

Sedinta din 13 Iunie 2012 a CTUAT a Mun. Bucuresti. Comisia i-a avut in componenta pe Sorin Gabrea (presedinte), Bogdan Bogoescu, Dorin Stefan, Constantin Enache, Casandra Rosu, Dan Marin, Vlad Cavarnali, Dan Serban. Din partea serviciilor de specialitate ale Primariei au participat Andrei Zaharescu (Rețele) si Elena Boghina (Circulatie). A fost prezent la discutii si arhitectul-sef al Bucurestiului, dl. Gheorghe Patrascu.

#### **1. Reorganizarea majora de trafic pe zonele Centrale ale Capitalei, initiator**

##### **PRIMARIA CAPITALEI, proiectant SEARCH CORPORATION**

Prezent din partea SEARCH, dl. Suciu a tinut sa sublinieze ca a fost adus pentru aceasta discutie numai un fragment al intregului studiu, zona Str. Barbu Vacarescu – Calea Floreasca, acesta urmand sa fie luat ca modalitate de lucru si apreciat de Comisie ca metoda si valabilitate.

Arhitectul-sef precizeaza ca „analiza tramei centrale este prevazuta ca tema in Caietul de Sarcini al PUG-ului”, asadar o corelare intre aceste documente este inevitabila.

Dl. Sorin Gabrea, insa, este de parere ca o tema de o asemenea importanta ar fi fost mult mai util de prezentat si dezbatut plecandu-se nu de la solutiile concrete pe un anumit segment sau palier, ci plecandu-se de la conceptul urbanistic general, care este mult mai mult decat schema functionala a Circulatiei. Toti membrii Comisiei sunt de acord cu aceasta precizare.

In ceea ce priveste PUG, Presedintele Comisiei afirma ca documentatia pe care el o contine „trebuie sa aibe studii de fundamentare. Urmare a analizei care se da desfasura, se vor face si adaptari si modificari oricaror alte documentatii. PUG va trebui, de asemenea, sa fie prevazut cu un calendar de aplicare.”

Constantin Enache apreciaza, in plus, ca data fiind importanta acestei componente majore pentru oras, „ar fi foarte utila si o prezentare a PUG-ului, in prealabil, pentru ca in urma discutarii in paralel a documentatiilor sa se poata stabili relatii avantajoase intre ele.”

Bogdan Bogoescu dezvolta si mai mult aceasta linie, fiind de parere ca „in actualele conditii - date fiind dificultatile intampinate in promovarea si avizarea documentatiilor, ca si, la modul general, nevoia de dezvoltare reala a orasului - tema fundamentala pe care cred ca ar trebui sa ne-o propunem sa o discutam si abordam este „cum redam Bucurestiul pietonilor?”

Urmeaza prezentarea, realizata de dl. Suciu: „Documentatia afisata este rezultatul unui contract al firmei pe care o reprezint cu Primaria pentru reorganizarea circulatiei in zona Centrala a Capitalei, insistandu-se mult asupra circulatiei vehiculelor auto. Propunerile tin, in principiu, cel mai mult de introducerea unor sensuri unice pe unele artere majore, a benzilor unice dedicate transportului public, de largirile sau reducerile de amprize pentru unele cai de circulatie, dar prevad si o serie de masuri mai marunte privitoare la rezolvarea unor intersectii, a unor viraje sau modificari de trafic. Ca urmare a aparitiei PIDU, a fost realizat si trimis un raport la Directia Transporturi, au avut loc si discutii pentru subzone, pentru a acorda viziunea PIDU, care ofera mare atentie traficului pietonal, cu propunerile SEARCH. Au fost discutate mai atent zonele centrale, Calea Floreasca, diametrala N-S. Din ratiuni de organizare a timpilor de studiu si de lucru, s-a definitivat un concept cadru, dar au fost studiate si propuneri care pot sa treaca mult mai repede in aplicare, pot fi implementate, si acesta este motivul pentru care zona Stefan cel Mare - Barbu Vacarescu - Calea Floreasca este prezentata. Ca unealta de lucru, am folosit un model de trafic pentru municipiu. Am putut aplica acest model cu ajutorul unei impartiri a Bucurestiului in cca 400 de zone de trafic; au fost culese date, documentatiile existente si s-au

generat planuri de fluxuri pentru anumite situatii pe care le-am apreciat ca fiind specifice zonelor studiate”.

