

Ședința

COMISIEI TEHNICE DE URBANISM ȘI AMENAJAREA TERITORIULUI a Primăriei Municipiului București din data de 28.03.2007

Ședința a fost dedicată, cu o unică excepție (o consultare pentru realizarea a două clădiri) lucrărilor promovate de Primăria Capitalei și proiectate de Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizare a Circulației, iar subiectul major al discutării și avizării PUZ-urilor prezentate l-a constituit rezolvarea problemelor de circulație ridicate de aceste propuneri. Comisia a fost reprezentată, la această ședință, de dnii. Alexandru Beldiman, Șerban Sturdza, Dan Marin; președinte – Viorel Hurduc. Au fost prezenți, din partea Primăriei, dnii. Adriean Videanu, Primar General al Capitalei și dl. Gheorghe Udriște, Director al Direcției mai sus-numite, care promovează aceste proiecte.

Înainte de deschiderea lucrărilor propriu-zise ale Comisiei, s-a discutat despre cum anume poate fi eficientizată munca acesteia în condițiile în care, de obicei, se execută și se prezintă spre avizare componenta de circulație a studiului, din rațiunile practice ale demarării concrete a proiectelor respective, însă lipsesc din documentația standard solicitată de Comisie atât avizele comisiei de mediu, cât și studiile de peisaj sau impact la suprafață ale propunerilor. Dl. Videanu a făcut observația că pentru acest stadiu al demarării lucrărilor “PUZ poate să nu fie atât de detaliat”; dl. Rozorea a solicitat ca, în principiu, să se discute și să se avizeze, pentru moment, numai componenta de circulație a PUZ-urilor pentru zonele analizate, iar dl. Primar General a propus ca, pentru viitor, aceste rezolvări acum discutate, în eventualitatea în care vor fi avizate, “să fie obligatoriu preluate de PUZ-urile următoare pentru aceleași zone, ca obligativitate”. Dl. Hurduc a fost de acord

cu aceste derogări, însă a precizat că, în principiu, un PUZ care introduce în circulație unul sau mai multe pasaje rutiere sau pietonale nu poate fi discutat sau avizat fără ca el să ia în considerare modificările care se aduc circulației de suprafață sau configurației stradale ale viitoarei zone, după cum nu este normal ca unui studiu de circulație să-i lipsească componenta peisagistică, el reducându-se, astfel, la o simplă prezentare de carosabil.

Au fost prezentate sau reluate spre avizare următoarele propuneri:

1. Pasaj Edgar Quinet

Rezoluție: există un PUZ avizat de comisie. Lucrările pot demara.

.....

2. Pasaj Piața Charles de Gaulle

Rezoluție: există un PUZ avizat, ale cărui prevederi se vor urmări.

Se pot demara lucrările.

.....

3. Pasaj Bd. Lacul Tei – Circul Globus

Există un PUZ comandat de Primăria de Sector echipei conduse de dl. Dorin Ștefan, încă neaprobat, dar ale cărui prevederi se cunosc și au fost luate în calcul.

Rezoluție: se vor demara lucrările pentru realizarea unei parcări subterane pe locul actualului zone de spațiu verde către Bd. Văcărescu, cu amenajarea unei menajerii peste această parcare. Se va studia posibilitatea ca această parcare să aibe una din ieșiri direct în Bd. Lacul Tei.

.....

4. Pasaj Piața Universității – Bd. Regina Elisabeta

Există un PUZ pentru zonă, neavizat.

Dl. Beldiman: “S-a cerut detalierea direcției de dezvoltare E-V a pasajului rutier.”

Rezoluție: se avizează, însă propunerea va trebui coordonată cu soluția viitoare magistrale de metrou M5; va fi rezolvat și Pasajul Elisabeta.

.....

5. Parcaj Perla

Există un PUZ aprobat, însă se solicită de către Primărie reamenajarea parcului din spatele complexului, cu dotările necesare. Locația face pentru moment și obiectul unei chestiuni de proprietate, aflate încă în dezbatere.

Rezoluție: se avizează, însă se va ține cont de aceste probleme menționate.

.....

6. Pasaj Piața Romană

Se face propunerea de realizare a unui pasaj subteran rutier pe direcția Bd. Dacia, cu scopul deblocării circulației auto din zonă. Dl. Hurduc sugerează și luarea în calcul a posibilității realizării unui pasaj pietonal subteran, a unei subtraversări, iar dl. Dan Marin precizează că “scopul acestei intervenții trebuie să fie omul, nu mașina.” – elementul uman ar trebui să aibe, așadar, prioritate în rezolvarea acestui nod de circulație. Ca soluție tehnică, dl. Hurduc solicită coborârea pasajului cu încă 3m. așa încât să poată fi rezolvată optim și circulația pietonilor.

