

Sedinta Comisiei Tehnice de Urbanism si Amenajarea Teritoriului a Mun. Bucuresti din data de 10 Iulie 2013.

Au participat Sorin Gabrea (presedinte), Gheorghe Patrascu (arhitect-sef), Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Dan Serban, Dorin Stefan. Din partea Serviciilor de specialitate ale Primariei au fost prezenti Andrei Zaharescu (Rețele) si Elena Boghina (Circulatie).

A fost analizata documentatia:

PUZ Str. Ghetu Anghel – Drumul Gura Galmatui - Drumul Gura Racului - Str. Victor Brauner - Drumul Gura Făgetului, Sector 3, initiator Primaria sectorului 3, Elaborator: SC ALPHA STUDIO SRL – URB RUR. ALEXANDRA POPESCU, PUZ aviz preliminar

Documentatia fiind dezbatuta de mai multe ori in Comisie, dupa o foarte scurta recapitulare a datelor propunerii, au urmat discutii pe marginea solutiilor propuse si a rezolvarilor care mai pot fi imbunatatite.

Sorin Gabrea solicita, dintru inceput, precizarea tuturor elementelor care au intrat in proiect de la intalnirea anterioara, daca aceste modificari vizeaza relatia cu inelul central de circulatie (si in special afectarea legaturii cu fostul Drum Expres), care este vazut ca element definitoriu al propunerii.

O prima precizare se refera la modificarea traseului din PUG al inelului care este trecut, actualmente, pe Str. Gura Calitei. Pe traseul Theodor Pallady – Victor Brauner este dezvoltata o legatura in directia Splaiul Unirii.

Sorin Gabrea doreste sa stie de ce traseul vechi, prevazut de PUG, nu mai poate fi folosit, raspunsul fiind acela ca inca de pe atunci si intre timp zona s-a aglomerat suplimentar, deoarece au existat pe traseul dorit mai multe proprietati, iar altele s-au construit intre timp, asa incat pentru creionarea unei solutii posibile ar fi fost necesara demararea procedurilor de achizitionare si, ulterior, plata de despagubiri, rezolvare care pentru moment nu mai poate intra in discutie.

Elena Boghina precizeaza, apropo de problema traseelor initiale si a celor ulterior modificate, ca „in PUZ-ul Sectorului 3 s-a mers pe variante ocolitoare diferite, iar centrul de termoficare existente si care afectea traseul se desfiinteaza, astfel incat va rezulta o noua situatie. Vlad Cavarnali este de prere ca noul traseu propus este eficient din punct de vedere economic.

Bogdan Bogoescu doreste sa stie care va fi situatia, carui scenariu ii va fi destinat traseul vechi.

Vlad Cavarnali opineaza ca cel mai probabil acesta va fi desfiintat, intrucat date fiind noile conditii, el devine practic irealizabil. Se mai arata si ca fostul Drum Expres a fost decalat astfel incat sa preia traseul Str. Gura Calitei. La solutie s-a ajuns prin preluarea drumurilor existente astfel incat sa se poata retese o trama stradala practicabila, buna. Str. Bratarii a fost si ea executata si este accesibila, chiar daca doar pana la Str. Tehnicii. La toate acestea se mai adauga conditionarile Transgaz, care nu permit traversarea conductelor proprii decat la un unghi cuprins intre 70 si 90 de grade. Sorin Gabrea este de parere ca o inflexiune a strazii nu este o solutie rea, iar in unele cazuri ea este preferabila unui traseu liniar.

Vlad Cavarnali precizeaza in continuare: „Inelul Drumului Expres este mutat pe Str. Gura Calitei, are doua benzi pe sens plus un spatiu separator. Punctul de interes al zonei este diferit de cel propus de PUG, intrucat acum si probabil pentru viitorul apropiat, intersectia care rezulta este una slaba, cu potential redus. La aceasta se adauga faptul ca Str. Bratarii are o zona de restrictie ca inaltime, impusa de Transgaz (unde nu poate fi depasit nivelul de P+3) pe distanta de 1,6 Km.

