

Sedinta CTUAT a Primariei Municipiului Bucuresti din 2 Noiembrie 2011. Comisia a fost alcatuita din: **Sorin Gabrea**, presedinte; **Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Tiberiu Florescu, Constantin Enache, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan**, membri. Din partea Comisiilor Tehnice de Specialitate au participat la discutii Elena Boghina, Serviciul Circulatie si Andrei Zaharescu, Serviciul Retele.

A fost prezent la sedinta si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Capitalei.

Au fost analizate urmatoarele documentatii:

1. PUZ Pasaj rutier subteran Pta Charles de Gaulle, S.1 / proiectant DSBA, consultare

S-a revenit in Comisie dupa prezentarea documentatiei la Ministerul Culturii. S-a dorit prezentarea unui acces de pe aleile interioare, o alta varianta cu accese din laterale si in sfarsit o varianta cu acces chiar din ax. La Ministerul Culturii a fost agreata varianta cu intrare de pe mijloc, cu o banda de 5m/sens, fara sa se afecteze zona verde sau pasajul pietonal. La Comisia de la Circulatie, discuta a fost mult mai ampla si mai complicata, in principal pentru ca investitia nu functioneaza daca cele 600 de locuri de parcare nu pot fi realizate. Exista, pe de alta parte, o corelare intre cele doua pasaje propuse, cel de la Piata Presei libere si cel de la Pta Charles de Gaulle, corelarea celor doua avand o actiune asupra inelului median de circulatie – lucrurile functioneaza in sistem. Din caseta de Metrou se formeaza doua fluxuri, unul pentru trafic si altul pentru parcare.

Casandra Rosu: „Consider pasajul inoportun. Traficul auto, aici, chiar nu mi se pare o problema care ar reclama o astfel de solutie. Zona este una reprezentativa si nu inteleg de ce trebuie sa o

stricam. Personal, mi-as dori ca in acest loc si traficul sa scada, si viteza masinilor sa scada si ea, pentru ca soferii sa poata admira chiar si ei zona.”

Dan Marin: „Aveam trei obiectii personale. Prima privea circulatia din interiorul orasului, incercand sa raspunda la intrebarea unde ar trebui sa se opreasca traficul care exista la intrarea in Bucuresti a masinilor ce vin din tara, astfel incat sa nu incurajam accesul spre Centru (in paranteza vreau sa spun ca suntem cu totii de acord ca traficul spre Centru ar trebui sa fie micorat in vreun fel oarecare, insa mai toate documentatiile contrazic aceasta dorinta); a doua era prezentarea sectiunilor – solutia este una de compromis, ideea fiind ca prospectul sa nu fie afectat; a treia obiectie a mea privea neafectarea spatiilor verzi, lucru care pare sa se fi rezolvat. Din pacate, odata o asemenea decizie adoptata, ea va fi insotita de toate lucrurile neplacute care insotesc prevederile de acest fel – semnele auto, semafoarele, complicatiile inerente. Nu pot fi, insa, de acord ca pe Kiseleff sa miroase a benzina. Nu voi sprijini nici un proiect care sa incurajeze circulatia auto pe aceste artere.”

Dorin Stefan: „Eu nu cred ca orasul poate functiona bine fara masini, in orice loc al lui. Dar sunt sigur ca proiectul nu va incuraja circulatia masinilor pe acest fragment rutier.”

Andrei Zaharescu doreste precizarea pur tehnica a numarului de benzi care vor aparea si a caracteristicilor acestora – se raspunde ca vor aparea cate doua benzi de cate 3m latime fiecare, dar pe lateral se pare ca va mai fi loc doar pentru o banda. Acelasi ar dori sa fie prezentata o plansa care sa descrie cat mai clar felul in care se va face separarea fluxurilor – cele de trafic fata de cele care vor intra in parcaje.

Dan Marin: „Vreau sa mai spun ca sunt convins, dat fiind felul romanesc de a face lucrurile, ca si aici se va face exact ceea ce s-a facut si la Universitate: dupa aprobare, acolo se va actiona loco,

dupa capul fiecaruia, nu se va respecta nimic din ceea ce incercam noi sa propunem, iar de respect fata de logica proiectarii, ce sa mai vorbim?”

Sorin Gabrea propune o scurtare a rampelor, dat fiind ca orice reducere de metri inseamna reduceri de timp si in executie, si in exploatare – se raspunde ca operatiunea ar fi dificila, pentru ca datorita rampelor de metrou se ajunge la inclinari de 4,5 grade; Constantin Enache propune o inclinare a rampei fara palier.