Dna Marin cere, suplimentar, și un plan al lucrării la nivelul solului, astfel încât să fie evitate din timp soluțiile nefericite funcțional și estetic.

Rezoluție: se avizează, dar în prealabil va fi prezentată, luni, într-o ședință restrânsă, și propunerea pentru circulația rutieră, și cea pentru pietoni.

.....

7. Nod intermodal Răzoare

Există un PUZ aprobat. Dl. Videanu amintește că problema acestei propuneri fusese corelarea ei cu închiderea inelului de circulație principal și că există deja o propunere care urmează să fie demarată privind realizarea unui pasaj subteran dinspre Statuia Leul către Str. 13 Septembrie.

Rezoluție: se avizează, însă PUZ actual va fi corelat cu cel ante-existent și se va acorda maximă atenție închiderii inelului.

.....

8. Parcare Piața Amzei, în vecinătatea imediată a teatrului Ion Creangă

Se propune realizarea unui parcaj în fața și pe părțile laterale ale teatrului Ion Creangă, cu accesele repartizate în fața intrării principale a clădirii. Dan Marin observă că rampele de coborâre în fața unui teatru nu sunt foarte binevenite și că pe o latură a clădirii există o vegetație înaltă (platani) care trebuie păstrată; dl. Beldiman subliniază că este o zonă dedicată copiilor, deci cu un mare potențial de risc.

Rezoluție: se avizează, însă propunerea va fi neapărat corelată cu rezultatul concursului de arhitectură pentru Piața Amzei, recent desfășurat.

.....

9. Parcaj subteran, Pța Domenii

Există un studiu de fezabilitate bine realizat. Se face observația că edificiul propriu-zis al pieței este înconjurat, la suprafață, de două zone cu probleme: o

clădire de *fitness* legată cu incinta Pieței, respectiv un spațiu concesionat și unde concesionarul intenționează realizarea unei alte construcții, refuzând pentru moment propunerile Primăriei.

Rezoluție (dl./ Videanu): să fie invitat concesionarul la discuții, la Primărie, pentru a se găsi o soluție reciproc avantajoasă.

.....

10. Parcare și pasaj Pța Eudoxiu Hurmuzachi

Există un PUZ cu un pasaj suprateran, dar care e considerat impropriu ca posibilitate de dezvoltare ulterioară. Dl. Udriște face mențiunea că locul este interesant, întrucât pe aici va mai trece și o altă magistrală de metrou, deci zona trebuie “pregătită” în vederea acestui proiect.

Rezoluție: se avizează, însă va fi urmărită corelarea circulației din pasaj cu cea de suprafață; zona se va pregăti pentru viitoarele investiții; se va urmări închiderea inelului.

.....

11. Pasaj Șos. Nordului – Parcul Herăstrău

Se propune realizarea unei artere supraterane care să “taie” Parcul Herăstrău și care ar traversa calea ferată a liniei București-Constanța. Dan Marin observă că propunerea ar afecta estetic și vizual zona Parcului, așa cum e ea văzută dinspre Clubul Diplomatic, însă dl. Hurduc precizează ca acea parte a parcului este deocamdată lăsată de izbeliște și că ea își așteaptă încă peisagistul.

Rezoluție: se va reveni cu o altă propunere care va lua în calcul numai circulația la suprafață.

.....

12. Penetrație autostradă București-Brașov / proiectant IPTANA

Propunerea prevedea o continuare dinspre Bucureștii Noi, pe deasupra Lacului Grivița, către Șoseaua de Centură a Bucureștiului, de la care există posibilitatea încadrării circulației auto pe direcția Brașov. Față de această necesitate, proiectantul a prezentat o soluție de circulație de tip stradă de categoria 1 (gen drum de viteză), propunere căreia i s-au adus obiecțiile următoare:

- șoseaua este gândită ca un drum pe care se poate circula cu viteză mare și este concepută corect tehnic ca atare, însă se ignoră astfel viitoarea dezvoltare a zonei din imediata apropiere a Bucureștiului, care aproape sigur va fi una cu destinație rezidențială;
- podul de peste Lacul Grivița, unul hobanat, este ”un gest structural cu totul ieșit din scară” (Dan Marin)
- se vede lipsa unui specialist care să ”refacă” relațiile urbane dintre această arteră și viitorul aspect al zonei (Șerban Sturdza)

Rezoluție: umanizați și urbanizați proiectul (Viorel Hurduc)! dați o soluție care să transforme acest drum într-un bulevard, specific unei viitoare zone urbane. Dl. Videanu este de acord ca până la Centură acest drum să fie conceput ca un bulevard.

