

Sedinta CTUAT a Primariei Municipiului Bucuresti din data de **8 Aprilie 2009**.

Membrii Comisiei pentru aceasta sedinta au fost: Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Constantin Enache, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan. Presedinte Comisie: Sorin Gabrea. Din partea Comisiilor tehnice de specialitate ale Primariei au fost prezenti Elena Boghina (Circulatie) si Andrei Zaharescu (Rețele). A participat la sedinta si Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Capitalei.

1. PUZ Modernizare Arcul de Triumf + pasaj (consultare)

Pentru a facilita accesul pietonilor si turistilor la Arcul de Triumf, accesare care ar permite vizitarea acestuia, se propun de catre proiectant pasaje pietonale pe sub toate bulevardele principale; ar rezulta, asadar, un mare pasaj care ar permite o circulatie subterana pe intreg perimetrul exterior al Arcului de Triumf, la care s-ar adauga posibilitatea de a iesi la suprafata chiar in axul Arcului, de unde s-ar putea urca in arc pentru panoramarea Bucurestiului. Suplimentar, s-ar mai dori chiar realizarea unui pasaj subteran pe directia Kiseleff.

Andrei Zaharescu: „Arcul de Triumf apartine unui ansamblu de zone succesive care se trateaza ca ansamblu. Directia de Transporturi a cerut, la un moment dat, un studiu de circulatie pe tot tronsonul Arcul de Triumf – Pta Charles de Gaulle – Ambasada Chinei, in intentia de a face cateva propuneri care sa aduca imbunatatiri circulatiei auto, mai ales, care solicita puternic arterele mentionate. Dar sigur ca ansamblul trebuie tratat mai ales ca urbanitate, nu doar ca si circulatie. Care ar fi solutiile de punere in valoare a acestor artere si pietre? Pentru Piata Charles de Gaulle, de pilda, s-au propus terase interioare si pasaj subteran, dar in final s-a vazut ca propunerea era foarte dificila. Arcul de Triumf, ca parte a acestei retele importante de trafic zonal, nu poate fi tratat in niciun caz individual. Nu cred ca ar fi bine sa apara aici circulatie auto subterana, chiar daca ma gandesc numai ca Arcul de Triumf e un monument care trebuie vazut, nu evitat”.

Bogdan Bogoescu: „Nu poate fi gandita o structura care sa permita pietonului acces direct in Arc? Dar ar fi nevoie de regandirea fundatiei. Cat despre pasajul rutier, nici eu nu cred in el, pentru ca locul e destinat unui eveniment.”

Sorin Gabrea: „Noi avem obiceiul de a ne ascunde monumentele de for public intre masini, pe cand vocatia lor ar fi sa fie restituite pietonilor. Dar nu cred, personal, ca Arcul de Triumf e destinat pietonilor; si daca ma gandesc ca acest loc are mai curand

vocatia comemorarilor festive, cred ca functionalitatea intregului loc trebuie mult mai bine gandita si analizata.”

Constantin Enache: „Nu cred deloc in pasajul auto rutier, ca alternativa pentru momentele in care circulatia in aceasta zona ar fi blocata. Pentru momentele speciale, care nu sunt dese, exista alternativa care s-a dovedit viabila Casa Scanteii – Bd.

Marasti – Bis. Casin. Din pacate, pasajele pietonale, astfel concepute, nu ma fac sa sper intr-o buna realizare – cred ca aici ar fi locul unor bai de lumina care sa patrunda in subteran si al unor finisaje extraordinare. Acum, in acest stadiu, cred ca banii alocati s-ar cheltui, multi, si nu in beneficiul orasului.”

Eugen Ionescu intervine si arata ca „Arcul de Triumf apartine unei liste scurte de zone foarte delicate si foarte pretioase a Bucurestiului, motiv pentru care solutia de amenajare a Arcului de Triumf ar fi bine sa fie subordonata traficului auto. Trebuie negociata la sange geometria actuala a locului cu cea a spatiului final estimat. S-a discutat chiar despre marirea pastilei din jurul Arcului de Triumf pana la o raza de 12m.”

