rol important in cadrul orasului, drumuri comerciale ce au favorizat activitatea investitionala.

Principalele domenii in care s-au realizat investitii in zona studiata sunt: constructii civile, spatii de birouri, reprezentante firme auto, industrie usoara si comert. Ponderea cea mai mare este detinuta de investitiile realizate de agentii economici din sectorul privat. Faptul ca un volum destul de important al investitiilor s-a realizat insectorul privat, atesta clar crearea unui cadru economic propice, cadru care are in vedere stimularea societatilor comerciale, atragerea de noi investitori, urmarindu-se imbunatatirea activitatii economice a orasului.

2.5.3. GRADUL DE OCUPARE A ZONEI CU FOND CONSTRUIT

Intreaga zona studiata detine particularitati in ocuparea terenului , particularitati evidentiate in tipul parcelarului ce creeaza proportionalitati corespunzatoare intre functiunile predominante – birouri, servicii, activitati administrative, etc; In documentatiile de urbanism aprobate gradul de ocupare al solului oscileaza intre 40% si 60%, procent ce evidentiaza zone mari construite.

2.5.4. ASPECTE CALITATIVE ALE FONDULUI CONSTRUIT

Inlocuirea vechiul fond construit , cu unul „nou”din punct de vedere fizic a dus la schimbari majore de perceptie urbana, privirea izbindu-se de anostele siluete aparute, siluete dezvoltate haotic, fara accese rezolvate, cu regim de inaltime diferit si necontrolat . Densitatea sporita , fara preocupari sporite pentru lucratori sau locatari aduce disfunctionalitati majore atat de imagine, cat si functionale.

Pornind de la cele câteva puține exemple de intervenție corectă această refuncționalizare aproape „abuzivă”, dar justificată de noul context social şi economic, trebuie să capete o nouă formă arhitecturală şi urbanistică printr-o abordare calitativă superioară bazată şi pe creşterea puterii economice a investitorilor dar şi pe reglementări.

2.5.5. ASIGURAREA CU SERIVICII A ZONEI , IN CORELARE CU ZONELE VECINE

Prin lipsa unei infrastructuri coerente , potentialul de dezvoltare al zonei este puternic cenzurat. Odata dezvoltata infrastructura rutiera si edilitara , ne putem astepta la transformari functionale si amenajari care sa ofere mai multa eficienta si mai multa atractivitate zonei. Reconversia marilor unitati industriale existente in perimetrul studiat, creeaza premiza realizarii unui partiu urbanistc echilibrat si functional, in corelare cu vecinatatile : marile ansambluri de locuinte , zona de servicii.

2.5.6. ASIGURAREA CU SPATII VERZI

Spațiile verzi cu acces public nelimitat

Localizate în preajma marilor circulatii rutiere, a caii ferate si statiei de metrou Dimitrie Pompei,spațiile verzi pe lângă funcția lor sanitar-ecologică, facilitează viața publică a oraşului ca un adevărat catalizator.

Spațiile verzi cu acces limitat

Am identificat acest tip de spații în incintele vechilor fabrici de pe Platforma Pipera, in incinta liceului industrial, dar reorganizarea functionala a distrus la propriu amenajările spatiilor verzi urbane şi au denaturat funcțiunea şi vocația lor urbană.

Scuaruri, piețe publice

Prezenta spatiilor verzi – scuaruri este asigurata, in principal, de existenta si pastrarea fasiei verzi in lungul Bulevardului Barbu Vacarescu .

2.5.7. EXISTENTA UNOR RISCURI NATURALE IN ZONA STUDIATA

Singurul risc natural ce trebuie avut in vedere in zona studiata este riscul seismic.

2.5.8. PRINCIPALELE DISFUNCTIONALITATI

Din analizele sintetice (Poli urbani; Spatii urbane, repere urbane; Echipamente publice, servicii ;Spatii verzi ; Trasee pietonale, de biciclete; Volumetrie, imagine urbana ;Transport public pe sina ; Sinteza – Schema directoare de dezvoltare urbana),din analiza situatiei existente pe intreaga zona din care face parte terenul studiat, dar si analiza locala se constata urmatoarele disfunctionalitati :

- capacitate redusa pentru toate arterele locale existente ;
- existenta unor drumuri fara iesire (fundaturi) ;
- imbracaminte asfaltica neadecvata pe toate strazile;
- discontinuitati in circulatie, determinate de inexistenta unei trame stradale locale;
- intersectii amenajate necorespunzator;
- lipsa unor legaturi cu centrul orasului ;
- necorelarea retelelor edilitare la nivel de zona si oras ;
- calitatea spatiilor construite – fond construit modest;
- insuficienta si calitatea slaba a rezolvarilor spatiilor urbane – trasee pietonale, spatii de socializare , spatii verzi;
- existenta spatiilor construite fara folosinta , care se degradeaza in zonele industriale;
- existenta unor mari zone / terenuri fara folosinta si acces usor;
- noduri de circulatie auto cu rezolvari tehnice deficitare (B.dul Barbu Vacarescu – B.dul Dimitrie Pompei, B.dul Barbu Vacarescu – Sos. Fabrica de Glucoza etc.);
- lipsa de imagine identitara, mai ales pe marile axe urbane;
- lipsa unor poli urbani bine conturati.