Tiberiu Florescu: „Ceea ce ni se prezinta sunt abordari punctuale ale unor zone singulare, iar abordarea lasa fara doar si poate o multime de factori deoparte. Nici aici nu e demonstrata o corelatie a pasajului cu prognozarea viitorului circulatiei pe un interval de timp, nici sustenabilitatea acestuia samd. Mai cred ca ceea ce trebuie discutat cu orice pret este imaginea bulevardului, nu neaparat modul in care se va circula in masina – mi se pare evident ca o rampa in mijlocul Bd. Aviatorilor va distruge personalitatea acestuia, asa cum o stim noi astazi. Pe Champs Elysees, de pilda, rampele sunt astfel realizate incat nu se vad.”

Bogdan Bogoescu: „In ce ma priveste, nu cred in studiul de circulatie prezentat, mai ales pentru ca trecand zilnic pe acolo imi apare ca evident faptul ca relatia Dorobanti-Prezan este mult mai puternica, iar cum cealalta relatie este mult mai slaba, trebuie sa spun din nou ca nu inteleg utilitatea pasajului pe acel sens. Favorizand circulatia pe relatia Pipera sa va bloca, in cele din urma, si Bd. Primaverii. Asa incat mi se pare iluzoriu sa cred ca Piata Charles de Gaulle se va elibera. Nu as vrea sa existe intrari in axul bulevardului, nu vreau sa am senzatia ca nimeresc, in mijlocul unui astfel de bulevard, intr-o gaura.”

Constantin Enache: „Dpdv tehnic, solutia este posibila, insa administratia trebuie sa raspunda de eficienta economica a pasajului – cat costa si ce rezolva? UE a recomandat un cost pentru timpii

de asteptare din trafic, asa incat fata de aceasta rezolvare trebuie sa existe o anume balanta gandita. Decizia politica va sta, in cele din urma, la baza SF.”

Vlad Cavarnali: „Acum sunt cateva puncte foarte fierbinti in oras, si aici e unul dintre ele. Si eu cred ca cealalta relatie, Prezan, este mai puternica.”

Dan Serban: „Din probitate profesionala si din alte considerente, decizionarea noastra ezita, asa incat rezulta multe lucruri nefinisate. Casa Radio, de pilda, este acum un mai mare rau decat orice s-ar fi facut. Toate aceste masini ce se aduna nu pot fi volatilizate, nu putem „scapa”, propriu-zis, de ele. Cred ca in cele din urma nu ar fi o problema mare ca acest pasaj sa fie totusi facut.”

Tiberiu Florescu: „Mai vreau sa spun ca nu am vazut in simularea de trafic transportul in comun, scenarii de fluenta pentru autobuze – acum, in acest fel gandit, parin pasaj autobuzul sau troleibuzul nu pot trece. Mai exista si alte sisteme de transport care ar trebui sa treaca sau sa relationeze cu acest pasaj – metrourl, tramvaiul, autobuzul, poate chiar bicicleta: e nevoie degandit, macar pentru viitor, un sistem de trafic integrat. Masinile mici ajung acum aici doar pentru ca transportul public nu functioneaza.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Nodul este unul foarte important pentru oras. Personal, as sustine pasajul, dar solutia nu e deloc una foarte clara. Pta Charles de Gaulle e destinata traficului de tranzit. Apoi, designul obiectului este foarte important, data fiind semnificatia locului. Sunt preocupat de relatia acestui pasaj cu Pta Aviatorilor si cu Statuia. Mai sunt, asadar, probleme de rezolvat, dar as propune arhitectului-sef avizarea favorabila – urmeaza ca el sa decida asupra urmarii acestui proiect.”

.....

**2. PUZ Str. Codrii Neamtului nr. 3, S.3 / proiectant SC GRAPH TRONIC XM, URB
RUR ADINA POPESCU**

Parcela pe care se intentioneaza construirea este mai mare de 3000mp, asa incat a fost solicitat PUZ. In PUG, este incadrata ca zona L3A; terenul este actualmente gol. Se doreste construirea unui ansamblu rezidential; se respecta POT si CUT prevazute pentru zona indicata, exista retrageri de 10m fata de limitele de proprietate; edificabilul general este de P+4; au fost prevazute locuri de parcare, spatii de joaca pentru copii.

Constantin Enache: „Acest fragment de lot a fost plantat in timp, astfel incat s-a ajuns ca pentru moment aici sa existe o vegetatie consistenta, chiar daca ea nu e una ingrijita, ci mai mult una rezultata. In PUG, S.3 cerut ca acolo sa fie un cartier de locuinte ANL. Terenul nu era al Primariei, iar la revendicare a aparut fireste un conflict. Principala problema de rezolvat este precizarea spatiilor care vor ocupate de plantatie fata de cele care vor ramane libere.”

