

**CENTRUL DE CERCETARE PROIECTARE EXECUTIE SI  
CONSULTING**

**BUCURESTI S.R.L.**

**UNIVERSITATEA DE ARHITECTURA SI URBANISM "ION  
MINCU"(ASOCIAT UNIC)**

ROMANIA □ BUCURESTI 010014 □ SECTOR 1 □ STR. ACADEMIEI □ NR.18-20 □ TEL/FAX :  
+40 021 3077190

**PLAN URBANISTIC ZONAL  
STRADA BERZEI - STRADA MIRCEA VULCANESCU - BD. DINICU GOLESCU,  
SECTOR 1 BUCURESTI**

Beneficiar: - Primăria Municipiului București  
Direcția Urbanism și Amenajarea Teritoriului  
- S.C. TEHNOLOGICA RADION S.R.L.

Proiectant general: - S.C. C.C.P.E.C. – U.A.U.I.M. S.R.L.

Proiectant de specialitate: - BIROUL DE PROIECTARE URBE 2000  
R.C. 40 /1752/1996

# MEMORIU GENERAL

## I.PREZENTARE GENERALA

### A.Contextul in care se desfasoara proiectul

Contextul in care se dezvolta acest proiect este unul de o factura aparte. Planul Urbanistic Zonal este o detaliere a unui fragment de tesut urban care a fost cuprins intr-un P.U.Z. de o mai larga cuprindere, si anume "P.U.Z. DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD BUCURESTI" care a fost deja pus in aplicare pe o lungime importanta. Importanta operatiunii si faptul ca aceasta are efecte la nivelul orasului ca intreg, obliga la dezvoltarea capitolului privind relatiile cu zona mai larga din jurul amplasamentului si efectele pozitive scontate, precum si premisele de la care s-a pornit in propunerea de reglementare.

Dupa 1989, autoritatile care gestioneaza dezvoltarea Municipiului Bucuresti s-au gasit confruntate cu urmatoarea stare de lucruri:

- Cresterea aproape exploziva a volumului de trafic, bazata pe cresterea numarului de automobile proprietate personala;
- Lipsa mijloacelor financiare si a timpului necesar pentru dezvoltarea unei retele de transport in comun (cu precadere metrou) de o calitate si densitate a traseelor care sa-l transforme intr-o alternativa preferabila deplasarii cu automobilul propriu;
- Libera folosire a automobilului a fost perceputa de catre majoritatea populatiei ca un castig al libertatii individuale, dupa restrictiile existente anterior anului 1989 in aceasta privinta (drept la o cantitate limitata de combustibil, circulatia duminica prin alternanta a numerelor pare sau impare, acces limitat la achizitionarea de automobile din import). In aceste conditii, factorii de decizie au evitat cu grija orice masura de restrictionare a folosirii automobilului.
- 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 centru si in zona de nord a municipiului, au facut ca traficul in zona centrala sa creasca pana la saturatie, la anumite ore ale zilei ajungandu-se la blocaje. Acest efect este amplificat de specificul tramei stradale radial-inelare a Bucurestiului care determina o aglomerare sporita in zona centrala, prin convergenta aici a majoritatii arterelor importante.

