

SEDINTA

Comisiei Tehnice de Urbanism si Amenajarea Teritoriului a Primariei Municipiului Bucuresti din 12 Decembrie 2007

Componenta Comisiei pentru aceasta sedinta a fost urmatoarea: membri – Doina Cristea, Alexandru Beldiman, Constantin Enache, Dan Marin; presedinte – Viorel Hurduc. Au mai fost prezenti la sedinta Adriean Videanu, Primarul General al Capitalei si dl. Adrian Bold, Arhitect-Sef.

1. PUZ Pta Victoriei - Zona Uranus

In prezentare (realizata de Constantin Enache) se arata ca subiectul stagneaza de cel putin un an, la fel ca si tronsonul Dambovita-Uranus.

Se propune o legatura Dambovita-Tudor Vladimirescu/Rahovei, unde intersectia existenta se poate rezolva in giratie la sol; la fel, se propune o giratie pe tronsonul Berzei-Vasile Parvan- Hasdeu – aici giratia permitand departarea de oglinda apei si o interventie majora pentru legarea apei de “Palat”. Intre Parlament si viitoarea Catedrala a Neamului apare un bulevard urban, care este gnadit terasat.

In aceasta gandire, primul moment al interventiei se leaga de modernizarea strazii la un profil de 18m, cu conditia rezolvarii intresectiei Regina Maria-osbuc-rahovei-Bd. Tudor Vladimirescu. Exista o ipoteza in care profilul propus este continuat fara spatiu verde, urmand ca zona apropiata de monumente sa fie non-edificandi. Mai exista insa si o adoua ipoteza, mai decisa, de a prelungi tale-quale bulevardul cu tot spatiul verde largit, iar in zona lui de capat se poate opta pentru o alternativa sau alta.

Pe de o parte, poate aparea ideea unui concurs public, pentru ca la nasterea Bd. Uranus se poate renunta la doua cladiri pentru a face loc unui spatiu urban generos; pe de alta parte, exista propunerea unui spatiu conturat, degajandu-se net spatiul din fata monumentelor. CUT estimat pentru noul bulevard este cel de 6, propriu in general Cailor Victoriei, considerat atractiv, dar nu vor fi permise exagerari. Investitiile publice, in masura in care contribuie la mai buna definire a zonei, vor avea dreptul la derogari.

(prezentarea este continuata de Viorel Hurduc)

“Ferma in poza este doar trama stradala, ca in Concursul Bucuresti 2000 si rezolvarea Splaiului. Strazile se despart de canal pentru a extinde luciul de apa. Toate geometriile propuse nu sunt definitive, ci doar indicative.

In primul rand, as declara ca sustin ipoteza unui bulevard N-S al Bucurestiului, mai ales pentru ca in partea de S sunt prevazute investitii, dintre care cea mai importanta si posibila pare fixarea unui nou aeroport al orasului, una dintre locatiile posibile fiind zona Jilava. Zona Splaiului, pe de alta parte, poate fi eliberata pentru realizarea unui drum expres subteran.

In zona Parlamentului, bulevardul are o lungime de 980m, care se desfasoara pe trei terase ce preiau diferenta de nivel de 16m. Sub prospect sunt prevazute parcaje, dar si transport de metrou, care va cobori sub 25m. Catre Parlament se propun edificabile, pe malurile de bulevard, dar ele ating, finalmente, doar nivelul platformei de calcare din jurul institutiei. In partea centrala, mediana a bulevardului, in dreptul Parlamentului, este posibila realizarea unui scuar, a carui latime sa fie de 170m. Se sugereaza in plus si impadurirea parcului Izvor, precum si refacerea sau crearea unor elemente care sa reaminteasca fosta geometrie urbana. Mai poate aparea propunere de realizare a unui pod in axul bulevardului din fata Parlamentului.”

Doina Cristea doreste sa stie daca, intr-o prima faza, este posibil ca solutia sa functioneze fara subtraversari, pentru ca prin sapatari pot aparea ape de infiltratie care se vor deplasa catre N; sugestia ar fi sa se actioneze, pe cat posibil, in suprateran. Viorel Hurduc atrage atentia, totusi, ca sunt prevazute in aceastazona doua linii noi de metrou. Dan Marin observa ca in ipoteza in care cladirea Primariei ar fi ascunsa de o alta cladire, lucrurile nu sunt in regula, pentru ca Primaria este si trebuie sa ramana un reper.