Din analiza situatiei existente este necesara realizarea unor propuneri de reglementari atat pentru urbanism cat si pentru circulatie care sa priveasca urmatoarele:

– existenta unor drumuri adecvate functiunilor propuse;
– realizarea dotarilor tehnico-edilitare ;
– amenajare oglinziilor de apa;
– punere in valoare a zonei de locuinte destructurata;
– asigurarea dotarilor aferente locuirii(comert, scoala, gradinita, dispensar, farmacie etc).
– Etc.

2.6. ECHIPAREA EDILITARA

Din punct de vedere al echiparii edilitare Teritoriul de referinta 3 este bogat dotat cu retele si se pot face corelari/ extinderi de retele si in vecinatate, spre terenul studiat in orasul Voluntari. S-au luat avize de la fiecare regie ce ar putea avea retele in administrare.

2.6.1.STADIUL ECHIPARII EDILITARE A ZONEI, IN CORELARE CU INFRASTRUCTURA ORASULUI BUCURESTI SI A ORASULUI VOLUNTARI

DEBITE SI RETELE DE DISTRIBUTIE APA POTABILA

Din punct de vedere al sistemului de alimentare cu apa orasenesc, zona este dotata cu lucrari foarte importante.

Statia de pompare Nord (una din cele 5 statii de pompare mari ale capitalei) se afla la intersectia str. Petricani cu zona CF Bucuresti - Constanta.

Adiacent statiei se gasesc trei rezervoare de compensare, avarie si inmagazinare a rezervei intangibile de incendiu, ce insumeaza cca. 75.000mc.

De la Statia de pompare Nord pornesc 7 artere Dn 1000mm:

- artera Dn 1000mm Nord - Titan cu traseu pe str. Petricani;
- artera Dn 1000mm Nord Fundeni cu traseu pe str. Petricani;
- artere Dn 1000mm cu traseu pe str. Petricani, ce transporta apa in centrul orasului;
- artera Dn 1000 - 800mm Dimitrie Pompei cu traseu pe b-dul Dimitrie Pompei - str. Barbu Vacarescu;
- artera Dn 1000 - 800mm interconectare S.P. Nord - S.P. Grivita, ce alimenteaza cartierul Baneasa, avand traseul paralel cu traseul cailor ferate.

Paralel cu aceasta artera (Grivita - Nord) si la sud de aceasta se afla apeductele Rosu - Nord si Grivita - Nord, avand 2 x Dn 2200mm, ce alimenteaza Statia de pompare Nord.

Pozitia lor este paralela cu calea ferata Bucuresti - Constanta, avand constituita o zona de protectie sanitara de 10ml de la generatoarea exterioara, conform HG 930/2005.

Zona este dotata cu retele de serviciu, partial inelare, ce asigura bransarea consumatorilor din zona.

DEBITE SI RETELE DE DISTRIBUTIE RETELE DE CANALIZARE

In limitele acestui tronson se afla in functiune urmatoarele canale:

- pe Str. Fabrica de Glucoza exista colectorul “C1”(Dn 350cm);
- pe B-dul Dimitrie Pompei exista un canal ov. 60/90-80/120cm;
- pe Sos. Pipera intre Str. Av. Serbanescu si Linia C.F. Bucuresti-Constanta exista un canal cu Dn 150cm;

DEBITE SI RETELE DE DISTRIBUTIE RETELE DE TRANSPORT ENERGIE ELECTRICA

Sistemul de transport al energiei electrice este compus din cabluri de înaltă tensiune, medie şi joasă tensiune care asigura alimentarea consumatorilor casnici si industriali si iluminatul public al strazilor.

Cablurile de transport al energiei electrice sunt montate suprateran pe stâlpi sau sunt pozate în pământ la adâncimi variabile, în funcție de zonele ce le străbate.

Pe zonele unde intră în incidență cu lucrările de infrastructură la inelul median, cablurile se vor proteja sau devia în domeniul public pe baza planurilor de rețele reactualizate.

Rețeaua din Teritoriul de referinta nr. 3 este în proporție de 70% alimentată la tensiunea de 20kV, dezvoltată în ultimii 13 ani prin apariția noilor obiective din zonă şi 30% este reprezentată de rețele vechi (30 ani), alimentate la tensiunea de 10kV. Zona este traversată de rețea aeriana de 110kV. Majoritatea acestor obiective o reprezinta imobilele de birouri . Rețeaua de medie tensiune este relativ nouă .

DEBITE SI RETELE DE DISTRIBUTIE RETELE DE TELECOMUNICATIE

În evaluarea situației existente s-au analizat planurile retelelor din zonele analizate,cât şi situația reală din teren zonele fiind similare . Zona este constituită din rețele de telefonie principale interurbane si retele zonale asigura consumatorii.

Rețelele sunt amplasate marea majoritate aerian de-a lungul CF Bucureşti Constanța sip e strazile din sistematizarea veche a orasului şi parțial subteran la subtraversarile liniilor CF .

Zona este constituită din rețele vechi, care depăşesc 30 ani, functie de dezvoltarea zonei.

Retelele de telefonie au fost extinse si inlocuite functie de dezvoltarea zonelor cu diferite destinatii.

Având în vedere că zonele sunt mixte: industrială, birouri şi rezidențială, zone existente şi parțial nou dezvoltate în ultimii 15 ani, există aici atât rețele vechi pentru obiectivele existente cât şi rețele relativ noi pentru obiectivele noi apărute.

Zona a fost dezvoltată în ultimii 10 ani, există rețele noi ca amplificare a celor existente.

