

Sedinta CTUAT a Primariei Municipiului Bucuresti din 21 ianuarie 2009.

Comisia a fost alcatuita din: Iulia Dinu, Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Constantin Enache, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan. Presedinte: Sorin Gabrea. Din partea Comisiilor de specialitate ale Primariei au participat Elena Boghina (Serviciul Circulatie) si Andrei Zaharescu (Serviciul Coordonare Retele). A fost prezent la sedinta si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Capitalei.

1. PUZ Masterplan circulatii Municipiul Bucuresti / proiectant W.S.P.

(prezentare/consultare)

Prezentarea a fost realizata de ing. Adrian Vulcan. Documentatia in acest caz a fost structurata pe cinci mari categorii – conditiile existente; modelare transport si prognoza cerere transport; dezvoltare Masterplan si prezentare scenarii posibile; analiza relatiei cost-beneficii; finalizare Masterplan, program de implementare.

Au mai fost luate – ca baza de date – interviuri in legatura cu diferite aspecte ale circulatiei din Capitala unui numar de 33.000 de persoane si s-a efectuat un recensamant de circulatie. Toate aceste date au fost apoi supuse unui proces care a tintit formularea unui model de transport pe baza unui model matematic, care incerca reproducerea schematica a calatoriei in functie de frecventa, capacitate samd. Tot acest model a functionat pe baza a 7 scopuri posibile de calatorie (serviciu, scoala, vizite zilnice sau periodice la o anume destinatie etc.), deplasare conditionata de uzul sau lipsa masinii personale. In baza tuturor acestor date au rezultat, pentru perioada 2007-2027, trecand prin punctul de referinta 2013 (termen-limita legat de o serie de conditionari ale Romaniei de catre organismele UE), 4 posibile scenarii, care plecau de la non-interventie, treceau printr-un minim, un maxim de masuri si

care puteau ajunge pana la ipoteza restrictionarii accesului auto in unele zone. Au fost definite, urmare a acestei prognoze, 80 de zone de circulatie pentru Bucuresti, 32 pentru judetul Ilfov si, pentru intreaga tara, aproximativ 2800. In fine, se estimeaza ca va exista, in timp, o crestere in circulatie a ponderii autoturismelor, care va fi, in raport cu numarul actual de unitati, de cca. 20% pentru intervalul de timp 2007-2013 si de peste 55% pentru intreaga perioada 2007-2027. Un segment important de activitate privind calitatea circulatiei, dar cu mari lacune astazi, este cel al informatiei rutiere si al transiterii ei. Chestionat de catre membrii Comisiei in legatura cu utilitatea discutarii unei documentatii atat de complexe si asupra posibilitatii ei de folosire la nivel macro, Sorin Gabrea a precizat ca studiul este de mare importanta pentru refacerea PUG si pentru sesizarea impactului traficului asupra partiului urban.

Gheorghe Patrascu a completat raspunsul afirmand ca “toate aceste previziuni si estimari oferite de studiu trebuie corelate cu bazele de date urbane, pentru ca ele sa poata avea impact real asupra imbunatatirii traficului” si a mai tinut sa aduca la cunostinta celor prezenti ca “desi densitatile de locuire mari nu sunt in centru, fluxurile auto mari sunt exact cele din acest loc, ceea ce dovedeste, printre altele, ca exista o proasta relatie intre locatia rezidentiala a cetatenilor si locul in care ei isi desfasoara activitatea.”

Sorin Gabrea a dorit sa stie cum anume stam din punctul de vedere al circulatiei comparativ cu alte orase europene comparabile cu Bucurestiul (ca suprafata, numar de locuitori, numar de automobile pe cap de locuitor) – raspunsul a fost ca ceea ce ne diferentiaza radical fata de orasele europene este scopul principal al calatoriei cu masina personala, dar si cu transportul public: cel legat de subzistenta (munca si achizitionarea de alimente), puternic in defavoarea calatoriilor destinate loisirului sau culturii. Dl. Ing. Suciu

a intervenit punctual pentru a-si expune parerea conform careia ar fi foarte importanta realizarea sau identificarea unei relatii conceptuale intre dezvoltarea orasului si studiul de trafic.

