

Sedinta CTUAT a Primariei Municipiului Bucuresti din 14 Decembrie 2011. Comisia a fost alcatuita din **Sorin Gabrea** (presedinte), Casandra Rosu, Vlad Cavarnali, Bogdan Bogoescu, Constantin Enache, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dorin Stefan (membri). Din partea Comisiilor Tehnice de Specialitate au fost prezenti Elena Boghina, Serviciul Circulatie si Andrei Zaharescu, Serviciul Retele. A participat la discutii si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Capitalei. Au fost analizate si avizate urmatoarele documentatii:

**1. PUZ Inchidere inel median de Circulatie, aviz de oportunitate / proiectant
CONSORTIU FIRME**

Bogdan Bogoescu, care a preluat functia de presedinte al Comisiei pentru analiza si avizarea acestui proiect, intrucat biorul de arhitectura al carui presedinte este Sorin Gabrea, alaturi de alte birouri , participa la realizarea propunerii, solicita sa fie prezentate modul in care au fost solutionate cererile formulate de Comisie la ultima infatisare. Acestea sunt enumerate dupa cum urmeaza: s-au realizat modificari in modulul 7 al proiectului, care vor fi prezentate; unul dintre beneficiari, cal care avusese nemulțumiri fata de felul in care fusese gandita si realizata circulatia tramavaieielor, a observat imbunatatirile aduse si a sfarsit prin a accepta proiectul in aceasta forma; propunerea pentru segmentul Crangasi-Dambovita a fost prelungit ca intindere si analiza pana la intersectia cu nodul rutier din Sos. Virtutii; au fost masurate toate fluxurile auto majore si, in masura in care a fost posibil, si celelalte de mai mici gabarite, a fost evaluata implicarea incarcarii acestor fatade intre ansamblurile de locuinte, au fost introduse reglementarile reclamate de aceste modificari; au fost realizate scenarii pentru fluxurile locale, pentru a putea fi obtinuta o calibrare a nodurilor functie de aceste incarcari

estimate. Pentru tronsonul Lacul Morii-Colentina au fost propuse schimbari majore, datorita mai multor factori. Astfel, legatura cu A1 va trebui sa fie realizata printr-o bretea la V de lac, insa aceasta modificare nu va fi inclusa in caietul de sarcini, intrucat ea face relatia dintre A1 si A3, dar nu intra in oras. Ar mai fi de dorit ca parcarile de pe Bd. Constructorilor sa fie inlaturate, pentru a fi imbunatatita circulatia si aproape intreg fluxul auto in aceasta parte de oras. Pentru recuperarea deficitului de locuri de parcare ar trebui verificate teritoriile intreprinderilor dezafectate. Tot pentru acest segment, Serviciul Circulatie ar dori infiintarea unui pasaj, insa la o analiza atenta se observa ca acesta ar fi in ultima instanta inutil, cu atat mai mult cu cat este propus inca un pasaj subteran in apropiere de lac. S-a evitat inchiderea relatiilor auto prin parc, deoarece ar fi fost mult afectata continuitatea de peisaj pentru acest tronson, care este o calitate semnificativa a zonei. Ambele pasaje sunt prevazute in Studiul de Fezabilitate si se pot face, insa pentru moment cel putin ele nu sunt justificate.

Casandra Rosu doreste – inainte de intra in analiza propriu-zisa a proiectului – ca supratraversarea de langa Parcul Herastrau sa dispara.

Bogdan Bogoescu ar dori sa stie ce se va petrece cu zonele de tip L1 care sunt situate in apropiere – ce se va intampla in ele, cum vor fi afectate? Sorin Gabrea raspunde ca in genere in aceasta locatie loturile sunt mici, sub 800mp, si ca sunt prevazute bonificatii de indicatori daca parcelele se vor unifica pentru a permite o dezvoltare unitara si urbana a zonei.

