

ATELIERUL DE URBANISM”URBIS ‘90”

Str. Academiei nr.18-20, sector 1, Bucuresti

Cod Postal – 70109

R.C. 40/8501/1991

COD FISCAL R1562554

DIRECTOR: prof.dr.arh.Alexandru SANDU

PLAN URBANISTIC ZONAL

DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD-BUCURESTI

TRONSON II – STR. B.P. HASDEU – STR. URANUS – CALEA RAHOVEI

Beneficiar:	- Primaria Municipiului Bucuresti
	Directia Urbanism si Amenajarea Teritoriului
Proiectant general:	- S.C. Metroul SA
Proiectant de specialitate:	- SC. URBIS'90 – ATELIER DE URBANSIM SRL
	J40/8501/1991

MEMORIU GENERAL

I. PREZENTARE GENERALA

Documentatia „P.U.Z. DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD-BUCURESTI BUZESTI, BERZEI, VASILE PARVAN, URANUS, CALEA RAHOVEI” analizeaza un traseu cu o lungime de cca 4,0 km si o suprafata de cca. 172,0 ha intre Piata Victoriei la nord si Bulevardul Tudor Vladimirescu la sud.

In ultimii ani volumul traficului in municipiului Bucuresti a crescut intr-o maniera aproape exploziva in vreme ce trama stradala, care este suportul acestuia, a ramas nemodificata fata de 1989. Reducerea numarului de locuri de munca in sectorul productiei din marile platforme industriale si cresterea numarului de salariati in sectorul tertiar, al serviciilor, dezvoltat cu precadere in zona centrala si in zona de nord a orasului, au facut ca traficul sa sporeasca pana la saturatie la anumite ore ale zilei ajungandu-se la blocaje.

Acest efect este amplificat de specificul tramei stradale radial inelare a Bucurestilor care determina o aglomerare in zona centrala prin convergenta aici a majoritatii arterelor importante.

Pe directia nord-sud principalele artere ale orasului raman Bulevardul Catargiu – Magheru - Dimitrie Cantemir si Calea Victoriei. In acelasi timp, Calea Victoriei, desi este ca interes si concentrare a valorilor arhitectural-urbanistice cea mai reprezentativa strada a orasului, supusa presiunii traficului auto, si-a restrans in permanenta suprafata trotuarelor destinate pietonilor (pana la desfiintare in zona Casei Vernescu) in favoarea carosabilului. Mutarea centrului politic al tarii in Dealul Arsenalului face ca legatura intre Piata Victoriei (unde este Guvernul Romaniei si intrarea de la aeroportul international Otopeni in oras) si Palatul Parlamentului sa aiba nevoie de un numar suplimentar de relatii, unele cu rol principal de deservire pentru traficul rutier, altele cu rol reprezentativ, altele destinate promenadei.

Strada Buzesti-Berzei-Vasile Parvan-Uranus este una dintre cele capabile sa preia o parte din acest trafic, descongestionand astfel Calea Victoriei. Din pacate, operatia de modernizare a acesteia a fost intrerupta in 1989 si nu a fost reluata pana in prezent. Intreruperea lucrarilor de modernizare a avut in principal urmatoarele motivari:

- lipsa mijloceleur financiare
- modificarea atitudinii privind valorile arhitectural-urbanistice in sensul cresterii interesului privind protectia acestora
- lipsa unui proiect unitar care sa aiba in vedere intregul traseu al acestei strazi ca expresie a unei vointe politice ferme de realizare a acestei artere.

Intarzierea in realizarea acestei modernizari a facut ca zona sa fie ocolita de investitori importanti si, in final, sa prezinte o imagine de parasire si delasare, fiind ocupata de o populatie saraca si neinstruita, fapt care accentueaza sentimentul de abandon din partea autoritatilor pentru acest segment vital al orasului.

Prezenta documentatie, intocmita la comanda Primariei Municipiului Bucuresti, este menita sa evidentieze intr-o maniera coerenta calitatile si dificultatile acestui traseu, punand in fata autoritatilor problemele care trebuie rezolvate, deciziile care se impun a fi luate astfel incat sa se realizeze o operatie de modernizare si care sa contribuie in acelasi timp la protejarea si punerea in valoare a zonei istorice a orasului.