In plus, datorita unor prevederi bizare sau nerespectarii unor regulamente, pe intreg teritoriul se construiesc, totusi. In sfarsit, Transgaz are nevoie de teren public pentru a permite mutarea centralei.

Sorin Gabrea: „Reteta de la nivelul median nu poate fi, totusi, aplicata si aici? In plus, cred ca repartitia zonelor publice si a celor private trebuie sa fie fezabila si eficienta, astfel incat domeniile sa fie clar separate, cel putin din punct de vedere juridic si al functiunilor adaptate”.

Andrei Zaharescu: „Vor trebuie intrebati, totusi, cei de la Transgaz, pentru ca de acordul lor depinde toata dezvoltarea ulterioara a proiectului, iar fara aprobarea lor nu putem fi siguri ca pericolul exploziei a fost inlaturat sau cel putin prevenit.”

Bogdan Bogoescu: „Trebuie numita zona de utilitate publica, iar convertirea ei se va face ulterior, cu toate conditiile necesare indeplinite”.

Sorin Gabrea: „Daca zona V1A va figura pe plansa, cu interdictie de construire, se va ajunge si la o reducere a CUT-ului. Desigur, se va mai tine cont de necesarul de echipamente publice (scoli, gradinite, dispensare), pentru ca o zona care are indicativul CB le cuprinde obligatoriu pe toate.”

Bogdan Bogoescu: „Mai e nevoie de definit care vor fi posibilitatile de transport public si posibilitatile de parcare, astfel incat aceste doua probleme importante sa nu fie expediate sau sa fie lasate nerezolvate. Ar mai fi bine de stiut ce se intampla cu Calea Ferata”.

La ultima cerere de explicitare, Vlad Cavarnali raspunde ca pentru moment nu a fost obtinut un raspuns oficial din partea autoritatii reprezentative, iar situatia este cu atat mai complicata cu cat in timp, din CFR initial s-au desprins foarte multe societati independente, care fiecare a revendicat si obtinut o anume suprafata, iar a le pune impreuna pe toate pentru a promova o solutie globala este o intreprindere dificila si care cere timp. Referentul proiectului din partea Primariei apreciaza ca fata de situatia data, o buna solutie ar fi pastrarea zonei verzi cu indicatorul simplu

de V, care ar putea fi reglementat ulterior, după primirea acceptului sau cel puțin a avizului de la Transgaz, care este decisiv în acest caz.

Bogdan Bogoescu atrage atenția asupra faptului că în partea de sus a planșei figurează o dublură de străzi utile care delimitează parcul, în vreme ce partea de jos a reprezentării nu mai conține aceeași soluție sau o altă propunere coerentă.

Vlad Căvaranli: „În partea de jos a planșei este descrisă o situație care propune reglementări de care trebuie neapărat ținut cont, iar intervenția la nivelul străzilor nu poate fi urmata decât ca fragment, ca acțiune punctuală”.

Elena Boghina mai dorește să adauge ca față de soluția prezentată, în ceea ce privește Drumul Epxres, ar mai fi nevoie de adăugirea câtorva intersecții ca să poată fi făcute posibile relații coerente, viabile, de stânga sau, dacă nu, să fie propusă o semaforizare.

Rezoluție (Sorin Gabrea): „Se avizează proiectul, cu următoarele condiții: 1– vor fi corelate în detaliu toate traseele și neapărat vor fi bine verificate arterele majore; 2 –va fi definit regimul funcțional al zonei verzi diagonale, va fi declarată zona de utilitate publică și va fi obținut acordul serviciilor de specialitate necesare; 3 – va fi definită amplasarea de principiu a utilitatilor publice; 4 – este nevoie de bună articulare a transportului public la zona, poate chiar gândită și propusă o relație clară cu gara; 5. – pe arterele publice majore transportul public se va face pe pneuri; 6. – pentru zona de protecție a clădirilor față de conducta Transgaz, reglementările vor fi revizuite; 7. – se vor delimita și reglementa spațiile publice. În aceste condiții, se avizează favorabil.”

