

S. TIGANAS – CUVANT DE DESCHIDERE

Are senzatia ca totul este incomplet in discursul despre proiect.

OAR a scris Primariei Generala la care Primarul a trimis un text fara insa sa raspunda la intrebarile puse de OAR. A mai urmat o scrisoare in care OAR a invitat P.G. la dialog, fara sa primeasca inca un raspuns.

Dezbaterea are loc la initiativa dlui arh C. Enache.

C. ENACHE Isi doreste o discutie colocviala. Urmeaza prezentarea proiectului insotita de imagini.

- Cele trei bulevarde care ajung in Piata Victoriei debuseaza toate pe Calea Victoriei
- Prin proiect s-a urmarit transformarea Carii Victoriei in pietonal si imbunatatirea circulatiei pe pe Blv. Magheru
- Nu crede ca problemele de trafic din Bucuresti se pot rezolva dezvoltand mai mult infrastructurii metroului
- Luand in considerare cele de mai sus, a aparut solutia Axului Buzesti-Berzei, fiind astfel oportuna si dezvoltarea zonei Pietei Garii de Nord, in prezent nefolosita la justa valoare. Deasemenea acest ax ar deschide o cale de trecere catre „Orasul Interzis” – Zona Casa Poporului
- Este prezentat un istoric al evolutiei proiectului.
- Perioada 2000-2005 in care nu se intampla nimic. In 2005, Videanu aproba Axa Nord – Sud. Proiectarea a durat 6 luni. Comisia Tehnica a avut comentarii pe diverse detalii, urmand sa aprobe apoi **doar plansa referitoare la domeniul public, nu si cea de reglementari**. Primaria a organizat licitatie pentru proiectul si lucrarile de executie si a demarat actiunea de expropriere. In 2008 noua echipa a Primariei continua proiectul asa cum il preia de la fosta echipa si in 2011 incep demolarile.

Actiunile Primariei nu au fost comunicate si proiectantului.

2010 este anul in care se face public proiectul si incep protestele in randul societatii civile.

Primaria intocmeste PUZ-uri pentru fiecare insula din zona Buzesti-Berzei si demareaza, conform proiectului, **demolarea imobilelor lipsite de valoare, in conformitate cu lista monumentelor istorice**

- Deplange faptul ca arhitectii nu se pun de acord si nu au capacitatea de a ajunge la solutii commune. Bransa arhitectilor nu este capabila sa ia decizii la timp.

AL. BALASESCU – De ce in proiectele urbanistice se acorda automobilului un statut privilegiat si de ce problema traficului este majora, apropos de cele 3 bulevarde care debuseaza in Piata Victoriei.

- Inelul circular al metroului este o solutie ?
- De ce nu se incearca o armonizare a proportiei spatiului alocat automobilului, pietonului si transportului public

C. ENACHE - este vorba despre un mit prin care este privit proiectul. De fapt proiectul este gandit sa protejeze fondul construit.

- Bucurestiul nu se poate baza pe o retea de transport subteran. Metroul din Piata Victoriei nu mai face fata la orele de varf.
- Proiectul propune tramvai

A. SOARE – Nu ar trebui sa se introduca motivatii pentru stoparea tranzitului Nord-Sud ?

C. ENACHE – suntem intr-un oras in care niciun proiect public nu continua

- Sunt prea multe idei venite de la oameni care nu cunosc realitatile orasului
- E nevoie de politici si strategii
- Prin intermediul acestui proiect, Calea Victoriei ar putea deveni pietonal doar **intr-un an**
- Lucreaza la strategia prin care dezvoltatorii vor fi obligati sa tina cont de patrimoniul

- Visul este imaginea Căii Victoriei din anii 30

M. KUIBUS – pietonalele au sens atunci când ele se integrează într-un context

- Calea Victoriei ca pietonală nu este credibilă
- Barcelona este un exemplu al succeselor și insucceselor