Bogdan Bogoescu si-a exprimat ingrijorarea fata de posibilitatea ca acest studiu sa nu fie bazat pe date reale si, pe de alta parte, ca el sa nu cuprinda documentatiile de urbanism existente in prezent, care prin faptul ca produc efecte fac unele propuneri imposibil de realizat sau de urmarit. In opinia d-sale, “Bucurestiul este anormalic ca tip de dezvoltare” si, prin urmare, orice prognoza trebuie indeaproape controlata pentru a avea posibilitati reale de realizare. Dl. Ing. Vulcan raspunde, fata de aceasta posibilitate, ca s-a incercat sa se stabileasca intr-un mod cat mai precis functiunea zonelor prin prelucrarea datelor obtinute prin interviuri si recensamant auto – daca, desigur, aceste raspunsuri ulterior transformate in date sunt reale si sincere. Ca supozitie de baza in realizarea acestui studiu, d-sa mai afirma si ca “au fost luate in considerare toate dezvoltarile majore din Bucuresti si din zona metropolitana.”

Privitor la accesarea acestei baze de date si a intregului studiu, pentru ca viitoarele documentatii sa tina seama de el, se afirma ca documentul va fi disponibil prin accesarea site-ului Primariei Bucuresti; Elena Boghina, insa, arata ca pentru moment “toata baza de date care priveste strazile din Bucuresti se afla la Brigada de Circulatie a Politiei Capitalei, pentru ca acum ei sunt cei care autorizeaza accesesele la obiective si alte utilitati.”

In incheiere, a fost prezentat foarte pe scurt un studiu de caz al unei zone cuprinse intre Bdul Vacarescu – Fabrica de Glucoza- Soseaua Petricani – Sos. Pipera – Bdul. Pompei. Dezvoltarea mai pe larg a discutiilor a fost intrerupta de catre dl. Gabrea, care si-a exprimat satisfactia ca “lucrul pentru realizarea acestei importante componente a PUG viitor a

debutat pozitiv, exista o metoda de abordare controlabila, un studiu, un pachet de informatii cu care se poate lucra”. La randul sau, si el isi doreste ca tot acest pachet de informatii sa existe, sa fie permanent innoit si sa fie accesibil si activ. Dl. Ing. Eugen Ionescu mai propune ca atunci cand va fi avizat un PUZ, el sa fie insotit la Comisie de analiza macro a intergii circulatii pe zona afectata, pentru a nu face ca documentatiile sa ajunga, in cele din urma sa se contrazica.

.....

**2. PUZ Pasaj Str. Doamna Ghica, S.2 / proiectant CONSYS PROIECT SRL
(revenire)**

Se recapituleaza datele ultimei prezentari, in care se cerea printre alte componente necesare de proiect o documentatie care sa sustina propunerea din punct de vedere urbanistic, nu numai din cel al valorilor de trafic, si sa demonstreze argumentat ca inaltarea unui pasaj pe directia Str. Dna Ghica este preferabila unui pasaj pe celalalt sens, care ar urmari Sos. Colentina; se mai solicita, in acelasi timp, un studiu de trafic si unul peisagistic mai detaliat. Prezentatorul PUZ explica, insa, Comisiei, ca el face parte dintr-o noua echipa care a preluat studiul fara a cunoaste aceste cereri anterioare.

Rezolutie (Sorin Gabrea): pentru ca toate acele elemente de documentatie solicitate lipsesc, se propune revenirea in Comisie dupa refacerea lor.

.....

**3. PUZ Sos. Pantelimon nr. 266, S.2 / proiectant WESTFOURTH
ARCHITECTURE (revenire)**

S-a cerut anterior de catre membrii Comisiei eliminarea parcajului de suprafata, crearea unui loc de joaca, rezolvarea circulatiilor secundare, interioare, precum si extinderea analizei pe terenul ocupat de INCERC. Se afirma, in prezentare, ca si daca CUT propus, 4, pare foarte mare, in realitate urbanitatea locului se pastreaza datorita inaltimii blocurilor, dorite P+13. POT va fi de 30%, iar procentul de spatii verzi va fi cu putin sub 30%.