Principala problema care va trebui rezolvata este cea a raportului intre vechi si nou a sacrificiilor necesar a fi facute aici pentru a proteja Calea Victoriei si monumentele care o insotesc. In acelasi timp va trebui stabilita scara interventiei, in sensul respectarii deciziilor luate deja in ceea ce priveste dimensiunile acestei artere odata cu aprobarea planurilor de urbanistice zonale care au abordat decizii in sensul amplificarii dimensiunilor carosabilului, transformand acest traseu intr-un nou bulevard reprezentativ al orasului, similar bulevardului Magheru. La limita opusa este optiunea pastrarii tuturor cladirilor declarate cu valoare arhitectural urbanistica si, in consecinta, mentinerea prospectului actual al strazii, insotit doar de operatiuni de cosmetizare prin amenajari locale.

Eficienta interventiei, ca raport intre efortul facut pentru realizarea operatiunii si efectul obtinut, face ca plansa privind regimul juridic al terenurilor si propunerile de transfer din proprietatea privata in domeniul public prin expropriere sa constituie de asemenea una din piesele importante ale proiectului.

Pentru a raspunde acestor cerinte, documentatia intocmita in conformitate cu caietul de sarcini pus la dispozitie de Primaria Municipiului Bucuresti a analizat intregul traseu intre Piata Victoriei si strada Uranus, analizand fondul construit existent de o latura si cealalta a strazii pe o adancime de cca. 100 m.

Avand in vedere dimensiunea ampla a planului urbanistic dezvoltat pe o suprafata de cca. 172,0 ha, modul sau de abordare si rezolvare prezinta urmatoarele particularitati:

1. a fost segmentat in doua tronsoane: unul intre Piata Victoriei si raul Dambovita si al doilea intre Dambovita si bulevardul Tudor Vladimirescu;
2. a fost acordata o importanta speciala studiilor complementare componente (studiul istoric, studiul de marketing, analiza de solutii alternative);
3. propunerile facute s-au concentrat asupra stabilirii traseului noului bulevard si a prospectului acestuia, a aliniamentului cladirilor ce-l acompaniaza;
4. regulamentul stabileste unitatile teritoriale de referinta cu dimensiuni mai restranse in interiorul carora, pentru emiterea autorizatiei de construire, vor fi necesare planuri urbanistice zonale operationale care, pe baza unei analize detaliate, pornind de la prevederile de ansamblu cu caracter directiv ale prezentului PUZ, sa stabileasca indicatorii urbanistici maximali si relatiile dintre cladiri si modul de asigurare a accesului la acestea.

ETAPA I – TRONSONUL BUZESTI, BERZEI, VASILE PARVAN a facut obiectul unei documentatii separate, finalizata cu Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 151 din 27 iunie 2006, prin care a fost aprobata „Delimitarea spatiului public aferent Diametrului Nord-Sud, Etapa I, pe Tronsonul Buzesti, Berzei, Vasile Parvan”.

Prezenta documentatie si memoriul de fata analizeaza ETAPA a II-a, TRONSONUL STR. B.P. HASDEU – STR. URANUS – CALEA RAHOVEI, care este cuprins intre raul Dambovita la nord si intersectia cu Bd. Tudor Vladimirescu la sud.

Avand in vedere ca modernizarea Bd. Tudor Vladimirescu a fost finalizata in anul 2010 si ca largirea carosabilului pe tronsonul Buzesti – Berzei – Vasile Parvan se afla deja in executie, se impune completarea legaturii dintre aceste doua importante artere de

circulatie astfel incat, investitiile facute din bani publici sa fie puse in valoare in favoarea confortului urban.

Suprafata analizata in prezenta documentatie este de cca 92,0ha si include strada Izvor intre intersectia cu strada B.P. Hasdeu si pana la Calea 13 Septembrie, tinand cont de rolul de legatura al acesteia intre Diametrala Nord-Sud nou creata si Bd. Ghencea (si, implicit, cu patrunderea preconizata in Bucuresti pentru autostrada Craiova), prin intermediul Carii 13 Septembrie.