Vlad Cavarnali: „Bulevardul (Kiseleff) a avut statut de promenada, dar solutia ar trebui sa tina de prezervarea statutului actual al zonei. Intre Piata Presei si Piata Victoriei s-ar putea propune chiar un tunel, de ce nu?”

Constantin Enache observa importanta foarte mare a bretelei destinate circulatiei transportului public si atrage atentia asupra faptului ca ea modifica substantial geometria pietei.

Dan Marin: „Proiectul de circulatie e o aberatie – cum se va trece cu tancul pe sub Arc, la defilari, daca acolo va fi iesirea pietonilor? In locuri de acest fel, calitatea simbolica a locului este principala, esentiala chiar.”

Cassandra Rosu: „Personal, recomand sa nu existe niciun fel de trafic auto subteran, iar in ce priveste pasajul pietonal, nu-i inteleg rostul, afara de cel de a aduce din cand in cand vizitatori; daca va exista un pasaj care sa ma duca chiar in Arc, mi s-ar parea cel mai in regula.”

Dorin Stefan doreste sa stie daca circulatia auto se va desfasura in continuare cu sens giratoriu sau va fi tot prevazuta cu semafor: pentru ca daca s-ar opta pentru semaforizare, iar traficul va fi din nou fragmentat, pasajul pietonal nu mai are niciun rost. Iar daca pasajul subteran nu va fi insotit de un comert de lux sau cel putin de foarte buna calitate, totul se va transforma intr-o mare mizerie.

Gheorghe Patrascu intervine si afirma ca o posibilitate ar fi „sa fie marita pastila, dar configuratia sa fie pastrata. Personal, nu vad decat doua pasaje utile, jufificate de legatura cu Arcul, pentru accesarea in el”.

Sorin Gabrea ar fi mai curand de acord cu o varianta de rezolvare a pietei si pasajului cu inel ca un inel subteran, ceea ce ar elimina total prezenta semafoarelor si ar favoriza fluidizarea traficului. Daca s-ar mari pastila, este de parere ca „se poate obtine un atriu subteran care, bine dozat, ar fi un element util.”

Concluzie (Sorin Gabrea): - circulatia auto va fi solutionata la sol; se va incerca majorarea inelului perimetral central; se opteaza pentru giratia auto; pasajul pietonal poate fi inelar, dar trebuie neaparat rezolvat la standarde deosebite, prevazut cu spatii comerciale si toalete – data fiind semnificatia zonei, un studiu de design ar fi util; iesirile catre Arc se vor face chiar pe insula; in plus, ar mai trebui gandita si functionarea Arcului in momentele festive, motiv pentru care ar fi nevoie de un scenariu al geometriei si obiectelor detinate zilelor festive.

.....

2. PUZ Pasaj de circulatie auto inferior zona Ion Ionescu de la Brad –Bdul Aerogarii (revenire), proiectant SEARCH CORPORATION

In prezentare, se afirma ca este vorba despre repositionarea statiei de metrou si despre definirea retragerilor pentru determinarea spatiului posibil de construit; ca si circulatie auto, exista deja o solutie avizata.

Sorin Gabrea tine sa precizeze conditiile in care se discuta aceasta avizare: „Pasajul, in acest moment in care noi abia il discutam, se construieste deja, pe baza unei Ordonante de Urgenta. Singura posibilitate este sa se poata interveni acum, cand inca nu este prea tarziu si mai poate fi marit planseul, respectiv sporit numarul de fire pe locale. Iar daca s-ar mai putea scurta rampa, improvizatiile vor fi evitate”.

Dorin Stefan tine sa aminteasca membrilor Comisiei ca in urma cu nu foarte multi ani, prezenta Bancii Transilvania era alta in intersectie si ca exista un sens la dreapta posibil catre aeroport, dinspre oras.