Viorel Hurduc recapituleaza nevoile urgente ce reclama avizarea acestei propuneri:

1. trebuie hotarata o idee de principiu a dezvoltarii locului, presati fiind de rezolvarea urgenta a amplasamentului Catedralei Patriarhale;
2. exista o nevoie de desface eficient proprietatile, astfel incat ele sa fie marginite coerent de spatiile publice; odata bulevardul rezolvat, Curtea Catedralei si a Parlamentului vor trece in domeniu public.
3. trebuie vazuta si stabilita pozitionarea Bulevardului fata de Parlament.

Dan Marin face urmatoarele observatii: “Terenu Catedralei avanseaza spre 13 Septembrie. Edificabilul, insa, va trebui retras mai mult, asa incat este obligatoriu sa apara o analiza a edificiului Catedralei in raport cu spatiul public din care sa rezulte definirea unei Piete. Piata spre Hotelul Marriot mi se pare evident ca trebuie extinsa. Insa problema importanta, aici, mi se pare cea a planimetriei bisericii – daca nu se stie exact cum va fi ea, nu cred ca

este posibil sa conturam precis spatiile – poate fi o biserica de plan central, care sa dezvolte relatii egale cu toate laturile, dupa cum la fel de bine poate fi asezata in lung, si atunci relatia ei cu viitoarea Piata va fi inevitabil alta.”

Viorel Hurduc raspunde ca important este, pentru moment, sa poata fi stabilite limitele platoului pe care se va aseza biserica.

Doina Cristea este de parere ca breteaua de trecere conceputa strict pentru uzul parlamentarilor nu trebuie sa existe; crede ca daca fi dezvoltat si hotelul destinat alesilor, el va impiedica vederea fireasca a Catedralei dinspre oras, deci acesta ar trebui sa fie conceput altfel; considera ca zona din spatele Parlamentului trebuie sa ramana in asteptare, pana nu va fi gandita Catedrala in relatie cu celelalte cladiri.

Dan Marin este de parere ca platforma prezentata anterior, cea scobita, rezolva mai multe probleme; personal, nu intelege de ce anume hotelul parlamentarilor nu poate ocupa cornisa stadionului Cotroceni, din imediata apropiere a hotelului Marriot, unde ar fi suficient loc si pentru parcaje. Doina Cristea crede ca o posibila piata la S-V ar clarifica mult mai multe situatii acum conflictuale, ar impaca locul, punand cumvade acord Hotelul Marriot cu Ministerul Apararii, cu viitorul hotel al parlamentarilor si cu intreg traseul Bd. Uranus. “Nu vad de ce nu poate exista un hotel de o planimetrie mult mai libera. Studiile arata ca nu pot exista spatii comerciale cu goluri de mai mult de 40m intre ele, deci problema unui bulevard cu virtuti comerciale trebuie regandita. Apoi, spatiile publice plantate conteaza foarte mult in această propunere. Spatiul pozitiv aici va fi cel conturat de noile limite, iar limitele acestea vor lucra, se vor comporta foarte diferit.”

Alexandru Beldiman: “Cred ca trebuie sa mai punctam odata ce anume avizam. Sunt de acord cu bulevardul, in principiu, dar cred ca ceea ce lipseste proiectului este o anume filozofie de baza. Este vorba, practic, de a transforma un maidan intr-un loc. Sunt de acord sa rezolvam problemele stringente. Nu sunt insa de acord cu rezolvarea locului Primariei si cred ca trama stradala odata fixata va determina un cadru al construitului.

Dan Marin nu este nici el de acord cu modalitatea rezolvarii circulatiei in zona Primariei si s-ar pronunta, mai degraba, pentru acoperirea cu un planseu a canalului pe o portiune.

Constantin Enache considera ideea utila, mai ales pentru ca s-ar putea forma, astfel, o piata in zona.

