

Sedinta CTATU a Primariei Municipiului Bucuresti din 5 Oct. 2011

Comisia a fost alcatuita din Sorin Gabrea (Presedinte), Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Constantin Enache, Dan Marin, Dorin Stefan. Au fost prezenti si reprezentantii Serviciului Retele, Andrei Zaharescu, si Circulatie, Elena Boghina.

.....

PUZ TELEGONDOLA

**Instalații de transport pe cablu și construcții aferente / proiectant SC ALTRIX SRL,
SC KASOL GROUP SRL, consultare**

In debutul prezentarii se arata ca telegondola a fost gandita cu un dublu scop: pe de o parte, spre a ajuta la exploatarea patrimoniului turistic al Capitalei, in speta a lacurilor, care sunt neexploatate, pe de alta parte ea s-ar putea constitui in mijloc de transport alternativ cel putin pentru o parte din locuitorii orasului, avand in vedere ca traseul ei va acoperi portiuni importante din trei sectoare ale Bucurestiului – 1, 2 si 3. Estimarea arata ca la o viteza de 5-6m/sec, traversarea sectoarelor Capitalei s-ar putea face in 36min. pentru S.1., 26min. pentru S.2 si 10 min. pentru S.3, fiind acoperit in acest timp traseul Casa Presei-Pantelimon pe ruta Aviatorilor – Vacarescu – Plumbuita – Electronicii/Heliade intre Vii – Pantelimon. Se mai afirma ca s-a incercat pe intreg traseul verificarea regulamentelor stabilite de PUZ, in sensul in care culoarele de survolare au fost gandite cat mai atent, spre a evita traversarea zonelor dens locuite, iar distantele de siguranta in inaltime, cat si in lateral (pana la edificiile construite) au fost concepute spre a evita orice posibilitate de accident. Se mai are in vedere, se afirma, conexarea posibila a unor locatii de pe traseu cu puncte de trafic importante ale transportului public existent. Va fi

realizat un parcurs panoramic variat si agreabil, care sa ofere calatorilor puncte de vedere noi asupra unor zone ale Capitalei, generandu-se astfel trasee turistice si de agrement care vor face orasul mai interesant si mai cautat turistic, cel putin.

Dan Marin solicita lamuriri asupra termenului de „zona de protectie” folosit in prezentare– ce anume semnifica aceasta sintagma? Se raspunde ca termenul defineste, in acest caz, distanta de cel putin 8m dintre punctul cel mai ingust al culoarului si cablu, pe verticala. „Si in cazul in care culoarul survoleaza o proprietate?” – se raspunde ca „proprietarul are dreptul asupra edificabilului reglementat”.

Bogdan Bogoescu doreste sa stie care este inaltimea minima atinsa pe traseu. Raspunsul este ca „in privinta lacurilor, acest indicator tine de culoarul navigabil prevazut de Capitania Snagov”, iar in ceea ce priveste traversarea parcurilor, inaltimea minima va fi stabilita functie de coroana arborilor, care va fi depasita cu un numar de metri.

Cassandra Rosu: „Daca imi amintesc corect, ati prezentat acest proiect si la Ministerul Culturii, iar acolo v-a fost solicitat un studiu istoric prin care sa fundamentati traversarea Parcului Herastrau, care este monument istoric. Punctul nevralgic era legat de amplasarea stalpilor de sustinere ai cablului in Parc. Repet, asadar: aveti un studiu de fundamentare care sa motiveze interventia pe care o doriti Dvs. in aceasta zona? Personal cred ca vor fi foarte mari probleme tehnice legate de acest traseu, dar inaintea acestora exista chestiunea de principiu a interventiei intr-o zona-monument. In fine, vreau sa mai spun ca intr-o capitala europeana, anumite zone trebuie privite cu maxima seriozitate si raspundere, mai ales in interventii de acest fel, care mi se par cel putin hazardate, in acest moment.”

