

PASAJUL RUTIER SUBTERAN DIN PIATA PRESEI LIBERE - SOSEAUA KISELEFF

Consideratii finale - iulie 2013

Reducearea dezbaterii asupra pasajului din Piata Presei Libere - Soseaua Kiseleff la o discutie legata numai de traficul motorizat - asa cum procedeaza sistematic initiatorii acestui proiect - este inacceptabila, din mai multe motive:

1. **Circulatia nu este un subiect autonom, ci o componenta, intre multe altele, a urbanismului; analizele de trafic nu pot justifica, singure, decizii si solutii pentru oras. In consecinta, proiectele de infrastructura rutiera trebuie sa urmeze aceeaasi logica a interdependentei si contextului.**

2. **Valoarea si semnificatiile istorice, urbanistice si simbolice ale unor zone importante - cum este Soseaua Kiseleff - exclud argumentele si solutiile unilateral tehnice. Prezenta unui pasaj rutier subteran pe aceasta artera trebuie tratata ca o problema de *image*, nu de circulatie.**

3. **Bucurestiul se afla intr-o competitie internationala a oraselor, o competitie in care politica de dezvoltare spatiala are un rol esential. In aceasta logica, orasele inteligente isi apara reperele identitare si isi creaza altele noi, autentice; nu-si masacreaza trecutul si nu-si compromit viitorul prin solutii conjuncturale.**

4. **Romania a aderat la conventii internationale cu incidenta directa asupra problematii urbane: *protejarea patrimoniului arhitectural* (Conventia de la Granada, 1997), *protejarea peisajului* (Conventia de la Florenta, 2002), *promovarea principiului dezvoltarii urbane integrate* (Carta de la Leipzig, 2007).**

Ar fi fost deci suficiente motive ca Primaria Municipiului Bucuresti sa priveasca intr-un cu totul alt mod, echilibrat si contemporan, cu deschidere si sensibilitate, problema pasajelor rutiere. Avand insa in vedere ca reprezentantii P.M.B. nu pot fi extrasi din cercul marginit al argumentelor referitoare la circulatia masinilor, ne referim in primul rand la ele pentru ca, oricum, sunt complet lipsite de teme.

1. PASAJUL ESTE INUTIL FUNCTIONAL

Promotorii pasajului sustin ca el este necesar pentru fluidizarea circulatiei venind din nord, pe DN1, catre centrul orasului. Dar este aceasta cea mai buna solutie?

1.1. Odata cu construirea autostrazii A3, DN1 isi va pierde mult din importanta pe care o are in prezent. Studiile estimeaza ca, datorita mutarii traficului de lung parcurs pe A3, pe DN1 circulatia va scadea cu circa 30%.

Faptul ca A3 va lega Bucurestiul nu numai cu Brasovul, ci si cu Moldova, nu are nici

o importanta: intotdeauna va fi mai usor de circulat pe o autostrada de 6 benzi, cu un traseu direct, fara intersectii, decat pe un drum national de 4 benzi, care traverseaza multe localitati. Afirmatia ca, datorita intensitatii fluxurilor de pe autostrada, tot DN1 va ramane principala legatura catre nord a Bucurestiului este absurda: cat de aglomerata ar trebui sa fie aceasta autostrada incat conducatorii auto sa prefere sa circule pe drumuri de categorie inferioara, stand la cozi?

1.2. Problema congestiei traficului se rezolva - o demonstreaza experienta de multi ani a tuturor marilor orase din lume - prin rute ocolitoare si inele, nu prin facilitarea tranzitului masinilor catre centru. Din acest motiv, in Planul Urbanistic General se prevede inchiderea inelului central, nicidecum construirea unui pasaj rutier denivelat in zona Pietei Presei Libere.

1.3. In aceeași logica, si Planul Integrat de Dezvoltare Urbana (PIDU), aprobat recent de catre C.G.M.B. (30.08.2012) sustine evitarea arterelor radiale si protejarea centrului prin construirea de inele [*"Traficul este o problema majora a centrului Bucurestiului. Pornim de la premisa ca centrul nu trebuie sa fie un loc de tranzit prin Bucuresti si ca, prin constructia inelelor si a centurii, se poate scadea traficul auto din zona centrala"*].

1.4. In zona Pietei Presei Libere nu exista blocaje majore ale circulatiei. Admitand ca ele exista sau vor exista, extinderea pasajului spre Soseaua Kiseleff nu va face altceva decat sa le deplaseze catre sud, spre Piata Victoriei. Solutia eliminarii blocajelor nu poate fi cea a construirii de pasaje directionate catre centru, ci cu totul alta: (1) la nivel local - optimizarea ciclului de semaforizare si (2) la nivel de ansamblu - disiparea fluxurilor de trafic venind din exterior prin distribuirea lor pe inele.