II. INCADRAREA IN ZONA, RELATII CU ALTE DOCUMENTATII DE URBANISM APROBATE ANTERIOR

Traseul Diametralei Nord-Sud este integrat in zona centrala a municipiului Bucuresti si face legatura intre Piata Victoria la nord si bulevardul Tudor Vladimirescu la sud. Din acest traseu Etapa a II-a, care constituie obiectul prezentului memoriu, cuprinde tronsonul dintre Raul Dambovita la nord si intersectia cu Bd. Tudor Vladimirescu la sud, urmand traseul urmatoarelor strazi:

- strada Bogdan Petriceicu Hasdeu incepand de la Bd. Kogalniceanu, traverseaza raul Dambovita pe podul cu acelasi nume si, apoi, ajunge la strada Izvor la poalele Dealului Arsenalului pe care este amplasat Parlamentul;
- strada Uranus - pe fostul traseu, in prezent desfiintat, intre strada Izvor si Calea 13 septembrie (traversand curtea Parlamentului) apoi pe traseul existent, pana la intalnirea cu Calea Rahovei;
- Calea Rahovei pana la intersectia cu Bd. Tudor Vladimirescu – Soseaua Viilor.

Pentru usurarea lecturii, in cuprinsul prezentului memoriu, traseul descris anterior este numit „Axul B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei”.

Dupa cum este mentionat si in titlul documentatiei, Axul Buzesti-Uranus din care face parte acest tronson, traverseaza inelul principal de circulatie al orasului care constituie si perimetrul central al municipiului Bucuresti.

In conformitate cu prevederile Planului Urbanistic General al municipiului Bucuresti, parcursul Axului B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei traverseaza urmatoarele zone si subzone de reglementare ale municipiului:

- De la raul Dambovita si pana la str. Sabinelor, pe o lungime de cca. 1.500m, este incadrat de o parte si de alta in subzona **CA1** - „Subzona centrala cu functiunea de centru de afaceri cu cladiri de inaltime medie, mare si cu accente de peste 45m” si subzona **Ca2** - „Subzona centrala cu functiuni complexe, cu cladiri de inaltime medie, mare si cu accente de peste 45m”;
- De la str. Sabinelor si pana la intalnirea cu Bd. Tudor Vladimirescu, pe o lungime de cca. 500m, de o parte si de alta a str. Uranus, predomina zonele mixte **M2** si **M3**, dar sunt si fragmente care sunt incadrate in zonele functionale **L1a** si **CB3**.
 - Subzona **M2** este „Subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+14 niveluri, cu accente inalte;
 - Subzona **M3** este „Subzona mixta cu cladiri avand regim de construire continuu sau discontinuu si inaltime maxime de P+4 niveluri”;
 - Subzona **CB3** este „Subzona polilor urbani principali” si, in limita prezentului P.U.Z., cuprinde incinta Vama – Antrepozite Rahova, cu statut de monument de arhitectura;

- Subzona **L1a** este „Subzona locuintelor individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri, situate in afara perimetrelor de protectie”.

Dupa cum se poate observa din insiruirea de mai sus, rezulta ca acest ultim fragment al parcurului analizat are o reglementare de o mare diversitate, de la locuinte cu maxim P+2 niveluri, la poli urbani principali cu inaltime de P+14 niveluri sau mai mult. Este necesar ca prevederile prezentului P.U.Z. sa urmareasca realizarea unei coerente functionale si spatiale sporite in lungul Axului B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei.

De asemenea, PUG-ul municipiului Bucuresti face urmatoarele precizari cu privire la axul Buzesti-Uranus care constituie obiectul prezentei documentatii:

- din punct de vedere al circulatiei rutiere, artera este incadrata in categoria I de importanta
- este propusa o rezolvare cu pasaj denivelat prin supratraversarea bulevardului Mihail Kogalniceanu, splaiul Dambovitei si a strazii Izvor-Natiunile Unite
- este propusa redeschiderea pentru circulatia rutiera a legaturii strazii B.P.Hasdeu cu strada Uranus prin traversarea curtii Parlamentului Romaniei
- este propusa marcarea acestui ax in silueta generala a orasului prin amplasarea unor cladiri reper de inaltime in lungul Axului B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei in urmatoarele amplasamente: in zona din spatele cladirii Parlamentului si la incheierea acestuia, in zona intersectiei cu Bd. Tudor Vladimirescu.