- Lipsa resurselor, dar si a unei legislatii care sa permita aceasta, precum si lipsa unei organizari institutionale adaptate si specifice au determinat abandonarea fara discernamant a proiectelor de restructurare urbana aflate in curs. O contributie la aceasta renuntare a adus-o si factorul psihologic, teama noilor decidenti de a fi asemuiti cu presedintele Ceausescu in cazul in care ar fi recurs la actiuni de expropriere si demolare, chiar si in situatii justificate de realizare a unei coerente urbane necesare (unul dintre aceste proiecte de restructurare urbana inceput si abandonat este Axa Buzesti – Uranus).
- Mutarea centrului politic al tarii in Dealul Arsenalului a determinat ca legatura dintre Piata Victoriei (unde se afla Guvernul Romaniei si intrarea in oras dinspre Aeroportul International Henri Coanda) si Palatul Parlamentului sa aiba nevoie de un numar suplimentar de relatii, unele cu rol principal de deservire pentru traficul rutier, unele cu rol reprezentativ si altele destinate promenadei publice (axa Buzesti – Berzei – Uranus este una dintre cele capabile sa preia o parte din traficul de deservire, care sa ocoleasca nucleul istoric principal al orasului si sa descongessioneze astfel Calea Victoriei).
- Lipsa de decizie, ezitarile autoritatilor in abordarea unor operatiuni urbane de anvergura au determinat ca zonele aflate in dificultate (cum sunt centrul istoric si zonele destructurate ca urmare a inceperii si abandonarii unor lucrari ample – vezi zona Buzesti – Uranus) sa fie ocolite de investitori importanti si, in final, sa prezinte o imagine de parasire si delasare, aici instalandu-se cu precadere o populatie aflata la limita saraciei si neinstructita, fapt care accentueaza si mai mult sentimentul de abandon.
- Modificarea atitudinii privind valorile arhitectural-urbanistice, in sensul cresterii interesului privind protejarea si punerea in valoare a acestora, impun continuarea operatiunilor de modernizare a orasului ca operatiuni de revitalizare urbana, de regenerare. Modernizarea va trebui sa contribui la realizarea coerentei urbane, la protejarea si punerea in valoare a zonei istorice a Bucurestiului (in cazul Axei Buzesti – Uranus va trebui sa avem intelegerea si intelepciunea necesare privind particularitatea orasului nostru comparativ cu orasele central si vest-europene la care unii dintre noi se raporteaza, uneori fara discernamant).
- Bucurestiul, ca oras de campie lipsit de fortificatii, s-a dezvoltat istoric intr-o maniera tentaculara, ramificat. Strada care-l caracterizeaza cel mai bine si ii pune in valoare farmecul si unicitatea pe plan european este, indiscutabil, Calea Victoriei (desi in urma neglijarii ei, in ultima vreme interesul turistic se deplaseaza catre ansamblul

Bd. Unirii – Casa Poporului), Calea Victoriei cu sinuozitatile si surprizele ei, cu trecerile de la spatii tip "canion" la spatii de tip "golf" in care agitatie isi gaseste odihna in gradini, mici pietete, in care monumentalul pare stingher si imbraca haina pitorescului si a domesticului. Calea Victoriei in tandem cu Bd. Magheru – Bratianu (cel mai mare ansamblu de arhitectura moderna interbelica din aceasta parte a Europei) sunt atuurile principale ale zonei centrale a Bucurestiului in afirmarea identitatii si particularitatii sale.

- Pe directia nord-sud principalele artere ale orasului raman Bd-ul Lascar Catargiu – Magheru – Bratianu – Dimitrie Cantemir si Calea Victoriei. In acelasi timp ele, ca interes si concentrare a valorilor arhitectural-urbanistice, sunt cele mai reprezentative artere ale Bucurestiului. Din pacate, supuse traficului auto, aceste doua artere si-au restrans in permanenta suprafata trotuarelor destinate pietonilor (pana la desfiintare in zona Academiei Romane si a Casei Vernescu), transformandu-se intr-un fluviu de masini, un "sarpe" metalic care sufoca pietoni si soferi deopotriva.
- Orasul trebuie privit ca un intreg si toate deciziile care se refera la un domeniu limitat, fie vizand protejarea si punerea in valoare a zonelor istorice, fie usurarea deplasarii populatiei, trebuie sa aiba ca finalitate cresterea satisfactiei locuitorilor fata de felul in care traiesc in acest oras. O asemenea viziune cuprinzatoare nu o poate da decat o abordare corecta in succesiunea fireasca a decantarii si limpezirii deciziilor:
  - Strategia de dezvoltare a Municipiului Bucuresti;
  - Planul Urbanistic General ca propunere de materializare in spatiu a acestei strategii;
  - Planuri Urbanistice Zonale pentru aprofundarea cunoasterii locului si mai precisa reglementare a unei zone, cu raportare permanenta la prevederile principale ale P.U.G.

Doar o asemenea abordare in care sunt evaluate nevoi, aspiratii, resurse disponibile, efecte pe plan social si economic, le poate fi de folos oamenilor politici in luarea unei decizii corecte. In cazul contrar, in care punctele de vedere sunt inflexibile, absolutizand un singur criteriu, refuzand dialogul si intelegerea, nu vom putea duce la capat nicuna dintre operatiunile de regenerare urbana necesare acestui oras. Va fi un oras al vesnicelor lucrari incepute si neterminate de niste "neispraviti".