Tiberiu Florescu este de parere ca trebuie sa se raspunda inca la multe probleme neclare sau neexplicate pentru moment – care este regimul terenurilor pe care traseul il strabate? Cum vor fi realizate exproprierea, legal, dar si practic? care este regimul juridic al

lacurilor, al spatiilor verzi? Se raspunde ca, in acest moment, terenurile sunt toate situate in intravilan, spatiile verzi din lungul cailor ferate sunt spatii publice care vor fi expropriate, astfel incat zona rezultata va putea fi amenajata. Pentru moment, terenul se amenajeaza, se opereaza functional, mai mult inginereste, iar toate prevederile vor fi introduse ulterior acestei prime operatii. Prin SF se defineste coridorul de expropriere atat pentru drumuri, cat si pentru celelalte spatii necesare; din pacate, nu exista o calificare clara a parcelarului si nici o situatie clara a terenurilor care sunt supuse vreunor reglementari acum.

Bogdan Bogoescu: „Pe artere de tipul Pompei, de pilda, exista o reglementare care sa oblige la cedare de teritoriu proprietarii pentru a se realiza aceasta investitie? Si as mai vrea sa spun ca ar fi necesar sa existe un mixaj de functiuni spre a se pastra dinamica spatiilor si a functiunilor majore ale orasului.” Se raspunde ca se incearca, pentru moment, o definire a polilor urbani pentru constituirea acestora, insa sunt necesare suprafete minimale de 10ha; trebuie sa fie concepute spatii publice si spatii private cu beneficii si obligatii clare pentru toate partile. Cat priveste ultima cerere, credem ca ar fi necesar ca, pentru o buna dezvoltarea a orasului, pentru fiecare din aceste zone afectate, Primaria sa dezvolte PUZ-uri si planuri de afaceri punctuale. ”

Dorin Stefan solicita o estimare a timpului in care toata aceasta operatiune s-ar putea rezolva si doreste sa stie care ar fi perspectiva de timp pentru ca centura sa ajunga la Autostrada – se raspunde ca se poarta discutii cu Regia Autostrazilor; exista si un buget alocat deja pentru realizarea centurii, insa deocamdata nu se poate preciza cu exactitate cand anume Autostrada va intra efectiv in oras. Lucrarile vor incepe in 2013, in primavara si se estimeaza ca intr-un interval de 3 ani vor fi realizate 3 tronsoane.

Fluxurile de trafic vor fi preluate pana la DN1, iar local Sos. Gherghitei va fi dotata cu 3 fire pe sens; intre A1 si A2 vor fi realizate 4 benzi de circulatie, pentru cele doua sensuri. Se constata, in fine, ca pentru moment, Bucurestiul nu are niciun inel de trafic care sa preia complet devierea sau preluarea de trafic care intra in oras dinspre exterior, in principal dinspre autostrazi. Dorin Stefan mai este de parere ca, data fiind complexitatea proiectului, ca si derularea lui pentru mai multi ani, el ar trebui preluat si supervizat de o institutie, pentru ca altfel totul va fi supus diferitelor schimbari administrative; la fel de important, apreciaza domnia-sa, este sa fie precizat sau cunoscut cine anume va gestiona si cat de unitar va fi administrat spatiul dintre inele. „Inelul nu poate fi, teoretic, transsectorial, vorbind din punctul de vedere al administrarii lui – insa astfel de proiecte cer mai multe buzunare”.

Andrei Zaharescu: „Mi se pare ca exista un dezechilibru semnificativ intre ponderea care se da sectorului Autostrazii Bucuresti-Brasov in oras si greutatea care se acorda relatiei acesteia cu Inelul median. Incurajarea circulatiei pe Str. Gherghitei cred ca este o greseala, pentru ca aceasta relatie se infunda, in cele din urma, in Sos. Fundeni. Ramura pe Lacul Morii ar putea fi, pe de alta parte, o relatie importanta pentru oras – cred ca prognozarile pe segmente ar trebui facute avandu-se in vedere si o anume priorizare a circulatiei pe anumite tronsoane, ca si descurajarea lor pe altele.”

