

# PLAN URBANISTIC ZONAL

## ZONA 17, SECTOR 6, BUCUREȘTI

### STUDIU DE FUNDAMENTARE

#### ÎNCADRARE ÎN TERITORIU. RELAȚII LA NIVEL URBAN. STUDII DOCUMENTAȚII DE URBANISM

*Beneficiar: Primăria Sectorului 6  
decembrie 2021*



**DENUMIRE PROIECT** **STUDII DE FUNDAMENTARE**  
în vederea întocmirii  
**PLANULUI URBANISTIC ZONAL –**  
**ZONA 17, SECTOR 6, BUCUREȘTI**

**BENEFICIAR** **PRIMĂRIA SECTORULUI 6**

**FAZA DE PROIECTARE** **STUDII DE FUNDAMENTARE**

**DATA** **NOIEMBRIE 2021**

## PIESE SCRISE

1. **INTRODUCERE**
  - 1.1 Metodologia de abordare a studiului
  - 1.2 Surse de documentare
2. **SITUAȚIA EXISTENTĂ – RELAȚII ÎN TERITORIU**
  - 2.1 Încadrare în teritoriu
  - 2.2 Relații la nivel urban
  - 2.3 Accesibilitate
  - 2.4 Intensitatea traficului
3. **STUDIUL DOCUMENTAȚIILOR DE URBANISM**
  - 3.1 Încadrarea în documentațiile de urbanism
4. **CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI**

## PIESE DESENATE

### A.1.1. ÎNCADRARE ÎN TERITORIU

### A.1.2. ÎNCADRARE ÎN PLAN URBANISTIC ZONAL COORDONATOR

### SECTOR 6

### A.1.3. ANALIZA DOCUMENTAȚIILOR DE URBANISM

### A.1.4. ANALIZA TRAFICULUI

### A.1.5. REȚEAUA STRADALĂ ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE

## **1. INTRODUCERE**

### **1.1. Metodologia de abordare a studiului**

Studiul de față analizează relația terenului care face obiectul PUZ cu teritoriul, atât la nivel macro, mezzo cât și local cu zonele imediat învecinate, din perspectiva:

\_accesibilității (rutieră, transport public și transport cu mijloace alternative prietenoase cu mediul);

\_relației cu centrul și zona periferică a orașului;

\_relației cu zonele funcționale majore;

\_relației cu spațiile verzi (axe verzi-albastre, poli verzi majori).

Studiul este organizat în relație cu două întrebări principale de cercetare, care permit atât o înțelegere aprofundată urmărind fiecare dintre respectivele paliere, dar și o corelare și înțelegere complexă prin suprapunerea și inter-relaționarea acestora.

Care sunt principalele relații urbane la nivel municipal și metropolitan care pot determina condiții asupra reglementărilor urbanistice ale Zonei 17?

Care sunt calitățile și avantajele zonei care trebuie urmărite și promovate în cadrul reglementării specifice?

În privința manierei de abordare, studiul urmărește trei linii directoare care structurează modelul de analiză și fundamentează posibile tipologii.

\_abordare multiscalară relevând principale intercondiționalități la nivelul vecinătăților și contextului urban a căror logică este influențată de procese ce caracterizează scara teritoriului, scara urbană și scara locală.

\_înțelegerea particularităților zonei printr-o raportare permanentă la tendințele și vocația zonei.

\_descompunere în criterii de analiză detaliată dar și recompunerea tuturor aspectelor pentru o înțelegere integrată.

În cadrul studiului documentațiilor de urbanism care au produs, vor produce sau pot produce efecte asupra terenului, am luat în considerare aceeași metodă de analiză – macro – mezzo – micro - de la documentații cu impact major de tipul Planului Urbanistic General al Municipiului București la documentațiile locale cu impact redus de tip Plan Urbanistic de Detaliu.

În această privință, au fost analizate documentațiile care sunt aprobate sau se află în curs de aprobare. Recomandările finale se bazează pe aspectele relevante identificate, precum și pe relaționarea dintre acestea.

## 1.2. Surse de documentare

În vederea elaborării Studiului de Fundamentare **Încadrare în teritoriu. Relații la nivel urban. Analiza documentațiilor de urbanism** pentru obiectivul **Plan Urbanistic Zonal Zona 17** au fost consultate următoarele surse:

[https://www2.pmb.ro/common/site\\_map.php?sbm\\_id=144](https://www2.pmb.ro/common/site_map.php?sbm_id=144)

<https://www.primarie6.ro/>

<https://www.uar-bna.ro/2012/proiecte/7/99/>

<http://urbanism.pmb.ro/index.aspx>

date și informații puse la dispoziție de Primăria Sectorului 6

## **2. SITUAȚIA EXISTENTĂ – RELAȚII ÎN TERITORIU**

### 2.1. Încadrare în teritoriu

Terenul care a generat actuala documentație de urbanism de tip Plan Urbanistic Zonal, cu o suprafață de cca. 500 ha, se află în Sud - Vestul Sectorului 6 al Municipiului București, în imediata vecinătate a UAT-urilor Chiajna, Domnești, Clinceni și Bragadiru, fiind delimitat de Șoseaua de Centură DNCB la Vest, B-dul Timișoara la Nord, Prelungirea Ghencea la Sud și Str. Valea Oltului la Est.

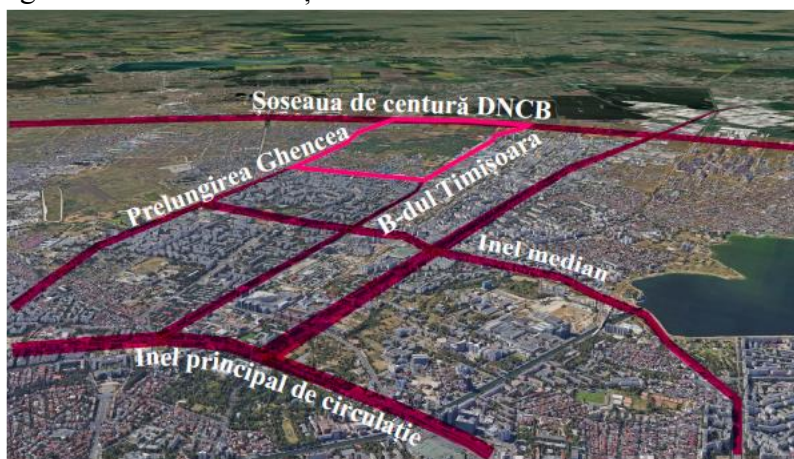


Fig.1. Localizarea teritoriului studiat

Terenul care face obiectul PUZ se află într-o zonă periferică în curs de dezvoltare, fiind construit în proporție de aproximativ 30% (Cartierul Brâncuși la Vest-zonă de locuințe individuale și colective). Analizând vecinătățile imediate, zona se află între Cartierul Drumul Taberei (Est), Carierul Latin și Cartierul Ghencea (Sud), termocentrala CET

Vest, zonă predominant industrială și de servicii (Nord) și zonă de servicii (Vest). Zona de studiu reprezintă aproximativ 13% din suprafața totală a sectorului 6.

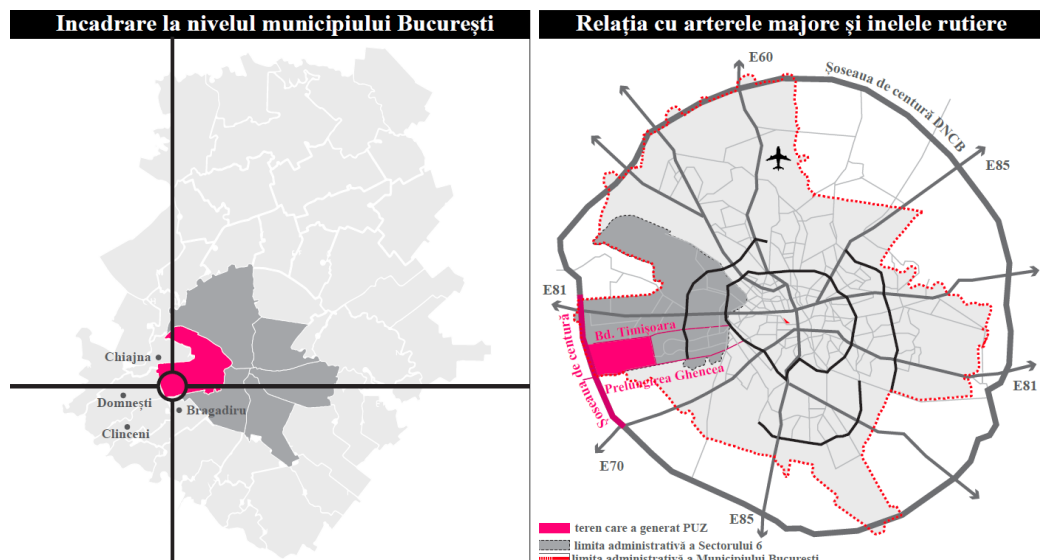


Fig.2. Încadrarea zonei studiate la nivel macro și mezzo teritorial

## 2.2. Relații la nivel urban

Din punct de vedere al relației cu zonele funcționale majore la nivelul orașului, terenul este delimitat de o zonă funcțională de locuințe colective la Est, o zonă predominant de locuire individuală la sud, zona industriilor și serviciilor la Nord și zona de servicii la Vest în dezvoltare. Un reper funcțional major din vecinătatea vestică a terenului care face obiectul PUZ este Fortul 17- Domnești, zonă cu destinație specială.

Terenul este izolat față de principale axe verzi albastre ale orașului București (Dâmbovița și Salba de lacuri) cât și față de principalii poli verzi (Delta Văcărești-Parcul Tineretului, Parcul Herăstrău, Grădina Botanică-Parcul Grozăvești, Pădurea Boldu Crețuleasca-Pădurea Ștefănești și Pădurea Băneasa). Cu toate acestea, existența vegetației înalte spontane (predominante) aferentă terenului supus studiului, pe o suprafață de aproximativ 1,30 kmp, ajută la echilibrarea microclimatului local și creșterea calității aerului. Din punct de vedere al spațiilor verzi locale publice, Parcul Constantin Brâncuși și Parcul Drumul Taberei sunt cele mai facil de utilizat de către locuitori.

## 2.3. Accesibilitate

Din punct de vedere al accesibilității rutiere, prin poziționarea între Șoseaua de Centură și inelul median de circulație, dar și prin deservirea de artere de circulație cu legătură directă cu zona centrală, terenul reprezintă o arie cu potențial interes pentru locuitorii din București cât și pentru cei din alte UAT-uri din județul Ilfov. Poziționarea in

imediatea proximitate a DNCB îi conferă zonei, de asemenea, acces facil la cele 2 aeroporturi din Nordul Bucureștiului: Henri Coandă și București-Băneasa.

Din punct de vedere al transportului public, zona este bine deservită de trasee de autobuze, însă slab deservită de trasee de tramvaie și troleibuze, zona N-V a terenului fiind dezavantajată. Aria are legătură facilă către rețeaua de metrou prin intermediul stațiilor: Valea Ialomiței, Constantin Brâncuși și Râul Doamnei (M5) aflate în proximitatea Estică, zona de Vest a sitului fiind din nou dezavantajată din acest punct de vedere.

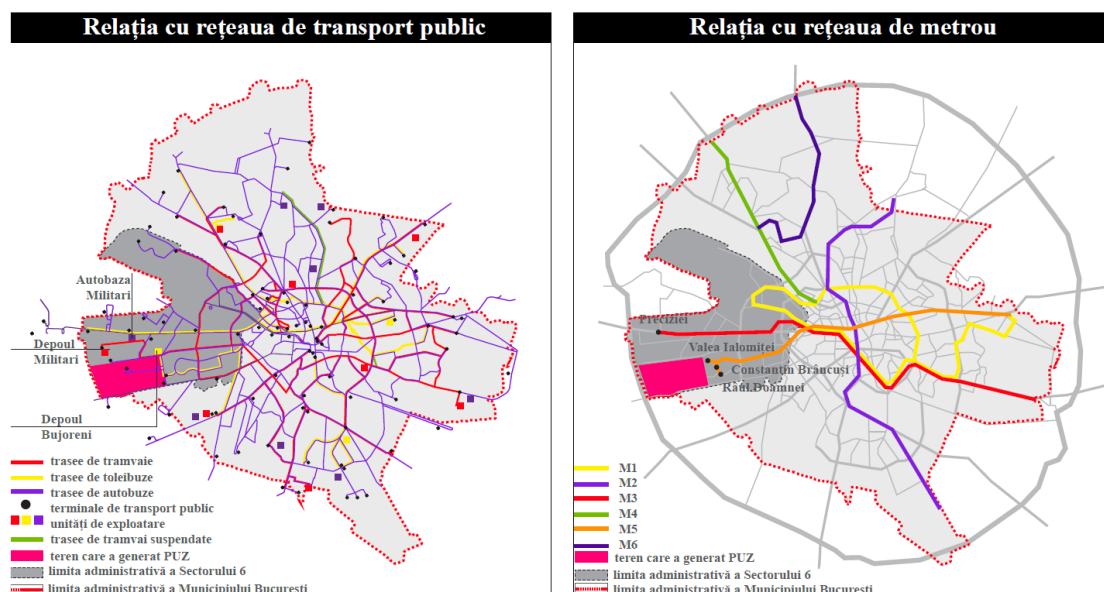


Fig.3. Încadrarea zonei studiate în sistemul de transport public municipal

Accesul feroviar la Gara de Nord cât și la Gara București Basarab este facilitat de conexiunea directă cu inelul median și principal de circulație, prin Bulevardul Timișoara și Prelungirea Ghencea. Datorită proximității cu Șoseaua de Centura DNCB, terenul este traversat de linia de cale ferată industrială secțiunea Voluntari - București Sud. Gr. Mf, cel mai apropiat terminal, București Vest fiind în imediata apropiere (aproximativ 500 m).

#### 2.4. Intensitatea traficului

Intensitatea traficului în timpul săptămânii este îngreunată în principal pe Șoseaua de Centură DNCB și Prelungirea Ghencea (în intervalul orar 16:00-17:00 traficul este cel mai greu și în intervalele 10:00-11:00 și 18:00-19:00 traficul este cel mai rapid). Deși situația în timpul weekendului arată o ameliorare din punct de vedere al circulației rutiere, Șoseaua de Centură și Prelungirea Ghencea rămân străzile cu o intensitate



ridicată a traficului. Pe Șoseaua de Centură DN CB, traficul cel mai rapid în weekend este în intervalul orar 10:00-11:00.

Strada Valea Oltului este cea mai aglomerată în timpul săptămânii în intervalele 10:00-11:00 și 12:00-13:00, în timp ce în weekend intensitatea traficului este medie în intervalele 10:00-11:00 și 14:00-15:00. Deși în cea mai mare parte a timpului atât în weekend cât și în timpul săptămânii traficul pe Bulevardul Timișoara este facil, acesta devine mai îngreunat în timpul săptămânii în intervalul 14:00-15:00.

### **3. STUDIUL DOCUMENTAȚIILOR DE URBANISM**

#### **3.1. Încadrarea în documentațiile de urbanism**

Printre documentațiile aprobate sau în curs de aprobare care produc efecte asupra zonei studiate se numără:

1. PUG București (Aprobat cu HCGMB Nr. 269/200, HCGMB Nr. 224/2015);
2. PUZ Coordonator Sectorul 6 (Aprobat cu HCGMB Nr. 278/31.10.2013);
3. PUZ Penetrație Prelungirea Ghencea-Domnești și supralărgirea Bulevardului Ghencea între Strada Brașov și terminal tramvai 41 (În curs de aprobare);
4. PUZ Prelungirea Ghencea nr. 322-326 (Aprobat) – cartier de locuințe colective
5. PUZ Prelungirea Ghencea nr. 199-203 (În curs de aprobare) – imobil locuință unifamilială
6. PUD Bulevardul Timișoara nr. 89 (În curs de aprobare) – realizare hală depozitare și birouri
7. PUD Bulevardul Timișoara nr. 121-137 (În curs de aprobare)- construire hală
8. PUD Valea Largă nr. 28-30 (Aprobat) – imobil cu funcțiune de locuințe colective
9. PUD Valea Largă nr. 20 (În curs de aprobare) – imobil cu funcțiunea locuințe colective
10. PUD Valea Cascadelor nr. 26 (În curs de aprobare) - restaurant
11. PUD Cricovului nr. 58A (În curs de aprobare) - locuință individuală
12. PUD Ramura Jiului nr.2 (În curs de aprobare) – imobil locuințe colective
13. PUD Str. Valea Doftanei nr. 153-155 (În curs de aprobare) – imobil locuințe colective

(1) Prin PUG București – Aprobat cu HCGMB Nr. 269/200, HCGMB Nr. 224/2015, pentru terenul în studiu sunt stabilite următoarele subzone funcționale și reglementări aferente (POT, CUT maxim):



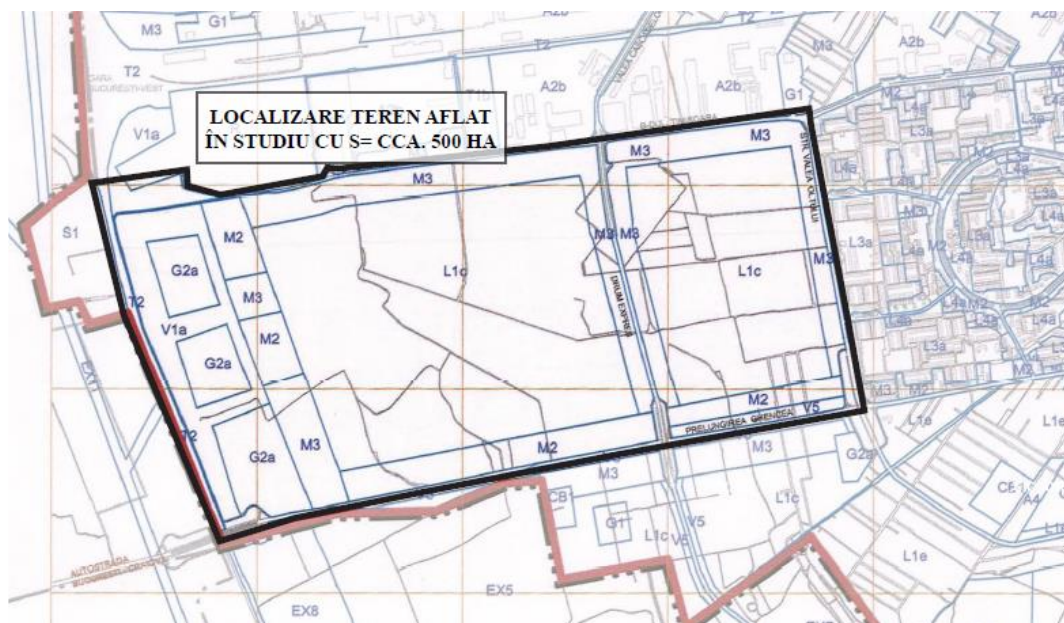


Fig.4. Încadrarea în PUG Municipiul București

**L1c - locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2 niveluri situate în noile extinderi sau enclave neconstruite**

POT maxim = 45%

CUT maxim pentru înălțimi P+1 = 0,9 mp. ADC/mp. teren / CUT maxim pentru înălțimi P+2 = 1,3 mp. ADC/mp. teren

**M2 - subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+14 niveluri cu accente înalte**

P.O.T. maxim = 70%, cu posibilitatea acoperirii restului terenului în proporție de 75% cu clădiri cu maxim 2 niveluri (8 metri)

CUT maxim = 3,0 mp. ADC / mp. Teren

**M3 - subzona mixtă cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+4 niveluri**

P.O.T. maxim 60%, cu posibilitatea acoperirii restului terenului în proporție de 75% cu clădiri cu maxim 2 niveluri (8 metri) pentru activități comerciale, săli de spectacole, garaje, etc.

CUT maxim = 2.5 mp. ADC / mp. teren

**V1a - Parcuri, grădini, scuaruri și fâșii plantate publice**

POT cu construcții, platforme, circulații carosabile și pietonale = maxim 15 % cu excepția spațiilor plantate protejate (V1c) care se mențin conform proiectului inițial;

CUT maxim = 0,2 mp. ADC/ mp. teren, cu excepția spațiilor plantate protejate (V1c) care se mențin conform proiectului inițial.

**V5 - Culoare de protecție față de infrastructura tehnică**

POT maxim=fără obiect

CUT maxim=conform normelor specifice în vigoare și P.U.Z. avizat conform Legii

### **G2a - subzona cimitirelor**

POT maxim= suprafața totală pentru un loc de veci va fi de 7.5 - 10 mp., din care 15 % circulații carosabile și pietonale, 5 %

(2) Prin PUZ Coordonator Sector 6 Aprobata cu HCGMB Nr. 278/31.10.2013, pentru terenul în studiu sunt stabilite următoarele subzone funcționale:



*Fig.5. Încadrarea în PUZ Coordonator Sector 6, București*

**L1a - Locuințe individuale și colective mici cu maxim P+2+M**, situate în afara zonelor protejate pe parcelar tradițional/spontan

**L3a - Subzona locuințelor colective medii cu P+3-P+4 niveluri** formând ansambluri preponderent rezidențiale situate în afara zonei protejate

**M2 - Subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate cu clădiri având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maxime de P+14 niveluri cu accente înalte**

**M3 - Subzona mixtă situată în afara limitelor zonei protejate, având regim de construire continuu sau discontinuu și înălțimi maximi de P+4 niveluri**

**CB1 - Subzona serviciilor publice dispersate în afara zonelor protejate**

**V1a - Subzona spațiilor verzi publice cu acces nelimitat-parcuri, grădini, scuaruri, precum și plantații de aliniament** ale arterelor principale sau secundare, plantații aferente promenadelor pietonale, amenajări locale ambientale

**G2a - Subzona cimitirelor** din afara zonelor protejate

**R - zona echipamente tehnice majore**

Ambele documentații (PUG București, PUZ Coordonator Sector 6) propun un tronson din viitorul drum express Valea Largă care să traverseze zona de studiu pe direcția Nord-Sud (Bucureștii Noi - Șoseaua Chitila - Bulevardul Iuliu Maniu - Bulevardul Timișoara prin Valea Călugărească, Prelungirea Ghencea - Strada Ghidiceni - Șoseaua Alexandriei, etc). Proiectul va ajuta atât la fluidizarea traficului de pe Șoseaua de Centură DNCB cât și de pe Prelungirea Ghencea, creând perspective importante de dezvoltare a zonei de studiu datorită creșterii accesibilității atât la nivel local (conexiune radială cu Nordul și Sudul orașului) cât și la nivel regional /național (prin arterele de circulație majore: E81-E70).

Conform PUZ Drum Express Valea Largă, profilul propus va avea 33.00 de metri (spațiu verde median - 4.40 metri, 2 benzi de circulație carosabilă pe sens de 3.50 metri, pistă de biciclete pe ambele sensuri - 2 metri cu spațiu verde adiacent - 1.30 și 1.20 metri și trotuare de 2.10 metri)

Dacă PUG Municipiul București propunea o legătură directă între Strada Valea Oltului și Strada Ghidiceni (Sud), Prin PUZ Sector 6, legătura cu Strada Ghidiceni se realizează similar cu situația actuală prin Strada Floare de Gheață. Prin PUZ-ul de Sector 6 se propun de asemenea alte 2 legături carosabile importante, care traversează Nord-Sud terenul de studiu și care leagă Bulevardul Timișoara de Prelungirea Ghencea.

- (3) PUZ Penetrație Prelungirea Ghencea-Domnești și supralărgirea Bulevardului Ghencea între Strada Brașov și terminal tramvai 41  
va avea un impact major asupra terenului de studiu prin îmbunătățirea atât a circulației carosabile pe Șoseaua Prelungirea Ghencea, tronsonul Strada Valea Oltului și Strada Mărăcineni (2 benzi pe sens de 3.50 metri față de 1 bandă pe sens de 3.00 metri) cât și a circulației cu mijloace alternative: tramvai (o nouă linie de tramvai), spațiu verde (1.50 metri) și pistă de biciclete (1.50 metri) pe ambele sensuri și spațiul pietonal lărgit (3.00 metri pe sens față de situația existentă în care spațiul pietonal este discontinuu, parțial ocupat de parcaje și slab definit).

## 4. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Studiul urmărește analiza situației existente la nivelul încadrării în contextul urban și metropolitan, în vederea formulării unor direcții specifice de reglementare urbanistică. În acest sens, demersul de studiu răspunde întrebărilor formulate la începutul studiului, respectiv:

Care sunt principalele relații urbane la nivel municipal și metropolitan care pot determina condiții asupra reglementărilor urbanistice ale Zonei 17?

Sistemul de transport public existent permite extinderea infrastructurii de tramvai, autobuz și metrou în zona de Vest a terenului de studiu, mai ales în scenariul dezvoltării viitoare a unor noi zone de locuit sau puncte de interes la nivelul orașului;

Studierea posibilității de conectare a terenului la polii majori verzi ai orașului și la axele verzi-albastre (Potențial de conectare pe axa Vest-Est cu zona centrală dar și radial de alungul inelului median de circulație: Lacul Morii-Parcul Herăstrău)

Abordarea unui scenariu de dezvoltare integrat care să țină cont de o posibilă restructurare a zonei de Nord-Vest adiacentă terenului de studiu, destinată în prezent serviciilor și industriei. ( Fig.1 Concept Strategic București 2035 - Zone strategice pentru dezvoltarea urbanistică a capitalei în următorii 25 de ani )

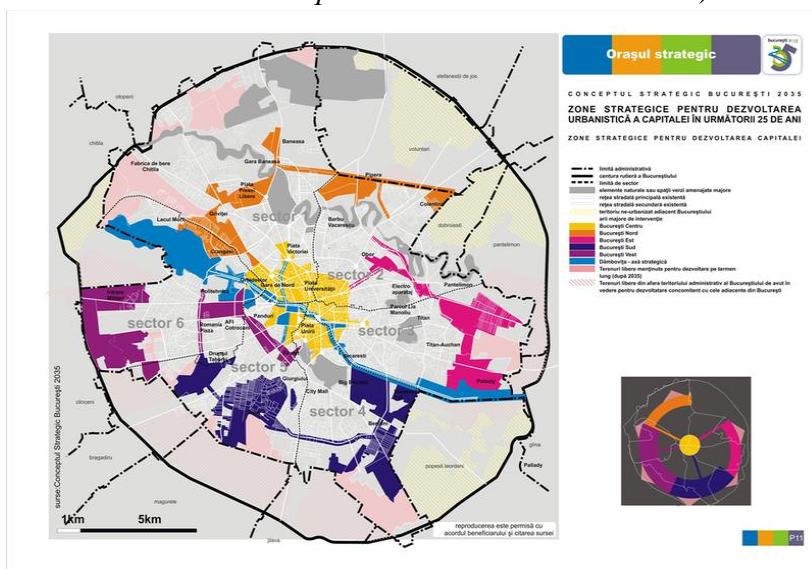


Fig. 6. Concept Strategic București 2035 - Zone strategice pentru dezvoltarea urbanistică a capitalei în următorii 25 de ani



Care sunt calitățile și avantajele zonei care trebuie urmărite și promovate în cadrul reglementării specifice?

Fiind o zonă nestructurată, se poate urmări încurajarea variantelor alternative de mobilitate (pe jos și cu bicicleta) conectarea zonei la trasee de biciclete existente (potențial de conectare cu traseele - Șoseaua Cotroceni - Bulevardul Iuliu Maniu, Bulevardul 1 Mai – Basarab - Willbroock) și redimensionarea trotuarelor;

Existența vegetației spontane este un avantaj al zonei, recomandându-se păstrarea și protejarea unei suprafețe extinse din vegetația înaltă existentă pe teren pentru contrabalansarea efectelor nocive produse de proximitatea cu Termocentrala CET Vest și a traficului ridicat de pe Șoseaua de Centură DN CB și Prelungirea Ghencea;

Analizarea posibilității de abordare a unui scenariu de dezvoltare funcțională mixt și policentric, prin asigurarea dotărilor și activităților necesare, precum și a unei viziuni flexibile și adaptabile, în vederea evitării perpetuării tendinței actuale de dezvoltare (cartiere dormitor) care generează trafic intens și îngreunat pe direcția Sud-Nord București.