Prezentul P.U.Z. detaliaza insula urbana delimitata de strazile: Mircea Vulcanescu la nord, Bd. Dinicu Golescu la sud-vest si str. Berzei la est, insula care a fost cuprinsa partial si in „P.U.Z. DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD, TRONSONUL BUZESTI – BERZEI – VASILE PARVAN”.

P.U.Z.-ul „DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD” a fost aprobat de catre Consiliul General al Municipiului Bucuresti cu Hotararea nr. 151 din 27.06.2006 „DELIMITAREA SPATIULUI PUBLIC AFERENT DIAMETRALEI NORD-SUD ETAPA I, PE TRONSONUL BUZESTI – BERZEI – VASILE PARVAN”.

Prin avizul 110/M/30.04.2008 al Ministerului Culturii si Cultelor a fost avizat studiul istoric de fundamentare si s-a cerut „intocmirea cate unui STUDIU ISTORIC DETALIAT PENTRU FIECARE IMOBIL ISTORIC in parte, care sa recomande atitudinea de urmat (demolare, translatate, declarate) cu argumente”. De asemenea, s-a cerut continuarea studiului cu intocmirea unor planuri urbanistice zonale, elaborate pe insule urbane sau ansambluri de insule, de o parte si de alta a traseului. Aceste P.U.Z.-uri urmau sa „analizeze impactul urbanistic in profunzimea tesutului urban, sa includa prevederile necesare protejarii valorilor existente, sa stabileasca regimul de construire si eventualele modificari posibile ale parcelarului existent”.

In baza H.C.G.M.B. nr. 151/27.06.2006, Primaria Municipiului Bucuresti a trecut la intocmirea formelor de expropriere pentru cauza de utilitate publica pentru terenurile si cladirile cuprinse in spatiul public delimitat conform „P.U.Z. DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD”.

De asemenea, a fost facuta licitatie publica pentru proiectarea si executia lucrarilor cuprinse in domeniul public (retele edilitare, infrastructura pentru tramvai, infrastructura rutiera, tratuarile si plantatia de aliniament).

Dupa adjudecarea licitatiei si aprobarea proiectului tehnic, constructorul a inceput executia lucrarilor. La aceasta data sunt incheiate documentatiile de expropriere, au fost platite despagubirile pentru transferul in domeniul public si s-a eliberat spatiul necesar pentru executia Axei Nord-Sud, pe o lungime totala de 1500m (700m intre Piata Victoriei si Calea Grivitei si 800m intre Bd. Dinicu Golescu si Bd. Mihail Kogalniceanu).

Tronsonul din str. Berzei cu o lungime de 740m, cuprins intre intersectia cu Calea Grivitei si cea cu Bd. Dinicu Golescu, prezinta o complexitate ridicata datorata urmatoarelor caracteristici:

1. alaturarea unor imobile cu valoare arhitectural-urbanistica foarte diferentiata (de la cladiri cu statut de monument la cladiri insalubre);
2. alaturarea unor tipologii spatiale diferite (de la spatii monumentale aferente cladirii protejate a Ministerului Transporturilor la spatii destructurate in urma demolarilor din anii 1980 – la sud de Piata Matache – si spatii labirintice amintind de locuirea specifica vechilor mahalale - in zona intr. Baldovin Parcalabul si pe latura de nord a Pietei Matache;
3. dispersarea (imprastierea la distante relativ mari a cladirilor protejate).

Pentru acest tronson a fost urmată recomandarea din avizul Ministerului Culturii și Cultelor și au fost comandate planuri urbanistice zonale pentru insule urbane situate la vestul traseului Diametrului Nord-Sud, insule delimitate de străzi.

Aria analizată în prezentul P.U.Z., cuprinsă între Mircea Vulcanescu, Bd. Dinicu Golescu și str. Berzei are o suprafață de 16.686 mp și cuprinde în prezent clădiri cu o suprafață de 10.100 mp, ceea ce conduce la un coeficient de utilizare a terenului existent de 0,6, total nemulțumitor pentru asigurarea eficienței lucrărilor de infrastructură cu care este echipată zona.