Bogdan Bogoescu ar dori sa fie recapitulate, pe scurt, conditiile prevazute de studiul de fezabilitate. Dupa precizarea aspectelor solicitate (acestea fiind prezentate si alta data in Comisie, si anume, in linile principale, asigurarea realizarii unui ansamblu de poduri care traverseaza zona Chitila si nevoia de asigurare a continuitatii functionale si de exploatare a Caii Ferate; se va face un pod hobanat de 328m si un arc care traverseaza CF, plus inca

doua arce necesare traversarii liniilor), Constantin Enache tine sa adauge ca „fata de ultimii 5 ani, orasul este mai functional, dar pentru a ajuta aceasta tendinta este necesar ca documentatia sa fie cat mai clara, mai obiectiva si mai bine justificata. Ar trebui, in acelasi timp, ca toata aceasta operatiune sa fie condusa de catre o asociatie dedicata acestui scop si la nivel de comunicare a intentiilor ei si a diferitelor stadii de realizare, pentru a putea fi pastrata unitatea operatiei, mai ales ca raportata la valoarea totala a obiectului temei, angajarea acesteia ar fi, ca si costuri, ridicol de mica, dar prezenta ei ar preaintimpina nenumarate neajunsuri.”

Referitor la aceste poduri, Bogdan Bogoescu considera ca ar fi util ca infrastructura sa fie conceputa spre a putea fi integrata viitoarei dezvoltari, iar sistemul de reazeme, in acest caz, ar fi de dorit sa fie gandit si realizat cat mai flexibil.

Dna Marin este impotriva realizarii podului hobanat: „Ce se va intampla sub un atare pod, mai ales ca in perspectiva el va fi integrat orasului? As dori sa mi se ofere un exemplu de pod hobanat peste caile ferate intr-un oras civilizatat.” Se raspunde ca solutia este una de moment si ca in timp acest pod va putea fi miscat, eventual demolat si inlocuit. Tiberiu Florescu este si el impotriva unei astfel de solutii, deoarece ea afecteaza o suprafata de teren, la sol, foarte mare, care in tot timpul existentei acestui pod va fi practic sacrificata. Bogdan Bogoescu se pronunta si el, ca principiu, impotriva solutiilor de moment, dand exemplul orasului Lille, acolo unde toate elementele de circulatie si de urbanism au fost gandite de la bun inceput pentru durata unei vieti, nu pe perioade si expresii tranzitorii.

Sorin Gabrea: „Acest proiect va genera, la randul lui, alte proiecte. Exista, de pilda, acum, sute de hectare de teren care sunt pentru moment blocate de prezenta unor CF

dezafectate pe ele, care pot constitui rezerve importante de teren pentru oras. Insa nu avem, la acest moment, datele clare de proprietate asupra acestor terenuri. Pe de alta parte, in perspectiva dezvoltarii Bucurestiului ca un centru regional de trafic, este foarte posibila aparitia unei gari pentru trenuri de foarte mare viteza. Toate acestea si multe altele sunt date care, pentru moment, se cunosc numai partial, dar de care trebuie sa tinem seama. Din punct de vedere legal, SF are rolul de a dimensiona valoarea reala a investitiei.”

Tiberiu Florescu: „Lucrarea inginereasca a podurilor trebuie sa fie unitara si, pe cat posibil, de mare calitate – nu se poate, nici acum si nici pe viitor, ca orasul sa fie strabatut de o suita de poduri absolut intamplatoare. Aceste obiecte de arta trebuie sa fie urbane si unitare, repet. Iar experienta arata ca cel mai bine este ca investitia sa fie bine stabilita si reala inca de la inceput, pentru ca altfel daca solutia de moment este una minimala, ea va fi in cele din urma si cea mai scumpa, cea mai paguboasa, pentru ca mai tarziu lucrarea va trebui sa fie dezafectata si va fi obligatoriu inlocuita de alta, inevitabil mai scumpa, deci ar fi vorba de o investitie pe care daca nu o gandim bine, o platim inutil in prima realizare.”