Dan Marin protesteaza impotriva modalitatii de rezolvare prin presiune a unor documentatii, de regula aduse foarte tarziu in Comisie, atunci cand lucrarile se afla in desfasurare, iar Comisia este pusa in fata unui fapt implinit: fie ca aceasta nu doreste sa discute proiectul, caz in care este acuzata de rea-vointa, fie discuta proiectul in starea in care este, deobicei dezastruoasa si isi da girul pe lucruri care nu au nicio

valoare ori suport profesional. In ambele cazuri, arhitectilor li se imputa ca distrug orasul.

Constantin Enache arata ca, in zona, exista totusi o documentatie, e drept nu de foarte buna calitate, care serveste ca suport interventiilor necesare macar in cel de-al doisprezecelea ceas. Ar fi bine, in opinia d-sale, sa se incerce macar pastrarea unei axialitati de principiu intre blocurile care acopera intersectia, pentru ca in acest moment circulatia este dezaxata.

Andrei Zaharescu: „Exista o avizare, dar parametrii ei nu au fost respectati aproape deloc. In ce ma priveste, nu sunt de acord cu pana propusa pentru zona Iridex si cred ca trebuie marita giratia existenta.”

Dan Serban, insa, arata ca „rampa spre Bucuresti este deja turnata.”

Gheorghe Patrascu precizeaza ca proiectul apartine ca responsabilitate si executie Ministerului Transporturilor, cu care exista o legatura foarte slaba.

Bogdan Bogoescu atrage atentia asupra faptului ca, asa cum e configurata inersectia acum, este taiata orice comunicare auto a Aeroportului cu orasul, iar iesirea din Aeroport presupune un ocol pana la Podul Baneasa pentru a reveni in oras.

Dorin Stefan: „Ne dam girul pe lucruri deja depasite si daca facem asa ceva vom fi taxati de orice specialist din lume. Personal, nu sunt de acord nici sa ne uitam pe el.”

Dan Marin subscrie acestei pozitii.

Sorin Gabrea: „Va rugasem sa reveniti cu niste lucruri care sa ne dea posibilitatea sa intervenim pe aceasta portiune dezastruos rezolvata macar in acest ceas ultim. Va cerusem un profil longitudinal corespunzator, ca sa putem corecta macar zona Iridex. Va rog sa reveniti macar cu raspunsurile pentru aceste cerinte.”

Gheorghe Patrascu: „Aici e un blocaj total – se cer, de fapt, pentru rezolvarea zonei, o serie de exproprii, dar acest mod de lucru a taiat calea oricaror dialoguri.”

Dorin Stefan: „In aceste conditii, de ce trebuie sa ne asumam noi raspunderea pentru starea de lucruri? Noi ne putem asuma o alta solutie, de o calitate macar decenta.”

Dan Marin: „Au existat numeroase discutii, dar intotdeauna ele s-au lovit de lipsa de interes a celor de la Ministerul Trasnpurturilor, care au ales sa continue proiectul fara a tine cont de nicio observatie – si astfel s-a ajuns la acest punct in care ne impotmolim cu totii acum.”

Elena Boghina: „Fata de precedentele infatisari, nu vad absolut nicio modificare – s-a revenit, practic, cu aceiasi documentatie.”

Dan Serban protesteaza si impotriva slabei informari a publicului: „In timp ce ONG-urile au o cale deschisa de mediatizare intotdeauna, dar fara ca nici ziaristii, nici reprezentantii presei sa fie cat de cat familiarizati cu lucrurile de care vorbesc, noi nu beneficiem de posibilitatea aceasta, iar opinia publica ii asculta doar pe ei si, prin urmare este mai totdeauna dezinformata si ne arata cu degetul.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Judecarea proiectului se amana pana la o noua prezentare care va incerca sa raspunda la un nivel cat de cat decent si profesional cererilor formulate de Comisie.”

.....