SURSE SI RETELE ALIMENTARE CU CALDURA

Deficientele constatate in functionarea sistemului de termoficare in principal sunt la varfuri de consum , datorita starii necorespunzatoare a unor retele (corodari, pierderi de apa etc.) ce detrmina pierderi mari de caldura in sistem . Eliminarea acestor deficiente se va face pe baza programului de investitii RADET .

Traseul Inelului Median aflat in zona Str. Petricani - Sos. Pipera nu detine retea de termoficare.

POSIBILITATI DE ALIMENTARE CU GAZE NATURALE

In limitele acestui Teritoriu de referinta se afla in functiune urmatoarele conducte de gaze naturale:

- in zona se afla inelul de medie presiune otel GN ∅ 20” alimentat din statia de reglare – masurare a gazelor naturale Gherghitei amplasat in vecinatatea Liniei CF Bucuresti – Constanta pe linia de centura.
- paralel cu inelul de medie presiune Otel GN ∅ 20” sunt amplasate doua conducte de medie presiune otel GN ∅ 10” ce pleaca din Statia de reglare Pipera catre zona industriala
- alimentarea statiei de reglare Pipera se realizeaza cu patru conducte de medie presiune otel : 1 GN ∅ 20” , 2 GN ∅ 10”, 1 GN ∅ 12”,
- din statia de reglare Pipera pleaca catre Sos. Pipera o conducta de gaze naturale presiune redusa otel GN ∅ 16 ”

Actualul traseu CF – intre Petricani si Pipera se afla in Zona IAS Mogosoaia , zona in care nu au fost dezvoltate conducte de gaze naturale de presiune redusa.

Se propune dezvoltarea unor retele de presiune redusa pentru alimentarea unor viitori consumatori , conductele nou proiectate se vor prevedea din polietilena de inalta densitate PEID, PE 80 sau PE 100 SDR11 coform Normelor Tehnice pentru Proiectarea , Executarea si Exploatarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale NTPEE – 2008 .

2.6.2. PRINCIPALE DISFUNCTIONALITATI

In culoarul Inelului median au fost identificate urmatoarele zone protejate:

a) Statia de pompare Nord, este una din cele 5 statii de pompare mari din Capitala. Se afla la intersectia str. Petricani cu zona CF Bucuresti – Constanta;

b) Apeducte de apa potabila 2x 2200mm Rosu – Pipera. Acestea alimenteaza Statia de pompare Nord. Apeductele au traseul preponderant paralel cu al caii ferate, fiind situate pe partea stanga a acesteia (in sensul cresterii kilometrajului).

2.7. PROBLEME DE MEDIU

Conform Ordinului comun al MAPPM (nr. 214/RT/1999) - MLPAT (nr. 16/NN/1999) şi ghidului sau de aplicare, problemele de mediu se tratează separat în cadrul unor Analize de evaluare a impactului asupra mediului,astfel problemele specifice acestui capitol vor fi detaliate in memoriu de specialitate anexat.

2.8. OPTIUNI ALE POPULATIEI

Barometrul opiniei publice este instrumentul prin care se masoara reactivitatea populatiei la problemele cu care se confruntă aceasta la un moment dat .Experienta sondajelor de opinie (intocmite in procesul de realizare a PUG-ului) a pus în evidenta ca problemele majore ale Bucurestiului sunt: capacitate mici ale bulevardelor existente si starea lor, lipsa de locuinte, starea infracțională şi securitatea individului, poluarea, lipsa spatiilor publice si lipsa spatiilor de joaca pentru copii, a spatiilor verzi etc. In cadrul intocmirii PUZ-ului „Inchidere Inelul Median de circulatie la zona nord/ Autostrada urbana. PUZ si Studii de Fezabilitate- Tronson Lacul Morii- Soseaua Colentina" s-a aprobat „Metodologia de infromare si consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului si de urbanism". Aceasta metodologie a impus autoritatilor responsabile cu aprobarea planului (C.G.M.B. si Consiliul Local al Orasului Voluntari) dar si initiatorului planului (in cazul nostru P.M.B. prin Directia Generala de Dezvolare Urbana) diverse obligatii in 4 etape de consultare:

1. Implicarea publicului in etapa pregatitoare;
2. Implicarea publicului in etapa elaborarii propunerilor;
3. Implicarea publicului in etapa aprobarii PUZ;
4. Implicarea publicului in monitorizarea implementarii PUZ.

In cadrul intocmirii PUZ-ului se va respecta Ordinul 2701/ 2010 si se va tine cont de parearea publicului cu privire la Inchiderea Inelului Median de circulatie dar si la dezvoltarea urbanistica a zonei aferente.

In cadrul Teritoriului de referinta nr. 3 putem afirma urmatoarele privind optiunile populatiei, ale administratiei si ale proiectantului :

Populatia

In lipsa unor sondaje publice aplicate in arealul de interes, ne putem insa baza pe anchetele sociologice anterioare, care au aratat ca principalele probleme/nevoi ale lucratorilor, proprietarilor din aceste tipuri de zone sunt :

- imbunatatirea circulatiei auto (prospecte, imbracaminte asfaltica etc) , a posibilitatii de parcare
- imbunatatirea transportului public
- cresterea cantitatii si calitatii spatiilor publice cu acces nelimitat si a spatiilor verzi
- etc.

Administratia

Administratia fost activa in zona prin investitii in infrastuctura de circulatie (construirea Pasajului Pipera si supralargirea Soselei Pipera) dar si intocmirea de proiecte pentru largirea principalelor bulevarde : Bdul Dimitrie Pompei, Soseaua Fabrica de Glucoza. De asemenea , a aprobat documentatii de urbanism care prevad reconversii functionale in zona industriala Platforma Pipera si a acceptat accente de inaltime .