Dan Marin: „Sa revenim la problema stalpilor de sustinere – eu vad ca propuneti niste cote variabile pentru ei - intre 50-80m inaltime. Pot sa va spun cu siguranta ca un stalp de sustinere de

50m, ca sa iau numarul cel mai mic, reclama o structura extrem de serioasa si are, indiferent de formula propusa, o prezenta importanta in oras.”

Sorin Gabrea: „Eu intelesesem ca noima acestei instalatii este sa pot vedea orasul in cele mai bune conditii, nu sa pendulez cu cabina intre inaltimei variabile. Credeam ca inaltimea stalpilor ajuta la survolarea privelistilor si nu ca ei vor face un traseu special, marcat puternic. Sensul traseului ar fi fost, dupa mine, sa beneficiaz de o traversare a orasului daca se poate la modul cel mai firesc, nu cu ajutorul unui traseu puternic prin el insusi.” Se raspunde la aceasta observatie ca „inaltimea diversa ofera privelisti surprinzatoare ale orasului, diverse amplitudini de priveliste.”

Cassandra Rosu: „Regret sa v-o spun, dar la acest calibru, stalpii Dvs vor fi niste monstri.”

Sorin Gabrea solicita sa fie prezentat Comisiei un stalp de sustinere cu inaltimea de 50m si o sectiune de la baza a acestuia – raspunsul este ca „un stalp ca atare nu a fost desenat in sine, dar ar fi vorba despre o arie afectata de 16x16m (256mp) – practic va fi vorba despre un pilon fixat cu cabluri la scara, diafane.”

Bogdan Bogoescu: „In principiu, probabil ca ar fi foarte frumos sa putem avea o perspectiva diferita, de sus, asupra lacurilor. Demonstratia Dvs, insa, in ce ne priveste, va trebui sa ne ofere solutii pentru cele doua mari probleme ale proiectului – 1. designul si dimensionarea stalpilor; 2. impactul la sol al acestor stalpi, mai exact relatia lor de fapt cu situl in care vor fi implantati, mai ales in zonele delicate, de tipul celor asupra carora a atras atentia Cassandra (Rosu). Cat priveste receptarea peisajului, personal nu cred ca ar trebui sa se conteze pe o anume viteza mare, care sa acopere o ruta intr-un timp eficient – dimpotriva, cred ca ar trebui sa putem privi intr-o deplasare mai incepta acest peisaj, daca socotim ca el merita.”

Referentul lucrării, Stelian Constantinescu, intervine dorind să atragă atenția asupra faptului că „dacă Ordoanța 114 mai este în vigoare, și până acum nu stim să se fi abrogat, atunci proiectul nu are obiect, pentru că o stație la sol a acestui traseu, cu spațiul pentru așteptare, accese, scări și să afecteze peste 1000 mp, pe care de pildă, în Herastrau, (1200 mp) trebuie să îi sacrificăm dintr-o zonă verde, ca să nu mai vorbim de faptul că aceasta este considerată și monument. La Plumbuita, stația este dubla ca mărime, iar problemele de așezare sunt și mai mari. Dar în afară de aceste probleme, nu înțeleg cum se consideră că „interventia nu modifică indicatorii”, câtă vreme acele construcții trebuie neapărat realizate? Pe de altă parte, aș dori să mai adaug că în acele cabine peisajul se vede mai curând lateral, nu dedesubt, ceea ce mă face să remarc că, poate, traseul pentru această linie a fost ales greșit. Cred că ar fi de mare folos o simulare vizuală a traseului.”

Dan Marin: „Lacurile Bucureștiului sunt un element urbanistic, turistic și natural important, care ar fi bine să fie puse în valoare. Însa alături de lacuri se află și un mediu construit destul de prezent pe traseu. Iar spre Fundeni, de pildă, calitatea acestei construcții scade dramatic – iar ceea ce vreau să spun este că parcurile și lacurile trebuie amenajate și ameliorate în primul rând la sol: într-un oras, îți cunoscinta de calitatea amenajării unui parc, a unui peisaj sau lac în primul rând la sol, nu catarat și la o distanță considerabilă de realitate. Stalpii și astfel de trasee sunt proprii zonelor montane foarte largi, unde posibilitatea privirii de a parcurge zone este practic nelimitată și unde, apropo, scara stalpilor se pierde pentru că în relație cu scara amplă a peisajelor ei devin infimi și, ca atare, acceptabili. Și, ca răspuns la sugestia Dvs de aliniere a orașului cu alte orașe europene, unde o asemenea formă de *entertainment* există, va atrage atenția că Dresda, de pildă, a fost declarată ca oraș de pe lista Patrimoniului UNESCO pentru că autoritatea administrativă a tinut morții să construiască într-un anume loc un pod care afectează vizibilitatea, panorama orașului

