

Context

În ultimii 30 de ani la nivelul Sectorului 6 s-a constatat o dezvoltare imobiliară haotică cauzată pe de o parte de un cadrul legal permisiv, pe de altă parte de o lipsă de viziune sustenabilă a administrației locale și a Primăriei Municipiului București.

Consecințele acestor dezvoltări haotice, unele chiar ilegale, au condus în timp la scăderea calității vieții, lipsa serviciilor publice, diminuarea spațiilor verzi, aglomerarea traficului rutier, insecuritatea juridică și investițională, nerespectarea coeficienților urbanistici, edificarea de construcții care nu au acces la utilități și multe alte probleme.

Prezentul document are ca scop îmbunătățirea situației actuale, prin stabilirea unor principii de dezvoltare urbană sustenabilă, asumată de conducerea politică a USR PLUS Sector 6 și de către reprezentanții acestui partid în administrația locală.

Scurt istoric

Planul Urbanistic Zonal al Sectorului 6 aprobat în 2020 a fost anulat definitiv de instanță în noiembrie 2020 deoarece ar fi permis să se construiască pe sute de hectare de spații verzi.

În prezent este în vigoare PUZ-ul aprobat în 2013 cu modificări minore în 2016 și 2017, în baza căruia se emit certificate de urbanism și autorizații de construire. Și acest act este contestat în instanță, iar în cazul în care va fi suspendat, se va utiliza PUG-ul București realizat în 2000 și care este depășit din toate punctele de vedere.

Identificarea problemelor

La nivelul Sectorului 6 au fost identificate, prin sesizările cetățenilor sau prin analiza PUD-urilor ce urmau să fie votate în Consiliul Local, următoarele probleme care afectează calitatea vieții cetățenilor:

- lipsa unui PUG actualizat la nevoile din 2022;
- spații verzi insuficiente;
- nerespectarea regimului de înălțime prin permiterea supraînălțării imobilelor cu 1-2 nivele doar printr-o autorizație de construire, fără a mai fi nevoie de aprobarea consiliului local;
- nerespectarea distanței minime între imobile, cel puțin jumătate din înălțimea celei mai înalte dintre ele;
- schimbarea destinației imobilului, în contradicție cu autorizația de construire; supraaglomerări;
- lipsa dezvoltării infrastructurii necesare unei dezvoltări durabile și asigurării unor standarde superioare de locuire și calitate a vieții pentru locuitorii sectorului (utilităților dimensionate conform dezvoltării urbanistice realizate, inclusiv a străzilor asfaltate);

- lipsa funcțiilor sociale și educaționale adică școli, grădinițe, creșe, terenuri de sport deschise publicului, spații de recreere, piețe publice de interacțiune între cetățeni;
- lipsa unor rezerve de terenuri pentru dezvoltarea de funcțiuni sociale și de învățământ;
- aglomerarea traficului rutier deși era previzibilă printr-un studiu anterior de trafic; lipsa pistelor de bicicletă, a mijloacelor alternative nepoluante de transport;
- lipsa locurilor de parcare atât la vechile ansambluri de locuințe (blocurile construite în perioada comunistă), cât și la noile complexuri imobiliare.

O administrație care apără interesul public

Direcții de urmat în administrația publică locală

Interesul public

Toate deciziile administrației trebuie să aibă ca prim argument interesul public. De 30 de ani, primăriile Bucureștiului nu s-au gândit niciodată la interesul public, ci numai la interesul privat.

Beneficiile pentru investitorul privat, pe care legea le permite, trebuie să vină și cu beneficii pentru ceilalți locuitori. Nu există beneficii automate. Administrația trebuie să învețe să negocieze în interesul public.

Întâi infrastructura, apoi construcțiile

Orice dezvoltare urbanistică de pe raza Sector 6 va ține cont de situația existentă a infrastructurii stradale și a rețelelor edilitare. În analiza documentațiilor de urbanism trebuie incluse planuri de coordonare a investițiilor în infrastructură și rețele ale administrației locale și centrale, de la orice nivel.

Autorizațiile de construire trebuie condiționate de termenele asumate din partea administrației locale și/sau a investitorilor pentru realizarea investițiilor în infrastructura publică. Nu se autorizează construcții în zone neurbanizate sau care nu vor fi urbanizate curând.

Standard minim de calitate a vieții urbane

Primăria trebuie să își stabilească un nivel de calitate a vieții urbane pe care să-l garanteze locuitorilor. Pe baza acestor criterii se stabilesc necesitățile de servicii publice.