Proiectantul

In ceea ce priveste solicitarile beneficiarului, acesta pune prin Caietul de sarcini un accent foarte mare pe problemele de circulatie, dar lasa in plan secundar celelalte aspecte care tin de spatiile construite, spatiile publice, volumetrie, imagine identitara , etc. pe care insa proiectantul le considera la fel de importante ; in acest sens s-a dezvoltat suplimentar fata de cerinte un capitol de analize sintetice urbanistice, pe aceste tematici care sunt secundare in Caietul de sarcini , pentru a putea fundamenta propunerile necesare.

CAPITOLUL 3

PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICA

3.1. CONCLUZII ALE STUDIILOR DE FUNDAMENTARE

In faza preliminara realizarii PUZ-ului au fost realizate studii de fundamentare (studiu geotehnic, ridicare topografica etc.) ale caror concluzii au conditionat organizarea urbanistica ulterioara a investitiei:

Studiul geohidrotehnic : studiul evidentiaza conditii de fundare in limitele normalului , cu soluri curente.

In abordarea sistematica a analizei teritoriului , in scopul valorificarii potentialului terenului studiat, s-au avut in vedere :

- pozitia in teritoriul Sectorului 1,2,6 si fata de oras;
- raportul cu sistemele de circulatie majore ale orasului ;
- necesitatile functionale ale zonei si orasului;
- definirea masurilor de corectare ale zonei , pentru realizarea noilor solutii de urbanism propuse, odata cu mentinerea elementelor favorizante;
- asigurarea unor conditii superioare de viata si standard functional superior atat pentru viitori locuitori ai acestei zone, cat si pentru lucratorii actuali ai zonei;
- creşterea ponderii terenului rezervat funcțiunilor urbane reprezentative, cu posibilitati diverse de localizare si asociere a unor noi activitati tertiare care sa contureze un nou pol urban in zona Platformei Pipera;
- rezervarea în zona Pipera a terenurilor necesare amenajarii adecvate ca reprezentativitate si funcționalitate a intrarilor în Capitala;
- etc.

3.2. PREVEDERI ALE PUG / PUZ aprobate anterior

Se preiau prevederilor PUG Bucuresti, PUG Voluntari, PUZ Sector 2,6, cat si toate documentatiile aprobate/avizate in zona in ceea ce privesc caile de comunicatie majore , dar se vor face si corelari cu situatia actuala, in care noile dezvoltari imobiliare cat si cele viitoare vor influenta aceasta expansiune a cailor de comunicatie cu vecinatatea .

Planul Urbanistic General al Municipiului Bucuresti , aprobat in anul 2000, si PUZ Coordonator Sector 2 traseaza o serie de reglementari generale pentru aceasta zona, astfel :

- Se propun supralargiri ale tramei stradale majore ;
- Se propune realizarea inelului median adiacent liniei CF;
- Se propune realizarea unei noi gari la intersectia Sos. Petricani cu Inelul Median;
- Se propun noi functiuni specifice unui pol urban
- Creşterea ponderii terenului rezervat funcțiunilor urbane reprezentative, cu posibilitati diverse de localizare si asociere a unor noi activitati tertiare care sa contureze un nou pol urban in zona Platformei Pipera;
- Rezervarea în zona Pipera a terenurilor necesare amenajarii adecvate ca reprezentativitate si funcționalitate a intrarilor în Capitala;
- etc.

3.3. VALORIFICAREA CADRULUI NATURAL

In cadrul Teritoriului de referinta nr.3 cuprins in acest PUZ nu se semnaleaza elemente ale cadrului natural semnificative.

Se vor exploata posibilitatile de valorificare ale cadrului natural de pe Bulevardul Barbu Vacarescu prin instituirea unei zone non edificandi cu rol de protejare si se vor propune noi spatii plantate in lungul Inelului Median de circulatie , adiacent Caii Ferate. Aceste spatii verzi noi vor marca si zona de protectie a apeductelor se subtraverseaza zona studiata , dar vor reprezenta si o oaza de verde, oaza ce va face parte dintr-o retea de spatii publice – piete sau parcuri ce se vor asigura in cadrul incintelor semiprivate din zona de locuit nou propusa, cu precizarea ca toate interventiile vor fi facute conform normelor de mediu europene.

3.4. MODERNIZAREA CIRCULATIEI

3.4.1. REGLEMENTAREA CIRCULATIEI RUTIERE

Reglementarea circulatiei se realizeaza conform memoriului de specialitate anexat.

Principiul de baza este acela in care Inelul Median a fost amplasat la nord si sud de calea ferata cu sensuri diferite. La sud de calea ferata vor fi propuse locale pentru irigarea teritoriilor ce cuprind diverse functiuni, utilizand in principal artere existente cu profil transversal de 7,0m – 14,0 m.

In Teritoriul de referinta nr. 3 (intre Nodul Petricani si Nodul Pipera) traseul inelului median se apropie de zona de cale ferata dupa intersectia cu Sos. Petricani, avand in vedere protejarea obiectivelor existente in zona Porsche. Locala pentru deservirea riveranilor existenti la sud de calea ferata va avea un traseu in lungul caii ferate industriale dezafectate si va fi conectata la cele 2 intersectii cu Sos. Pipera si Sos. Petricani.