intr-un punct sensibil. Stalpii Dvs vor fi foarte, foarte prezenti, oriunde i-ati amplasa si doresc sa precizez, in final, apropo de intreaga propunere, ca niciun mare oras turistic european nu are telegondola care sa taie puternic tesutul urban. ”

Casandra Rosu se declara impotriva proiectului cel putin pana in momentul in care vor fi clarificate problemele avizului de la Ministerul Culturii si ale legalitatii construirii pe un spatiu verde.

Constantin Enache: „Personal, recunosc ca un proiect de acest fel, astfel prezentat, ma incurca, in principal pentru ca nu sunt in posesia unor cifre care sa-mi demonstreze o anumita eficienta a acestei intreprinderi. Mi s-a comunicat o impresie, si ca atare si eu am fata de el doar anumite impresii, cea mai importanta fiind ca un astfel de gest mi se pare „o floare la palarie”. Nu inteleg nici ce date au avut consilierii Primariilor 1 si 2 atunci cand au hotarat sa promoveze acest proiect. Nu imi este deloc clar cum anume se va imbunatati viata bucurestenilor prin acest proiect; nu ma vad, de pilda, plecand de la acel centru comercial din apropierea unui capat al traseului cu – stiu eu? – o plasa de cartofi si cu o cutie de palarii spre o peninsula care se va construi candva. Caci, sa acceptam, constructia va fi in principal o forma de divertisment care, in acest moment, nu are date complete spre a fi analizata tehnic (ca eficienta, ca functionalitate samd) si reprezinta clar o anume orientare sau decizie politica, devreme ce poate fi alocata pentru construirea acestei distractii o suma probabil apreciabila, in timp ce exista, la nivelul intregului oras, serioase probleme de infrastructura. Problema este prin urmare de ordin politic si se refera la un mod de gestionare a fondurilor, punandu-ne intrebarea sau introducandu-ne in dilema – construim un parc de distractii sau rezolvam problemele orasului?”

Vlad Cavarnali observa ca proiectul implica si o atenta perspectiva topografica asupra traseului, dat fiind relieful variat care va trebui strabatut: „Contextul si cadrul natural conteaza foarte mult.

Mai cred, ca si colegii mei, ca e bine ca acest transport de agrement sa fie corelat cu cel public, spre a ajuta si la solutionarea nevoilor orasului. Ca si obiectiv, proiectul poate fi atractiv, in masura in care va fi rezolvat interesant – dar cred si eu ca decizia, aici, este una in primul rand politica.”

Dorin Stefan declara ca nu se opune proiectului.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Personal, nici eu nu m-as opune proiectului, insa documentatia si demonstratia pe care ne-o veti prezenta trebuie sa fie mult mai convingatoare. E nevoie de o buna justificare a parcursului; de o corelare a inaltimii propuse cu panorama; de un studiu de vizibilitate; de un impact asupra mediului, neaparat insotita de o suprapunere a traseului peste zonele importante ale orasului; nu in ultimul rand, e nevoie de regimul juridic al intregului traseu, ca si de lamurirea aspectului pe care survolarea parcelelor l-ar putea ridica. Va vom mai ruga sa ne aratati cum vor functiona utilitatile – cum vor arata „la lucru” stalpii, statiile; va mai fi nevoie de un garaj pentru cabine, foarte probabil de un service sau de un spatiu pentru intretinere si reparatii, undeva; aratati-ne toate aceste constructii in relatia lor vizuala si functionala cu orasul. Nu ar fi rau sa va ganditi si la alte variante de traseu. Apoi, o sa va rugam sa tineti cont si de alte zone sensibile pe care traseul Dvs le va intalni cu siguranta – palate, zone protejate, arii cu un anumit grad de confidentialitate, care vor reclama avizari de la diverse institutii ale statului: Armata, SRI, oficialitati, poate ambasade. V-as sugera ca statiile de acces la gondole sa fie cumva amplasate in relatie cu transportul public, nu in parcuri. Dar cel mai important lucru pe care ati putea sa-l faceti in sustinerea proiectului Dvs. este ca aceasta propunere sa fie prezentata sub forma unei parti dintr-un proiect mai amplu de amenajare a lacurilor in intreg orasul – ganditi un masterplan, construiti un proiect de investitie. ”