(drumuri, școli, canalizare etc.), de investiții și se pot planifica zonele ce vor fi urbanizate și termenele de realizare a lor.

Stradă, școală, spital, parc.

Serviciile publice au nevoie de terenuri. Primăria trebuie să aibă o politică funciară prin care aceste terenuri să fie asigurate. Nicio documentație de urbanism nu poate eluda problema lui "Unde e școala? Unde e parcul? Unde e spitalul?"

O primărie activă în planificare urbană

Primăria trebuie să-și regăsească rolul activ în planificarea urbană. Planificarea urbană nu poate fi lăsată numai la inițiativa privaților. Marile planuri de urbanism trebuie comandate sau proiectate de către administrația locală.

Inițierea de către primărie de studii și planuri de urbanism (PUZ) pentru zonele cu probleme sau pentru cele unde există un mare interes investițional.

Reînființarea Centrului de Planificare Urbană la nivelul PMB. Planificarea mare, strategică, trebuie să rămână la nivelul PMB.

Responsabilitate financiară în aprobarea planurilor de urbanism

Planurile de urbanism (PUZ), chiar dacă sunt realizate din inițiativă privată, implică investiții publice pe care administrația trebuie să și le asume atunci când votează PUZ-uri în CGMB. Dar ca să le poată asuma/bugeta/programa trebuie în primul rând să cunoască costurile implicate.

Documentațiile de urbanism trebuie să conțină clar costurile publice și planul de acțiuni. Costurile publice odată votate trebuie asumate și bugetate cu termene clare.

Previzibilitate în investițiile publice

Administrația trebuie să-și facă un plan multianual de investiții și să spună clar care sunt zonele care pot fi urbanizate (construit drumuri, utilități, servicii publice) și când.

Consultare “pe bune” a populației

Consultările populației trebuie să iasă din zona formală și lipsită de conținut în care este blocată acum. A arunca documentații tehnice pe un site nu este consultare.

O consultare “pe bune” presupune multă muncă de sinteză și explicare a marilor opțiuni, cu avantajele și dezavantajele lor.

Pe lângă departamentele primăriei, consilierii locali trebuie să-și asume rolul de reprezentanți ai populației, să se ducă să explice și să asculte, să ia pulsul societății. Nu există argumentare mai bună a votului în Consiliile Locale decât părerea populației.

Decizii bazate pe date

Urbanismul nu poate exista în lipsa datelor și a studiilor. Deciziile nu pot fi bazate pe păreri și experiențe personale. În același timp marile decizii nu pot fi luate doar de către specialiști. Cum vrem să trăim trebuie să decidem noi, cetățenii. Marile decizii sunt democratice, implementarea lor este tehnică și trebuie lăsată pe mâna specialiștilor.

Politici antitrafic și de încurajare a transportului în comun

Modificarea politicilor de parcare în așa fel încât să nu încurajeze traficul cu autoturisme personale.

Politicile de angajare din diverse instituții (private sau publice) să nu “asigure” locuri de parcare tuturor angajaților, ci numai unui procent care trebuie scăzut gradual de-a lungul timpului. Trebuie încurajat mersul la birou cu mijloace de transport în comun, nu cu mașina personală.

Politicile de scădere a nevoii de parcare trebuie asociate obligatoriu cu impunerea amenajărilor pentru parcare în locuri neamenajate.

Un oraș pentru oameni!

Ce ne propunem concret să facem în Sectorul 6?

Plecând de la definiția urbanismului care reprezintă studiul orașelor, al mediului geografic, economic, politic, social și cultural dar și al impactului acestor elemente asupra fondului construit am realizat un set de principii care pot fi aplicate în Sectorul 6 și care au rolul de îmbunătățire a vieții urbane actuale.

Propunem zece principii în materie de urbanism, locuire și dezvoltare urbană sustenabilă care pot fi aplicate la un singur imobil sau la o întreagă comunitate:

1. Conceptul de "oraș la 15 minute"

- Propunem reorganizarea urbană după principiul unui „Oraș la 15 minute”. Acest nou tip de organizare urbană înseamnă să poți găsi tot ce-ți trebuie într-o zi obișnuită la 15 minute de mers pe jos sau cu bicicleta față de casa ta;
- Eliberarea trotuarelor de mașinile parcate ilegal, în primul rând prin separarea celor două zone, prin stâlpi, garduri naturale sau artificiale, de la caz la caz, preferând soluția gardurilor naturale, unde se poate;
- Pe străzile secundare prioritate trebuie să aibă pietonii și bicicliștii în detrimentul autovehiculelor.