Constantin Enache observa, in primul rand, ca este pozitiv ca trama stradala a fost gandita astfel incat lotul sa poata fi irigat dpdv al circulatiei; crede ca strada interioara propusa poate fi de 7 m si nu de 14, tocmai pentru ca in imediata apropiere se afla un drum de capacitate superioara, care poate rezolva singur problema circulatiei, chiar sporita de noile blocuri; se arata de acord cu proiectul in forma prezentata, pentru ca a introdus recomandarile Comisiei din precedenta infatisare. In acelasi sens se pronunta si Dan Serban, Bogdan Bogoescu si Dan Marin. Dorin Stefan: "Planul este in regula, proiectul poate demara, insa realitatea va demonstra ca strazile interioare propuse se vor face fie foarte greu si in timp indelungat, fie nu se vor face niciodata." In acest sens, pentru ca proiectul sa poata fi cumva "tinut in mana", Bogdan Bogoescu revine si propune ca in documentatia care va fi avizata, "sa figureze pe plansa transferul de proprietate dinspre privat spre Primarie", pentru ca aceasta din urma sa poata furniza utilitati de pe un domeniu care i-ar apartine. Sorin Gabrea: "Se va trece si regimul juridic in plansa de reglementari." Pozitia d-sale e intarita de catre arhitectul-sef: "Prin hotararea ce priveste documentatia, sa se stabileasca si obligativitatea transferului de proprietate dinspre privat spre noi. Si cum CUT este foarte mare, as propune macar o reducere a POT."

Elena Boghina arata ca la nivelul plansei de circulatie exista anumite lacune – lipsesc unele pasaje, unele corelari de fluxuri. Casandra Rosu este de acord cu avizarea favorabila, in

conditiile in care “va exista in plansa de reglementare prevederea legata de circulatia terenurilor, iar CUT nu va depasi in niciun caz 3,5.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): se avizeaza favorabil, in masura in care se va realiza transferul de proprietate; se vor introduce observatiile dnei. Boghina legate de circulatie; CUT va fi stabilit de arhitectul-sef, in momentul constatarii indeplinirii celor doua cerinte de mai sus.

.....

4. PUZ Str. Alexandru Borneanu ne. 22, 22A, S.6 / SC ALTER EGO CONCEPT SRL (revenire)

In prezentare, se arata care fusesera recomandările Comisiei: retragerea limitei spre Splai; volumul compact sa fie de maxim P+6; marirea numarului de subsoluri destinate parcarilor, de la 4 la 5. Se mai arata ca se va propune o circulatie in jurul Metroului, locat in imediata apropiere. POT dorit este de 70%, iar CUT de 12,8; exista 252mp de spatiu verde si posibilitati de parcare pentru 214 masini.

Cassandra Rosu: “Nu inteleg relatiile pe care le propuneti. Aveti vreo intelegere cu vecinii?”
– se raspunde negativ.

Bogdan Bogoescu: “Acolo, in realitate, se afla o casa construita de care noi nu putem sa nu tinem seama si care se pare ca e ilegal ridicata.” Gheorghe Patrascu: “Documentatia este ilegala, asa este, dar lucrul in sine trebuie constatat si nimeni nu face asta. Si atunci se pune problema daca ne dam acordul de a se construi aici in felul care ne este propus, daca suntem de acord cu o documentatie ilegala. Ne insusim ceea ce a zis Sectorul?”

Dan Marin: “Nu se poate construi in acest loc pe parcela. Pe de alta parte, ma intreb cum puteau construi vecinii in acel fel, pe malul Dambovitei, doar cu o aprobare de la Primaria de Sector, prin PUD?”

Andrei Zaharescu: “Acolo mai este si un important canal colector, a carui afectare ar produce mari pagube.”