C. ENACHE – 1989 Calea Victoriei a fost pietonală pentru o perioadă scurtă și a fost plină

- Pentru o rețea de metrou cu adevărat eficientă este nevoie de 40 de ani
- Să nu comparăm Bucureștiul cu Parisul ...
- Serie de imagini de arhivă cu Bucureștiul în 1977, 1980, 1989
- Românii sunt sensibili la demolări, dat fiind istoria dinaintea de 1989; este gata să-și asume riscul demolărilor

AL. BALASESCU - Mașina la români este un subiect emoțional

C. ENACHE – 1989 Calea Victoriei a fost pietonală pentru o perioadă scurtă și a fost plină

- În zona Buzești nu vin investitorii din cauza calitatii slabe a arhitecturii existente în zonă; Aceștia nu vor supraviețui pentru că nu există fonduri pentru a le restaura, consolida
- Proiectul propune doar o stradă ceva mai civilizată
- Ar fi trebuit ca proiectul să fie un parteneriat public-privat, dar în România nu așa funcționează așa ceva

A. SOARE – De ce se investește în afara centrului vechi ?

C. ENACHE – nu avem strategii, pragmatism și nici energie pentru a salva patrimoniul în pericol și nici Bucureștiul nu este un oraș muzeu, incrementat.

- Nu ar trebui să așteptăm soluții de la guvern
- Primăria nu are resurse să se implice cu mai mult decât o face. De această dată nu propun decât o stradă și o linie de tramvai
- Acest bulevard are rolul de a proteja inima orașului (de trafic)
- Pietonalele trebuie să fie coerente și structurate, așa cum sunt pietonalele propuse de dl Enache în anii 2000
- Proiectul este deja implementat în proporție de 90% și discuțiile ar trebui să se canalizeze pe înțelesurile pe care le putem trage din desfășurarea lui
- Nu este de acord cu transformarea Halei Matache într-un centru de cultură urbană
- Casele care sunt propuse să fie demolate sunt ne semnificative ca valoare în comparație cu avantajele pe care le-ar aduce proiectul (Piata Gării de Nord și pietonalul Calea Victoriei). Aceste case au ajuns în situația de a se dărâma pentru că ele sunt privite ca zone restricționate

TANA LASCU – Proiectul nu respectă convențiile – Coventia de la Florența

HANNA DERER – Regreț faptul că prin această dezbatere se da ocazia doar urbanistilor să se exprime, în detrimentul patrimoniului.

- Ce alte opțiuni de intervenție existau în 2005 și de ce nu s-a ținut cont de ele ?
- De ce s-a făcut o prezentare a proiectului și nu o dezbatere
- Nu se comunică exact ce monumente de demolează

C. ENACHE – nu au existat alternative în 2005, nici în cadrul proiectului și nici din partea autorităților

HANNA DERER – considera că 80% din cele afirmate pe tema problemelor de patrimoniu, de dl C. Enache este incorect !

AL. BALASESCU – care este proporția traficului pe bulevardul nou propus ?

C. ENACHE – 2 fire de circulație pe sens, linie tramvai pe mijloc, trotuare de 5 m și nu există piste pentru bicicliști dar ar putea fi introduse

TANA LASCU – este de părere că strada largă doar pe 200m, sacrificându-se pentru acestea mai multe case de patrimoniu

MARIO KUIBUS – ce spun inginerii de trafic?

- În 2025 vom avea aceleași probleme de trafic; când venim cu idei noi ?

C. ENACHE – Tema pe care a inaintat-o inginerului de trafic a fost – Calea Victoriei pietonala si a rezultat acest proiect

MARIO KUIBUS – de ce nu se pun arhitectii de acord asupra unei strategii ?