2. Creșterea suprafeței verzi

- Realizarea unui parc în Prelungirea Ghencea denumit Parcul Serelor;
- Realizarea unei promenade verzi pe Strada Liniei de la B-dul Doinea Cornea și până la Str. Valea Cascadelor;
- Identificarea de noi terenuri virane în care pot fi realizate parcuri precum și de alte terenuri care pot fi transformate în spații verzi după răscumpărarea lor în acest sens;
- Nu ar trebui aprobat niciun proiect rezidențial care nu are prevăzută și plantarea de arbori, nu doar de gazon, cu respectarea prevederilor legale privind spațiile verzi;
- Încurajarea vegetației locale, perene, inclusiv cea spontană în detrimentul gazonului și speciilor exotice sau care necesită replantări constante și costuri mari de întreținere;
- Reorganizarea totală și activarea reală a funcțiunii de inspectorat în construcții a organismelor abilitate pentru ca aceștia să-și îndeplinească rolul, fără a mai putea fiacuzate de efectuarea unor recepții defectuoase ale lucrărilor de construcții, din motive de interese personale sau de grup, fie din motive de ignorare a legii, prin înăsprirea pedepselor aplicabile factorilor responsabili!

3. Realizarea de locuri de parcare

- Realizarea de parcări supraterane de tip Smart, acolo unde terenul permite și nu intră în conflict cu viziunea noastră pe mediu, asigurând un spațiu minim de suprafață verde raportată la numărul de locuitori din zonă;
- Respectarea reglementărilor locurilor de parcare pentru construcțiile noi rezidențiale, astfel încât să existe corelația numărul de locuri de parcuri + cele de rezervă și cu numărul de unități locative;
- Închirierea locurilor de parcare din complexe comerciale către cetățeni pe perioada nopții și integrarea acestora în sistemul gestionat de Administrația Comercială a Sectorului 6;
- Realizarea de sensuri unice pe străzile secundare acolo unde proiectul a fost supus dezbaterii publice și unde rezultă beneficii care depășesc clar dezavantajele;
- Integrarea simultană cu politicile antitrafic descrise mai sus.

4. Crearea de funcțiuni sociale și educaționale în zonele nou dezvoltate, inclusiv prin introducerea conceptului de centru comunitar integrat

- Realizarea de noi creșe în cartierele Militari, Brâncuși, Grozăvești, Crângași și Giulești;
- Extinderea și modernizarea grădinițelor existente;
- Pentru suprafețele mai mari de 5.000 mp, dezvoltate ca locuințe, se vor cere obligatoriu - funcțiuni complementare minim 10% din suprafața totală care se va construi (pentru mic comerț, birouri, servicii, cultură, sport). Prin crearea inițială a unui PUZ pe zona respectivă și reparcelarea terenurilor, se va solicita cedarea proporțională a unor suprafețe deținute de proprietari, în funcție de numărul de familii care vor locui în cartierul respectiv, suprafețe pe care Primăria va construi unități publice de învățământ.
- Nu trebuie aprobată construcția niciunui cartier rezidențial care nu are acces la o stație de transport public la cel mult 500 de metri sau să nu poate fi inclus într-un viitor proiect ce reglementează transportul public în zonă;
- Nu trebuie aprobată construcția niciunui cartier rezidențial fără locuri de joacă cu suprafețe proporționale cu dimensiunea cartierului și a numărului de cetățeni care locuiesc sau se preconizează că vor locui acolo.

5. Îmbunătățirea Regulamentului Local de Urbanism (incluzând modificarea PUZ/PUG, regulamentul fiind parte integrantă din ele)

- Clarificarea proporțiilor funcțiunilor în zonele mixte (UTR M) pentru evitarea construirii de ansambluri rezidențiale pe indicatorii urbanistici din zonele mixte (UTRM). Ansamblurile rezidențiale trebuie construite conform indicatorilor urbanistici pentru zonele de locuire (UTR L);
- Sistemele de parcare multiparking pot fi utilizate pentru clădirile rezidențiale doar dacă este asigurată utilizarea independentă a locului de parcare pentru fiecare unitate locativă în parte. Nu sunt acceptate derogări pentru sisteme tip valet-parking. Locurile de parcare pentru vizitatori nu pot fi prevăzute în sisteme multiparking.
- Pentru solicitările de schimbare de destinație pentru locurile parcare se va verifica autorizația de construire emisă inițial și respectarea cerințelor ei dar și să fie în concordanță cu legislația în vigoare;
- Creșterea valorii distanței minime obligatorii dintre imobilele colective;
- Crearea unui ghid care reglementează utilizarea unei palete cromatice și/sau decoruri armonioase pentru fațadele clădirilor, în concordanță cu opinia specialiștilor;
- Creșterea nivelului penalității pentru lipsa realizării locurilor de parcare aprobate la noile proiecte de la 10.000 euro la 50.000 euro.