Casandra Rosu si Dan Marin contesta proiectul.

.....

**PUD Str. Franceza nr. 70, S.3 / proiectant SC ALTER EGO CONCEPT SRL, URB RUR
MARIUS VASILE GABUREANU, aviz de urbanism**

In atentia Comisiei, se reaminteste, se afla un lot dintr-o zona bine constituita, cea a centrului istoric; vecinatatea prezinta si cateva calcane. S-au obtinut ca indicatori POT intre 75 si 95%, iar CUT de 4,5. S-a revenit cu doua variante diferite de reglementari si cu doua volumetrii. Prima dintre acestea propune o retragere fata de construit cu cca. 3m, la nivelul cornisei alaturate, care atinge o inaltime de 15m; cea de a doua propune acoperirea integrala a calcanului, in conditiile in care partea superioara se acopera cu totul; se creeaza o curte interioara de lumina de dimensiunile 2,5x8,2m.

Dan Marin arata ca dupa noile legi poti depasi CUT daca realizezi o alipire la calcan.

Bogdan Bogoescu socoteste si el ca „interventia este importanta, dar calcanul trebuie cu orice pret ascuns.”

Casandra Rosu se declara de acord cu varianta care propune curtea de lumina si acoperirea calcanului, dar atrage atentia asupra problemei de arhitectura, care, in conditiile in care se vorbeste despre mansardare in Centrul Istoric, devine importanta.

Dorin Stefan observa ca in masura in care cladirea va fi inaltata ca sa acopere calcanul din spate, aceasta se va face prin aparitia unui spatiu intermediar care ar fi bine sa nu ramana nefolosit. Mai este de parere ca ultimul etaj trebuie acoperit cu o „carcasa de racord”, care sa acopere volumul din spate, in conditiile in care acest ultim etaj aparut ar fi folosit mai putin; Vlad Cavarnali se raliaza acestei opinii.

Tiberiu Florescu: „Este in regula sa acoperim calcanul. Dimensionati corect cladirea si parcajul, definind cu atentie utilizatorii si necesarul de parcaj. Daca depasiti CUT, oferiti ceva orasului, un spatiu public folosibil. Proiectul ar trebui sa fie unul integrat.” Constantin Enache are aceeasi parere.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Va rugam sa acordati atentie circulatiei auto, care nu trebuie favorizata in aceasta zona; ar fi de dorit ca o circulatie pe cauciucuri aici sa fie interzisa; arhitectura, in acest caz, este mai importanta decat CUT sau POT, asa incat va vom ruga ca la revenire sa ne oferiti un desen convingator in acest sens.”

.....

**PUZ Bd. Aerogarii nr. 33, S.1 / SC VELPLAN DESIGN SRL, URB RUR MIHAELA
RALUCA EPIFAN, studiu de oportunitate**

Dupa consultare, s-a renuntat la Piata propusa, intrucat complica foarte mult propunerea si ridica probleme mari. Inaltimea cladirii propuse a fost redusa la P+6E, cu un etaj retras, functiunea fiind cea de cladire pentru birouri. Se solicita POT de 80% si CUT de 3,8, in conditiile in care, pentru aceasta zona, PUG ofera POT de 70% si CUT de 3.