Elementele de temă avute la baza prezentei documentații au fost:

- respectarea delimitării domeniului public stabilită prin H.C.G.M.B. nr. 151/27.06.2006, pentru care au fost întocmite actele de expropriere și plătite despăgubirile către foștii proprietari;
- lista clădirilor protejate aflate în cuprinsul prezentului P.U.Z.;
- Planul Urbanistic Zonal s-a concentrat pe stabilirea unui regulament de construire care să asigure pentru etapa finală, după realizarea prevederilor sale, un ansamblu urban caracterizat prin:
  - coerenta
  - punerea în valoare a clădirilor de patrimoniu și cu valoare arhitectural-ambientală
  - bună funcționalitate la nivelul rolului atribuit, de componentă a zonei centrale București
  - generarea de spații urbane publice reprezentative
  - stabilirea unor parametri privind intensitatea folosirii terenului urban care să evite excesele (atât insalubritatea posibil de generat printr-o densitate prea mare, cât și risipa de resurse, inadmisibilă într-o țară cu o economie puțin performantă ca cea a României, risipa generată de o subutilizare a terenului într-o zonă care este și va fi echipată cu infrastructură costisitoare - metrou, tramvai, rețele tehnico-edilitare, spații publice);
  - obținerea unei zone atractive pentru investiții, care să genereze încredere și pe care locuitorii orașului să o utilizeze cu mai multă bucurie decât astăzi.

## II. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

### II.a. REGIMUL JURIDIC

Statutul juridic al terenurilor cuprinse în prezenta documentație este evidențiat în planșa nr. 13, „Regimul Juridic”, din analiza cărui rezultat rezultă următoarele elemente caracteristice de bază:

- Domeniul public al municipiului București este reprezentat de:

- Bd. Dinicu Golescu, str. Mircea Vulcanescu, str. Maramures si str. Berzei, impreuna cu trotuarele aferente;

- suprafetele de teren recent expropriate pentru realizarea prospectului largit al Diametrului Nord-Sud

- Domeniul privat al municipiului Bucuresti : din datele pe care le-am cules pana in prezent, nu am identificat parcele aflate in proprietatea municipiului Bucuresti, dar terenul de la intersectia Bd. Dinicu Golescu cu str. Mircea Vulcanescu nu are un statut juridic cert.

- Proprietatea privata a persoanelor fizice sau juridice: ponderea importanta a proprietatii private in zona impune, pentru etapele viitoare, cooperarea intre dezvoltatorii interesati si Primaria Municipiului Bucuresti pentru valorificarea inteleapta (nici speculativa, nici risipitoare de resurse) a potentialului acestei zone, in favoarea orasului si a locuitorilor sai.

Cladirile protejate conform Listei Monumentelor Istorice 2004 sunt urmatoarele:

- Pozitia 1107 – Bd. Dinicu Golescu nr. 16 (mentinuta)
- Pozitia 1108 – – Bd. Dinicu Golescu nr. 38 – Palatul Cailor Ferate Romane, cladire pentru a carei punere in valoare a fost propusa prelungirea Bd. Garii de Nord
- Pozitia 411 – str. Berzei nr. 58 (mentinuta)
- Pozitia 412 – str. Berzei nr. 81 (cladire afectata de largirea str. Berzei; imobilul este compus din doua corpuri de cladire , afectat fiind numai cel dinspre str. Berzei – este posibil de reconstruit prin exproprierea integrala a parcelei cu nr. 79 si cuplarea cu restul de cladire mentinuta) )

Majoritatea fondului construit din cuprinsul P.U.Z. se afla intr-o stare precara si este lipsit de valoare arhitectural-ambientala compatibila cu statutul de zona centrala. A fost propusa mentinerea si integrarea in aliniamentele viitoare a cladirilor din str. Mircea Vulcanescu nr. 85-89, a cladirilor din str. Maramures nr. 17, 19, precum si a celor din Bd. Dinicu Golescu nr. 6, 16 si 18.

## II.b. REGIMUL TEHNIC

### 1. Aspecte de ordin functional

Vechimea fondului construit, lipsa de intretinere a acestuia adaugata insalubritatii de ansamblu (spatii mici, neinsorite si neventilate) au condus la instalarea aici a unei populatii sarace, cu nivel de instruire scazut, ceea ce accentueaza si grabeste decaderea ambientala a zonei.