1.5. Conform proiectului, accesul de pe DN1 pe Soseaua Kiseleff se face atat la sol, prin giratia din Piata Presei Libere, cat si prin pasajul subteran, mult mai ingust. Prima optiune, fireasca si comoda, face complet inutil pasajul.

1.6. Se sustine ca necesitatea pasajului din Piata Presei Libere rezulta din simulările stiintifice, realizate cu metode matematice, ale traficului. Probabil ca si pentru pasajul din zona fostului abator (Soseau Mihai Bravu - Calea Vacaresti) specialistii P.M.B. au utilizat aceleasi metode stiintifice, care sunt insa infimate de realitate: desi de circa doi ani santierul acestui pasaj este oprit, circulatia este fluenta, ceea ce demonstreaza inutilitatea lui.

2. PASAJUL AGRESEAZA PATRIMONIUL ISTORIC

Soseaua Kiseleff [1], ca si Bulevardele Aviatorilor si Prezan, compun, impreuna cu zona de parcuri pe care o traverseaza, un ansamblu monumental de mare valoare al Bucurestiului. Este un tip de compozitie urbana practicat mai cu seama la sfarsitul secolului al XIX-lea in mari orase din Europa, dar si din America de nord, luand ca model bulevardele pariziene si in primul rand Avenue des Champs-Élysées [2].



1 - Bucuresti, Soseaua Kiseleff



2 - Paris, Avenue des Champs-Élysées



3 - Londra, The Mall



4 - Washington, The National Mall



5 - Berlin, Siegessäule



6 - Budapesta, Andrássy Avenue

Morfologic, bulevardele de acest tip au cateva caracteristici definitorii, foarte puternice: traseu drept; profil transversal amplu si simetric; prezenta dominanta a vegetatiei inalte (aliniamente de arbori) care subliniaza axialitatea arterei; trotuare foarte largi, de latime constanta si neintrerupte.

Functional, sunt bulevarde destinate circulatiei automobilelor (grupata central sau distribuita lateral) dar sunt si bulevarde de promenada pentru pietoni, traversand zone cu mari parcuri [5]. Un element suplimentar important il constituie faptul ca in cele mai multe



7 - Paris, Avenue des Champs-Élysées



8 - Londra, The Mall

cazuri acest tip de artera are si un rol de reprezentare major, conducand fie catre un obiect monumental - Arcul de Triumf (Paris, Bucuresti) sau monument de for (Budapesta, Berlin, Bucuresti), - fie catre un edificiu simbolic - Palatul Buckingham (Londra) [3], Capitolul (Washington) [4].

In toate situatiile, aceste bulevarde sunt protejate urbanistic, atunci cand nu sunt chiar clasate ca monument, asa cum este Andrassy Avenue [6] din Budapesta, care figureaza in Lista U.N.E.S.C.O. a patrimoniului mondial (inscriere seriala, 1985 - the Banks of the Danube, the Buda Castle Quarter and Andrassy Avenue - whc.unesco.org/en/list).

Chiar daca in zonele in care sunt situate exista probleme reale de circulatie [7, 8], niciodata nu s-a pus in discutie ipoteza amplasarii pe aceste artere a unor pasaje rutiere; valoarea lor istorico-simbolica exclude astfel de interventii. Acolo unde echipamente de acest tip au fost totusi absolut necesare (Champs-Élysées), ele au fost plasate - mai bine spus, ascunse - in spatele unor zone plantate cu vegetatie inalta, pentru a nu interfera vizual cu artera principala si a nu-i perturba traseul.

Desi formal Ministerului Culturii a acordat aviz favorabil - un aviz insotit de o plansa complet ilizibila -, proiectul pasajului constituie o grava agresiune asupra uneia din zonele cele mai frumoase ale orasului. Astfel:

2.1. Proiectul incalca absolut toate reglementarile prevazute de PUZ Zone construite protejate - Municipiul Bucuresti pentru Soseaua Kiseleff.

Desi in documentele proiectului se fac in mod repetat referiri la acest PUZ, in realitate "*elementele definitorii si care confera caracterul*" acestei artere - prezenta vegetatiei, profilul spatial definit de ea si valoarea simbolica - sunt ignorate. Suprafetele colorate cu verde in plansa de reglementari nu pot ascunde aceasta realitate.

In locul unui "*grad maxim de protectie*", se propune o interventie care, chiar daca afecteaza doar un segment al Soselei Kiseleff, este radicala.

In locul "*protectiei vegetatiei*" si a "*conservarii plantatiei valoroase existente*" se propun defrisari masive, atat in lungime cat si in profunzime.