6. Arhitectură de calitate și design urban

- Crearea unui ghid de estetică urbană ce cuprinde criteriile arhitectural-urbanistice unitare pe de-o parte dar și pentru a crea locuri cu personalitate, pe de altă parte;
- Trebuie să existe varietate de soluții de locuire în interiorul aceluiaș complex, adică nu doar blocuri, ci un mix de imobile, cu înălțimi variate, cu volumetrie variată dar integrate armonios în context;
- Este necesar ca Administrația Sectorului 6 să apeleze la profesioniști din domeniul urbanistic, iar atunci când este posibil, să organizeze concursuri de soluții pentru
- identificarea celor mai bune proiecte pentru cetățeni.

7. Reguli simple, clare, dar stricte pentru planificarea noilor dezvoltări rezidențiale

- Orice nou complex rezidențial trebuie să aibă aliniamente de copaci pe marginea străzii; trotuarele din aceste noi complexe rezidențiale trebuie să fie de minim 2 metri lățime, apoi 1 m pentru aliniamentul verde;
- Străzile din interiorul complexului trebuie să asigure accesul facil pentru Pompieri și Salvare;
- Trebuie să existe bandă de parcare (ca să nu se parcheze printre copaci sau pe trotuar);
- Pe lângă locurile de parcare aferente locatarilor, trebuie să fie asigurate locuri de parcare suplimentare pentru vizitatori.

8. Regenerarea zonelor abandonate

- La nivelul Sectorului 6 există zone destructurate sau abandonate care pot fi regenerare în dezvoltări cu funcțiuni mixte. Principalele probleme care necesită a fi rezolvate sunt cele de natură juridică sau de negociere cu actualii proprietari cum este și cazul platformelor industriale care nu-și mai pot desfășura activitatea economică din cauza poluării ridicate.
- Responsabilitatea pentru inițierea unor dezvoltări urbane pe aceste zone îi revine administrației locale prin realizarea unor PUZ-uri;
- Creșterea amenzilor pentru proprietarii care lasă imobilele în paragină astfel încât să-și dorească să le cedeze/vândă primăriei decât să le lase în paragină;

9. Simplificarea birocrăției actuale, în special în ceea ce privește emiterea autorizațiilor de construire

- Sunt măsuri simple care nu necesită schimbări legislative. De exemplu: primăriile să nu mai solicite copii ale unor documente pe care le dețin deja (de exemplu copii după certificate de urbanism, autorizații de construire, anunțuri de începere a lucrărilor, acte de proprietate, planuri cadastrale etc.). De asemenea, autoritățile să nu mai solicite de la cetățeni documente pe care le pot primi de la alte instituții (de exemplu extrase de cărți funciare de informare și planuri cadastrale).
- Crearea la nivelul Consiliului Local a unei comisii de dialog cu scopul de armonizare a viziunii administrației cu interesele dezvoltatorilor imobiliari care realizează proiecte de investiții (rezidențial, comercial, industrial, office) în Sectorul 6.

10. Realizarea de piste de biciclete/trotinete

- Implementarea la nivelul întregului sector a unei rețele velo (piste de biciclete dedicate, bandă unică de transport public sau marcaje specifice) interconectate cu celelalte subunități administrative;
- Obligatorietatea realizării de piste de bicicletă pe străzile care intră în procesul de modernizare;
- Realizarea unui traseu velo la baza digului Lacului Morii care să se conecteze cu rețeaua existentă de piste de biciclete;
- Colaborarea cu Primăria Municipiului București și autoritățile locale din Ilfov pentru realizarea unui Masterplan Velo București - Ilfov.

Concluzii

Prin stabilirea unor reguli de bun simț privind dezvoltarea urbanistică urmărim îmbunătățirea calității vieții pentru toți locuitorii Sectorului 6.