Regimul de inaltime al cladirilor este preponderent parter, dezgolindu-se astfel numeroase calcane, iar vederea din directia Stirbei Voda, complet dezavantajoasa pentru oras,

este cu greu camuflata cu panouri de reclama-afisaj uriase, oferind o imagine la fel de lipsita de urbanitate.

O parte dintre cladiri, chiar dintre cele cu valoare arhitecturala si de intrebuintare ridicata, sunt nefolosite (vezi cladirea cu statut de protectie din Bd. Dinicu Golescu nr. 16), cu invelitoarea distrusa si prada degradarii (vezi cladirile de pe frontul de sud al str. Maramures).

## 2. Aspecte de ordin formal-volumetric

Teritoriul analizat in prezentul P.U.Z. se prezinta azi ca fiind total lipsit de coerenta spatiala, care se adauga dezordinea functionala.

Frontul relativ omogen, cu valoare istorica, pastrat pe latura de sud a str. Mircea Vulcanescu si partial pe str. Atelierului se continua spre sud cu spatii de largi dimensiuni lipsite de o intentie de organizare clara. Este vorba aici de spatiul destructurat existent la intersectia dintre str. Mircea Vulcanescu si Bd. Dinicu Golescu, de frontul la Bd. Dinicu Golescu.

Cladirea P+2 realizata in perioada interbelica la intersectia Bd. Dinicu Golescu si str. Maramures ofera privirii uriase calcane vizibile de pe intreaga desfasurare a Bd. Dinicu Golescu pe segmentul dintre str. Mircea Vulcanescu si str. Maramures.

Spre Bd. Dinicu Golescu , trei cladiri singure se straduiesc sa reaminteasca de frontul specific de altadata. Calcanul dezvelit spre nord-est al cladirii din Bd. Dinicu Golescu nr. 6 va trebui preluat prin integrarea intr-un nou front compus din cladiri orientate spre alveola propusa in jurul stejarului care va trebui protejat in parcela din Bd. Dinicu Golescu nr. 8.

Prin P.U.Z. este propus ca intregul front spre str. Berzei si Bd. Dinicu Golescu sa fie supus unei operatiuni de renovare urbana. Regimul de construire va fi continuu, cu inaltimei cuprinse intre P+3 si P+6 niveluri, cu spatii comerciale si servicii la parter.

Insulele este propus a fi delimitate pe intregul contur de circulatii carosabile care sa asigure servirea corecta a imobilelor, fara afectarea circulatiei de pe str. Berzei.

Sunt propuse alveole care sa dinamizeze spatiul urban si sa aminteasca de specificul constructiei bucurestene. Doua sunt pe Bd. Dinicu Golescu, in fata casei mentinute la intersectia cu str. Maramures si pentru punerea in valoare a stejarului de pe parcela nr. 8. O alta este pe str. Berzei, in fata cladirii protejate mentinute de la nr. 81. Cea de a patra alveola se afla pe str. Maramures, care are in prezent un profil transversal de numai 12,0m si nu poate sustine un front construit cu inaltimea de 21,0m-25,0m, cum este cel propus. Din aceasta alveola se va face si accesul carosabil pentru garajele la subsol propuse a fi realizate prin cooperare, pentru intreaga insula.

Corpul de cladire din incinta protejata din str. Berzei nr. 81, aflat spre strada si al carui amplasament este afectat de largirea strazii, este propus a fi stramutat pe parcela proprietatea



primariei din str. Berzei nr. 99-101, conform PLAN URBANISTIC ZONAL „STRADA BERZEI – STRADA MIRCEA VULCANESCU – STRADA BALDOVIN PARCALABUL - STRADA CAMELIEI, SECTOR 1, BUCURESTI”, inaintat spre avizare concomitent cu prezentul P.U.Z.

Consideram util ca, avand in vedere importanta pentru municipiul Bucuresti a coerenței spațiale și a calitatii arhitecturale a cladirilor ce urmeaza a fi realizate in baza prezentului P.U.Z., inainte de eliberarea autorizatiei de construire, fatadele noilor cladiri sa fie avizate de catre o comisie instituita de Primarul General in acest scop sau de catre Comisia Tehnica de Urbanism a Municipiului Bucuresti.

### 3. Retele tehnico-edilitare

Prezenta documentatie este o continuare a „P.U.Z. DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD” care a cuprins o analiza detaliata a starii retelelor din zona, in baza careia a fost eliberat avizul de coordonare a retelelor tehnico-edilitare si s-a intocmit proiectul de executie pentru infrastructura edilitara in lungul Diametranei Nord-Sud.