Dan Marin: „Cand s-a facut primul proiect al podului Basarabi, solutia preferata era alta, de pod clasic, dar la licitatie s-a castigat cu proiectul unui pod hobanat, nimeni nu stie de ce. Cu atat mai mult cu cat doar 500m mai incolo, Podul Grant a putut fi facut, acum multi ani in urma, cu o solutie mult mai simpla.” Bogdan Bogoescu mai adauga ca prin aparitia unui pod in zona, statutul tuturor proprietatilor atinse de aceasta prezenta sa va modifica si cere echipelor care vor avea sarcina realizarii podului sa fie foarte atente la imaginea urbana pe care o vor construi si afecta. Sorin Gabrea este de parere ca inca de la

avizarea SF poate fi solicitat realizatorului un anume standard care sa impuna un nivel profesional decent. Acelasi recapituleaza datele proiectului prezentat: „Prezenta si evolutia CF in oras depinde foarte mult de strategia dezvoltarii. Avem sau vom avea gara de trenuri de mare viteza, ca sa folosim aceste terenuri? Amplificam Gara Chitila? Politica CFR este in acest moment de relegare a cailor ferate cu orasul. Pentru pana care contine CF ar trebui realizat si urmarit un PUZ de dezvoltare. Exista, in fine, diferente foarte mari intre perimetrele studiate si zonele vecine; apar parcele mari, de pilda, spre Sabareni, care isi vor modifica toate statutul ca urmare a demararii acestei investitii. Spre V, se poate concepe o omogenizare a circulatiei rutiere si CF chiar cu orasul; spre V, acest lucru este mult mai greu de facut”.

Rezolutie (Bogdan Bogoescu): „Spre a permite desfasurarea in bune conditii si la timp a investitiei, propunem avizarea favorabila a SF si PUZ, cu recomandarile facute.”

.....

PUZ Str. Ramuri Tei / Str. Vidin / Str. Zambilelor / proiectant SC CRIBA

DESIGN SRL, URB RUR CRISTINA OLGA GOCIMAN, revenire

Proiectul a fost anulat in instanta si s-a dat o hotarare de demolare, chiar daca in zona s-a construit mult si haotic. Zonele sunt de tipul M3B si L3 sau A2. Dorim modificarea UTR catre o zona cu regim mixt pentru teritorii destructurate; urmare a acestei incadrari ar putea fi propusi indicatori de 60% pentru POT, 2,5 pentru CUT si o inaltime de P+3/P+4, cu functiunea de birouri si locuinte. Constantin Enache este de parere ca nu pot fi depasiti

indicatorii legali, care sunt in zona cei stabiliti de Primaria S.2; Sorin Gabrea este de aceeași parere.

Rezolutie (Bogdan Bogoescu): „In aceste conditii, solicitarea se avizeaza favorabil.”

.....

**PUZ Str. Constantin Mille nr. 4, S.1 / proiectant SC URBE SRL 2000, URB RUR
CONSTANTIN ENACHE**

Proiectul a mai fost prezentat - se va construi peste Restaurantul Berlin, vizavi de latura dreapta a Casei Armatei. PUZ a fost aprobat, dar din ratiuni multiple, a fost amanat. CUT maxim care va fi atins este de 5, inaltimea nu o va depasi pe cea a Hotelului Capitol, de care noua constructie se va alipi catre E. Viitoarea cladire se va retrage cu 3m fata de casa vecina de P+2. Bogdan Bogoescu doreste sa stie cu cat va cobori rampa spre a face posibil accesul auto in subsol – vor fi 1,10m. Casandra Rosu solicita lamuriri despre modul in care vor fi realizate parcarile – acestea vor fi realizate in subsol; cere pentru P si etajul 1 functiuni publice, data fiind locatia centrala a edificiului. Ar mai dori ca fatada sa nu ia forma impersonala a unei fatade cortina.