Dorin Stefan observa ca pe locul pe care se doreste sa se intervina sunt, de fapt, 3 proprietari, nu doar 2 si este de parere ca “pe pana nou intrata nu va fi lumina naturala aproape deloc, chiar daca am construi doar la P+6.” Propune “un edificabil normal de P+6, cu un accent posibil, dar care sa se incadreze intr-un CUT normal.”

Dna Elena Boghina mai observa ca o parte din studiul de circulatie are inexactitudini de pozitionare - a volumelor construite, a pasajelor samd.

Rezolutie (Gheorghe Patrascu): sa se revina cu alte solutii, cu alt tip de propuneri volumetrice, poate 3 sau 4 . Sa incercam consultarea celor de la Sector in legatura cu constructia ilegala. Sa existe o revizuire a geometriei locului. Propuneti variante care sa se incadreze intr-un CUT nu mai mare de 4-4,5 cu o solutie de arhitectura pentru P+6, P+7. Prezantati si o documentatie foto cu construitul existent.

.....

5. PUZ Zona de Nord, S1 / proiectant SC LORA CONSTRUCT

S-a revenit in Comisie cu planul cadastral cerut, cu planul de preordonare retele relationat cu Ilfov si cu un nou bilant teritorial. Se arata ca pentru transportul in comun pot fi rezervate trei trasee si ca din punct de vedere administrativ pot exista doua zone de centru urban. Se preconizeaza ca Soseaua de Centura sa treaca de la 3 la 2 benzi pe sens,

iar pentru relatia Bucuresti-Brasov urmeaza ca artera sa aibe 14m si trotuare de 2m. Sorin Gabrea mai precizeaza ca pentru aceasta zona Drumul Expres este foarte bine detaliat. Andrei Zaharescu, discutand sistemele de retele din zona, arata ca „se propune o canalizare in sistem divizor, apele de ploaie sunt coordonate spre coada lacului, dar lacurile tin de Apele Romane. Canalizarea menajera trebuie regandita, cu un nou colector, dar este nevoie si de exproprierea unor terenuri pentru utilitati – statii de transformare, puncte de alimentare etc”. Ca masura concreta, acelasi propune pichetarea strazilor din S1. Dan Marin este de parere ca reseaua de strazi este neomogena, iar Gheorghe Patrascu opineaza ca s-a incercat aici doar „un minim de interventie.” Sorin Gabrea observa ca pe actuala documentatie „strazile marcate sunt cele publice, dar ca in mod sigur vor aparea si cele private.” Bogdan Bogoescu: „Nu inteleg de ce nu exista nicio informatie despre zona Ilfov.”

Casandra Rosu: „Ce dotari publice vor trebui sa existe in acest „orasel”? Nu se poate propune o alta gandire decat cea a unui parcelar de drumuri? Nu am dotari de cartier – aici este un spatiu urban care nu ofera nimic.”

Bogdan Bogoescu: „Invatamantul si cultura nu sunt, probabil, estimate de lideri ca fiind de utilitate publica, dar ma intreb daca nu am putea conditiona un procent de spatiu rezervat utilitatilor publice, daca nu putem prevedea obligatia acestor investitori de a aloca un spatiu dedicat altor functiuni decat cele dorite strict?”

Sorin Gabrea: „Discutii in acest sens au existat, dar nu avem instrumentele legale prin care sa operam in acest sens. Tot ce putem face este sa alocam un bonus de CUT pentru cei care vor promova aceste utilitati.”

Dorin Stefan: „Eu nu stiu, practic, ce avizam in acest PUZ care propune o dezvoltare pur haotica.”

Dan Marin: „Trebuie sa existe o structura majora, dar mai departe este util sa se tina cont de ceea ce s-ar putea petrece, de ceea ce o viitoare dezvoltare va propune.”