Contradictiile majore intre regulamentul de protectie al Soselei Kiseleff si ceea ce se propune prin acest proiect pun in discutie pozitia - daca nu si misiunea - Ministerului Culturii:

Cand si-a exprimat acest, teoretic, aparator institutional al patrimoniului Romaniei adevarata pozitie despre Soseaua Kiseleff: atunci cand a avizat PUZ Zone construite protejate, inclusiv reglementarile sale, sau atunci cand a avizat favorabil proiectul pasajului, care neaga aceste reglementari?

2.2. Pozitionarea asimetrica a rampei pasajului si, mai ales, defrisarea masiva a vegetatiei inalte de fundal situata intre Strandului Tineretului si Piata Presei Libere, perturba in mod grav inceputul arterei si ii destabilizeaza profilul spatial transversal. Pe o lungime de cateva sute de metri, Soseaua Kiseleff va fi mutilata.

2.3. Acest efect este amplificat si de intentia amplasarii in lateral, dar la mica distanta, a unei cladiri (viitorul sediu al M.A.E.) cu o inaltime echivalenta celei de-a doua cornise a Casei Presei Libere. Punand in paranteza modalitatea prin care s-a operat aceasta modificare - aparuta foarte recent, fara nici o sustinere tehnica relevanta - se cuvine remarcata absurditatea relatiei dintre pozitia si inaltimea cladirii: este asezata pe o parte a Soselei Kiseleff, in imediata ei proximitate, dar este aproape la fel de inalta ca un edificiu care inchide o perspectiva axiala lunga de cativa kilometri!

In fapt, scenariul urbanistic pentru triumphiul delimitat de Soseaua Kiseleff, Bulevardul Marasti si Bulevardul Expozitiei este absolut neverosimil: sediul unui minister de externe intr-un turn, peste un parcaj subteran public (!), intre un pasaj rutier subteran si o linie de tramvai, in spatele intrarii intr-un mare complex de targuri si expozitii! Greu de imaginat relatia dintre cele doua turnuri ale City Gate - compozitie inchisa, autonoma - cu inca o cladire inalta. Si greu de imaginat degradarea profesionala a celor care propun si sustin asemenea proiecte...

2.4. Asimetrizarea profilului si aparitia rampei pasajului - implicit si a indicatoarelor rutiere aferente - sunt elemente incompatibile cu valoarea simbolica Soselei Kiseleff. Ele o transforma intr-o banala cale de circulatie si compromit perspectiva catre Arcul de Triumf.

3. PASAJUL AGRESEAZA MEDIUL

Avizul de mediu considera ca PUZ analizat nu are efecte semnificative asupra mediului. Dar:

3.1. Proiectul propune taieri masive de arbori: (1) plantatia inalta de fundal din spatele circulatiei pietonale, cu un rol esential in imaginea Soselei Kiseleff si a microclimatului ei, si (2) plantatia inalta din zona delimitata de Soseaua Kiseleff, Bulevardul Marasti si Bulevardul Expozitiei, pe care urmeaza sa se ridice o noua cladire.

3.2. Faptul ca avizul de mediu precizeaza ca in cazul defrisarilor se va proceda la transplantarea vegetatiei este doar un subterfugiu administrativ pentru ca, avand in vedere morfologia Soselei Kiseleff si proximitatea ei cu Parcul Herastrau, impactul pasajului asupra cadrului natural nu poate fi analizat separat de cel asupra valorilor cultural-istorice.

Din acest motiv, solutia compensarii defrisarii prin replantare este inacceptabila:

prezenta vegetatiei inalte nu are o semnificatie cantitativa, ci calitativa. Ea trebuie sa ramana acolo unde este, ca element natural integrat unei concepii urbanistice.

4. PASAJUL AGRESEAZA SPATIUL PUBLIC

Raportul de specialitate si expunerea de motive fac referire la realizarea unor spatii publice de calitate corespunzator dimensionate pentru deservirea fluxurilor pietonale. Dar:

4.1. Aparitia rampei inlocuieste actualul trotuar, foarte generos, cu un trotuar foarte ingust, deviat pentru a face loc unei circulatii carosabile; promenada "la sosea" devine imposibila in aceasta zona.

4.2. De altfel, propunerile in materie de spatii publice din acest proiect traduc o inacceptabila inversiune: pe de o parte, se defriseaza masiv vegetatia si se creaza pasaje rutiere subterane, care iau locul spatiilor pana atunci rezervate pietonilor; pe de alta parte, acestora li se ofera spatii in subsol, in pasaje subterane.

Impreuna cu Parcul Herastrau, Soseaua Kiseleff da reprezentativitate zonei de nord a orasului. Pentru cei ce sosesc in Bucuresti venind de la aeroport, Piata Presei Libere si continuarea ei prin axul monumental al Soselei Kiseleff reprezinta poarta de intrare intr-o adevarata capitala europeana: profil generos, aliniamente succesive de arbori, trotuare largi, oameni la plimbare, biciclisti. Un cadru arhitectural si o atmosfera pe care eforturile continue - incepute acum aproape doua secole - ale mai multor generatii le-au facut posibile, dar care vor fi grav afectate in cazul punerii in aplicare a acestui proiect absurd; se cheltuiesc 31.000.000 de euro pentru un proiect inutil si brutal.