Dan Marin doreste sa stie ce se va petrece la parterul acestei noi cladiri, pentru ca din desenul prezentat rezulta ca pe cei 3m care despart cladirile vor circula toti oamenii care tranziteaza ori viziteaza zona, ceea ce inseamna o incarcare puternica a trotuarelor. Ar mai fi dorit o imagine a existentului si a felului in care acesta se va modifica dupa implant.

Dorin Stefan doreste sa stie daca exista acordul vecinului pentru modul de construire propus si ar mai dori sa stie ce se intampla cu calcanul – cum va fi realizata alipirea.

Cassandra Rosu solicita si ea o plansa cu existentul si intraba daca a fost studiata posibilitatea unei altfel de asezari a cladirii; prezentarea raspunde ca o parte din teren este concesionata, asa incat cladirea care va fi construita este supusa unor reguli de locare care nu dau posibilitatea unei asezari diferite la sol.

Dorin Stefan este de parere ca propunerea cea mai buna pentru solicitant, ca si pentru oras, ar fi cea a construirii la calcan, cu front continuu.

Vlad Cavarnali: „Observ destul de multe inadvertente. Nu inteleg, de pilda, cum se aseaza piata fata de noua constructie. Ce se petrece la Estul incintei? Zona din spate este si ea circulata si nu reusesc sa imi dau seama de ce anume se intampla acolo si nici cum ar putea fi aceasta zona reglementata. As fi mai curand de acord cu o cuplare la calcan, astfel incat sa rezulte o degajare mai consistenta a pietei.”

Si Constantin Enache si-ar fi dorit o prezentare a situatiei existente; apreciaza ca in conditia si locatia data, importanta este imaginea catre Bd. Aerogarii si asigurarea acceselor. Mai observa ca va fi nevoie de un numar de parcaje pentru piata, cel mai bine la subsol. Se intereseaza de posibilitatea de a fi realizata o cuplare intre cladiri, cu un luminator si propune functionarea integrata a ansamblului.

Elena Boghina atrage atentia asupra nevoii de accese dinspre Bd. Aerogarii si asupra trotuarului foarte ingust de acum, care nu este deloc favorabil circulatiei; propune un trotuar de jur-imprejurul incintei de minim 5m. latime.

Tiberiu Florescu si Bogdan Bogoescu sunt de parere ca PUZ trebuie regandit in conditiile in care s-ar propune, data fiind zona si vocatia ei, un spatiu public foarte bine definit, tinandu-se cont de faptul ca zona este una mai ales publica.

Dan Marin observa posibilitatea unei constructii diferite, cu relocarea pietei si cu acces pe sub cladire, care ar ocupa locul dinspre Bulevard. Casandra Rosu sustine aceasta idee si ar dori spatii publice mai largi, insa Andrei Zaharescu este de parere ca aceasta operatiune este foarte dificila, cu atat mai mult cu cat concesiunea s-a facut numai pentru cladire, nu si pentru teren.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Se accepta perimetrul de studiu propus. Urmariti in primul rand functiunea zonei. Curtea interioara se poate acoperi. Definiti mai precis spatiile verzi si pe cele publice. Avizam favorabil studiul de oportunitate, reveniti pentru PUZ.”

.....

PUZ Str. Tudor Stefan nr. 31A, 33, 33A, 35, S.1 / proiectant SC ALTER EGO CONCEPT SRL, URB RUR MARIUS VASILE GABUREANU, aviz de oportunitate

Se doreste construirea unui imobil S+P+4E; inaltimea edificabilului proiectat nu a fost redusa, asa cum se solicitase /se indicase de catre Comisie, intrucat proiectantul a apreciat ca strada nu mai pastreaza nimic din specificul interbelic.

Tiberiu Florescu este de parere ca „noua infatisare in fata Comisiei cu acelasi proiect, fara a fi fost nimic modificat, desi solicitarea fusese unanima, reprezinta o sfidare si o jignire adusa profesionalismului acestui for constituit, cu atat mai mult cu cat aceasta contrazicere vine fara niciun fel de argument suplimentar.”

Casandra Rosu si Bogdan Bogoescu subscriu pozitiei exprimate de Tiberiu Florescu.