Acest traseu prezinta avantajul departarii de zona de protectie a apeductelor, situate intr-o zona paralela cu calea ferata Constanta.

3.4.2. DEZVOLTAREA RETELEI FEROVIARE

In imediata vecinatate a nodului rutier Petricani, prin proiect, a fost reglementata posibilitatea realizarii unei gari feroviare; viitoarea gara va fi accesibila din Inelul rutier median, dar va fi si legata la reteaua stradala municipala, si la reteaua de metrou. In acelasi timp, se va proiecta legarea garii feroviare la reteaua municipala de tramvai, prin prelungirea retelei de tramvai de pe Bulevardul Petricani catre noua gara.

3.4.2. DEZVOLTAREA RETELEI DE METROU

In zona proiectului PUZ „Inchidere Inelul Median de circulatie la zona nord/ Autostrada urbana. PUZ si Studii de Fezabilitate- Tronson Lacul Morii- Soseaua Colentina" se dezvota mai multe magistrale de metrou. Din aceasta cauza, este important pentru prognozele pe termen mediu si lung sa se tina seama de strategia de dezvoltare a retelei de metrou.

Extinderea rețelei de metrou în Teritoriul de referinta nr.3 de studiu al Inelului Median:

a. Pe termen scurt – Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coanda (punere în funcțiune 2020); incidenta cu zona studiata la intersectia Inelului Median cu DN1;
b. Pe termen mediu - Extinderea Liniei 2 catre zona suburbană pe traseul statia Pipera – comuna Pipera – comuna Tunari (punere în funcțiune 2025); incidenta cu zona studiata la intersectia Inelului Median cu Sos. Pipera-Tunari.

SISTEMUL PUBLIC DE TRANSPORT

Retelele de transport trebuie sa fie concepute ca sisteme coerente care permit calatorilor sa treaca usor de la tren la metrou sau tramvai, de la masina la bicicleta sau la un mijloc de transport public.

In mod ideal, transportul public trebuie sa fie un serviciu deschis tuturor cetatenilor, oricare ar fi posibilitatile lor de a accede intr-un vehicul de transport public (au handicap locomotoriu, sunt varstnici, bolnavi sau cu bagaje) de a plati un cost atat de mic şi de a avea o asemenea frecventa încat sa-l determine sa renunte la folosirea masinii personale. Traseele de transport public din Bucuresti s-au dezvoltat în principal pe traseele arterelor principale ale orasului care fac legatura dintre centrul orasului cu principalele cartiere de locuinte , centre industriale sau comerciale , distribuite mai mult sau mai puțin omogen in jurul acestuia. Pentru Teritoriul de referinta nr. 3 se va analiza posibilitatea extinderii traseului de tramvai de pe Bulevardul Dimitrie Pompei pe Bulevardul Barbu Vacarescu.

PARCARI ORGANIZATE

Parcarile organizate, reglementate si semnalizate corespunzator, lipsesc in zona studiata. In Teritoriul de referinta nr. 3, in care predomina functiunile mixte (birouri , servicii) si activitatile industriale/de depozitare, parcarile sunt in cea mai mare parte realizate in incinta, neexistand in teritoriul respectiv niciun parcaj amenajat. Se vor organiza parcari aferente noilor dezvoltari , parcari ce vor respecta normele in vigoare si HCGMB nr.66/2006.

PISTE PENTRU BICICLISTI

Au fost introduse piste de biciclisti cu o latime de 2,00 m pe trotuarul Inelului Median si pe unele artere majore din cadrul PUZ-ului.

3.5. ZONIFICARE FUNCTIONALA–REGLEMENTARI, BILANT TERITORIAL, INDICI URBANISTICI

In cadrul PUZ Teritoriul de referinta nr. 3, au fost definite urmatoarele subzone functionale, subzone ce au fost preluate din documentatiile de urbanism aprobate sau subzone noi propuse in conformitate cu reglementarile PUG Bucuresti:

U.T.R.	FUNCTIUNE	INDICI DE URBANISM			
		P.O.T. max.	C.U.T. Max	Inaltime maxima (m)	Regim de inaltime
UTR 3_1	subzona constructiilor si amenajarilor izolate pentru gospodarie comunala conform PUG Municipiul Bucuresti	50%	1,8	12m	P+3
UTR 3_2	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_3	birouri conform **PUZ B-dul Dimitrie Pompei nr. 10A**, Sector 2, Bucuresti aprobat cu HCGMB nr. 138/ 19.06.2007	38%	2,9	80m	P+21
UTR 3_4	birouri conform **PUZ B-dul Dimitrie Pompei nr. 10B**, Sector 2, Bucuresti avizat cu aviz CTU-AT nr. 8/3/17.03.2006	40%	3,6	55m	P+14
UTR 3_5	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4

UTR 3_6	culoare de protectie fata de infrastructura tehnica				
UTR 3_7	culoare de protectie fata de infrastructura tehnica				
UTR 3_8	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	60m	P+14
UTR 3_9	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_10	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	60m	P+14
UTR 3_11	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	60m	P+14
UTR 3_12	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	60m	P+14
UTR 3_13	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4 si spatii verzi publice	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_14	subzona mixta cu functiune dominanta servicii, cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_15	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii , cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_16	culoare de protectie fata de infrastructura tehnica				
UTR 3_17	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii , cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_18	culoare de protectie fata de infrastructura tehnica				
UTR 3_19	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii , cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_20	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii	70%	4	80m	P+20 cu accente
UTR 3_21	subzona mixta cu funtiuni predominante de locuire colectiva si spatii publice si cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14
UTR 3_22	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii	70%	4	80m	P+20
UTR 3_23	subzona mixta cu funtiuni predominante de locuire colectiva si spatii publice si cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14
UTR 3_24	subzona mixta cu funtiuni dominante de comert si servicii **conform PUD aprobat**	70%	3	45m	P+14