Măsurile pe care USR PLUS le propune pentru un urbanism modern și de calitate în București pot fi aplicate de mâine și nu necesită nimic altceva decât competență și voință politică. Evident, aceste măsuri nu vor rezolva toate problemele orașului, însă reprezintă un bun început. Pe termen lung, soluția durabilă este dată de modificarea legislativă adomeniului urbanistic și adoptarea cu celeritate a unui nou Plan Urbanistic General (PUG) și a unui act normativ care reglementează întreaga Zonă Metropolitană a Bucureștiului.

Contributori la acest document:

- Mihaela Ștefan
- Cătălin Volintiru
- Alex Desculțescu
- Adrian Stănescu
- Șerban Marinescu
- Marcel Eremia

Cadrul legal

- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea locuinței nr. 114/1996, republicată cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 153/2011 privind măsuri de creștere a calității arhitectural-ambientale a clădirilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 185/2013 privind amplasarea și autorizarea mijloacelor de publicitate, republicată;
- Legea nr. 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a III-a Zone protejate, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 575/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a V-a Zone de risc natural;
- Legea nr. 363/2006 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea I Rețele de transport, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 171/1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a II-a Apă, cu modificările ulterioare;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 142/2008 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național Secțiunea a VIII-a zone cu resurse turistice aprobată; cu modificări prin Legea nr.190/2009, cu modificările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 492/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind controlul de stat al calității în construcții;
- Hotărârea Guvernului nr. 668/2017 privind stabilirea condițiilor pentru comercializarea produselor pentru construcții;
- Hotărârea Guvernului nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1.236/2012 privind stabilirea cadrului instituțional și a unor măsuri pentru aplicarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 305/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 martie 2011 de stabilire a unor condiții armonizate pentru comercializarea produselor pentru construcții și de abrogare a Directivei 89/106/CEE a Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr. 808/2005 pentru aprobarea Regulamentului privind autorizarea laboratoarelor de analize și încercări în activitatea de construcții; Hotărârea Guvernului nr. 382/2003 pentru aprobarea Normelor metodologice privind exigențele minime de conținut ale documentațiilor de amenajare a teritoriului și urbanism pentru zonele cu riscuri naturale;
- Hotărâre Guvernului nr. 203/2003 pentru aprobarea Regulamentului privind activitatea de reglementare în construcții și categoriile de cheltuieli aferente, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.273/1994 pentru aprobarea Regulamentului privind recepția construcțiilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.925/1995 pentru aprobarea Regulamentului privind verificarea și expertizarea tehnică a proiectelor, expertizarea tehnică a execuției lucrărilor și a construcțiilor, precum și verificarea calității lucrărilor executate, cu modificările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările ulterioare;
- Ordinul viceprim-ministrului și al ministrului dezvoltării regionale și administrației publicenr.233/2016pentruaprobareaNormelormetodologicedeaplicareaLegii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, cu modificările și completările ulterioare; Ordinul ministrului dezvoltării regionale și locuinței nr. 839 / 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții; cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului dezvoltării regionale și turismului nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism, cu modificările ulterioare;
- Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 562/2003 pentru aprobarea Reglementării tehnice "Metodologie de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor de urbanism pentru zone construite protejate (PUZ)";
- Ordinul ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului nr.176/N/2000 pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic zonal”Indicativ G.M.-010-2000;
- Ordinul ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului nr.37/N/2000 pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic de detaliu”, Indicativ: G.M.-009-2000;
- Ordinul ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului nr.21/N/2000 pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism” - Indicativ G.M.-007-2000;
- Ordinul ministrului lucrărilor publice și amenajării teritoriului nr.13/N/1999 pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al planului urbanistic general”, indicativ GP038/99;
- Legea nr. 24/2007 privind reglementarea și administrarea spațiilor verzi din intravilanul localităților, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea fondului funciar nr.18/1991, republicată, cu completările și modificările ulterioare;
- Legea cadastrului și a publicității imobiliare nr. 7/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.

Alte surse:

- <https://usr-bucuresti.ro/2018/05/10/propuneri-urbanism-viziunea-usr/>
- <http://www.newurbanism.org/>
- <https://ro.wikipedia.org/>
- <https://www.primarie6.ro/informatii-utile/plan-urbanistic-zonal-sector-6/>
- <https://panorama.ro/obsesie/ce-inseamna-orasul-la-15-minute/>
- <https://www.primarie6.ro/www2/wp-content/uploads/2022/03/1.-Proiect-de-Hotara-re-Regulament-parcari.pdf>