Constantin Enache precizeaza, totusi, fata de eroarea de apreciere a proiectantului, ca „ceea ce se petrece acum pe Strada Tudor Stefan nu justifica accentuarea felului dezastruos in care aceasta functioneaza; puteti propune, aici, cel mult P+2, in cel mai bun caz cu etajul 3 retras.”

Dorin Stefan declara ca nu isi poate modifica pozitia anterior exprimata.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Intrucat nu au fost oferite Comisiei argumente probatorii necesare modificarii deciziei anterioare, hotararea exprimata la precedenta infatisare ramane valabila, fara nicio schimbare.”

.....

**PUZ Str. Alexandru Lapusneanu nr. 27, S.1 / proiectant BIA ARH RADU TANASESCU,
aiz de urbanism**

Se doreste construirea unei cladiri P+1 intr-o zona protejata, motivul principal fiind acela ca mai vechea constructie existenta se afla pe fundul de lot, situatie considerata de arhitect ca improprie bunei functionari a unei case care s-ar mari cu un etaj. Se propune mutarea locatiei casei actuale, fiind invocat argumentul unei mai bune luminari in cazul in care casa ar fi plasata intr-o zona centrala a perimetrului. Se mai precizeaza ca latimea curtii este de 6m.

Constantin Enache ar dori sa stie daca proprietarii vecini sunt de acord cu aceasta miscare – se raspunde ca s-a discutat cu ei si isi vor da acordul, daca acesta le va fi solicitat; este, in principiu, favorabil operatiei initiale, intrucat proprietarul trebuie sa isi poata folosi resursele asa cum crede de cuviinta, cu atat mai mult cu cat nu se aduc lezari imaginii orasului, iar acum pe acel loc se afla „o harababura de monumente istorice”.

Bogdan Bogoescu: „E intrucatva ridicol sa fac un monument istoric intr-un monument de garduri. Cred ca tebuie definita mai intai, aici, construibilitatea, mai ales ca intr-o astfel de locatie a continua, a perpetua fara motiv o zona rurala e o optiune proasta. Cred ca ar trebui sa se incerce refacerea, cumva, a structurii dupa un tipar urban.”

Dan Marin, pe de alta parte, considera ca in zona „este imposibil de gasit o regula unitara, logica ce ar sustine construibilitatea buna. O salvare, cred, ar putea veni de la arhitectura, dar cel mai

mult, pentru astfel de zone, mi-as dori ca ele sa ramana deschise unei sau unor interventii viitoare.” Si Casandra Rosu considera ca in acest loc arhitectura este importanta.

Rezolutie (Sorin Gabrea): Avizam favorabil propunerea, cu conditia obtinerii avizelor de specialitate necesare si a acordului vecinilor.”

.....

**PUZ Str. Glicinelor nr. 1-3C, 3C-7C, 2-14, 18-26, S.5 / proiectant SC M DESIGN SRL,
URB RUR FLORIN CORNELIU MACHEDON, aviz de oportunitate**

In zona Sos. Alexandria, in spatele blocurilor, exista diferite spatii destinate comertului, care in acest moment se prezinta foarte eterogen si ca formula arhitecturala, si ca inaltime, si ca modalitate de ocupare. PUG clasifica spatiul cercetat ca L1A, dar locuirea se face in modul „specific zonei”, adica mai mult sau mai putin ca un haos organizat, asa cum dealtfel se prezinta si spatiile comerciale. Problema esentiala pe care o intampina aceasta initiativa de salubritate si ordonare a zonei, in cele din urma, este cea a parcajelor – daca toate spatiile comerciale ar fi adunate sub o singura umbrela, acest tot ar reclama obtinerea si folosirea unui parcaj pentru cca. 400 de masini, ceea ce ar fi de de o parte costisitor, pe de alta parte putin probabil de a se realiza, chiar in cazul unei propuneri curajoase de parcare partial la sol, partial pe acoperis, cu un sistem de lifturi pe plansee. Se incearca, de fapt, o modernizare si o asanare a zonei – „vor fi aceiasi tarabagii, dar comertul lor se va desfasura intr-o formula de organizare si functionare mai ordonata.”