3. PUZ Terminal plecari Aeroport International Aurel Vlaicu, proiectant arh. CIUNGAN LUCIAN NICOLAE

In prezentare se arata ca in 1996 a exista un masterplan care privea toata suprafata afectata Aeroportului si ca inca de atunci fusese prevazuta o extindere catre hangare pe un teren de cca. 5000mp. Propunerea se concretizeaza acum sub forma unei cladiri de tip hala P+2, care va functiona ca o extindere a zonei de plecari. Aceasta este situata in planul secund si nu are accese principale. In plus, administratia Aeroportului doreste si realizarea unui parking suprateran.

Dorin Stefan incearca sa obtina o precizare referitor la calitatea arhitecturala confirmata a cladirii Aeroportului – se intereseaza daca acesta este declarat monument istoric, intrucat o atare pozitie ar reclama o serie de avize suplimentare. Se raspunde negativ.

Gheorghe Patrascu, insa, atrage atentia asupra faptului ca, referitor la prezenta Aeroportului, ar mai intai important de discutat daca Aeroportul va mai functiona pe termen lung in aceasta locatie. Pentru moment, insa, zona se afla sub indicatorul T3. Bogdan Bogoescu este de parere, totusi, ca e nevoie de accese pentru acea cladire nou-propusa si sugereaza sa fie discutate si solutiile de trafic, iar Constantin Enache opineaza ca in ecuatia unui parteneriat necesar ar trebui inclusi si proprietarii terenurilor alaturate. Florin Machedon, prezentatorul proiectului, atrage atentia, totusi, ca obiectul propus este in Aeroport, iar problema pe care o solutioneaza este una interna.

Sorin Gabrea crede ca propunerea ar functiona mult mai bine daca s-ar putea realiza cumva un montaj, o legatura de ansamblu intre toate cerintele si nevoile zonei si cele ale orasului.

Dan Marin aminteste Comisiei ca a mai fost discutata, la un moment dat, posibilitatea de a accesa Aeroportul prin Str. Gratioasa, pentru ca acesta cere un pachet de iesiri catre oras.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Pentru ca marea problema a zonei o va reprezenta pentru mult timp pasajul care se afla acum in constructie, este bine de gandit, chiar daca nu e obiectul propriu-zis al PUZ-ului Dvs., o modalitate de rezolvare a accesului inspre si dinspre oras in Aeroport; va rugam sa reveniti si cu o solutie in acest sens.”

.....

4. PUZ Info Chioscuri, proiectant UTI

Se propun cca. 100 de chioscuri, legate de un server central; acestea, se afirma in prezentare, au fost aprobate prin hotararea Primariei Generale, in numar de 55 in 2005, in numar de 193 in 2006. In 2006, UTI a mai facut o propunere in acest sens, respinsa pe motiv de calitatea materialului, care nu prezenta suficiente garantii anti-deteriorare; in 2007, cand a fost in cele din urma aprobat un model, preturile crescusera intre timp cu cca. 35%, astfel incat acum s-a revenit cu o alta propunere, care doreste sa foloseasca inox satinat sau nu si sticla securizata.

Sorin Gabrea: „In principiu, putem aviza chiscurile din moment ce amplasamentele sunt deja decise, inasa sunt obligatorii de obtinut avizele de la serviciul Retele. Totusi, as dori sa stiu mai in detaliu cum anume sunt gandite ele in raport cu zonele istorice.”

Bogdan Bogoescu: „Informatiile tin cont si de locul in care obiectul e asezat?” – se raspunde afirmativ. ”As dori ca designul obiectului sa fie cat mai anonim, inca si mai simplificat.”

Tiberiu Florescu: „Nu cumva principiul este gresit – sa le asezam individual, oriunde? Ma tem ca prezenta lor sa nu fie vizibila si ostentativa.”