In conformitate cu prevederile Regulamentului Local de Urbanism aferent PUG-ului municipiului Bucuresti pentru subzona **CA2**, in care este cuprinsa majoritatea suprafetei analizata in PUZ, sunt stabilite urmatoarele prevederi principale:

- functiuni admise: functiuni de interes general specifice unui centru de afaceri si functiuni publice reprezentative de importanta supramunicipala si sedii ale unor organisme internationale si zonal europene, precum si amenajari publice;
- P.O.T. maxim admis pentru cladiri cu 6 niveluri si peste este de maxim 70%, iar pentru cladiri sub 6 niveluri P.O.T. maxim admis este de 60%, cu posibilitatea acoperirii curtii in proportie de pana la 75% cu cladiri de maxim 2 niveluri (8m) pentru activitati comerciale, sali de spectacole, etc.;
- C.U.T. maxim admis pentru cladiri cu 6 niveluri si peste este de maxim 3,0, iar pentru cladiri sub 6 niveluri C.U.T.maxim = 2,5.

Pentru zona **CA1** prevederile sunt:

- functiuni admise: functiuni de interes general specifice unui centru de afaceri si functiuni publice reprezentative de importanta supramunicipala si sedii ale unor organisme internationale si zonal europene, precum si amenajari publice;
- P.O.T. maxim admis= 75%
- C.U.T. maxim admis – nu se limiteaza, recomandabil sa nu se depaseasca valoarea de 4,5.

Pentru zona **CB3** prevederile sunt urmatoarele:

- functiuni admise: institutii si servicii publice supramunicipale si municipale, sedii ale unor organisme extrateritoriale; servicii financiar-bancare, tehnice si profesionale; cercetare-dezvoltare; activitati asociative diverse; servicii profesionale colective si personale;

- inaltimea cladirilor nu se limiteaza;
- P.O.T. maxim admis este de 70% cu cu posibilitatea acoperirii terenului in proportie de pana la 80% cu cladiri de maxim 2 niveluri (8m) pentru diferite utilizari;
- C.U.T. maxim admis= 4,5.

Pentru subzonele **M2** si **M3**:

- functiuni admise: institutii, servicii si echipamente publice de nivel supramunicipal, municipal, de sector si de cartier; sedii companii si firme; servicii; locuinte;
- inaltimea cladirilor : pentru cladirile foarte inalte se va prezenta prin P.U.Z. justificarea configuratiei de ansamblu, tinandu-se seama de modul de percepere de pe principalele trasee de circulatie, de pe splaiuri si de pe cornisele Dambovitei si Colentinei;
- P.O.T. maxim admis pentru **M2**= 70% si pentru **M3**= 60%, cu posibilitatea acoperirii terenului in proportie de pana la 75% cu cladiri de maxim 2 niveluri (8m) pentru activitati comerciale, Sali de spectacole, garaje, etc.;
- C.U.T. maxim admis pentru **M2**= 3,0 si pentru **M3**= 2,5. In cazul accentelor de peste 45-50m, C.U.T. maxim se va justifica prin P.U.Z..

Pentru subzona **L1a**:

- functiuni admise: locuinte individuale si colective mici cu maxim P+2 niveluri; echipamente publice specifice zonei rezidentiale;
- P.O.T. maxim admis= 45%;
- C.U.T. maxim admis= 1,3.

Din cele prezentate rezulta ca, pentru marea majoritate a terenurilor strabatute de traseul Axului B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei, functiunile admise, regimul maxim de inaltime, procentul de ocupare a terenului si coeficientul de utilizare a terenului sunt relativ asemanatoare si exista posibilitatea armonizarii lor in continuare.

O atentie speciala urmeaza a fi acordata fragmentului incadrat in subzona **L1a** care, prin regimul de inaltime, prin P.O.T. si C.U.T. maxim admise, face nota discordanta si va trebui corelat cu prevederile pentru restul terenurilor situate pe acelasi ax.

In ceea ce priveste alte planuri urbanistice aprobate in zona, au fost inventariate urmatoarele documentatii:

- P.U.Z. „Strada Gheorghieni – Strada Uranus”
- P.U.Z. „Bulevardul Tudor Vledimirescu”
- P.U.Z. „Catedrala Neamului”
- P.U.Z. „Academia Romana – 13 Septembrie”

De asemenea, se afla curs de avizare P.U.Z. Strada Uranus nr. 138a.

Prin prezenta documentatie au fost preluate principalele prevederi ale documentatiilor de urbanism mentionate anterior, fiind nuanstate si modificate unele prevederi, in scopul asigurarii unei coerente urbane la nivelul preconizat si al crearii premiselor pentru constituirea unor spatii urbane reprezentative, care sa puncteze acest traseu.

III. ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE

III.1. Regimul juridic

Marea majoritate a parcelelor care marginesc traseul Axului B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei analizat in prezenta documentatie sunt domeniu public si proprietate privata de stat sau a municipiului Bucuresti, astfel incat largirea preconizata a strazii se poate realiza cu usurinta, in situatia in care institutiile locale si cele centrale dovedesc vointa in acest sens.

O situatie particulara o reprezinta tronsonul de strada nou propus prin traversarea curtii Parlamentului si largirea profilului transversal al strazii Izvor care necesita un vot favorabil din partea Parlamentului.

Restul terenurilor, de la Str. Sirenelor si pana la Bd. Tudor Vladimirescu, sunt, in marea majoritate, proprietate privata si largirea strazii necesita exproprii pentru cauza de utilitate publica. Din cauza faptului ca pe latura de vest a traseului exista cladirile monument ale Vamii – Antrepozite Rahova, largirea strazii Uranus in viitor nu este posibil a fi realizata decat inspre latura de est.

Avand in vedere durata lunga a procedurii de expropriere si urgenta realizarii bulevardului, este propusa o strategie de interventie etapizata. In prima etapa bulevardul urmeaza a fi largit in limita prospectului actual al strazii, rezultand un carosabil de 18m latime (6 benzi de cate 3,0m) si trotuare de 2,0m.

Latura de est a bulevardului este incadrata un regimul de zona cu interdictie temporara de construire, pana la realizarea unor planuri urbanistice zonale, special elaborate, care sa analizeze si sa decida, prin colaborare cu Ministerul Culturii si Cultelor si cu Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului, posibilitatea sau nu de a inlocui prin demolare cladirile existente pe latura de est a strazii Uranus si a Caili Rahovei.

Prin prezenta documentatie este propus transferul in domeniul al municipiului Bucuresti al unei suprafete de aproximativ 14.950mp, din care cca 3.910mp sunt proprietate a statului (curtea Parlamentului Romaniei).

III.2. Regimul economic, aspecte din ordinul functional

Strazile incluse in traseul Axului B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei au avut in lungul timpului vocatii diferite, determinate de rolul pe care l-au avut in viata orasului.

O parte din elementele de diferentiere functionala initiala persista si astazi, desi este in curs un curent de instalare in zona a unor functiuni mixte de birouri si comert specifice zonei centrale si de diminuare a functiunii de locuire. In acelasi timp, din cauza relativei izolari, desi este in imediata apropiere a Parlamentului, zona situata la sud de strada Sabinelor este ocupata majoritar de o populatie saraca si putin instruita, care nu are capacitatea de a intretine cladirile si spatiul din jurul lor.

Tronsonul cuprins intre Splaiul Dambovitei si strada Sabinelor a fost in marea majoritate demolat si, prin functiunile existente (Institutul de Biologie, Parcul Izvor, curtea Parlamentului), este lipsit de atractivitate pentru public. In acelasi timp are un potential deosebit prin apropierea de Parlament, prin disponibilul de teren si prin lipsa de constrangeri specifica zonelor libere rezultate in urma demolarilor.

Extremitatea sudica a axului este dominanta de terenuri de mari dimensiuni ocupate cu functiuni reprezentative (Academia Tehnica Militara) sau cu functiuni de depozitare si productie adapostite in cladiri cu valoare arhitectural-urbanistica. Zona are

un caracter comercial consacrat de prezenta Pietei Cosbuc si un potential ridicat prin posibila reconversie a unitatilor de productie depozitare mentionate anterior.

Rezulta ca din punct de vedere functional axul analizat in P.U.Z., desi prin PUG este incadrat in perspectiva in aceeaasi zona functionala, in prezent situatia existenta impune strategii de abordare diferite in functie de particularitatea fiecarui teren.

Tronsonul cuprins intre Casa Academiei si Dambovita se potriveste unor investitii coordonate, coerente, conduse de municipalitate, in vreme ce pentru fragmentul dintre Str. Sabinelor si Bd. Tudor Vladimirescu sunt potrivite interventii rezultate din parteneriate public-privat, astfel incat alaturi de administratia publica sa fie atras capitalul privat, care doreste o mai multa initiativa si elasticitate.