Adrian Bold: “Lucram, in cazul de fata, la scara istoriei orasului. Centrul orasului Bucuresti nu este si nu ar trebui sa fie rezolvarea circulatiei, ci simbolica orasului. Orasele istorice au

densitate foarte mare in zona, dar si omogenitate stilistica. Daca ne vom gandi la mari orase din lume, vom observa ca nu de putine ori centrul orasului este un gol. Cred ca este bine sa ne dorim sa intensificam viata orasului, dar si sa-i dam o semnificatie acestuia. Felul in care incercam rezolvare parțiale si punctuale ale acestei probleme arata neputinta noastra de a contrui in sec. XXI un centru de oras. Pun intrebarea: de ce nu poate fi acest bulevard un Raumplatz? Poate ca, astfel procedand, nu facem decat sa complicam totul prin aprobarea unui element (circulatia), pentru ca nu avem o idee generala, un concept, o strategie.”

Viorel Hurduc, insa, este de parere ca asezarea bulevardului nu va fi o pierdere pentru profesie.

Adrian Bold: “De ce nu putem departa bratele bulevardului astfel incat sa prinda intre ele un gol de 60m? Cred ca, astfel creionat, bulevardul poate fi un semn de identitate al orasului.”

Viorel Hurduc: “Nu doresc sa risc sa creez o noua Piata a Unirii intre doua sensuri giratorii.”

Adrian Bold: “Astazi putem vorbi deja despre prafuirea arhitecturii anilor ’60-’90, in care era promovata, chiar in lumea civilizata, un singur tip de imagine urbana. Cum a vorbi despre spatii la scara mare este din ce in ce mai greu, ideea este de a pune in forma un spatiu emblematic. Intrebarea este cum anume abordam formarea Centrului de oras, pe care ni-l dorim un reper identitar, cata vreme este evident pentru oricine ca pe stradutele traditionale ale Bucurestiului, cele pe care le apreciem pentru culoarea lor, circulatia auto nu poate fi introdusa.”

Constantin Enache face propunerea definirii unui culoar needificabil, care sa fie definit ulterior ca ocupare sau arhitectura.

Viorel Hurduc este de parere ca pentru moment este important cel puțin sa decodificam cele doua registre de interdictii care sa genereze un cadru de actiune– functie de infrastructura si de Dambovită, respectiv functie de marja de eroare a asezării Catedralei.

Adrian Bold ii avertizeaza pe cei prezenti ca “Parlamentul isi va restrange activitatea, dar ca in conditiile in care institutiei i se va permite inca un edificabil, pariul cu aceasta limitare va fi pierdut.”

Doina Cristea: “Pentru Patriarhie, pentru a pune in evidenta Biserica, intre platforma si nivelul de jos nu poate fi gandita o cascada de, sa zicem, 4 niveluri care sa poata balansa intr-un fel, scara magaoaiei?”

Adrian Bold: “Daca stadionul s-ar transforma in anexa a Catedralei pe exterior, s-ar putea realiza o terasare la nivelul colinei. S-ar cere, inasa, deplasarea Catedralei din ax. Cred ca, din pacate, proiectului ii lipseste, in aceasta forma, farmecul reeditarii istoriei, trecerea prin mai multe tipuri de locuri.”

Doina Cristea: “Diferenta dintre farmecul oraselor istorice si esecul tuturor ansamblurilor nou-construite este indoita – pe de o parte, numarul de biti, informatia care ne este oferita – volumele noi sunt seci, egale; iar mai apoi ar fi vorba despre o anume ambiguitate, practic de un anume fel de a descoperi simultan prezentul si trecutul in oras, care este blocat de perspectivele directe.”

Doina Cristea considera ca ar fi de preferat, daca este posibil, o trena de vegetatie a noului bulevard. Adrian Bold, inasa, apreciaza ca trebuie discutat, in realitate, un mare proiect al orasului si crede ca “nu trebuie favorizate functiuni pentru zone care nu pot sustine ideea de centru al orasului.”

Constantin Enache crede ca este bine sa fie realizat un PUZ director care sa stea, ulterior, la baza Masterplanului acestei zone; in fine, Viorel Hurduc anunta Comisia ca Patriarhia astepta un rezultat al discutiilor care se desfasoara, ca sa poata dezvolta mai departe o tema obiectului Catedralei propriu-zise, necesara unui concurs.

Constantin Enache propune, ca rezolutie a acestei prezentari, sa fie rezervate doua culoare (care sa cuprinda, unul, si drumul, si intersectia, iar celalalt sa fie un culoar pentru artera rezervata Splaiului) si, in acelasi timp, sa fie sugerata o Piata, un largo cel putin pentru Catedrala.

.....