In actualul P.U.Z. sunt preluate prevederile Avizului de coordonare a retelelor tehnico-edilitare pentru „P.U.Z. DUBLARE DIAMETRALA NORD-SUD” etapa I Buzesti – Berzei - Vasile Parvan, precum si cele din proiectul de executie al acestei artere aflat in curs, in ceea ce priveste retelele si calea de rulare pentru tramvai. Mentionam ca pentru aceste documentatii au fost emise avize din partea societatilor care administreaza retele tehnico-edilitare in zona, precum si din partea Comisiei de Coordonare a Primariei Municipiului Bucuresti.

## III. PROPUNERE REGLEMENTARE

Pentru asigurarea unei coerente urbane sporite, la nivelul suprafetei cuprinse in P.U.Z., s-a propus conturarea a doua insule urbane clar delimitate prin strazi:

- o insula delimitata de str. Mircea Vulcanescu, str. Berzei, str. Maramures si Bd. Dinicu Golescu;
- o a doua insula delimitata de str. Berzei, str. Maramures si Bd. Dinicu Golescu.

Toate cladirile vor avea la parterul orientat spre domeniul spre domeniul public functiuni cu acces public , de tipul comert si servicii specifice zonei centrale.

La intersectia Bd. Dinicu Golescu cu str. Berzei si Stirbei Voda, va fi amenajata o piata publica reprezentativa pentru municipiu.

Regimul de construire va fi in front continuu si alveole, cu inalțimi cuprinse intre P+3 si cu posibilitatea suplimentarii cu un nivel (maxim 25m la cornisa) pentru cladirea capat de perspectiva de la intersectia dintre Bd. Dinicu Golescu si str. Berzei.

Procentul de ocupare a terenului va fi de maxim 80% la nivelul fiecărei insule, cu posibilitatea depășirii acestui indicator numai pentru acele parcele pe care urmează a fi făcute operațiuni de restaurare sau renovare ale clădirilor existente și care depășesc în situația actuală acest procent.

Coeficientul de utilizare a terenului va fi, conform prevederilor P.U.G. pentru zona centrală, egal cu maxim 3,5 la nivelul întregii insule.

Fatadele clădirilor orientate spre str. Berzei va trebui să fie avizate anterior emiterii autorizației de construire de către Comisia Tehnică de Urbanism a Municipiului București sau de o altă comisie instituită de Primarul General, în scopul asigurării calității arhitecturale și coerenței urbane. În cadrul aceleiași comisii trebuie avizate și modul de funcționare a parcajelor din subsol și al acceselor de serviciu pentru fiecare imobil, astfel încât să nu fie stănjinită circulația de pe str. Berzei.

Parterul va fi, în mod obligatoriu, ocupat cu funcțiuni cu acces public (comert, servicii). Suprafețele fără vitrine, opace, nu vor putea depăși 20% din desfășurarea frontului spre str. Berzei și Bd. Dinicu Golescu și nu vor avea o lungime mai mare de 10m fiecare.

#### BILANT TERITORIAL

- Suprafața P.U.Z. = 16.686mp
- Suprafața construită desfășurată existentă totală = 10.100mp
- C.U.T. existent raportat la întreaga suprafață P.U.Z. = 0,6
- Suprafața construită desfășurată existentă păstrată = 1.809mp - 18%
- Suprafața construită desfășurată finală = max 28.500mp
- C.U.T. rezultat raportat la întreaga suprafață P.U.Z. = 1,7
- Suprafața insulei str. Mircea Vulcanescu, str. Berzei, str. Maramures și Bd. Dinicu Golescu = 5.637mp
- Suprafața insulei str. Berzei, str. Maramures și Bd. Dinicu Golescu = 2.507mp
- Domeniu public = 8.542mp - 51%
- **P.O.T. maxim admis = 80%** - este admisă depășirea P.O.T. numai pentru acele parcele pe care urmează a fi făcute operațiuni de restaurare, reconstrucție sau renovare a clădirilor existente și care depășesc, în situația actuală, acest procent

- **C.U.T. maxim admis = 3,5**
- Spatii plantate = 3.350mp (min 20%)

Intocmit,  
Arh. Constantin Enache