III.3. Regimul tehnic, aspecte de ordin formal-volumetric

In prezent traseul dintre Dambovita si bulevardul Tudor Vladimirescu, Axul B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei analizat in PUZ, prezinta din punct de vedere al conformarii spatiale volumetrice o anumita diversitate cuprinzand in interiorul sau:

- cladiri in front continuu, dar si discontinuu precum si ample spatii neconstruite
- cladiri cu P+16-18 niveluri, dar si cladiri parter
- terenuri cu o utilizare intensa ($CUT > 8$) dar si terenuri virane
- strazi cu prospect de cca. 35,0-40,0 m (intre Dambovita si Parlament) dar si fragmente de strada cu latime de numai 12,0 m.

Daca in ceea ce priveste latimea carosabilului este recomandabila din motive de ordin functional pastrarea latimii minime de 21,0m, in ceea ce priveste conformarea bulevardului in ansamblul sau, optiunile pot fi diferite putandu-se lua in considerare urmatoarele alternative:

- a. mentinerea unui prospect cat mai constant care sa dea o unitate de ansamblu bulevardului si, in acelasi timp, punctat cu spatii urbane reprezentative tip piata urbana care sa particularizeze momente importante ale parcursului
- b. tratarea diferentiata a prospectului bulevardului tinand cont de particularitatea situatiei existente mostenite, segmentandu-l in tronsoane diferite din punct de vedere al conformarii atat in plan cat si spatial volumetric.

Momentele de pe parcurs propuse a fi punctate prin rezolvare tip piata urbana sunt urmatoarele:

- Intersectia cu Splaiul Independentei
- Parcul Palatului Parlamentului si al Catedralei Neamului
- Piata cladirilor monument ale Vamii – Antrepozite Rahova
- Piata generata de intersectia strazii Uranus si Caili Rahova cu Bd. Tudor Vladimirescu.

IV. REțele TEHNICO-EDILITARE

Rețelele tehnico-edilitare sunt tratate într-un capitol separat întocmit prin grija proiectantului general (Metroul SA) și care este anexat prezentului memoriu. Trebuie menționat că toate clădirile și spațiile publice care urmează să se realizeze vor fi racordate la rețelele publice de alimentare cu apă, canalizare, distribuție a energiei electrice, telecomunicații și gaze naturale.

V. PROPUNERI REGLEMENTARI

Prezentul plan urbanistic zonal are drept tinta principala stabilirea conditiilor necesare realizarii Diametrului Nord-Sud, pe tronsonul Str. B.P. Hasdeu – Str. Izvor – Str. Uranus – Calea Rahovei – Bd. Tudor Vladimirescu.

Dupa cum a fost mentionat si in capitolul introductiv, realizarea acestei axe va permite o legatura directa intre Aeroportul International Otopeni - Piata Victoriei (sediul Guvernului Romaniei) – Parlamentul Romaniei, Ministerul Apararii, Catedrala Mantuirii Neamului, Bd. Prelungirea Ghencea (legatura cu autostrada Craiova) .

Diametrul Nord-Sud va permite decongestionarea traficului rutier desfasurat acum prin zona centrala de factura istorica si redarea vocatiei acesteia prioritar de promenada pietonala si comerciala.

Avand in vedere ca modernizarea Bd. Tudor Vladimirescu a fost finalizata in 2010 si ca lucrarile pentru tronsonul Piata Victoriei – Buzesti – Berzei – Vasile Parvan sunt incepute, se impune grabirea luarii unei decizii si pentru ultimul tronson B.P. Hasdeu – Uranus – Calea Rahovei – Bd. Tudor Vladimirescu, care constituie obiectul prezentei documentatii.

S-a urmarit cu prioritate asigurarea unei fluente sporite a traficului si o legatura mai buna intre zona de nord a orasului si zona de sud, mai putin dezvoltata, dar avand un potential deosebit in aceasta parte prin disponibil de teren, prin monumentele reprezentative pe care le adaposteste.

Avand in vedere ca actualul P.U.G. al Municipiului Bucuresti va expira in decembrie 2010 si ca se impune actualizarea sa, prin prezentul P.U.Z. s-a evitat stabilirea unor reglementari rigide pentru configuratia fronturilor care vor insoti diametrul propus.

Prin prezenta documentatie sunt propuse reglementari axate cu prioritate pe interventia pentru organizarea domeniului public in zona studiata (carosabil, trotuare, spatii plantate) si delimitarea alinierii principale a cladirilor spre domeniul public. Aprofundarea si detalierea modului de amplasare a cladirilor in interiorul suprafetelor edificabile marcate urmeaza a constitui obiectul unor documentatii de urbanism special elaborate.