UTR 3_25	subzona mixta cu funtiuni dominante de comert si servicii **conform PUD aprobat**	70%	3	45m	P+14
UTR 3_26	subzona mixta cu funtiuni dominante de comert si servicii **conform PUD aprobat**	70%	3	45m	P+14
UTR 3_27	subzona mixta **conform avizat PUD Hermes Business Campus Bd. Dimitrie Pompei nr.5-7, sector 2, Bucuresti**	70%	4,5	40m	P+8
UTR 3_28	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14
UTR 3_29	subzona unitatilor cu functiuni predominant de servicii si depozitare si industrie **conform PUD avizat cu aviz CTU-AT nr. 369CA24/6 din 19.12.2006**			28m	
UTR 3_30	subzona unitatilor cu functiuni predominant de servicii si depozitare si industrie **conform PUZ Str. Fabrica de Glucoza nr.9-11, Lot 2, sector 2, Bucuresti avizat cu aviz CTU-AT nr. 32/1/44/08.08.2006**	80%	5,2	35m	
UTR 3_31	subzona unitatilor cu functiuni predominant de servicii si depozitare si industrie **conform PUD avizat cu aviz CTU-AT nr. 369CA24/6 din 19.12.2006**				
UTR 3_32	zona mixta **ce se va reglementa odata cu aprobarea PUZ Campul Pipera , Oras Voluntari**				
UTR 3_33	subzona constructiilor si amenajarilor izolate pentru gospodarie comunala	50%	1,8	12m	P+3
UTR 3_34	subzona spatiilor verzi publice cu acces nelimitat	15%	0,2	10m	P+2
UTR 3_35	subzona mixta conform PUZ aprobat	70%	3	45m	P+14
UTR 3_36	subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14
UTR 3_37	zona transporturilor feroviare	50%	1	conform studii	
UTR 3_38	culoare de protectie fata de infrastructura tehnica				
UTR 3_39	zona transporturilor rutiere	80%	2,4	80m	
UTR 3_40	subzona mixta cu functiuni dominante de comert, servicii si locuire colectiva cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14
UTR 3_41	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii , cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_42	subzona mixta cu functiuni dominante de comert, servicii si institutii publice cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14

UTR 3_43	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	60m	P+14
UTR 3_44	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii , cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_45	subzona cu destinatie speciala cu caracter urban	50%	1,8	20m	P+4
UTR 3_46	subzona cu destinatie speciala cu caracter urban	50%	1,8	20m	P+4
UTR 3_47	subzona mixta cu functiuni dominante de comert, servicii si locuire colectiva cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+14	70%	3	45m	P+14
UTR 3_48	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii si locuire colectiva, cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_49	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii	70%	4	80m	P+20 cu accente
UTR 3_50	subzona mixta cu functiune dominanta de locuire colectiva conform **PUD aprobat Ansamblu ANL Str. Fabrica de Glucoza aprobat cu HCL Sector 2 nr. 148/22.10.2010**	22%	2,4	35m	P+10
UTR 3_51	subzona cu destinatie speciala cu caracter urban	50%	1,8	20m	P+4
UTR 3_52	subzona mixta cu functiuni dominante comert si sericii si locuire colectiva, cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltimi maxime de P+4	60%	2,5	20m	P+4
UTR 3_53	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii si servicii publice	70%	4	80m	P+20 cu accente
UTR 3_54	birouri **conform PUZ Sos. Pipera nr.42 avizat cu aviz CTU-AT nr.15/13/7.06.2006**	60%	4	75m	
UTR 3_55	zona multifunctionala **conform PUZ Sos. Pipera nr. 44 avizat cu aviz CTU-AT nr. 16/23.09.2010**	60%	4	120m	P+25
UTR 3_56	birouri **conform documentatie PUZ in curs de avizare**	60%	4	120m	P+25
UTR 3_57	birouri **conform PUZ avizat cu aviz CTU-AT nr. 3/32/1/18.12.2006 si aprobat cu HCGMB nr. 20/17.01.2008**	50%	5	45m	
UTR 3_58	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii si servicii publice	70%	4	80m	P+20 cu accente
UTR 3_59	birouri **conform PUZ aprobat**				
UTR 3_60	subzona mixta cu functiuni dominante de comert si servicii si servicii publice	70%	4	80m	
UTR 3_61	birouri si servicii **conform PUZ Str. Gara Herastrau nr. 2A, Sector 2, Bucuresti aprobat cu HCGMB nr. 228/08.05.2008**	50%	4	53m	P+14

3.6. DEZVOLTAREA ECHIPARII EDILITARE

ALIMENTARE CU APA

Pe sectorul de drum intre Nod Petricani si Nod Pipera sunt necesare lucrari de protectie a celor doua apeducte Dn 2200mm, in punctele de intersectie ale localei cu apeductele - lucrari de protejare.

Se vor realiza lucrari de protectie peste apeducte, ca eventual suprasarcina dezvoltata datorita traficului sa fie preluata de aceste poduri (protectii apeducte).