2. PUZ Bulevard Promenada Mal de Lac, prezentare de Viorel Hurduc

Se intentioneaza realizarea unui bulevard preconizat de PUG, de o lungime de cca. 2,5km, care se intinde de la Soseaua Nordului pana in zona Sos. Madrigal/Grivita si care strabate traseele CF. Bucuresti-Constanta, Str. Elena Vacarescu-Str. Garlei – Str. CD Gherea. Acesta va antrena schimbarea capacitarii Parcului Herastru pentru partea de N. S-a incercat o selectie de modele exterioare care sa permita adaptari pentru a crea urbanitate pe fiecare parte a traseului; se propun interventii, inasa fara a modifica destinatia arterei si nici a segmentelor care-l vor alcatui. Una dintre componentele majore ale acestui bulevard va fi pietonalul cu functiune de promenada, care va alcatui o singura unitate cu carosabilul dorit, aceasta din urma fiind rezervat unui transport tipic traseului de promenada (transport

diferentiat, cu viteza redusa). O problema majora a acestui bulevard este discontinuitatea lui, avand in vedere ca el va intersecta obligatoriu Calea Ferata Bucuresti-Constanta si DN1. Se propune realizarea unei strazi cu 4 benzi, la care se adauga o banda de selectie si banda destinata transportului in comun. In spre N, aceasta strada va avea un trotuar normal, insa pe partea de S va exista o alee, care sa faca tranzitia catre Parc. In ceea ce priveste interventia asupra vegetatiei mici sau mari intalnite de traseul propus, s-a avut in vedere sa nu se actioneze asupra acesteia decat in masura in care lucrul va fi absolut obligatoriu. Transportul auto va fi rezolvat, din punctul de vedere al circulatiei, cu sensuri giratorii, iar Calea Ferata va fi bordata pe 25m. de vegetatie inalta si de locale de 7m.

Doina Cristea observa ca un transport public specializat ar fi de conceput in masura in care aici vor fi adusi oameni din S. Bucurestiului, desi problema aglomerarii va ramane (cum vor ajunge aici oamenii din S. orasului?). Pista pentru biciclisti ar fi bine sa fie marita (Viorel Hurduc raspunde ca s-a operat deja aceasta amplificarea a spatiului rezervat); ar fi fost extrem de util un studiu de peisagistica, pentru ca in Bucuresti exista exemple de gard viu, care ar fi extrem de potrivit pentru unele zone, insa care este nefolosit sau prost utilizat, iar in ceea ce priveste strict problema gardurilor, acestea este bine sa fie ori deloc, ori sa aibe un rol clar de protectie, pentru ca exista animale antropofile care trebui protejate. Ca recomandare punctuala in acest sens, ar fi sa nu se populeze in nici un caz rezervatia naturala, parcul propriu-zis cu vechea cenusie, care este o specie ce se adapteaza foarte usor oricarei locatii, insa care aduce mai pagube ecosistemului in care este "implementata". Constantin Enache recapituleaza o parte din temele ridicate de acest proiect: este necesara "despletirea" circulatiei pentru zona de N; apeductul Cailor Ferate Bucuresti-Constanta ofera, cel putin in perspectiva, posibilitatea ingroparii cailor ferate; se poate realiza o ameliorare a fluenta intrarilor in oras pentru partea sa de N.

La intrebarea lui Adrian Bold despre cum anume se va opera accesul auto in parc, se raspunde ca nu va exista carosabil in parc, ci doar parcuri subterane care vor urmari aleile. Doina Cristea se intereseaza de pozitia in care bulevardul se va suprapune drumului de halaj, pentru ca se poate exploata aceasta locatie in folosul alimentarii cu apa a masinilor de interventie ale pompierilor, dat fiind ca in partea de N. a Bucurestiului hidranti lipsesc. In ceea ce priveste calea ferata Bucuresti-Constanta de pe teritoriul orasului, ea e bine sa fie pastrata, pentru ca in situatii de aglomeratie, ea va putea fi utilizata ca resursa. In legatura

cu aceasta posibilitate, Viorel Hurduc precizeaza ca taluzurile pot constitui “carnea” drumului expres ulterior.

Rezolutie (Constantin Enache): se avizeaza proiectul pozitiv in forma lui actuala si se deschide discutia cu privire la asigurarea parcarilor in parc si a clarificarii relatiilor arterei cu Calea Ferata.