In ceea ce priveste rezolvarea tramei stradale sunt propuse urmatoarele reglementari:

- a. Latimea podului Hasdeu peste Dambovită la un profil de 38,0m rezultat din: trotuare de 4,0m, carosabil de 4 fire pe fiecare sens de 28,0m si spatiu verde central cu o latime de 2,0m;
- b. Stabilirea pentru Str. B.P. Hasdeu a unui profil de 53,0m rezultat din : trotuare de minim 8,0m latime (din care 3,0m pentru plantatie de aliniament si pista pentru biciclisti), carosabil al nivelului solului pentru legatura intre Splaiul Dambovită si Bd. Izvor de trei fire pe fiecare sens 21,0m, plus rezervarea terenului necesar pentru coborarea tunelului rutier care subtraverseaza incinta Palatului Parlamentului 16,0m (14,0m carosabil plus 2,0m pentru parapet si trotuare de garda);
- c. Rezervarea la nivelul terenului actual a spatiului necesar pentru rezolvarea cu sens giratoriu a intersectiei dintre Bd. Natiunilor Unite, Str. Izvor si Str. B.P. Hasdeu;

- d. Amplificarea profilului Str. Izvor, respectiv trotuar pe latura de nord mentinut, trotuar pe latura de sud de minim 3,0m latime, carosabil cu trei fire pentru fiecare sens (21,0m);
- e. Traversarea incintei Palatului Parlamentului cu un tunel rutier subteran cu acces din Str. B.P. Hasdeu la 71,0m cota terenului si iesire in Str. Uranus la 86,5m cota terenului. Tunelul este destinat cu prioritate circulatiei de tranzit nord – sud;
- f. Rezervarea la nivelul terenului actual a spatiului necesar pentru rezolvarea intersectiei dintre Calea 13 Septembrie si Str. Uranus;
- g. Stabilirea pentru Str. Uranus intre intersectia acesteia cu Calea 13 Septembrie si Str. Sabinelor a unui profil transversal 42,0m rezultat din : trotuare de minim 6,0m latime, carosabil la nivelul solului pentru legatura intre Str. Uranus si Calea 13 Septembrie de doua fire pe fiecare sens 14,0m, plus rezervarea terenului necesar pentru coborarea tunelului rutier care subtraverseaza incinta Palatului Parlamentului 16,0m (14,0m carosabil plus 2,0m pentru parapet si trotuare de garda);
- h. Stabilirea pentru Str. Uranus de la intersectia cu Str. Sabinelor si pana la Calea Rahovei a unui profil transversal de 18,0m pentru carosabil (trei fire pe sens cu latimea minima de 3,0m), plus trotuare de 2,0m. Acest profil este ales astfel incat sa se evite demolarea cladirilor cu statut de monument situate de o parte si cealalta a strazii;
- i. Rezervarea terenului necesar pentru rezolvarea la sol cu giratie a intersectiei dintre Calea Rahovei si Str. Tudor Vladimirescu, pastrand in acelasi timp posibilitatea rezolvarii intersectiei cu subtraversarea Carii Rahovei de catre Str. Tudor Vladimirescu.

Prezentul P.U.Z. s-a marginit sa stabileasca cu mai multa rigoare profilul transversal al strazii, configuratia intersectiilor si sa faca recomandari in ceea ce priveste alinierea cladirilor, regimul de inaltime si indicatorii P.O.T. si C.U.T.. Cu alte cuvinte, in baza prezentului P.U.Z. se pot emite autorizatii de construire pentru lucrarile vizand realizarea domeniului public (strazi, trotuare), pentru realizarea fronturilor construite avand numai un rol directiv si constituindu-se numai ca element de tema pentru planuri urbanistice zonale intocmite pentru suprafete mai mici (insule delimitate de strazi) si in conditiile unei cresteri a interesului investitorilor pentru zona, ca urmare a infrastructurii realizate de Municipality.

Se recomanda rezervarea suprafetelor de teren necesare pentru realizarea unor functiuni si spatii reprezentative la nivelul Capitalei, in paralel cu mentinerea unor indicatori urbanistici P.O.T. si C.U.T. similari cu cei propusi prin P.U.G. pentru zona **CA1** si **CB3**, pentru a pastra atractivitatea zonei nu numai ca grad de reprezentativitate ci si ca eficienta economica.

Intocmit,
Arh. Constantin Enache