.....

13. Pasaj Șos. Dna Ghica-Șos. Colentina

S-a prezentat o propunere de realizare a unei structuri gemene suspendate de două benzi care va prelua transportul din direcția Obor și va elibera astfel un flux auto calculat de 60%; circulația tramvaielor nu va fi modificată. ”Pasajul” va fi susținut la cele două capete de către două pile masive din beton cu o suprafață modulată care va avea și rol fono-absorbant.

Dan Marin propune ca suprafața acestor pile să rămână în beton aparent, iar dlui. Sturdza i se răspunde că nu poate fi avansată o propunere pentru o trecere pietonală în subsol dinspre Str. Doamna Ghica spre Parc, întrucât subsolul străzii adăpostește numeroase rețele de utilități care nu pot fi dizlocate decât cu costuri uriașe.

Rezoluție: se va aviza, însă va fi respectată sugestia neacoperirii cu orice alt material al pilelor pasajului.

.....

14. Străpungere Calea Călărași

Se intenționează realizarea a trei benzi de circulație pe fiecare sens, lucrare ce ar implica sacrificarea unor clădiri cu valoare istorică sau cu un statut deocamdată neprecizat.

Rezoluție: se va reveni odată ce statutul acestor clădiri va fi bine precizat, iar propunerea va fi corelată cu PUZ-urile deja existente, extinderea se va face către S, cu “agresarea” unor spații din această arie.

.....

15. Propunere de extindere Hotel Hilton (corpuri față și spate) / proiectant Westfourth, consultare

Intenția proiectantului este de a realiza, pe locul actualei grădini dinspre Calea Victoriei, o clădire de P+8, “săltată” de la sol astfel încât parterul să rămână liber, iar pe Str. Sibioarei, în curtea din spate a hotelului, să se realizeze un alt hotel P+7 sau P+8, cu un parter și el liber.

Dl. Beldiman: “parterul transparent face ca propunerea să rezoneze cu spațiile alveolare pe care le consider o calitate a Căii Victoriei; compozițional, însă, clădirea umple cu totul acest gol”.

Dan Marin amintește celor prezenți că, înainte de a fi o curte bine plantată, acum rarefiată, spațiul respectiv fusese o stradă și este de părere că ideea de a umple tot golul este, în sine, amendabilă. Ar exista, totuși, o soluție de parter liber care poate fi în regulă, dacă va fi luată în calcul și o retragere de la stradă a construitului; “clădirea din spate, cea de pe Str. Sibioarei, cu înălțimea ei, mă sperie prin precedentul pe care îl creează.”

Șerban Sturdza: ”clădirii din față trebuie să i se ofere atenția unui studiu de mobilier urban, pentru că parcelarul este unul maturizat. Mobilierul presupune o grădină locuibilă și nu o clădire locuită. Dacă accepți să distrugi alveola, totul este OK. Cred că hotelul din spate, din Str. Sibioarei, va genera dezechilibru în zonă.”

Viorel Hurduc: “locul este, pentru mine, un loc-eveniment pentru Calea Victoriei. Calea Victoriei nu are mărci, evenimente, iar în acest loc ea este un *pattern* al Bucureștiului. Personal, aș dori “o săpare mare a blocului prezent la stradă.”, eventual cuplat cu o retragere a frontului de la stradă. Un bloc liber pe 10 m. înălțime ar fi o propunere deloc neinteresantă pentru acest loc.”

.....

16. Inelul de închidere al Căii Văcărești, consultare

A fost prezentată o succesiune de pasaje bine concepute care urmăresc fluentizarea traficului pe artera indicată, propunerea de continuitate fiind realizarea a trei benzi pe sensul de circulație; vor fi propuse și piste pentru bicicliști. Au fost prezentate, în același timp, rezolvări punctuale și de principiu ale unor zone considerate importante pentru viitor (Splaiul Unirii).

Viorel Hurduc a remarcat punctele forte ale propunerii:

- apare banda de transport public clar delimitată;
- există fluentă pentru circulația tramvaielor, uneori prevăzute și cu încadrări de spațiu verde;

- pasajul ce sub-traversează Dâmbovița este eficient și bine realizat;
- este un mare plus realizarea unei promenade pentru Splaiul Unirii, în zona de intersecție cu Calea Văcărești și spre ieșirea din București.

Rezoluție: se poate aviza, dar se vor prezenta propuneri detaliate pentru fiecare din aceste soluții preconizate.