Dl. Dedu, seful serviciului Circulatie, afirma ca „numai din reorganizarea studiata a circulatiei, capacitatea arterelor Capitalei ar putea fi marita cu cca. 30%”.

Presedintele Comisiei, inasa, atrage atentia prezentatorilor si reprezentantilor Serviciului de Specialitate ca „strada este un spatiu public, nu doar trafic auto. E nevoie sa reflectam cu mare atentie la solutia pe care o propunem, pentru ca, in cele din urma, cu totii nu ne dorim numai trafic, dar mai ales spatiu urban de calitate. Iar propunerile, sa tinem cont de acest lucru, vor avea si efecte imediate, dar si in timp.”

Bogdan Bogoescu mai adauga acestor conditionari si pe aceea ca „dezvoltarea intregului trafic propus trebuie sa se faca in acord cu valorificarea potentialului acestor teritorii analizate.”

Dl. ing. Dedu precizeaza ca documentatia a urmat o etapizare de principiu, astfel: pasul I a fost cel de a gandi o circulatie pentru zona centrala; pasul II l-ar constitui studiile de fezabilitate, iar pasul III ar fi dedicat amenajarilor peisagistice, aratand ca investitiile necesare pentru acest proiect sunt mari, iar interventiile par mici, dar in realitate ele sunt de impact si trebuie atent studiate si realizate.

Sorin Gabrea considera ca o succesiune fireasca a lucrului la acest proiect ar trebui sa porneasca de la concept, sa contina proiectele importante pentru oras, aceste proiecte sa fie coordonate, iar la segmentarea zonelor si aplicarea prevederilor sa se ajunga numai dupa ce acesti pasi mari au fost realizati. Ar urma, apoi, un studiu care trebuie dus pana la inelul central si care ar trebui sa poata privi si extinderea acestei arii, pentru ca exista proiecte in derulare care vor trebui integrate prevederilor care sunt dorite.

Dl Suciuc arata ca fluxurile au fost analizate in ipoteza in care pot fi introduse in documentatie, iar prognoza de trafic rezultata a oferit indici de ocupare a capacitatii pentru anumite zone – aceasta fiind motivatia pentru care pe anumite artere vor fi propuse sensuri unice, de pilda. Acelasi mai tine sa atraga atentia asupra unor importante probleme care trebuie luate rapid in discutie de catre Comisie, pentru ca decizia luata va avea consecinte importante asupra studiului, si mentioneaza situatia pozarii tramvaiului in lateralul arterei sau pe mijlocul ei, care aduce cu sine numeroase alte probleme punctuale ce se cer solutionate – cum se rezolva refugiile, in ipoteza in care ele vor fi necesare, cum sunt solutionate trecerile pentru pietoni, cum sunt rezervate spatiile de tip refugiu pe trotuare, daca tramvaiul va circula pe marginea strazii, cum vor fi solutionate parcarile auto pe artere cu tramvai etc. O problema cu adevarat majora pe care dl. Suciuc tine sa o reaminteasca este cea a penetratiei pentru Autostrada Bucuresti-Ploiesti, care se estimeaza ca va aduce in zona Floreasca-Barbu Vacarescu un plus de trafic de 30-40% fata de cel actual.

Sorin Gabrea raspunde acestei puneri in tema, la randul sau, cu o intrebare punctuala – cum este propusa organizarea circulatiei in functie de specificul urban al orasului sau al anumitor zone?; afirma ca una din directiile de studiu trebuie sa se afle in acest aspect. Sugereaza ca directii majore de urmarit in abordarea acestui studiu descurajarea traficului major catre Centru, „mai ales ca majoritatea documentatiilor sustin traficul pietonal”, corelarea documentatiilor si atenta studiere a consecintelor lor, dar mai ales urmarearea unui traseu metodologic si profesional de la concept la detaliu.

Dan Marin si Constantin Enache atrag atentia asupra impactului urias pe care autostrada o va avea asupra traficului din zonele de intrare si mai ales de pe Str. Dimitrie Pompei, iar Vlad Cavarnali solicita insistent urmarirea spatiilor publice si a transportului public integrat.

Constantin Enache aminteste proiectatilor ca si consecintele aplicarii unor documentatii, dar si abandonarea altora au efecte majore asupra traficului si ofera exemplul amanarii sau parasirii proiectului Administratiei de a dezvolta orasul cate S.