Dan Marin: „Ca sa va faceti o idee despre cum trebuie sa circule pe trotuare pietonul bucurestean, ca sa nu mai vorbesc de straini sau vizitatori, vreau sa spun ca acest spatiu care, teoretic e destinat circulatiei e ocupat abuziv de cel putin 13 categorii de obiecte, si nu stiu daca acestea sunt toate: 1. chioscuri RATB si refugii; 2. chioscuri vechi si noi de presa, de mai multe tipuri; 3. diverse cutii de tabla in care functioneaza florarii; 4. dulapuri functionale RENEL, Romtelecom, RADET; 5. pubele tricolore; 6. panouri de afisaje; 7. indicatoare de circulatie; 8. fire si cabluri adeseori abandonate de la foste lucrari in aer sau la sol; 9. jardiniere, bancute si alte hardaie care poarta natura;

10. infochioscuri; 11. panouri ale unor agentii telefonice; 12. cabine telefonice; 13. casute albe de lemn pentru diverse activitati – vezi zona Piata Romana, si astea toate fara a mai vorbi de tot felul de targuri de tip bazar cum e cel din Piata Unirii, cand ca pieton nu mai ai pe unde sa treci ca sa nu stanjenesti comertul stradal cu bucata. In 2003 a fost organizat un concurs pentru chioscurile de presa si s-a obinut un plan cu amplasament. S-a ajuns, insa, ca un singur punct trecut pe harta sa insemne, de fapt, chiar si peste 10 chioscuri. Pentru informarea Dvs., va pot spune ca in unele perioade, cum ar fi cel cu Martisoarele, de pilda, numarul de chioscuri si tot felul de improvizatii comerciale din Piata Romana era de aproape 80 (optzeci!) si va rog sa vizitati, cand aveti timp, terminalul de la Sf. Gheorghe, acolo unde Comisia decisese ca vor fi amplasate doar doua refugii RATB, cu chioscuri incluse, pe lateralele extreme ale trotuarului decupat din fata bisericii. De ce nu exista macar o corelare minimala a tuturor acestor interventii pe spatiul public?”.

Bogdan Bogoescu: „Nu ar trebui, date fiind cele spuse de Dan Marin, ca propunerile Dvs sa fie asociate cu alte obiecte?”

Constantin Enache: „Initiativa este buna, iar ceea ce putem face este sa acceptam utilitatea obiectului, dar in acelasi timp sa semnalăm Primariei Generale ca domeniul public este rau intretinut si gestionat”.

Tiberiu Florescu: „Intentia poate fi avizata, dar amplasamentele vor trebui studiate caz cu caz.”

Andrei Zaharescu tine ca soclurile noilor prezente publice sa fie cel putin placate, daca ele vor fi gandite si amplasate ca obiecte individuale.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Suntem de acord, in principiu, cu propunerea, data fiind utilitatea evidenta a unui astfel de chiosc, insa propunem o amendare a designului propus, pe care il dorim inca mai mult simplificat, o cadenta in ceea ce priveste prezenta acestor obiecte, care sa evite indesirile in jurul unui singur punct si neaparat realizata o evaluare a fiecarui amplasament care va fi ocupat”.

.....

5. PUZ Calea Vacaresti nr. 345-347-347A, Str. Inelus nr. 2, S4, proiectant BIA Andreea Florea

Suprafata de cca 3500mp este incadrata in PUG ca CB3, deci permite un CUT de 4,5, care se doreste a fi marit la 5; se propune o inaltime maxima de P+16; se arata ca 25% din teren este alocat spatiilor verzi.

Constantin Enache: „Nu cred ca putem face pe partea stanga o cornisa de P+8-10 etaje si vizavi P+16. Cornisa trebuie sa pastreze inaltimea de cca. 30m, iar pe colturi, la intersectiile mari, putem accepta si accente, cu conditia ca edificabilul sa fie retras. Pe strada secundara poate fi prevazuta o aceeaasi retragere, pentru a nu fi create probleme circulatiei.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): In conditiile arata, se avizeaza favorabil.