Rezolutie (BogdanBogoescu): „Se avizeaza favorabil, cu conditia ca fatada principala, cea catre S, sa fie placata cu piatra, limitele sa fie clar marcate, iar fatada catre V sa fie retrasa o travee pentru a nu face stanjenitoare apropierea de cladirea vecina.”

.....

PUZ Mihail Sebastian nr. 88, S.5 / proiectant SC ARHIS DESIGN SRL

S-a revenit pentru ca la precedenta infatisarea nu fusese adusa o ilustrare de tema convingatoare. Fata de noua prezentare, Bogdan Bogoescu opineaza ca ilustrarea cu care s-a revenit ar fi fost mai convingatoare daca ar fi fost realizata la nivelul ochiului, astfel incat sa existe o imagine cat mai reala a modului in care vor fi vazute constructiile si va fi perceput spatiul.

Casandra Rosu: „Terenul verde, asa cum se vede din prezentarea dumneavoastra, este cam mic. Mi-as dori o amenajare mai detaliata a spatiului public.” Se raspunde ca a fost luata in calcul serios ideea ca spatiile publice sa fie organizate pe acoperisurile cladirilor, dar Casandra Rosu solicita ca aceste intentii sa fie figurate in plansa de reglementari, alaturi de mai clara precizare a traseelor pietonale, care vor trebui sa functioneze si in afara programului complexului. Sorin Gabrea cere ca „pietonalul sa fie mobilat cu accese spre diferitele zone atractive ale viitorului ansamblu de cladiri.”

Rezolutie (Bogdan Bogoescu): „Va rugam sa reveniti neaparat cu prezentarea unor sectiuni verticale, cu un plan mai clar, mai deschis, mai invitativ. Precizati fluxul de marfuri, accesele, spatiile pentru descarcare alocate tirurilor, toate functiunile necesare legate de un asemenea mare complex comercial.”

.....

PUZ Str. Theodor Pallady nr. 57, S.5 / proiectant SC ALTER EGO SRL

Proiectul a mai fost prezentat in Comisie – se recapituleaza pe scurt datele acestuia: terenul are 14ha; functiunile propuse sunt de birouri si de comert; s-a introdus un carosabil care sa ajute circulatia interioara, dar si pe cea in zona; apare un pasaj si o

locala prelungita; au fost propusi 12m de spatiu verde de-al lungul carosabilului; parcajul la suprafata a fost mutat spre partea din spate.

Elena Boghina: „Intersectia cu Balta Alba nu este bine realizata, iar taierea drumului spre stanga este chiar periculoasa. Penetratia spre autostrada nu este bine, in niciun caz, sa fie realizata sau reglementata in acest fel”.

Sorin Gabrea: „Se vede in proiect un drum public pus sub o bariera – as dori sa stiu care este statutul acestuia. Apoi mai atrag atentia asupra faptului ca manevrele in parcare nu se pot face din strada publica. In fine, cred ca va mai sunt necesare o organizare mai limpede a traficului si precizarea regimului juridic.”

Casandra Rosu: „Va rog sa fiti foarte atenti la felul in care reprezentati grafic propunerea.

Marcati cu rosu doar edificabilul – dar nu inteleg foarte exact daca propuneti un parc comercial si nici care este propunerea de spatiu public.”

Tiberiu Florescu: „V-as mai ruga ca zona de parcaj sa fie cat mai clar delimitata, fara indicarea edificabilului.”

Rezolutie (Bogdan Bogoescu): „Va rugam sa reveniti cu o noua prezentare, dupa introducerea in noua plansa de reglementari a solutionarii tuturor acestor cereri.”

.....