Se arata (Stelian Constantinescu) ca a existat aici un PUZ aprobat, dar care a expirat ca valabilitate in 2010. Andrei Zaharescu solicita ca zona L3A sa nu fie reprezentata pe plansa cu culoarea verde, care inseamna de regula zona pe care nu se poate construi; Sorin Gabrea cere sa fie marcate zonele plantate. Dorin Stefan: „Ceea ce vad ca propunere de arhitectura este interesant, dar nu stiu cum poate fi urmarit proiectul in realitate”.

Constantin Enache: „Parcajul din spatiul triunghiular este locat chiar in fata scolii. Aici cred ca ar trebui mai curand gandit un spatiu public, o modalitate mai blanda de ocupare. Spatiul public din fata scolii ar putea fi folosit altfel.”

Cassandra Rosu: „Suprafata de studiu este prea mica, nu imi dau seama din aceste planse ce se intampla mai departe de locul propunerii.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Daca problemele au fost solutionate si nu mai exista niciun conflict, atunci vorbim despre o singura parcela, ceea ce cadastral vorbind ne este de mare ajutor. Propunem avizarea favorabila.”

.....

3. PUZ Pasaj rutier subteran Pta Presei Libere, S.1 / proiectant DSBA, consultare

Comisia de Circulatie doreste ca toate relatiile sa fie aplicate, in vreme ce Ministerul Culturii nu a agreat rampa pe Kiseleff si nici iesirea din Bd. Tipografiei. S-a mai discutat despre posibilitatea ca relatia dinspre N spre Kiseleff sa aiba o iesire dincolo de aleea laterala; Ministerul Culturii doreste ca pe planse sa nu apara indicativul CB3. Zona de mijloc a Pietei ar fi libera, iar magazinele de la subsol vor fi pozitionate pe marginea „cercului”.

Bogdan Bogoescu: „As dori sa fie gandita o legatura verticala de circulatie intre statii; ar mai fi necesar sa existe o intrare spre parcaje printre cele doua cladiri Golden Gate; pasajul inferior ar fi bine sa aibe o relatie directa cu parcul. Pentru amenajarea spatiului din fata Casei Sacanteii ar trebui initiat un concurs. Apoi, in imediata paropiere aintrarii in Parceista o zona de tip balci, careia este neaparata nevoie sa i se descopere o alta asezare, sa devina eventual ceva reprezentativ pentru oras.”

Cassandra Rosu: „Sunt de acord cu pasajul spre Bd. Expozitiei; cu cel dirijat spre Kiseleff, nu.”

Dan Marin: „Bulevardul are un profil caracteristic, asa incat cred ca ar trebui sa fie pastrata setiunea cel putin pentru cele doua capete. Evident ca daca se va interveni pe Kiseleff, vegetatia va disparea, cel putin o parte din ea, asa incat ar fi bine ca malul de bulevard sa fie dublat. Mai trebuie eliminata orice alta inaltime aici, pentru ca resursa s-a consumat atunci cand au fost ridicate cele doua turnulete.”

Andrei Zaharescu: „Exista o zona de restrictie tehnica si care trebuie bine semnalizata pe documentatie.”

Constantin Enache: „Sunt de acord cu avizarea favorabila, justificata fiind mai ales de nodul intermodal viitor; poate ca e bine de realizat un concurs pentru intreaga Piata.” Vlad Cavarnali se declara in asentimentul acestei pozitii.

Rezolutie (Sorin Gabrea): ,Cu o negatie si o abtinere, avizam favorabil propunerea. Se va realiza o zona verde in prelungirea Strandului Tineretului; nu va mai fi amplasata in zona nicio constructie inalta; inaltimea maxima admisa va fi cea a cornisei joase de la Golden Gate, corespondenta inaltimii coroanei arborilor; se va incerca realizarea unui acces din subteran catre expozitie”. Casandra Rosu nu este de acord cu rampa din Bd. Kiseleff.

.....

**4. PUZ Sos. Nordului nr. 56 si nr. 60, S.1 / proiectant SC LORA CONSTRUCT SRL,
URB RUR OCTAVIAN VASILE BARBA, aviz de urbanism**

Vizavi de Parcul Herastrau, exista un teren de cca. 7000mp, incadrat in PUG ca L1A (dar care in realitate este M3); frontul de la Sos. Nordului este eterogen, cu inaltimi variabile. Terenul se prezinta ca o enclava intr-o zona locuita. Se doresc doua edificabile, care vor duce indicatorii la 50% pentru POT si la 3,3 peNtru CUT. Spre fata, inaltimea maxima va fi de P+6/7, iar spre spate P+4/5R. Exista doua accese propuse din Sos. Nordului si o strada de 7m latime; apartamentele vor fi orientate E-V, iar in principiu cornisa este de P+4. Constantin Enache este de parere ca ar fi fost bine ca expunerea sa fi fost insotita de catre o prezentare facuta de dl. Florin Machedon, autor al unei variante mai vechi de PUZ in aceasta zona.