Se prevede reamplasarea arterei Dn 1000 mm intre Petricani si soseaua Pipera, pe un traseu ce intra in zona de protectie sanitara a apeductelor - lucrari de relocare..

Pe acest tronson este prevazut a se realiza o locala in partea de sud a Inelului Median, ce va fi echipata cu o conducta de serviciu d 180mm PEID - lucrari de echipare.

In cadrul PUZ-ului ,s-a propus dezvoltarea tramei stradale existente. Pentru asigurarea alimentarii cu apa a viitorilor consumatori, se propune extinderea retelei publice existente cu conducte de serviciu d 125mm PEID- lucrari de echipare.

CANALIZARE

Pe tronsonul delimitat de Pasajul Petricani si nodul Pipera, la nord de CF, se va realiza o canalizare in sistem divizor cu scurgere gravitational spre Valea Saulei, astfel:

- canalizarea pluviala cu scurgere gravitationala spre Gospodaria de ape pluviale propusa a se realiza in Valea Saulei. Gospodaria de ape pluviale (bazine de retentie, statie de pompare si separatoare de hidrocarburi-namol) necesita prevederea si amenajarea, in zona deversarii, a unei suprafete de cca. 500mp destinata acestui scop. Apele pluviale evacuate in Valea Saulei vor respecta prevederile NTPA 001/2005. Functionarea acestei retele de canalizare este conditionata de realizarea canalului pluvial din teritoriu de referinta nr. 2 (pana in Valea Saulei) si a Gospodariei de ape pluviale.
- reamplasarea canalizarii menajere cu scurgere gravitationala spre colectorul cu Dn 150cm existent in Valea Saulei. Functionarea acestei retele este conditionata de realizarea retelei de canalizare menajera din teritoriu de referinta nr. 2 – Sos. Gherghite- sos. Petricani.

La sud de zona apeductelor se va realiza o bretea de circulatie care va fi dotata cu o retea de canalizare in sistem unitar cu descarcare prin pompare in canalul din sos. Pipera. In zona de sub Pasajul Pipera existent se va rezerva un spatiu de 500mp pentru amplasarea unui bazin de retentie si a unei statii de pompare.

Amenenajarea urbanistica a teritoriului de referinta nr.3 presupune crearea de noi artere de circulatie. Noua trama stradala se va echipa cu retele de canalizare in sistem divizor, astfel:

- retea de canalizare menajera cu scurgere gravitationala spre colectorul C1 existent pe sos. Fabrica de Glucoza
- retea de canalizare pluviala cu scurgere gravitationala spre Gospodarii de ape pluviale propuse a se amplasa in zona Lacului Tei.

Realizarea acestor retele vor asigura functionarea retelei de canalizare din teritoriu de referinta nr. 4– Sos. Pipera- Pasaj Soseaua Nordului.

Preluarea apelor pluviale este conditionata de amenajarea Vaii Saulei (nu face obiectul prezentei investitii).

Reteaua de canalizare proiectata se va realiza cu tuburi prefabricate din PVC SN8 si PAFS SN 10000.

Pe reteaua de canalizare se vor amplasa camine de vizitare din elemente prefabricate montate pe fundatia din beton simplu conform STAS 2448-82.

Pentru evacuarea apelor pluviale se vor realiza guri de scurgere cu sifon si depozit conform STAS 6701-82, montate la rigola drumului si racordate in caminele de vizitare ale canalizarii existente sau proiectate.

ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICA

Se consideră necesare următoarele acțiuni viitoare:

- relocarea rețelei existente;
- reabilitarea rețelelor vechi de 10kV si de 110kV şi parțial trecere în subteran a rețelei aeriene de 110kV.

Având în vedere că Statia ENEL 110kV/20kV/10kV Pipera este complet încărcată şi ținând cont de eventuala dezvoltare ulterioară a zonei (teritoriile de referință 2 si 3), poate apare necesară realizarea unei noi stații 110/20kV, care să preia la tensiunea de 20kV şi rețelele de 10kV reabilitate din zonele menționate

TELECOMUNICATII

Rețelele de telecomunicații s-au analizat prin prisma extinderii liniilor de telecomunicații, devierea de linii existente pe amplasamentul lucrărilor de infrastructură şi construirea de noi centrale telefonice în aceste zone, unde se vor executa lucrările de infrastructură respective.

Se vor respecta următoarele principii :

a). În propunerile de rezolvare a acestora s-a ținut cont de PUG Bucureşti, PUZ-urile de sectoare precum şi de PUZ-urile şi PUD-urile jud. Ilfov.

b). Pentru fiecare dintre modernizările drumurilor existente, se va analiza starea tehnică a rețelelor din punct de vedere al vechimii materialului de execuție şi capacității de asigurare a cerințelor de folosire pentru viitor.

Funcție de aceste probleme vor fi propuse consolidări, extinderi, înlocuiri sau redimensionări.

c). Noile trasee ale lucrărilor vor ține seama de existența celorlalte rețele, în special ale cablurilor electrice existente, deviate sau protejate, în cazul în care vor fi pe zona carosabilă modernizată.

d). Pe perioada proiectării se va colabora cu regiile deținătoare de rețele subterane în fiecare zonă pentru corelarea lucrărilor cu planurile de investiții ale acestora.

e). Propunerile făcute vor ține cont de vechimea rețelelor, materialele de construcție din care sunt executate.

f). Sunt deficiențe în exploatare, legate de amplasarea rețelelor de telecomunicații pe terenuri ce aparțin domeniului public şi nu sut exploatate corespunzător datorită spațiilor înguste în care sunt amplasate.

g). Rețelele de telecomunicații cu durata de funcționare depăşită se vor înlocui pentru a nu se periclita stabilitatea rețelei.