PUZ Sos. Orhideelor nr. 46, S.1 / proiectant SC MINA- M- COM SRL, consultare

Propunerea se leaga de zona aflata la intersectia Sos. Orhideelor cu Gara Basarabi-
teoritoriul este merginit de pasaj si de CF. La S de locatie se afla o serie de loturi
alungite; locul este propriu coagularii unui nod intermodal. Dpdv economic, se estimeaza
ca ar fi nevoie de un centru comercial de nivel Kaufland; ca teren, spatiul apartine M2; se

doreste construirea unor birouri, iar monumentele existente, aflate in stare de paragina, vor fi reconvertite in spatii expozitionale. In partea de N a spatiului prins in documentatie se afla un teritoriu de 3000mp care apartine Primariei, iar pe acel spatiu se propune ridicarea unei cladiri inalte de P+15. POT va ajunge la 48%, dar in zona se permite un prag de 70%; CUT va ajunge la 2; parcare va fi deschisa si pentru centrul comercial.

Bogdan Bogoescu: „De ce este atat de tocat si spatiul, si construitul? Cum pasajul este cel mai puternic reper in zona, cel mai bine ar fi ca propunerile Dvs sa urmeze directia majora a pasajului.”

Casandra Rosu observa ca functiunile propuse nu respecta legalitate a impusa de locatie.

Dan Marin: „Nu cred ca aveti o motivatie reala sa extrudati volumele. Motivati mai bine cladirile inalte.”

Bogdan Bogoescu: „Gandindu-ma la integrarea monumentelor , cred ca o solutie foarte buna ar fi gandirea spatiilor ca un fel de raster, o textura riguroasa, iar proiectul sa fie adaptat acestei grile reglatoare.”

Tiberiu Florescu: „Arhitectura trebui acordata locului, este in oras si parte din oras, cu atat mai mult cu cat situl este unul cu multe posibilitati si cu posibilitati reale de dezvoltare.”

.....

**PUZ Str. Serban Voda nr. 64, S.4 / proiectant SC VEGAS COMPRODIMEX SRL,
URB RUR DAN VULTUREANU**

Unei realitati construite, rezultat al cumularii a 3 cladiri ridicate in 2008 i se doreste mansardarea, adaugandu-se doua apartamente.

Bogdan Bogoescu este de parere ca poate fi adaugat un apartament, cu retragere de la fatada, dar nu mai mult. Extinderea se poate face aducand mansarda deasupra pe jumatate de nivel, iar la strada retras, cu sarpanta.

Casandra Rosu nu este de acord cu extinderea, deoarece este de parere ca nivelul maxim de densitate al zonei a fost atins deja de propunerea mai veche. Dan Marin doreste sa stie daca exista calcane si cum vor fi solutionate acestea. Constantin Enache apreciaza ca extinderea ar putea fi facuta mai curand spre spate, astfel incat ea sa fie cat mai putin vizibila din strada.

Rezolutie (BogdanBogoescu): „Va rugam sa reveniti cu o desfasurare stradala exacta si cu o justificare mai convingatoare a propunerii.”

.....

**PUZ Str. Theodor Pallady 51-49A, S.3 / PROIECTANT SC ARHIMUS SRL,
consultare**

Se doreste construirea unui spatiu cu destinatie comerciala, dar aceasta presupune schimbarea UTR din A2B in M3. CUT atins va fi de 2,5, POT va fi intre 60 si 75%, iar h. maxim de 25m. Spre Str. Theodor Pallady este gandita o bariera de iarba, care sa separe noul centru de strada.

Sorin Gabrea: „Trebuie o structura de strazi puternica la N, strazi daca se poate de 4 fire, pentru ca acolo se afla o succesiune de centre comerciale care au nevoie de mult trafic.”

Bogdan Bogoescu: „In mijlocul acestei realitati poate fi gandita o galerie, un spatiu pietonal, o incinta. Dar inainte de asta, este nevoie sa va articulati documentatia la celelalte PUZ-uri existente. Va rugam sa reveniti dupa acesta operatiune”.