Bogdan Bogoescu: „In zona s-a construit 2-3 etaje peste ceea ce s-a aprobat; strazile sunt foarte mici, doar de 4m, 4 m si jumătate, iar unele dintre ele mai au si bolarzi. Care va fi densitatea locului in care se va construi?”

Dorin Stefan: „Nu s-ar putea ca strada pe care o ganditi sa fie una publica? Pentru ca daca ar fi asa, s-ar favoriza constructibilitatea in zona; poate ca s-ar putea face si un schimb de terenuri, care ar conduce la o mai mare ordonare a zonei.”

Cassandra Rosu: „Aveti o desfasurare de strada? O precizare in metri reali a cornisei? Intre constructiile Dvs si cele din E ar mai fi doua cladiri, cu totul umbrite daca propunerea Dvs s-ar realiza asa cum preconizati, distanta dintre cladiri fiind prea mica”.

Sorin Gabrea solicita o precizare din nou a zonei de studiu si a perimetrului pe care se va face reglementarea; observa ca parcele sunt incongruente.

Dan Marin este de parere ca tebuie scazut CUT, iar formula cea mai buna ar fi cea a unei bare.

Tiberiu Florescu: „Sunt mult depasite toate capacitatile, dar inainte de asta as vrea sa spun ca ceea ce ni se prezinta nu este o documentatie de urbanism – in ideea de a perpetua printr-un fel de consultare urbanismul cretin care a fost permis aici. Ne lipseste orice informatie despre accese, locuri de parcare, retele, spatii publice, alte utilitati.” Bogdan Bogoesuc este de acord cu pozitia dlui Florescu; mai solicita ca geomorfia propunerii finale sa fie cat de cat in acord cu existentul.

Constantine Enache: „Trebuie cateva alternative de conformare – ceea ce avem e intr-adevar mai mult un PUD. Crosa rezultata e neconvingatoare.”

Dorin Stefan: „Exista doua posibilitati de abordare morfologica – un edificabl cu inaltime mare, daca va fi propusa o legatura cu un cadru inalt, altfel fiind in regula o construire risipita in perimetru.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Va rugam sa reveniti cu urmatoarele - o reglementare pentru intreg perimetrul studiat la avizul de oportunitate; variante de ocupare a parcelei; desfasurari satradale si volumetriei; o propunere cu un CUT redus.”

.....

5. PUZ Str. Cameliei nr. 38, S.1 / proiectant SC LORA CONSTRUCT SRL, URB RUR VASILE BARBA, consultare

Alaturi de o casa monument se doreste realizarea unui edificabil si a unui acces pe un fund de lot; Bogdan Bogoescu apreciaza ca o solutie ar fi prinderea casei existente in parterul nou-construit. Constantin Enache arata ca fragmentul de zona a fost discutat. Pentru moment, hala este indecisa ca pozitionare, terenul este al Priamriei, iar traseul are tendinta sa se rectangularizeze. Evident, este nevoie si de un sistem de acces la aceste loturi.”

Sorin Gabrea: „Strada este una de serviciu, dar de aici ar putea aparea cateva accese”.

Casandra Rosu: „Cum veti opera modificarea dorita? Se poate constitui aici o Piata? Va mai aduc aminte ca in legea 422 exista mentionat obligativitatea proprietarilor de a conserva monumentele istorice ai caror proprietari sunt. E bine sa veniti si cu o propunere care sa defineasca Piata.”

Sorin Gabrea: „Extindeti zona de studiu, propuneti o volumetrie, reveniti cu un montaj foto.”

.....

6. PUZ CD Gherea nr. 123, S.1 / proiectant SC ROM-SCADPROIECT SRL, URB RUR SERBAN DUMITRU CRISTACHE

Se doreste construirea unei cladiri de P+4, cu un CUT de 2,4 ; se respecta cei 30% de spatii verzi necesari; vor fi realizate 6 apartamente si inca alte cateva resedinte in bloc cu marimi diferite.

Dorin Stefan observa ca „fondul construit aici este unul care nu favorizeaza gandirea urbanistica.”

Constantin Enache ste de parere ca strazile care sunt prezente pe planse vor trebui unite intre ele, pentru a genera un mic sistem de circulatie coerent. Tiberiu Florescu apreciaza ca solutia corespunde numai dorintelor proprietarului, dar mai deloc intereselor orasului.

Bogdan Bogoescu admite ca o inaltime de P+3 ar putea fi acceptabila in zona, dar intrebarea este cum anume se va integra acest nou construit in zona.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Propuneti o reglementare pentru intreg teritoriul studiat, nu doar pe parcela Dvs. Pe parcela invecinata, propuneti variante posibile.”