Construcțiile şi accesoriile degradate de pe rețeaua existentă se vor înlocui.

ALIMENTARE CU GAZE NATURALE

Conducte gaze naturale propuse:

- relocarea conductelor de gaze naturale de presiune redusa si medie existente care necesita modificari de trasee , inlocuiri de conducte , protejarea conductelor in cadrul subtraversarilor CF , protejarea unor conducte de gaze naturale in cazul traversarilor sau subtraversarilor altor retele , pasaje etc.
- asigurarea pe localele propuse a unor conducte de gaze naturale proiectate care sa

alimenteze amplasamentele care vor dezvolta noi consumatori

Conductele noi proiectate se vor prevedea din polietilena de inalta densitate PEID , PE 80 sau PE 100 SDR11 coform Normelor Tehnice pentru Proiectarea , Executarea si Exploatarea sistemelor de alimentare cu gaze naturale NTPEE – 2008 .

3.7. PROTECTIA MEDIULUI

Zona studiata se inscrie din punct de vedere morfologic in marea unitate de relief a Campiei Romane - estica subunitatea Câmpia Vlasiei; este parte componentă a Câmpiei Bucureştiului.

Sursele de poluare zonala sunt reprezentate, in special, prin produsi de ardere a carburantilor in motoarele autovehiculelor (surse mobile trafic rutier) - (oxizi sulf, oxizi azot, monoxid carbon, pulberi în suspensie, aldehide, hidrocarburi volatile, plumb). Influenta acestora va fi mult diminuata prin proiectarea de strazi in interiorul amplasamentului existent prevazute cu fasii de spatii verzi de protectie.

In zona mentionata se vor executa plantari de arbori si arbusti, conform unor viitoare proiecte de amenajare peisagera.

Deseurile rezultate, atat din activitati de construire cat si ca urmare a utilizarii ulterioare a constructiilor, vor fi depozitate in containere inchise si vor fi evacuate periodic, prin contract cu o societate de salubritate.

Se va respecta legislatia in vigoare privind protectia mediului. In acest sens a fost realizat un studiu de impact de mediu si au fost reglementate spatiile verzi optime.

3.8. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICA

In prezent , obiectivele urbanistice de interes public , principale, sunt reprezentate de scoli, gradinite, parcuri, spatii administrative – o gama redusa de tipuri. In scopul realizarii unei calitati mai bune a spatiului si vietii urbane, se mai propun alte lucrari si obiective publice :

- Amenajari noi de-a lungul inelui median – zone verzi publice;
- Noi artere rutiere – inelul median, , alte artere;
- Amenajare unor piete civice ;

4. CONCLUZII

Propunerile de dezvoltare urbanistica ce vor fi integrate in documentatia PUZ in studiu preiau din prevederile PUG-ului si al PUZ –urilor aprobate, dar vor fi si propuneri noi pentru a se va putea asigura dezvoltarea armonioasa si coerenta a zonei.

Intocmit,
Urb. Lavinia Otelea

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI

DATA ANUNTULUI: 19.12.2011

CONSULTARE ASUPRA PROPUNERILOR PRELIMINARE
PLAN URBANISTIC ZONAL " ÎNCHIDERE INEL MEDIAN DE CIRCULAȚIE LA ZONA NORD. P.U.Z. ŞI STUDII DE FEZABILITATE TRONSON LACUL MORII- SOSEAUA COLENTINA "
TERITORIUL DE REFERINTA NR. 3

Inițiator : PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI - D.G.D.U.

Elaborator: Asocierea SC Proiect Bucuresti SA & SC Ecoterra SRL & SC Metroul SA & SC Western Outdoor SRL & SC Alpha Studio SRL

P.U.Z. TERITORIUL DE REFERINTA Nr.3 - **Zona Sos. PETRICANI - Sos. PIPERA - B-dul B. VACARESCU**

PUBLICUL ESTE INVITAT SĂ TRANSMITĂ OBSERVAȚII

asupra documentelor expuse pe pagina de internet a P.M.B. - www.pmb.ro/servicii/urbanism

în perioada 19.12.2011 - 20.01.2012

PUBLICUL ESTE INVITAT SĂ PARTICIPE LA INTALNIRI DE CONSULTARE

la sediul P.M.B. in sala special amenajata la parter, in data de:

marti - 20.12.2011, intre orele 13.00 - 15.00
joi - 22.12.2011, intre orele 10.00 - 12.00
marti - 10.01.2011, intre orele 13.00 - 15.00
joi - 12.01.2011, intre orele 10.00 - 12.00
marti - 17.01.2011, intre orele 13.00 - 15.00
joi - 19.01.2011, intre orele 10.00 - 12.00

Răspunsul la observațiile transmise va fi publicat de Direcția Urbanism pe pagina de internet a P.M.B. şi va fi prezentat, timp de 15 zile de la încheierea perioadei de consultare a publicului, la sediul propriu din Splaiul Independenței nr. 291-293.

Responsabilitatea informarii si consultarii publicului revine PRIMARIEI MUNICIPIULUI BUCURESTI prin SERVICIUL URBANISM

Adresa : Splaiul Independentei nr. 291- 293, sector 6, Bucuresti
Telefon : 021 305 55 00 int. 1701
Email : serviciulurbanism@bucuresti-primaria.ro