- 1965 Londra s-a stopat prin interventie civica o astfel de interventie
- Continuand sa promovam astfel de proiecte nu vom obtine niciodata un oras cu o marca identitara
- Nu crede in proiect din cauza premiselor de la care s-a pornit (pietonalul CV, Piata, Problemele de trafic, etc) si despre care crede ca sunt false

ADRIAN CRACIUNESCU – este impotriva proiectului

- Largirea strazii nu aduce cu sine un trafic mai bun (Ce largime au Stefan cel Mare, Giurgiului, etc. Toate aceste bulevarde sunt mai largi decat viitorul bulevard propus si pe ele se circula prost)
- Ce garantii avem ca vom rezolva prin acest proiect problemele traficului din zona ?
- De ce nu s-a discutat in Ministerul Culturii despre acest proiect ? Pentru ca din cauza interventiilor in zone protejate ar fi trebuit sa se ia avizul de la MCC.
- Conform articolului 11 nu se pot face exproprii in cazul monumentelor istorice, fara aviz MCC

C. ENACHE – nu a fost implicat in obtinerea avizului

- Este o utopie sa oprim dezvoltarea Bucurestiului

SORIN GABREA – citeaza rapoarte mai vechi de trafic si strategii de dezvoltare a orasului

- Face o comparatie cu situatia altor orase la capitolul dezvoltare
- Proiectul in dezbarere este privit mai mult prin prisma edilitara si mai putin prin cea a spatiului public
- Citeaza din MasterPlanul de trafic din 2007
- Nu avem cadrul legislativ care sa ne permita sa ne permita sa implementam astfel de proiecte, cu atat mai putin un proiect profesionist in care sa se ia in calcul toate aspectele (trafic, patrimoniu, probleme juridice legate de exproprii)
- Ar fi de studiat legislatia interbelica care este interesanta

S. STURDZA – sa prelungim discutia pt ca si HANNA DERER sa poata aduce argumente in favoarea punctului ei de vedere

- Autoritatile si-au impus vointa in fata arhitectilor si nu stim sa transmitem ideea pietonalului Calea Victoriei si s-ar putea ca acest lucru s-ar putea sa nu se faca
- Propune sa se faca exercitiul cu pietonalul Calea Victoriei intr-un weekend pt a se vedea cum functioneaza . OAR ar trebui sa propuna PMB acest exercitiu
- Administratia publica este lipsita de transparenta si autorul proiectului de fata este in situatia de a fi folosit si dezinformat de catre PMB
- Proiectul nu tine cont de problemele economice si nici de ce se castiga atunci cand se pierde ceva. Care este raportul dintre cele doua ?
- Nu este de acord cu solutia de placare a bulevardului cu blocuri. Ii este tema ca o astfel de solutie, pe care PMB o intelege foarte usor, este foarte posibil sa fie pusa in aplicare
- Crede ca este o problema ca axa nu trece pe la Palatul Parlamentului si pe la Patriarhie
- Administratia isi ascunde proiectele si le anunta tarziu
- Arhitectii ar trebui sa se informeze reciproc pe tema proiectelor mari de interes public
- Se remarca ideea curenta prin care zonele vechi sunt privite ca neinteresante

C. ENACHE – problema fronturilor se va discuta si negocia

- Exista o inaltime maxima la cornisa impusa de proiect – 21m
- Nu va fi un front continuu
- Parcelele sunt mici

V. POLIZU – proiectul nu a ajuns la Comisia Nationala a Monumentelor

- Proiectul este necunoscut in bransa

- Ar trebui sa ne aparam confratii si proiectele

N. TARALUNGA – ar trebui sa existe un avocat care sa dea in judecata statul in numele OAR si RUR atunci cand nu se respecta proiectele

- Bransa arhitectilor nu au „voce”
- A venit la dezbateri pt ca este membru al echipei de strategie pentru Bucuresti
- Mesajul general este : “ am vrut sa avem un pietonal si am sacrificat Buzestiul”

TANIA LASCU – OAR sa faca regulamente de zone protejate pt ca arhitectul sef sa nu mai fie in postura de a da avize

S. TIGANAS – dezbateri trebuie sa continue astfel incat toti cei care au un punct de vedere sa aiba prilejul de a-l exprima.