Tiberiu Florescu: „Daca motivatia investitorului, asa cum afirmati, este cea de a curata zona, atunci cred ca cel mai folositor este sa privim situatia in realitatea ei concreta – centrul comercial este unul de cartier, in care nimeni nu vine cu masina, ci pe jos, iar parcare ar fi aberanta, din

moment ce nicio necesitate nu o reclama. Aici tipul de comert practicat este complet diferit de unul de tip mall, deci parcare conexas nu se justifica.”

Bogdan Bogoescu este de parere, totusi, ca o cladire separata dedicata parcarii ar fi utila, poate intr-o parte a pietei.

Sorin Gabrea crede ca axa centrala a centrului de comert poate deveni o axa importanta a cartierului sau cel putin a zonei si ca proiectul s-ar putea ordona functie de aceasta strada.

Dan Marin ar dori sa i se ofere o explicatie plauzibila mai ales din punct de vedere al legalitatii referitor la cum anume s-a putut ajunge la o situatie de convietuire a zonelor mixte in acest fel – identificand zone L1, L3, L4. Este de parere ca „in acest loc, lucrul care s-ar putea face cel mai bun pentru oras ar fi sa daramam totul si apoi sa rezidim totul, facand ceva in genul unui complex comercial asemanator celor existente acum pe litoral.” Sorin Gabrea ar dori sa propuna, date fiind cele zise, modificarea incadrarii functionale a zonei. Casandra Rosu ar fi, totusi, in favoarea parcarii, data fiind aglomeratia din zona; doreste ca spatiile comerciale sa fie cat mai agreabile.

Constantin Enache: „Realist vorbind, nu cred ca parcajul are vreo sansa sa se ridice; cred ca ar putea fi facuta, in schimb, o parcare de aliniament in lungul strazii Glicinei, cu o plantatie, iar comertul sa se desfasoare in spatii cat mai curate si mai simple, in planul secund.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Suntem de acord cu studiul de oportunitate; definiti, pentru PUZ, perimetrul de studiat si cel de reglementat; dimensionati corespunzator profilul stradal; incercati sa indepliniti normele legale pentru buna functionare a propunerii, in ansamblul ei; va mai rugam sa ne prezentati un studiu de circulatie; propuneti modificarea incadrarii functionale a zonei.”

.....

PUZ Aerogarii nr. 58-60, S.1 / proiectant BIA BARBU VLAD, consultare

Obiectul studiului este un lot dublu, cu doi proprietari distincti, repusi in posesie. S-a aprobat P+2, dar proiectul a ramas neterminat; exista calcane care marginesc si „inghesuie”cumva proiectul. La nr. 60 exista o statie GPL pentru masini, care are accese pe N si pe S si mai exista, in zona, loturi nepuse in posesie. Retelele care exista sunt si ele complicate, iar reglementarea PUG pentru aceasta zona este P+4. Este posibil de realizat un front continuu cu un accent; CUT care poate fi obtinut in zona este de 3,5, dar s-ar dori 4, indicator care ar permite exploatarea in mai bune conditii a locului, in ideea in care se doreste realizarea unor spatii (inclusiv de protocol) rezervate strict relaxarii de dupa programul de lucru (zona este una dominata de servicii si birouri, dar cu foarte putine spatii pentru destindere).

Dan Marin este de parere ca daca se va realiza un accent, el trebuie locat pe colt, pentru a marca zona si nu intamplator, in front.

Dorin Stefan considera ca ii este necesara proiectului o retragere de cel putin 5m de la magistrala, pentru a favoriza buna circulatie in zona, iar acesti metri ar putea fi recuperati prin crearea unor spatii in consola.

Bogdan Bogoescu ar dori sa existe si o plantatie in lungul bulevardului si a zonei acoperite, iar Constantin Enache este de acord cu proiectul, singura problema a acestuia fiind, in opinia d-sale, cea de rezolvare in bune conditii a circulatiei auto si pietonale.