Cassandra Rosu considera ca este nevoie de o plansa care sa prevada echipamentele publice, pozitie completata de cea a dlui Sorin Gabrea, care apreciaza ca „trebuie sa fie fixate deja echipamentele publice si sa stabilim ca la o anumita suprafata alocata altor functiuni decat cele vizate se va primi un bonus procentual.” Tiberiu Florescu este de parere ca anumite echipamente trebuie prevazute in variante de catre Primarie, cu tot cu costuri, si ca trebuie in orice caz prevazuta configuratia volumetric-spatiala a zonei pentru a i se putea pastra unitatea.

Sorin Gabrea: „In situatia actuala, componenta sociala a urbanismului aproape ca nici nu e discutata. Acum putem propune doar o sistematizare blanda cu compromisuri.”; Dan Serban, insa, observa ca revenind, solutiile s-au mai imbunatatit de fiecare data.

Sorin Gabrea (rezolutie): propunem avizarea, cu specificarea ca prin regulamentul aferent sa fie stabilite echipamentele publice si cu stabilirea unui bonus de CUT alocat pentru fiecare parte de parcela cedata orasului – sa spunem 500mp si sa fie definitivata plansa de utilitate publica.

.....

6. PUZ Str. Baratiei nr. 33, S. 3 / M DESIGN(revenire)

In prezentare se afirma ca lotul de langa magazinul Cocor, pe care se doreste construirea noii cladiri propuse, cu functiune de hotel, are un studiu istoric care prevede ca „se va

pastra integral corpul principal de cladire restaurata si ca se permit interventii noi pe fundul de lot, corelat cu PUZ zona istorica a Mun. Bucuresti/" PUZ zone protejate permite CUT de maxim 3,5. S-a mai dorit ca acele doua calcane ale cladirii, vizibile din strada, sa fie acoperite. Dorin Stefan este de acord cu propunerea, ca si Dan Serban, iar Sorin Gabrea apreciaza calitatea proiectului si a sectiunii, indeosebi. Dan Marin este si el de acord cu propunerea, dar fara cele doua aripi care i se par ca ingreuneaza proiectul. Pe de alta parte, Dorin Stefan revine asupra arhitecturii cu observatia ca din acest punct de vedere, ceea ce se propune este un hibrid ce pleaca de la arhitectura de targ. Bogdan Bogoescu este de parere ca ipoteza de lucru este posibila, dar ca geometria intregului ansamblu e bizara; este de parere ca se poate realiza o preluare a calcanului prin consola.

Casandra Rosu este de acord cu Dan Marin: „aripile laterale sunt greoaie, iar cladirea noua nu e una anonima, ci, dimpotriva, una foarte puternica in expresie si volum.” Dan Marin mai doreste sa spuna ca acoperisul noii cladiri este foarte agresiv, de sala de sport si ca sprijinindu-se pe vechea cladire, risca sa o deterioreze.

Sorin Gabrea (rezolutie): se avizeaza favorabil propunerea, fara acoperirea calcanelor si cu un acoperis mai putin agresiv; „Daca structura casei nu este afectata, suntem de acord chiar si cu acoperirea calcanelor” (Gheorghe Patrascu).

.....

7. PUZ Str. Ion Bogdan nr. 15 / proiectant SC CRIBA DESIGN (revenire)

Dupa ultima prezentare, se ajunsese la posibilitatea ca lotul sa fie populat de 3 corpuri de cladire care sa lase intr-o parte un drum de acces, cu gang. Tratarea volumelor, arata prezentatorul, s-a facut in trepte, volumul cel mai inalt fiind rezervat spatelui incintei (in

spate au fost prevazute birouri, in fata apartamente rezidentiale). CUT e cuprins intre 2,7 si 3,3. Inaltimele din zona sunt P+4 si P+5. Terenul are o adancime de 50m; s-au construit doar doua volume mai mari.

Bogdan Bogoescu observa ca una din retrageri este foarte mica si conditioneaza avizarea de o retragere ceva mai mare, iar Dan Marin sugereaza solutia scaderii unui etaj in locul retragerii.

Sorin Gabrea (rezolutie): se avizeaza favorabil, cu introducerea prevederii privind retragerea.