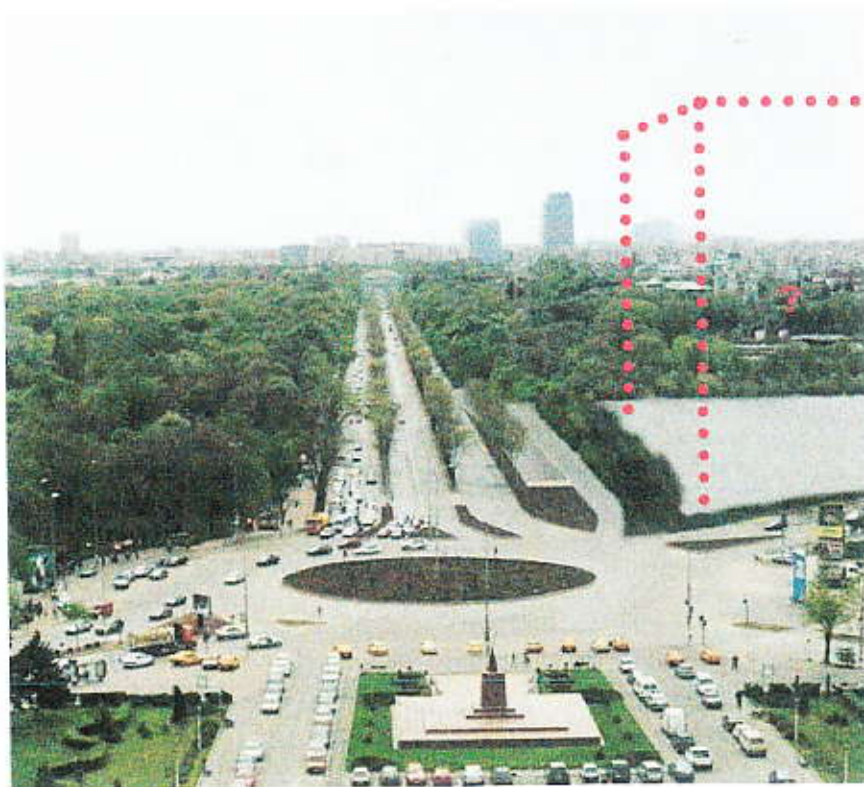
Din aceste motive, pastrarea Soselei Kiseleff asa cum este ea in prezent - profil simetric, prezenta dominanta a plantatiei inalte si a regimului jos de inaltime pe ambele parti si pe intreaga lungime ale arterei, continuitatea trotuarelor - este obligatorie pentru ca imaginea, valoarea si semnificatia acestei zone sa nu fie iremediabil compromise.

Filiala Bucuresti a Ordinului Arhitectilor din Romania





Soseau Kiseleff in prezent, in zona care urmeaza sa fie modificata prin construirea pasajului subteran: o artera de reprezentare, cu profil amplu, cu multiple alinamente de arbori, cu trotuare largi. Spatiul bulevardului, esential in sustinerea perspectivei catre Arcul de Triumf, este delimitat de vegetatia inalta plantata simetric (Parcul Herastrau in stanga, zona de dotari sportive in dreapta).



Soseau Kiseleff dupa construirea pasajului rutier subteran, transformata intr-o vulgara cale de circulatie pentru masini. Zona care marcheaza inceputul axului spre Arcul de Triumf este desfigurata prin defrisarea arborilor, prin reducerea drastica a largimii trotuarului si prin desimetrizarea profilului transversal. Acest ultim efect este agravat prin amplasarea in apropiere - complet nejustificata - a unei cladiri inalte aproape cat Casa Presei Libere (planurile PMB nu permit o evaluare exacta a pozitiei si conformatiei volumului acestei cladiri).



1890



1905



Prezent

Trei imagini ale Avenue des Champs-Élysées din Paris, modelul Soselei Kiseleff, din 1890, din 1905 și din prezent: caracteristicile morfologice esențiale ale bulevardului nu s-au schimbat, chiar dacă între timp a devenit o artera foarte importantă pentru traficul auto. Valoarea lui istorico-simbolică a impus un respect absolut, făcând imposibilă orice intervenție care i-ar putea altera imaginea; nici o administrație nu a avut ideea construirii pe Avenue des Champs-Élysées a unor pasaje rutiere. Un astfel de echipament exista, dar plasat în lateral, ascuns în spatele plantatiei înalte.