

Sedinta CTUAT a Primariei Municipiului Bucuresti. Sedinta din 1 aprilie 2009.

Alcatuirea Comisiei pentru aceasta sedinta: Sorin Gabrea – presedinte; Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Constantin Enache, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan. Din partea Directiei Retele a participat Andrei Zaharescu. A fost prezent al dezbateri si Gheorghe Patrascu, Arhitectul-sef al Bucurestiului.

.....

1. PUZ Piata Palatului – Sala Omnia – Pta Revolutiei, fara autor indicat

Pentru a familiariza asistenta cu istoricul zonei, in deschiderea discutarii proiectului, Dan Marin a realizat o prezentare detaliata, independenta, a istoricului zonei din punct de vedere arhitectural si urbanistic, listand toate elementele de interes ale locului, caracteristicile acestuia, precum si problemele pe care aceasta arie speciala le implica. In finalul interventiei d-sale au fost rememorate si cele doua concursuri care au privit acest loc, cel din 1943, desfasurat dupa reconfigurarea spatiului din 1938, dar si cel mult mai apropiat de zilele noastre, din 1997; in legatura cu aceasta din urma, Dan Marin este de parere ca fie si numai din respect profesional, toate cele patru premii trebuie cel putin luate in considerare si bine cunoscute de catre cei care vor mai desfasura proiecte urbanistice in aceasta zona.

In prezentarea noii propuneri, Florin Machedon apreciaza ca „tot ceea ce se petrece in momentul de fata in spatiul cuprins intre Piata Palatului si cea a Revolutiei tine de maidan – spatiul nu are o viata a lui proprie defnita in vreun fel, iar spatiile verzi sunt spontane si intamplatoare. Revitalizarea acestei zone tine, in primul rand, insa, de o reconfigurare a circulatiilor auto si pietonale”. Pentru detalierea unei solutii posibile de

circulatie, este oferit cuvantul dnului. Ing. Eugen Ionescu. In principal, acesta apreciaza ca: 1. la orele de varf, in zona se afla cam 3000 de vehicule; 2. ar fi de dorit o concepere de functionare in tandem a arterelor Magheru si Victoriei; 3. fluxul auto nu are un caracter continuu; 4. acest loc este, practic, marcat de o circualtie de tip tranzit, dinpre E spre V, ca si circulatia afectata de transportul in comun. Se propun, ca idei posibile de discutat si, eventual, de implementat, urmatoarele: 1. modificarea unor trasee de transport in comun pe directia Stirbei-Campineanu; 2. reprofilarea strazii Ion Campineanu; 3. reconfigurarea intersectiei Brezoianu – Campineanu – Luterana.

Prezentarea continua cu o interventie a dlui. Viorel Hurduc, considerata de Comisie ca oportuna intrucat acesta a studiat si cunoaste foarte bine perimetrul ocazionat de fundamentarea unei documentatii anterioare care propunea realizarea unui mare parcaj subteran in Piata Palatului. Viorel Hurduc este de parere ca intre timp au aparut doua noi elemente, foarte importante si care vor modifica, treptat, intregul caracter al zonei: 1 – posibilitatea de a accesa Str. Ministerului, in ideea de a face cat mai usor accesibila Sala Omnia, continuandu-se aceasta noua artera pana in Bd. Magheru; 2. corectarea Str. Campineanu. Din acest doua premise decurg situatii de mare importanta la nivelul traficului pietonal din intreaga zona. Arhitectul mai precizeaza ca initial erau propuse dimensiuni de cca. 1000 de masini pentru parcajul de sub Sala Palatului si inca un parcaj suprateran in Pta Walter Maracineanu, afara de parcajul cel mare, situat sub dala Pietei Palatului.

Fata de aceste multiple prezentari, toate axate pe studiul de circulatie, Sorin Gabrea pune problema „normalitatii de a gandi un astfel de spatiu, reprezentativ prin definitie pentru Bucuresti, in functie de componenta de trafic, oricat de importanta ar fi ea.”

Fata de aceasta interogatie, Dan Marin doreste sa recapituleze cateva din datele care au marcat studiul acestor spatii ultracentrale: „In nov. 2005, