

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Dezvoltare Urbană

Direcția Urbanism

Serviciul Urbanism



CONFORM

Anexa nr. 1
Hotărârea C.G.M.B. nr. 287/20

AVIZUL ARHITECTULUI ȘEF nr. 231/6.05.2016 PUZ - LINIA METROU MAGISTRALA 6 1MAI - OTOPENI, TRONSON 1, SECTOR 1

Prezentul aviz se referă exclusiv la suprafața cuprinsă pe teritoriul administrativ al Municipiului București

INITIATOR/ BENEFICIAR: SC METROREX SA

ELABORATOR: Atelierul de urbanism „URBIS'90” SRL - prof. dr. arh. Constantin ENACHE (RUR: A B D E F₆ G₅ G₆)

SUPRAFATA REGLEMENTATA prin PUZ: Terenul care a generat PUZ este preponderent suprapus domeniului public și privat al Municipiului București, parțial domeniului public al statului și parțial pe proprietăți private ale persoanelor fizice și juridice care urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică.

AMPLASARE, DELIMITARE STUDIU: Zona analizată și reglementată prin PUZ se află în intravilanul Municipiului București pe teritoriul administrativ al Sectorului 1.

PREVEDERI PUG/PUZ APROBATE ANTERIOR: documentația este corelată cu prevederile PUG Municipiul București aprobat cu HCGMB nr. 269/ 2000, cu completările ulterioare, PUZ - Zone construite protejate aprobat cu HCGMB nr. 279/ 2000 și o serie de documentații de urbanism aprobate anterior de CGMB prin care au fost stabilite reglementări urbanistice în raport de structura urbană și trama stradală existentă.

Indicatorii urbanistici reglementați: conform RLU - PUG și PUZ aprobate.

AVIZE ȘI ACORDURI CARE STAU LA BAZA EMITERII AVIZULUI ARHITECTULUI ȘEF: Ministerul Culturii - Avizul nr. 191/ Z/ 02.03.2015; Agenția pentru Protecția Mediului București - Decizia etapei de încadrare nr. 10803/ 39/ 27.11.2012, Decizia etapei de evaluare inițială nr. 187/ 06.12.2012 și Adresa nr. 4160/ 27.02.2015; Ministerul Apărării Naționale - Aviz nr. D.2204/ D.2941/ 08.06.2015 și Minuta nr. A-770/ 02.04.2015; Ministerul Afacerilor Interne - Aviz nr. 3.846.911/ 16.06.2014; Serviciul Roman de Informații - Aviz nr. 47.861/ 14.04.2015; Ministerul Transporturilor - Aviz nr. 17/ 26/ 02.03.2016; Autoritatea Aeronautică Civilă Română - Aviz nr. 18543/ 9171/ 22291/ 17864/ 334/ 21.12.2015; Comisia de Coordonare Lucrări Edilitare - PMB - Aviz nr. 1354333/ 02.10.2015; Comisia Tehnică de Circulație - PMB - Aviz nr. 1241348/ 6256/ 19.04.2014; Compania Națională Căi Ferate „CFR SA” - Aviz nr. 7/ 5/ 801/ 14.10.2015.

SE AVIZEAZĂ PLANUL URBANISTIC ZONAL, TRASEUL LINIEI METROU MAGISTRALA 6 - 1MAI - OTOPENI, TRONSONUL 1 AMPLASAMENTELE STAȚIILOR DE METROU ȘI ACCESELE AFERENTE CONFORM PLANULUI DE REGLEMENTĂRI VIZAT SPRE NESCHIMBARE ȘI A REGULAMENTULUI LOCAL AFERENT

- Se instituie zona de protecție și siguranță a LINIEI METROU MAGISTRALA 6 pentru Tronsonul 1 (stația 1 MAI (existentă) - stația BRUXELLES);
- Zona minimă de siguranță, protecție și funcționalitate a metroului va respecta Normativul aprobat cu Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 187/ 17.05.1993;
- În zona minimă de siguranță, protecție și funcționalitate a metroului este obligatorie solicitarea acordului de construire la amplasarea oricăror construcții noi civile sau industriale, inclusiv pentru plantarea de arbori.

FUNCTIUNI ȘI INDICATORI URBANISTICI AVIZATI: Nu se modifică reglementările urbanistice referitoare la funcțiuni și indicatori urbanistici cuprinse în documentațiile de urbanism legal aprobate și aflate în termen de valabilitate.

Reglementările cuprinse în prezentul PUZ pot fi folosite exclusiv pentru autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor de utilitate publică și de amenajare a domeniului public. Autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor private se poate face numai în baza documentațiilor de urbanism legal aprobate și aflate în termen de valabilitate.

Prezentul aviz este eliberat în temeiul Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, modifică și completează prevederile documentațiilor de urbanism aprobate anterior și poate fi folosit numai după aprobarea documentației de urbanism. Decizia privind aprobarea PUZ aparține C.G.M.B. conform competențelor stabilite prin Lege.

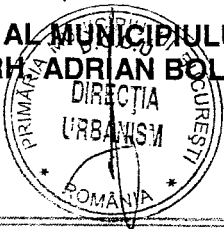
* În conformitate cu art. 63 litera (g) din legea nr. 350/ 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, elaboratorul și beneficiarul documentației de urbanism răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația de urbanism ce a stat la baza emiterii prezentului aviz.

* S-a prezentat dovada achitării taxei de exercitare a dreptului de semnătură RUR - Chitanța nr. 6878/06.04.2016.

ARHITECT ȘEF AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

ARH. ADRIAN BOLD

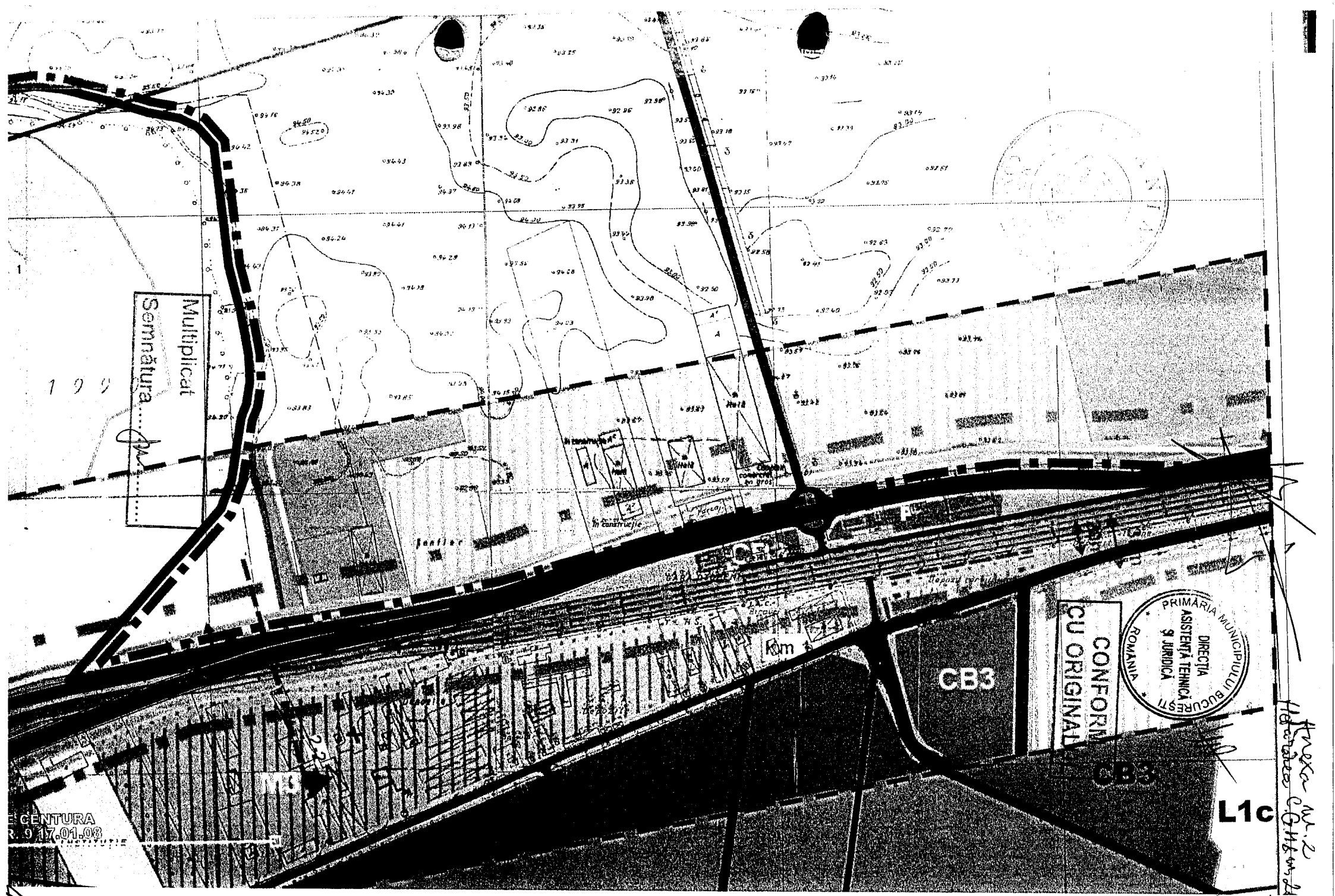
Expert,
arh. urb. Stelian Alexandru Constantinescu



Sef serviciu,
arh. urb. Ciobanu-Opreșcu Olivia-Ana

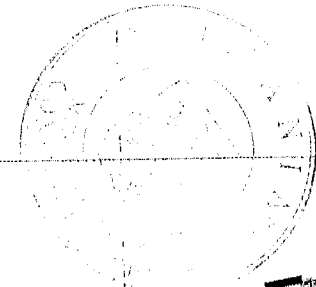
4ex. / 18.04.2016





199

Semnatura
Multiplicat



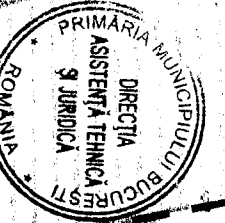
In constructie
In constructie
In constructie

Jantler

Rim

CB3

CONFORM
CU ORIGINAL



CB3

L1c

CENTURA
R 9 17.01.08

Handwritten notes and signatures on the right edge of the map.

BENEFICIAR: S.C. METROREX S.A.

PROIECTANT DE SPECIALITATE - URBANISM:

S.C. URBIS'90 S.R.L.

**CONFORM
CU ORIGINALUL**

DATA ELABORĂRII: OCTOMBRIE 2015



**REGULAMENT LOCAL DE URBANISM AFERENT PUZ
PLANUL URBANISTIC ZONAL MAGISTRALĂ M6. 1 MAI – OTOPENI. LEGĂTURA
REȚELEI DE METROU CU AEROPORTUL INTERNAȚIONAL HENRI COANDĂ**

1.1. PRESCRIȚII GENERALE

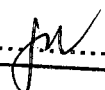
- Reglementarile la care s-a limitat P.U.Z. LINIA 6 DE METROU au fost urmatoarele:
- Stabilirea traseului tunelului liniei de metrou, a statiilor si a acceselor;
 - Stabilirea si instituirea zonei afectate de servitutea de securitate si protectie a lucrarilor pentru metrou;
 - Stabilirea de masuri pentru executia liniei de metrou, a statiilor si echipamentelor tehnice aferente, astfel incat sa fie asigurata pastrarea integritatii mediului si protejarea patrimoniului natural si construit, inclusiv patrimoniul arheologic, si reguli cu privire la siguranta constructiilor
 - Corelarea traseului si a statiilor de metrou cu documentatiile de urbanism aflate in valabilitate, existente in zona;
 - Stabilirea suprafetelor necesar a fi expropriate pentru cauza de utilitate publica pentru realizarea liniei de metrou, a statiilor si echipamentelor tehnice aferente, concomitent cu realizarea liniei de metrou in zona statiilor;
 - Stabilirea in zona statiilor de metrou a suprafetelor necesar a fi amenajate ca spatii publice (circulatii pietonale / spatii verzi / spatii odihna, recreere / parcaje publice). Aceste spatii publice vor fi amenajate cu precadere pe terenurile propuse spre expropriere pentru realizarea statiilor, terenuri care la terminarea executiei urmeaza a fi transferate catre domeniul public al Municipiului Bucuresti.

1.2. GENERALITATI: CARACTERUL ZONEI

1.2.1. Prezentarea traseului Mag. 6 București – Aeroportul Otopeni

Mag. 6 – București – Aeroportul Otopeni deține premisele creării unei legături directe și rapide între municipiul București și cel mai important aeroport din țară. În același timp, existența acestuia (Aeroportul Internațional Henri Coandă AI-HC) susține facilitarea relaționării dintre metropola (București) și orașul satelit (Otopeni).

Racordarea M6 cu rețeaua existentă de metrou se realizează la stația 1 Mai (cu M4) și ulterior la stația Basarab, respectiv Gara de Nord (cu M1). Propunerea de extindere a Mag. 4 de metrou, tronsonul Gara de Nord – Gara Progresul (conform strategiei de dezvoltare a

Multiplicat
Semnătura 



METROREX) împreună cu linia radială M6, vin și sprijină dezvoltarea unei circulații diametrice pe direcția nord-sud a municipiului București: Otopeni – Gara Progresul. Astfel, de-a lungul traseului vor fi parcurse următoarele puncte de interes municipal și supramunicipal: Aeroportul AI-HC, Aeroportul Aurel Vlaicu (aeroport internațional), Gara Băneasa, Gara Basarab, Gara de Nord, Centrul orașului, Autogara Filaret, Gara Progresul. Totodată, vor fi interconectate și drumurile naționale și europene corespunzătoare: DN1/E60 (din partea de nord) cu DN5/E85 (din partea de sud), Centura București, precum și cu DN1A (spre Buftea și Târgoviște) – dacă privim extinderea Mag. 4 spre direcția nord-vest a orașului.



CONFORM
CU ORIGINALUL

1.2.2. Identificarea zonei de acțiune urbană

În dezvoltarea spațială a metropolei (Zona Metropolitană București), orașul Otopeni poate fi considerat unul dintre principalii poli urbani de creștere situați pe primul inel față de alte localități (ex. Popești-Leordeni) care pot fi considerate spații de extindere a zonei urbane bucureștene. Se constată din dinamica spațială a dezvoltării municipiului, că Bucureștiul este la faza de suburbanizare – moment de apariție și intensificare a relației metropolei cu zona sa metropolitană.

Zona supusă studiului se dezvoltă pe direcția N-NV a capitalei și traversează sectorul 1, respectiv cartierele: Grivița, Bucureștii Noi, Piața Presei Libere, Băneasa, Privighetorilor și orașul Otopeni.

Principalele areale traversate sunt: zone de locuire, de activități comerciale, servicii, de transporturi, zone cu destinație specială, servicii de utilitate publică, zone de interes cultural, terenuri libere cu potențial de construire (pe bd. Expoziției, Băneasa, Otopeni), spații verzi și de agrement (Parcul Herăstrău).

În lungul său, Mag. 6 parcurge zone divers funcționale, unele dintre ele importante la nivel municipal și național. Ca repere putem exemplifica: ROMEXPO, Piața Presei Libere, Parcul și Lacul Herăstrău, Aeroport Aurel Vlaicu (Băneasa), Băneasa Shopping City, Academia de Poliție, Aeroportul AI-HC.

- urmărește traseul: Calea Griviței, Calea ferată din zona Pajura, Bd. Poligrafiei, Piața Presei Libere și șoseaua București Ploiești/DN1/E60.
- are următoarele stații: Pajura, Expoziției, Piața Montreal, Gara Băneasa, Aeroportul Băneasa, Tokyo, Washington, Paris, Bruxelles, Otopeni, Ion I.C. Brătianu, Aeroportul Otopeni.

Multiplicat

Semnătura.....



Caracteristici generale:

- parcurge zone cu densități mari de populație (zone ce reprezintă originile călătoriilor zilnice): Grivița, Pajura, Băneasa și zone de destinație: Piața Presei Libere, Băneasa, Aeroport Băneasa, Aeroport AI-HC;
- traversează partea nordică a orașului realizând legături între zonele cu densitate mare de locuitori și cele cu densitate mare de servicii și comerț;
- deservește areale cu potențial de dezvoltare (terenuri neconstruite din zona Romexpo și din lungul șos. București Ploiești/DN1/E60 - care permit procesul de conversie funcțională - posibil locuire, comerț și servicii, servicii publice, spații verzi și de agrement - funcțiuni ce cresc densitatea populației în zonă;
- creează corespondențe cu celelalte magistrale de metrou existente: corespondența cu Mag. 4 și ulterior cu Mag. 1;
- trece prin zone ce generează puncte de transfer (transferul călătorilor între diverse mijloace de transport) în municipiul București: Piața Presei Libere, Gara Băneasa, Aeroportul Băneasa, Aeroportul AI-HC;
- traseul de metrou propus generează dezvoltarea controlată a terenurilor libere și a celor cu potențial: arealul învecinat complexului Romexpo, terenuri adiacente șos. București Ploiești/DN1/E60 (trasarea liniei de metrou impune o dezvoltare controlată a zonei funcționând ca un plan director pentru aceasta);
- în zonele slab construite (zona periferică nordică a municipiului București, zona periferică nordică și sudică a orașului Otopeni) traseul de metrou va atrage investiții și oportunități de afaceri;
- realizează o traversare pe axa Nord – Nord-Vest a orașului legând puncte de interes major în ceea ce privește transportul de călători: Aeroport AI-HC, Băneasa, (intrarea în București dinspre Ploiești), Piața Presei Libere (legătura directă cu centrul și terminal RATB);
- creează posibilitatea relaționării directe între Municipiul București și localitățile componente zonei Metropolitane București: în principal cu orașul Otopeni și localitățile vecine din nord: Corbeanca, Săftica, Balotești;
- creează posibilitatea realizării de noduri intermodale în zona de nord a municipiului, la intersecția șos. București Ploiești/DN1/E60 cu șos. de Centură – corespondența între stația de metrou și stația CFR Otopeni și la Aeroport AI-HC – corespondență între mijlocele de transport: auto – feroviar – aerian;
- creează posibilitatea realizării sistemului Park&Ride la intrarea în Municipiul București (la intersecția șos. București Ploiești/DN1/E60 cu șos. de Centură) și în zona Aeroportului AI-HC; se relaționează direct localitatea satelit Otopeni cu municipiul;
- are la bază tendințele de dezvoltare ale orașului (tendințe cuprinse în documentații de urbanism: P.U.G. Municipiul București 2001): drum expres – al treilea inel de circulație al Municipiului București;
- determină lungimea medie a interstației de cca. 1 km, distanță raportată la zona parcursă.

CONFORM
CU ORIGINALUL

după tipărit
Semnătura.....

1.3. UNITĂȚI ȘI SUBUNITĂȚI FUNCȚIONALE

Sunt menținute zonele funcționale instituite prin P.U.G.- Municipiul București sau prin Planuri Urbanistice Zonale modificatoare aflate în valabilitate. Prezentul P.U.Z. instituie în interiorul acestor zone servitutele de utilitate publică pentru realizarea liniei de metrou, a stațiilor și echipamentelor tehnice aferente. Sprafetele marcate în Plansa de Reglementări, vizată spre neschimbare și care fac parte integrantă din prezentul regulament, vor fi amenajate ca spații

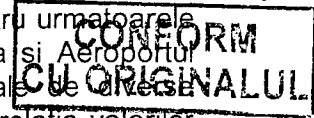
de folosinta publica destinate accesului in statiile de metrou, amenajarii de circulatii si platforme pietonale, spatii verzi, spatii de odihna- contacte sociale, parcaje publice.

1.4. REGULI DE BAZĂ PRIVIND CONDITII DE AMPLASARE, ECHIPARE SI CONFORMARE A CLADIRILOR



1.4.a Reguli cu privire la pastrarea integritatii mediului si protejarea patrimoniului construit. STUDIUL ISTORIC

Avand in vedere analiza urbanistica enuntata a arealului studiat in cadrul zonei de interes major, se impun o serie de restrictii, permisivitati si recomandari impartite pentru următoarele zonari: Romexpo, Piata Presei Libere, Fantana Miorita, Aeroportul Baneasa si Aeroportul Otopeni. Acesta impartire nu implica o separare a zonei studiate in areale de interes categorii, atat restrictiile cat si permisivitatile impunand o abordare unitara in relatia valorilor urbanistice existente cu implementarea noii linii de metrou M6. Prin acest studiu se doreste gasirea si potentarea unei imagini urbane unitare a statiilor de metrou, din cadrul zonei de interes major, in relatia lor cu "suprafata" zonei studiate, dincolo de caracteristicile particulare ale fiecarui sit. Prin recomandarile facute fiecărei zonari in parte, aceste caracteristici pot fi ameliorate sau potentate, dupa caz.



1.4.a.1 Restrictii, permisivitati si recomandari pentru zona Romexpo:

- Este obligatorie prezervarea si punerea in valoare a cladirii pavilionului Romexpo, cladire unicat, ca principala resursa culturala manifestata la scara acestei zone.
- Este obligatorie conservarea tramei stradale, a parcelarului si a modului de ocupare a terenului existent asa cum acestea sunt definite in capitolul "Regimul juridic de protectie", plansele 1.1-1.7 cu urmatoarele exceptii:
 - pentru lotul determinat de pavilioanele Romexpo (curtea Romexpo) se recomanda elaborarea unui plan urbanistic zonal avand ca scop principal reglementarea modului de ocupare a constructiilor in cadrul lotului si care sa ia in considerare concluziile din studiul de fundamentare prezent;
 - pentru arealul determinat de strada Parcului la vest, bulevardul Expozitiei la sud, limita vestica a lotului Romexpo si calea ferata la nord se recomanda elaborarea unui plan urbanistic zonal avand ca scop principal rezolvarea tramei stradale si a parcelarului - cu integrarea P.U.Z.urilor existente - si care sa ia in considerare concluziile din studiul de fundamentare prezent.
- Este obligatorie mentinerea limitei actuale aferente arealului de reprezentare si punere in valoare in spatiul public pentru Pavilionul Romexpo in cadrul lotului (curtii) Romexpo, pe axa est-vest - limita definita de aleea centrala pornind din Piata Presei Libere cu cap de perspectiva pe cladirea Romexpo si de frontul cladirilor perimetrare Pavilionului Romexpo.
- In cazul in care se opteaza pentru eliminarea/completarea fondului construit care materializeaza partial prezenta limita, este obligatoriu ca edificiile care le vor inlocui/completa sa prezinte:
 - calitatea de a sugera limita in cauza
 - sa nu depaseasca ca regim de inaltime maxim cornisa pavilionului Romexpo
 - sa prezinte aceiasi inaltime
 - sa mentina diferenta de inaltime intre blocurile turn existente in intersectia Pietii Presei Libere si regimul de inaltime actual.
 - sa prezinte elevatii tratate unitar, aspectul acestora trebuind sa fie in acord cu aspectul actual al pavilionului Romexpo fara ca acesta sa-si piarda caracterul de unicat.
- In cazul in care se opteaza pentru eliminarea partiala a fondului construit care materializeaza in prezent limita este obligatoriu ca fiecare constructie care va inlocui o

Multiplicat
Semnatura.....

cladire eliminata sa mentina ocuparea la sol, aceiasi inaltime si sa prezinte elevatii aflate in acord cu cele ale Pavilionului Romexpo.

- Sunt permise constructii subterane cu scopul realizarii de statii de metrou, jonctiuni subterane cu statiile de metrou, pasaje si galerii subterane, parcaje subterane in arealul determinat la vest de lotul Romexpo conform plansei 6.1, precum si elevatii supratere ale acestora cu conditia ca acestea sa mentina perspective favorabile asupra Pavilionului Romexpo si a amenajarilor urbane care il insotesc.
- Este recomandata o distanta de minim 10 metri intre constructiile subterane si imobilele care cad sub incidenta traseului liniei de metrou M6 conform plansei 6.1.
- Este obligatoriu ca supratere, acest areal, definit conform plansei 6.1, sa fie amenajat ca gradina publica cu functie de reprezentare – piata publica cu urmatoarele conditii:
 - in cadrul perimetrului gradinii publice este interzisa amenajarea de parcaje supratere
 - in cadrul perimetrului gradinii publice este interzis sa se realizeze fronturi stradale si cladiri
 - in cadrul perimetrului gradinii publice amenajarea urbana va accentua axa est-vest impusa de alnimentele din cadrul lotului Romexpo, cu cap de perspectiva pe cladirea Pavilionului Romexpo si cu acces pietonal din spatiul public in cel privat.
- In cadrul perimetrului gradinii publice este permisa constructia de accese pietonale in statiile de metrou, in galerii si in pasajele subterane cu conditia ca acestea sa mentina perspective favorabile asupra Pavilionului Romexpo si a amenajarilor urbane care il insotesc, aspectul acestor accese trebuind sa fie acordat la aspectul actual al Pavilionului Romexpo, fara ca acesta sa-si piarda caracterul de unicat.
- In cadrul perimetrului gradinii publice sunt premise circulatii pietonale.
- In cadrul perimetrului gradinii publice sunt premise circulatii auto ocazionale limitate exclusiv pentru intretinerea spatiului public, situatii de urgenta si de deservire persoane cu dizabilitati in conditiile in care aceste circulatii auto fac legatura intre trama stradala si accesele la statiile de metrou.
- Este recomandat realizarea de circulatii auto, pietonale si parcaje supratere perimetrului gradinii publice, si accese auto din acestea spre constructiile si parcajele subterane definite mai sus si conform plansei 6.1
- Se recomanda elaborarea unui studiu peisagistic pentru arealul gradinii publice definite mai sus si conform plansei 6.1 pentru definirea dispunerii vegetatiei (de inaltime, ridicata, medie, joasa) cu scopul gasirii si mentinerii perspectivelor favorabile asupra Pavilionului Romexpo si a amenajarilor urbane care il insotesc.



Multiplicat

1.4.a.2 Restrictii, permisivitati si recomandari pentru zona Pietei Presei Libere:

- Este obligatorie respectarea reglementarilor aferente zonelor protejate la art. 159, 74 si 83 din Legea nr. 159/2007 privind regimul monumentelor istorice si al zonelor protejate, cu modificarile ulterioare.
- In cazul in care se constata existenta unor conflicte, pe parcursul elaborarii conceptului de interventie, in cadrul reglementarilor aferente zonelor construite protejate este obligatorie abordarea punctuala a fiecarei situatii in parte fara a se neglija contextul general.
- Este obligatorie conservarea tramei stradale, a parcelarului si a modului de ocupare a terenului existent asa cum acestea sunt definite in capitolul "Regimul juridic de protectie", plansele 1.1-1.7 cu urmatoarele exceptii:
 - pentru lotul determinat de fostele edificii ale Strandului Tineretului in totalitatea lui, se recomanda elaborarea unui plan urbanistic zonal de detaliu avand ca scop principal studierea oportunitatilor functionale si reglementarea acestora cu mentinerea caracterului de loisir al lotului si prezervarea prin conservare, restaurare si punere in valoare a cladirilor accesului din strada Primo Nebiolo si a amenajarilor peisagere




menținute pe partea de sud a lotului așa cum acestea sunt definite în planșa 6.1 și care să ia în considerare concluziile din studiul de fundamentare – studiu istoric.

- pentru arealul determinat la sud de limita nordică a lotului Strandului Tinereții, bulevardul Marasti la vest, bulevardul Kiseleff la est și spațiul verde la nord, se recomandă elaborarea unui plan urbanistic zonal având ca scop principal rezolvarea tramei stradale și a traficului transportului în comun și care să ia în considerare concluziile din studiul de fundamentare prezent.
- Este obligatorie prezervarea prin conservare, restaurare și punere în valoare a spațiilor verzi tampon care marginesc lateral și central benzile de circulație auto și pietonală de-a lungul întregului bulevard Kiseleff de la Piața Arcului de Triumf până la Piața Presei Libere.
- Este obligatorie menținerea limitei alinierii construcțiilor existente cu prezervarea spațiilor verzi care însoțesc bulevardul Kiseleff
- Sunt permise construcții subterane cu scopul realizării de stații de metrou, joncțiuni subterane cu stațiile de metrou, pasaje și galerii subterane, parcaje subterane pe arealul determinat de-a lungul Bulevardului Marasti, la sud de spațiul verde din fața Palatului Presei Libere și la est de bulevardul Kiseleff conform planșei 6.1, precum și evacuările supraterane ale acestora cu condiția ca acestea să mențină perspective favorabile asupra accesului spre Bulevardul Kiseleff și asupra spațiului verde din fața Palatului Presei Libere și să ajute la fluidizarea traficului auto și pietonal în zona cu următoarele condiții:
 - în cadrul construcțiilor subterane este recomandat ca legăturile pietonale cu suprateranul să fie realizate pe Bulevardul Marasti, pe trotuarul estic al Bulevardului Kiseleff și în zona spațiului verde din fața Palatului Presei Libere cu scopul precis de a fluidiza și încuraja traficul pietonal în arealul Pieții Presei Libere.
 - Este recomandată o distanță de minim 10 metri între construcțiile subterane și imobilele care cad sub incidența traseului liniei de metrou M6 conform planșei 6.1.
 - Este obligatoriu ca suprateran, zona spațiului verde din fața Palatului Presei Libere, definit conform planșei 6.1, să fie amenajat ca grădina publică cu funcție de reprezentare – piața publică cu următoarele condiții:
 - în cadrul perimetrului grădinii publice este interzisă amenajarea de parcaje și circulații auto supraterane;
 - în cadrul perimetrului grădinii publice este interzis să se realizeze fronturi stradale și clădiri
 - în cadrul perimetrului grădinii publice amenajarea urbană va accentua axa nord-sud impusă de bulevardul Kiseleff.
 - În cadrul perimetrului grădinii publice este permisă construcția de accese pietonale în stațiile de metrou, în galerii și în pasajele subterane cu condiția ca acestea să mențină perspective favorabile asupra Pavilionului Romexpo precum și asupra accesului spre Bulevardul Kiseleff.
 - În cadrul perimetrului grădinii publice sunt permise circulații pietonale.
 - În cadrul perimetrului grădinii publice sunt permise circulații auto ocazionale limitate exclusiv pentru întreținerea spațiului public, situații de urgență și de deservire persoane cu dizabilități în condițiile în care aceste circulații auto fac legătura între trama strădală și accesul la stațiile de metrou.
- Este recomandat ca zona spațiului verde existent delimitat la nord de Piața Presei Libere, la est de bulevardul Kiseleff și la vest de bulevardul Marasti, definit conform planșei 6.1, să fie amenajat ca grădina publică cu funcție de loisir cu următoarele condiții:
 - în cadrul perimetrului grădinii publice este interzisă amenajarea de parcaje și circulații auto supraterane;



CONFORM CU ORIGINALUL.

SEMNĂTURA 

- in cadrul perimetrului gradinii publice este interzis sa se realizeze fronturi stradale si cladiri;
- in cadrul perimetrului gradinii publice se vor verifica, carta si prezerva arborii existenti;
- in cadrul perimetrului gradinii publice este permisa constructia de accese pietonale in statiile de metrou, in galerii si in pasajele subterane cu conditia ca acestea sa nu impiezeze arborii existenti.
- Este recomandat ca zona spatiului verde existent delimitat la nord de Palatul Presei Libere si la sud de Soseaua Bucuresti Ploiesti, definit conform plansei 6.1, sa fie amenajat ca gradina publica cu functie de loisir cu urmatoarele conditii:
 - in cadrul perimetrului gradinii publice este interzisa amenajarea de parcaje si auto supraterrane;
 - in cadrul perimetrului gradinii publice este interzis sa se realizeze fronturi stradale si cladiri
 - in cadrul perimetrului gradinii publice se vor verifica, carta si prezerva arborii existenti.
- Se recomanda elaborarea unor studii peisagistice pentru arealul fiecarei gradini publice definite mai sus si conform plansei 6.1 pentru definirea dispunerii vegetatiei (de inaltime, ridicata, medie, joasa) cu scopul gasirii si mentinerii perspectivelor favorabile asupra amenajarilor urbane existente si propuse.



**CONFORM
CU ORIGINALUL**

1.4.a.3. Restrictii, permisivitati si recomandari pentru zona Fantana Miorita:

- Este obligatorie prezervarea prin conservare, restaurare si punere in valoare a tuturor monumentelor istorice aflate in zona de studiu dupa cum acestea sunt definite in "Regimul juridic de protectie", plansele 1.1-1.7.
- Este obligatorie respectarea reglementarilor aferente zonei protejate nr.83 incidenta in zona de interes major, dupa cum aceasta este definita in capitolul "Regimul juridic de protectie", plansele 1.1-1.7.
- In cazul in care se constata existenta unor conflicte, pe parcursul elaborarii conceptului de interventie, in cadrul reglementarilor aferente zonelor construite protejate este obligatorie abordarea punctuala a fiecarei situatii in parte fara a se neglija contextul general.
- Este obligatorie prezervarea prin conservare, restaurare si punere in valoare a cladirilor si edificiilor valoroase conform plansei 6.2.
- Este obligatorie conservarea tramei stradale, a parcelarului si a modului de ocupare a terenului existent asa cum acestea sunt definite in capitolul "Regimul juridic de protectie", plansele 1.1-1.7 cu urmatoarele exceptii:
 - pentru loturile aflate la sudul lotului Vila dr. Minovici – Muzeu de arta populara, determinate de soseaua Bucuresti-Ploiesti la est si de str. Menuetului si de Palatul Presei Libere la vest se recomanda elaborarea unui plan urbanistic zonal de detaliu avand ca scop principal reglementarea modului de ocupare a constructiilor in cadrul lotului si rezolvarea tramei stradale pietonale si carosabile - cu integrarea P.U.Z.urilor existente – si care sa ia in considerare concluziile din studiul de fundamentare prezent;
 - este recomandata realizarea unei alee pietonale publice care sa margineasca fundul de lot al Vilei dr. Minovici – Muzeu de arta populara, care sa faca legatura intre strada Menuetului si Soseaua Bucuresti-Ploiesti si care sa determine precis limita de proprietate in favoarea muzeului, cu marirea accesibilitatii de vizitare a obiectivelor;
 - pentru arealul determinat de loturile aflate la vestul si sudul lotului Bisericii Sfântul Nicolae Baneasa, marginite la est de lacul Baneasa, in cadrul caruia este determinat situl arheologic "Pivnitele Casei Vacarescu sec.XVIII" se recomanda elaborarea unui plan urbanistic zonal avand ca scop principal reglementarea functiunilor si modului de ocupare a constructiilor in cadrul loturilor si care sa ia in considerare concluziile studiului de fundamentare prezent si a concluziilor Studiului Istoric Arheologic.

Multiplicat
Semnatura



- Este obligatorie reamplasarea monumentului memorialistic "Monumentul eroilor din comuna Baneasa cazuti in primul razboi mondial" 1916-1918¹, opera asculptorului Emil W. Becker in arealul intersecției dintre soseaua Bucuresti-Ploiesti, str.Dobrogeanu-Gherea, str. Garlei si parcul Herestrau cu preluarea amenajării peisagere de pe malul nord-estic al lacului, langa podul rutier Baneasa.
- Este obligatorie mentinerea limitei actuale a constructiilor aferente arealului de reprezentare si punere in valoare in spatiul public din cadrul deschiderii strazilor Tipografilor si N. Minovici pe axa est-vest si a pietetei Garii Regale Baneasa si pastila Fantanii Miorita pe axa nord-sud - limita care defineste un spatiu amplu si de mare calitate urbana.
- Este obligatorie mentinerea diferentelor de nivel ale cotelor terenului, care definesc perspectivele in arealului de reprezentare din cadrul deschiderii strazilor Tipografilor, N. Minovici si a pietetei Garii Regale Baneasa si pastila Fantanii Miorita si preluarea acestora intr-o amenajare urbana viitoare.
- In cazul in care se opteaza pentru eliminarea/completarea fondului construit care materializeaza partial prezenta limita, este obligatoriu ca edificiile care le vor inlocui/completa sa prezinte:
 - calitatea de a sugera limita in cauza
 - sa nu depaseasca ca regim de inaltime maxim cornisa cladirii "Muzeului de Arta Medievala – Vila ing. D.Minovici" str. Menuetului nr.3, atat pe latura sudica cat si pe latura nordica.
 - sa prezinte aceiasi inaltime
 - sa prezinte elevatii tratate unitar, aspectul acestora trebuind sa fie in acord cu caracterul arhitecturii interbelice fara ca edificiile existente sa-si piarda caracterul de unicat.
- In cazul in care se opteaza pentru eliminarea partiala a fondului construit care materializeaza in prezent limita este obligatoriu ca fiecare constructie care va inlocui o cladire eliminata sa mentina ocuparea la sol, aceiasi inaltime si sa prezinte elevatii aflate in acord cu arhitectura monumentelor istorice existente cu urmatoarea exceptie:
 - imobilul aflat la adresa str.N.Minovici nr.5 va prelua inaltimea maxima la cornisa a cladirii "Muzeului de Arta Medievala – Vila ing. D.Minovici" din str. N.Minovici nr.3 si o ocupare la sol similara cu a lotului Muzeului de Arta Medievala.
- Este obligatorie prezervarea prin conservare, restaurare si punere in valoare a gradinilor Muzeului de Arta Medievala – Vila ing. D.Minovici si a Vilei dr. Minovici – Muzeu de arta populara, precum si a obiectelor de mobilier urban unicat, arta monumentala si sculptura aflate in curtea acestora sau in imediata vecinatate, din zona de studiu, dupa cum acestea sunt definite in "Regimul juridic de protectie", plansele 1.1-1.7 si in planșa 6.2. (mentionam in afara perimetrului gradinilor "banca de piatra" in fata Fantanii Miorita si statuia "Maternitate" in fata Muzeului de Arta Medievala.
- Este obligatorie prezervarea prin conservare, restaurare si punere in valoare a incintei si scarilor de acces din Soseaua Bucuresti-Ploiesti la Biserica Sfântul Nicolae Baneasa)
- Sunt permise constructii subterane cu scopul realizarii de statii de metrou, jonctiuni subterane cu statiile de metrou, pasaje si galerii subterane, parcaje subterane pe arealul determinat de-a lungul Soselei Bucuresti-Ploiesti, la vest de lotul Clubului Diplomatilor, la sud de Fantana Miorita si la est de Piata Garii Baneasa, conform plansei 6.2, precum si evacuarile supraterane ale acestora cu conditia ca acestea sa

**CONFORM
CU ORIGINALUL**

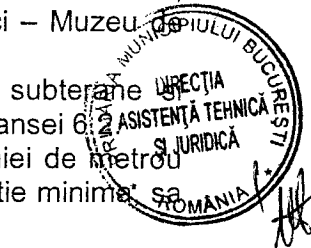
Multiplicat
Semnatura

¹ Monumentul eroilor din comuna Baneasa cazuti in primul razboi mondial 1916-1918 se afla in proces de restaurare conform raspunsului la solicitare Nr.C.E./2.199 din 21.06.2012 eliberat de O.N.C.E. si nu are un loc de reamplasare stabilit, amplasamentul de pe care a fost demontat fiind retrocedat

mentina perspective favorabile asupra Garii Regale Baneasa, Fantanii Miorita, Muzeului de Arta Medievala – Vila ing. D.Minovici si a Vila dr. Minovici – Muzeu de arta populara ca principali poli ai valorilor urbane in zona.

- Este recomandata o distanta de minim 10 metri intre constructiile subterane si imobilele care cad sub incidenta traseului liniei de metrou M6 conform plansei 6.2
- Este obligatoriu ca in cazul in care constructiile subterane, parti ale liniei de metrou M6, nu pot fi deviate de la traseu pentru pastrarea unei limite de protectie minima sa fie indeplinite urmatoarele conditii:

- expertizarea naturii terenului de fundare si intocmirea de expertize tehnice de structura pentru fiecare obiectiv in parte, care sa defineasca masurile de protectie atat pe parcursul executiei lucrarii cat si in timpul exploatarii, pentru fiecare imobil aflat sub incidenta traseului liniei de metrou;
- intocmirea de documentatii tehnice aprobate de autoritatile competente, conform legislatiei, in vederea punerii in opera a masurilor de protectie, atat pe parcursul executiei lucrarii cat si in timpul exploatarii, pentru fiecare imobil aflat sub incidenta traseului liniei de metrou;
- lucrarile de constructie ale liniei de metrou M6 vor fi obligatoriu executate din subteran in arealul Fantanii Miorita, asa cum este acesta determinat in plansa 6.2.
- Este obligatoriu ca suprateran, acest areal, definit conform plansei 6.2, sa fie amenajat ca gradina publica cu functie de reprezentare – piata publica, cu urmatoarele conditii:
 - in cadrul perimetrului gradinii publice este interzisa amenajarea de parcaje supraterane;
 - in cadrul perimetrului gradinii publice se vor prezerva traseele actualelor strazi cu dimensionarea acestora in urma unui studiu de trafic si de relationare urbana;
 - in cadrul perimetrului gradinii publice este interzis sa se realizeze fronturi stradale si cladiri;
 - in cadrul perimetrului gradinii publice amenajarea urbana va prelua si va pune in valoare axa nord-sud impusa de piata Garii Baneasa, cu cap de perspectiva pe Fantana Miorita la sud si pe cladirea Garii Regale Baneasa la nord;
- In cadrul perimetrului gradinii publice este permisa constructia de accese pietonale in statiile de metrou, in galerii si in pasajele subterane cu urmatoarele conditii:
 - in cadrul perimetrului gradinii publice accesesele pietonale spre pasajele subterane vor mentine perspective favorabile asupra Garii Regale Baneasa, Fantanii Miorita, Muzeului de Arta Medievala – Vila ing. D.Minovici si a Vila dr. Minovici – Muzeu de arta populara si a amenajarilor urbane care le insotesc
 - in cadrul perimetrului gradinii publice aspectul acceselor pietonale spre pasajele subterane va trebui sa fie acordat la aspectul arhitecturii interbelice, folosindu-se pentru finisaje materiale de calitate (piatra naturala, calcare, sticla, lemn stratificat, mozaicuri etc)
 - in cadrul perimetrului gradinii publice accesesele pietonale spre pasajele subterane nu vor depasi inaltimea de 1.2m si signalistica specifica se va face punctual cu panouri care nu vor depasi inaltimea de 3m si care nu se vor amplasa central fata de axele de perspectiva principale.
- In cadrul perimetrului gradinii publice sunt premise circulatii pietonale.
- Este recomandat realizarea de circulatii auto si pietonale perimetrului gradinii publice, si accese auto din acestea spre constructiile si parcajele subterane conform plansei 6.2.
- Se recomanda elaborarea unui studiu peisagistic pentru arealul gradinii publice conform plansei 6.2 pentru definirea dispunerii vegetatiei (de inaltime, ridicata, medie, joasa) cu scopul gasirii si mentinerii perspectivelor favorabile asupra Garii Regale Baneasa, Fantanii Miorita, Muzeului de Arta Medievala – Vila ing. D.Minovici si a Vila dr. Minovici – Muzeu de arta populara ca principali poli ai valorilor urbane.



**CONFORM
CU ORIGINALUL**

Municipalitate
Semnatura



1.4.a.4. Restricții, permisivități și recomandări pentru zona Aeroportului Baneasa:

- Este obligatorie prezervarea și punerea în valoare a clădirii aeroportului Baneasa, clădire unicat, ca principala resursă culturală manifestată la scara acestei zone.
- Este obligatorie prezervarea prin conservare, restaurare și punere în valoare a monumentelor istorice aflate în zona de studiu după cum acestea sunt definite în "Regimul juridic de protecție", planșele 1.1-1.7.
- Este obligatorie conservarea tramei stradale, a parcelarului și a modului de ocupare a terenului existent așa cum acestea sunt definite în capitolul "Regimul juridic de protecție", planșele 1.1-1.7 cu următoarele excepții:
 - pentru arealele determinate de pasajul subteran rutier și intersecția Soselei București-Ploiești cu Soseaua Ion Ionescu de la Brad, Bulevardul Aerogării și strada Gratioasă se recomandă elaborarea unui plan urbanistic zonal având ca scop principal rezolvarea tramei stradale cu accent pe circulațiile pietonale și studiul de trafic – și care să ia în considerare concluziile din studiul de fundamentare prezent cu păstrarea și punerea în valoare a imobilelor valoroase conform planșa 6.2.
- Se recomandă păstrarea și punerea în valoare a amenajării urbane "Cartierul Baneasa", lucrare a prof. arh. O. Doicescu, arh. M. Calinovchi și colectiv².
- Este obligatorie menținerea limitei actuale aferente arealului de reprezentare și punere în valoare în spațiul public pentru clădirea Aeroportului Baneasa în cadrul lotului, pe axa nord-sud - limita definită de spațiul verde dinspre Soseaua București-Ploiești cu cap de perspectivă pe clădirea aeroportului.
- Este obligatorie menținerea limitei actuale aferente arealului de reprezentare și punere în valoare în spațiul public a amenajării urbane "Cartierul Baneasa", pe axa nord-sud - limita definită de spațiul verde dinspre Soseaua București-Ploiești.
- În cazul în care se optează pentru eliminarea/completarea fondului construit care materializează parțial prezenta limită, este obligatoriu ca edificiile care le vor înlocui/completa să prezinte:
 - calitatea de a sugera limita în cauză
 - să nu depășească ca regim de înălțime maxim cornișa clădirii Aeroportului Baneasa
 - să prezinte aceiași înălțime
 - să prezinte elevații tratate unitar, aspectul acestora trebuind să fie în acord cu aspectul actual al clădirii Aeroportului Baneasa fără ca acesta să-și piardă caracterul de unicat.
- În cazul în care se optează pentru eliminarea parțială a fondului construit care materializează în prezent limita este obligatoriu ca fiecare construcție care va înlocui o clădire eliminată să mențină ocuparea la sol, aceiași înălțime și să prezinte elevații aflate în acord cu cele ale clădirii Aeroportului Baneasa.
- Sunt permise construcții subterane cu scopul realizării de stații de metrou, joncțiuni subterane cu stațiile de metrou, pasaje și galerii subterane, parcaje subterane pe arealul determinat la est de clădirea Aeroportului Baneasa conform planșei 6.2, precum și evacuările supraterane ale acestora cu condiția ca acestea să mențină perspective favorabile asupra clădirii Aeroportului Baneasa și a amenajărilor urbane care îl însoțesc – în cazul de față amintim obeliscul "Monumentul Ultimului Strajer al Capitalei" și obeliscul "Linia aeriană București Paris Constantinopol 1922" prima linie internațională de transport călători din lume a Companiei de Navigație Aeriană Franco-Română.
- Este recomandată o distanță de minim 10 metri între construcțiile subterane și imobilele care cad sub incidența traseului liniei de metrou M6 conform planșei 6.2.

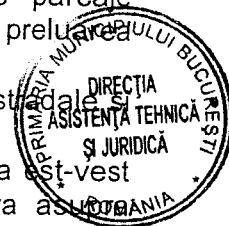


[Handwritten signature]

Multipliat
Semnatura.....
[Handwritten signature]

² Revista Arhitectura R.P.R., anul VII, nr. 6 (61), noiembrie-decembrie 1959.
Sursa <http://octavdoicescu.blogspot.ro>, în facsimil.

- Este obligatoriu ca suprateran, acest areal, definit conform plansei 6.2, sa fie realizat ca gradina publica cu functie de reprezentare – piata publica cu urmatoarele conditii:
- in cadrul perimetrului gradinii publice este interzisa amenajarea de parcaie permanente – se vor organiza zone de stationare a autovehiculelor pentru preluarea calatorilor;
- in cadrul perimetrului gradinii publice este interzis sa se realizeze fronturi stradale de cladiri
- in cadrul perimetrului gradinii publice amenajarea urbana va accentua axa perpendiculara pe Soseaua Bucuresti-Ploiesti cu accent pe perspectiva asupra cladirii Aeroportului Baneasa si cu acces pietonal din spatiul public in cel privat.
- In cadrul perimetrului gradinii publice este permisa constructia de accese pietonale in statiile de metrou, in galerii si in pasajele subterane cu conditia ca acestea sa mentina perspective favorabile asupra cladirii Aeroportului Baneasa si asupra monumentelor memorialistice din cadrul amenajarii urbane care o insoteste, aspectul acestor accese trebuind sa fie acordat la aspectul cladirii Aeroportului Baneasa, fara ca acesta sa-si piarda caracterul de unicat.
- In cadrul perimetrului gradinii publice sunt premise circulatii pietonale.
- In cadrul perimetrului gradinii publice sunt premise circulatii auto ocazionale limitate exclusiv pentru traficul de calatori, intretinerea spatiului public, situatii de urgenta si de deservire persoane cu dizabilitati in conditiile in care aceste circulatii auto fac legatura intre cele auto si accesul la statiile de metrou.
- Este recomandat realizarea de circulatii auto, pietonale si zone de stationare auto supraterane perimetrare gradinii publice, si accese auto din acestea spre constructiile si parcajele subterane definite mai sus si conform plansei 6.2
- Se recomanda elaborarea unui studiu peisagistic pentru arealul gradinii publice definite mai sus si conform plansei 6.2 pentru definirea dispunerii vegetatiei (de inaltime, ridicata, medie, joasa) cu scopul gasirii si mentinerii perspectivelor favorabile asupra cladirii Aeroportului Baneasa si a amenajarilor urbane care il insotesc.



1.4.b Reguli cu privire la pastrarea integritatii mediului si protejarea patrimoniului construit arheologic.

La inceperea lucrarilor de executie derularea interventiilor pe siturile arheologice clasate în Lista Monumentelor Istorice 2010 și delimitate pe planul municipiului București, se va face conform avizelor de specialitate obtinute (avize faza PUZ, DTAC, etc) folosind urmatoarele etape :

- planificarea, organizarea si gestionarea cercetarii preventive (de teren);
 - planificarea, organizarea si gestionarea logisticii administrative;
 - gestionarea datelor de sapatura si din teren;
 - planificarea si gestionarea activitatilor post-sapatura;
 - planificarea si realizarea conservarii si restaurarii bunurilor culturale arheologice mobile descoperite;
 - diseminarea rezultatelor cercetarii;
 - aplicarea procedurii de descarcare de sarcina arheologica a siturilor aflate in zona de impact a proiectelor de infrastructura, in conformitate cu prevederile legii.
- Documentarea și cercetarea siturilor arheologice reperate se va realiza prin :
- studii documentare (bibliografice si de arhiva);
 - periegheze și recunoastere pe teren;
 - sondaje arheologice;
 - recunoastere aeriana si analiza arheologica a unor imagini aeriene și satelitare.

1.4.c Reguli cu privire la pastrarea integritatii mediului si protejarea patrimoniului natural

Multiplicat
Semnătura

DIRECȚIA LOCALĂ DE URBANISM
REGULAMENT LOCAL DE URBANISM
AVIZ NR. 23/16.05.16
VIZAT SPRE ÎNSOȘIRE



Autorizarea executării lucrărilor de construcție este permisă cu respectarea condițiilor legii și ale prezentului regulament, cu respectarea impunerilor privind menținerea și conservarea spațiilor verzi conform OUG 114/2007. Se vor avea în vedere măsuri de protecție a mediului atât pe timpul execuției lucrărilor, cât și ulterior punerii în exploatare a liniei de metrou. Pentru prevenirea oricărui posibil efect negativ asupra mediului înconjurător și asupra calității construcțiilor de metrou, pe toată durata execuției structurilor subterane se va avea în vedere monitorizarea parametrilor care conditionează aspectele menționate mai sus. Monitorizarea reprezintă astfel un instrument operational de decizie, ce permite adaptarea soluțiilor tehnice propuse, în raport cu situația concretă din teren. Desfășurarea activității de monitorizare va fi posibilă numai în condițiile asigurării unui suport logistic necesar pentru :



CONFORM
CU ORIGINALUL

- urmărirea nivelului apei subterane,
- urmărirea deformațiilor structurii de rezistență a tunelurilor,
- urmărirea tasărilor suprafeței terenului precum și deformațiile masivului de pământ în adâncime , până la nivelul diametrului orizontal al tunelurilor.

De asemenea, se impune efectuarea monitorizării tehnologice, care este o acțiune diferită comparativ cu monitorizarea calității factorilor de mediu și are ca scop verificarea periodică a stării și funcționalității echipamentelor și dotărilor aferente, respectiv:

- verificarea stării betoanelor și/sau a dalelor din structura platformelor;
- verificarea sistemelor de drenaj;
- verificarea canalelor colectoare;
- verificarea respectării zonelor de protecție a conductelor de apă, canalizare și a celor aferente cablurilor electrice;
- respectarea condițiilor și restricțiilor din acordul de mediu.

1.5. REGULI CU PRIVIRE LA SIGURANȚA CONSTRUCȚIILOR ȘI LA APĂRAREA INTERESULUI PUBLIC.

Prezentul PUZ are ca obiect exclusiv traseul rețelei de metrou și servitiunile urbanistice impuse de aceasta și nu are drept scop modificarea UTR –urilor existente în PUG București sau altor documentații urbanistice legal aprobate

Din punct de vedere al impactului produs ca urmare a exploatarei rețelei de metrou, precum și a protejării structurii de metrou în raport cu construcțiile adiacente se instituie o Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) unde „amplasarea oricărei construcții noi, civile și industriale, a instalațiilor aferente, inclusiv cele tehnologice și de interes public se poate face numai după obținerea Avizului S.C. METROREX S.A. și Acordul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii”.

Conform reglementărilor Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, S.C. METROREX S.A. și S.C. METROUL S.A. Zona Minimă de Siguranță a Metroului cuprinde terenurile limitrofe situate la stânga și la dreapta verticalelor exterioare ale construcțiilor subterane ale metroului, pe o lățime egală cu diferența de nivel dintre limita inferioară a structurii de metrou și suprafața terenului.

Multiplicat
Semnatul... al...

Respectarea înălțimii maxime a construcțiilor situate în volumul de spațiu protejat al mijloacelor de radionavigație ILS, prezentate în documentația cu măsurători geodezice în sistemul WGS 84, elaborată de agentul aeronautic autorizat:

- aferență ieșire stație metrou Aeroport Băneasa pe latura est, situată la min. 208,8m față de axa pistei LRBS (pct. topo 31) cu H=max.4,15m, respectiv cota absolută maximă de 93,27m (89,12m cota absolută față de nivelul Mării Negre a terenului





- natural + 4,15 m înălțimea maximă a construcțiilor) - descris de coordonatele 44 29 47,89 longitudine N; 26 04 47,78 latitudine E;
- aferentă ieșire stație metrou Aeroport Băneasa pe latura vest, situată la min. 86,81m față de axa pistei LRBS (pct. topo 110) cu H=max.4,15m, respectiv cota absolută maximă de 92,96m (88,81m cota absolută față de nivelul Mării Negre a terenului natural + 4,15 m înălțimea maximă a construcțiilor) - descris de coordonatele 51,34 longitudine N; 26 04 44,54 latitudine E;
- gură ventilație stație metrou Aeroport Băneasa pe latura est, situată la min. 2,8m față de axa pistei LRBS (pct. topo 33) cu H=max.2,0m, respectiv cota absolută maximă de 91,35m (89,35m cota absolută față de nivelul Mării Negre a terenului natural + 2,0m înălțimea maximă a construcțiilor) - descris de coordonatele 44 30 02,39 longitudine N; 26 04 47,64 latitudine E;



**CONFORM
CU ORIGINALUL**

Furnizarea de coordonate geografice în sistemul WGS-84, precum și a cotei terenului în sistem Marea Neagră 75 determinate numai de agenți geodezi autorizați de AACR;

Realizarea obiectivului în conformitate cu prevederile legislației naționale în vigoare și ale reglementărilor aeronautice aplicabile;

Se va avea în vedere ca lucrările de execuție și montaj a galeriei de metrou pe tronsonul delimitat de punctele topo 31 (acces stație Aeroport Băneasa) și 34 (acces stație Tokio), să fie exclusiv subteran nefiind permise pe acest tronson organizări de șantier, acumulări de pământ, depozitări de materiale, folosirea și stocarea utilajelor aferente construcției magistralei de metrou;

Racordarea tronsonului aflat la est de DN 1 cu tronsonul aflat la vest de DN 1, se va face cât mai aproape de punctul topografic 34, 35 (acces stație Aeroport Băneasa), astfel încât tunelul subteran (galeria de metrou) să fie cât mai depărtat de amplasamentul ILS, în contextul în care trepidațiile datorate trecerii garniturii de metrou pot produce vibrații mecanice în sistemul de antene; În același context, acest tronson trebuie să fie proiectat astfel încât să fie redus la zero nivelul de vibrații transmis solului – se recomandă ca în proiecție pe verticală galeria de metrou să nu depășească limita carosabilul DN1;

Folosirea utilajelor pentru executarea lucrărilor supraterane aferente stațiilor de metrou Aeroport Băneasa și Tokio cât și a gurii de aerisire specificată prin punctul topografic 33 va face obiectul unui aviz distinct al AACR. Condițiile impuse au ca scop protejarea mijlocului de radionavigație ILS instalat pe LRBS, care poate fi scos din funcțiune/ perturbat din punct de vedere radioelectric, obiectivul supus avizării fiind situat în zona de protecție a acestuia, așa cum este definită aceasta în conformitate cu prevederile din Reglementarea aeronautică civilă română privind stabilirea zonelor cu servituți aeronautice civile și a condițiilor de avizare a documentațiilor tehnice aferente obiectivelor din aceste zone sau din alte zone în care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană și/sau pot afecta siguranța zborului pe teritoriul și în spațiul aerian al României RACR-ZSAC, ediția 1/2015, din 09.06.2015, Anexa 2 pct. 4 și 5. (A se vedea art. 2.4, art. 3.4.3, art. 4.3, art. 4.6.1 și art. 4.6.2).

Multiplicat
Semnătura

Proiectarea/ execuția/ exploatarea rețelei de metrou se va face fără a afecta buna funcționare a mijloacelor de radionavigație și activitatea desfășurată de LRBS, în cazul în care se constată neconformități modificările proiectului/ construcției se vor face cu celeritate pe cheltuiala beneficiarului.

Documentația pentru avizul final va cuprinde și acceptul/ avizul prealabil al R.A. ROMATSA și C.N. Aeroporturi București, în contextul în care magistrala de metrou traversează trasee de





**CONFORM
CU ORIGINALUL.**

cabluri de curenți slabi și curenți tari aferente instalațiilor și echipamentelor aeroportului în zona de protecție balizaj;

Beneficiarul și proiectantul/ elaboratorul documentației tehnice răspund pentru corectitudinea datelor și veridicitatea înscrisurilor cuprinse în documentația transmisă spre avizare.

1.6. REGULI DE AMPLASARE ȘI RETRAGERI MINIME OBLIGATORII.

Din punct de vedere al siguranței circulației călătorilor și al asigurării protecției instalațiilor aferente rețelei de metrou se instituie o Zonă Minimă de Protecție a Metroului (cf. Planșei de reglementări) unde „este interzisă execuția oricărei lucrări supraterane”.

Conform reglementărilor Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, S.C. METROREX S.A. și S.C. METROUL S.A. Zona Minimă de Protecție a Metroului cuprinde terenurile limitrofe situate la o distanță de 10m în jurul acceselor, respectiv 8m în jurul prizelor de ventilație.



1.7. REGULI CU PRIVIRE LA ASIGURAREA ACESELEI OBLIGATORII.

Pentru construcțiile aferente noii linii de metrou vor fi asigurate atât accese publice în stații - pentru publicul calator cât și accese tehnice.

Fiecare stație de metrou va fi prevăzută cu minim două accese pentru public, câte unul în fiecare capăt al stației (peronului). Acesta sunt impuse de cerințele privind siguranța publicului calator și a personalului propriu în caz de incendiu sau alte evenimente nedorite.

Accesele tehnice sunt pentru personalul de întreținere și exploatare, amplasate mai ales în zona centralelor de ventilație și a stațiilor de pompare de pe interstație (câte un acces pentru fiecare centrală de ventilație în zona prizelor de aer).

Stațiile de metrou s-au amplasat în locurile de formare a fluxurilor de calatori și în zonele de interes public: pietele, intersecțiile aglomerate, zone cu servicii și comerț importante la scara orașului, parcuri, spații expoziționale, gari, aeroporturi.

1.8. REGULI CU PRIVIRE LA ECHIPAREA EDILITARĂ.

Traseul de metrou M6 va determina o restructurare a sistemului rețelelor edilitare. Astfel, restructurarea va fi corespunzătoare fiecărui sistem edilitar, prin ordonarea rețelelor magistrale - adoptate la traseul metroului, cât și a rețelelor secundare, prin corelarea la noile modificări ale străzilor, dublate de asigurarea capacității de transport corespunzătoare și de utilizare de materiale de construcții performante pentru o durată mare de funcționare.

Realizarea noilor rețele trebuie dublată de o grijă deosebită pentru adaptarea acestora la noua sistematizare, cu care ocazie să se asigure :

- capacitatea corespunzătoare de transport a cerințelor la nivelul de ocupare propus pentru perspectiva;
- asigurarea unor poziții corecte a rețelelor față de profilul transversal al străzii;
- asigurarea realizării unor rețele din materiale performante, care să le asigure o durată mare de funcționare, cu cât mai puține intervenții asupra sistemelor de alimentare.

Problemele legate de viitorul sistemului de rețele edilitare existente sunt de asigurarea unor condiții de funcționare în siguranță, care implică eliminarea materialelor sensibile la acțiuni agresive, în special pentru rețelele de apă și gaze.

Principalele lucrări de devieri de rețele edilitare și refacere la situația definitivă și la capacitățile existente propuse să se realizeze, pentru a se crea condițiile de execuție a lucrărilor de metrou pe linia de metrou București - Otopeni, sunt prevăzute în S.F.

Multiplicat
Semnătura.....





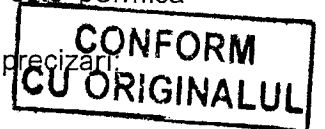
1.9. REGULI CU PRIVIRE LA FORMA ȘI DIMENSIUNILE TERENURILOR PENTRU CONSTRUCȚII.

Noua linie de metrou va avea un traseu amplasat in totalitate in subteran. La suprafata vor fi amplasate doar accesele publicului calator, prizele de ventilatie si ca...



In ceea ce priveste aspectul exterior al constructiilor, autorizarea acestora este permisa numai daca nu se depreciaza aspectul general al zonei.

In ceea ce priveste constructiile subterane, statii si interstatiile se fac urmatoarele precizari. Tehnologiile constructive de realizare a statiilor si interstatiilor de metrou pot fi:



- tunele executate cu scutul;
- excavatii in incinte protejate.

In functie de tehnologia de executie vor rezulta si forma si dimensiunile terenurilor si constructiilor.

Astfel statiile vor fi executate in transee deschisa (excavatie in incinte protejate) rezultand incinte cu o latime de 19...20m si lungime variabila de la statie la statie in functie de zonele deservite cu accese pentru publicul calator.

O parte din lungimea interstatiilor va fi executata din motive tehnologice tot in tehnologia excavatii in incinte protejate, obtinandu-se constructii de latimi maxime 12m.

Cea mai mare parte din lungimea interstatiilor va fi executata cu scutul, obtinandu-se doua tunele paralele, cate unul pentru fiecare fir de circulatie, cu un diametru de aproximativ 6m.

1.10. REGULI CU PRIVIRE LA AMPLASAREA DE SPAȚII VERZI ȘI ÎMPREJMUIRI.

In zona acceselor nu sunt prevazute a fi amplasate imprejmuiuri sau spatii verzi.

Spatiile verzi vor fi prevazute de la caz la caz in functie de caracterul zonei si cerintelor urbanistice locale.

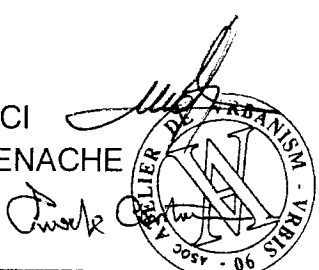
Accesele nu se vor imprejmui, fiind constructii cu posibilitatea limitarii accesului publicului atunci cand se doreste acest lucru.

Zonele din vecinatatea prizelor centralelor de ventilatie care asigura aerul proaspat in subteran vor fi prevazute cu amenajarea de spatii verzi, astfel incat constructia de la suprafata sa fie mascata intr-un tablou natural de verdeata sau constructia poate fi amenajata/conformata in functie de cerintelor urbanistice din zona. Nu este necesara realizarea de imprejmuiuri in aceste zone.

- acordului de mediu la planurile de urbanism și de amenajarea teritoriului.

Întocmit:

Urb. Liliana IONICI
Arh. Constantin ENACHE



Multiplicat
Semnătura