**Rezolutie (Sorin Gabrea): „Dat fiind faptul ca o parte din proiectele convergente la aceasta documentatie nu au putu fi prezentate si sustinute, propun tratarea acestei prezentari ca pe o consultare sau prezentare de principiu. Solicitam revenirea in Comisie, intr-o sedinta viitoare cat mai apropiata, a SEARCH si cel putin a reprezentantilor PIDU cu toate documentele de care dispun, ca si convocarea in sedinta a tuturor responsabililor de traficul Capitalei, pentru a putea discuta in modul cel mai aplicat conceptul propus si implicatia lui asupra documentatiilor existente, ca si a eventualelor influente pe care acestea le-ar putea avea asupra PUG.”**

.....

#### **Discutie asupra regulamentului de functionare al Comisiei**

Este, de fapt, o intrevvedere secunda, urmatoare a unor dezbateri punctuale privind unele proiecte pentru care nu s-au putut oferi puncte de vedere intemeiate, intrucat noile legi limiteaza nemotivat posibilitatile de investitie, ca si pe cele de dezvoltare ale orasului, context in care a fost demarata o dezbatere profesionala a statutului Comisiei Tehnice si a modalitatilor acesteia de a functiona viabil si valabil. A fost in prealabil redactat un regulament de functionare, care este astazi supus disutiilor celor prezenti.

Sorin Gabrea: „Cum pot fi tratate avizele PUZ si avizul preliminar – ca modalitati distincte de evaluare si avizare?”

Gheorghe Patrascu: „In principiu, ele contin si sustin o aceeași propunere si evaluare profesionala, asa incat cred ca avizul preliminar este necesar sa revina in Comisie doar daca vor fi constatate diferente majore fata de propunerea prezentata.”

Constantin Enache: ”Comisia nu trebuie lipsita de reponsabilitate; chiar daca ne miscam intr-un cadrul legislativ incoerent, atitudinea profesionala poate fi expusa si pronuntata. Comisia isi va formula propria opinie, iar arhitectul-sef va lua deciziile pe care le considera corecte.”

Arhitectul-sef doreste sa precizeze ca ”juridic si formal, orice subiect trebuie supus discutiei Comisiei, mai ales acum cand se prevede si consultarea publica.”

Dan Marin tine sa atraga atentia asupra „raportului dintre tipurile de documentii, specialitatile implicate si discutarea acestora si numarul membrilor Comisiei. Se sugereaza ca pot fi 7 specialitati, cu un statut inca destul de slab precizat, si ca toate ar trebui sa fie reprezentate, ceea ce ar duce in cele din urma la diminuarea nejustificata a ponderii arhitectilor din Comisie, intrucat un arheolog poate fi, de pilda, foarte util in discutarea unei documentatii, dar ne-necesar intr-o alta.”

Sorin Gabrea: „In drumul documentatiilor catre arhitectul-sef, Comisia are rol de filtru, iar cel mai important lucru pe care membrii ei il pot realiza este calitatea majora a dezbaterii profesionale. Decizia trebuie argumentata profesional. De aceea, privind propunerea cu membrii supleanti, in situatiile in care din motive obiective cvorumul nu este constituit, as propune sa fie numai una de avarie, pentru ca personale care vor inlocui pe cei absenti trebuie sa asigure, la randul lor, o aceeași competenta a discutiilor. Membrii trebuie sa aibe responsabilitatea prezentei in acest for.”

Dorin Stefan, in acord cu majoritatea celor prezenti, afirma ca „aceasta calitate poate fi cu greu urmarita atunci cand respectivul vine o data pe luna, sa zicem, iar curgerea proiectelor ii scapa.”

Casandra Rosu: „Membrii supleanti/rezervele sa acopere numai situatii exceptionale, iar „titularii” sa fie obligati prin regulament sa confirme participarea, astfel incat toate proiectele sa poata fi avizate la termen. Membrii supleanti trebuie nominalizati prin Hotarare de Consiliu.”

Dan Marin sugereaa, referitor tot la problema specialitatilor, ca „pot exista doua Comisii, una rezervate numai specialitatilor, care sa adune punctele de vedere exprimate si care mai apoi sa ne fie comunicate.”

**Sorin Gabrea recapituleaza conditiile de functionare ale Comisiei care vor fi trecute in regulament: „Pe viitor, Comisia va functiona tot cu 11 membri titulari, dar in cazuri exceptionale, vor fi chemati inlocuitori ai acestora, pentru a asigura continuitatea lucrarilor. Ordinea de zi va fi comunicata tuturor cu 5 zile inainte, urmand ca fiecare membru sa confirme/infirmare participarea.”**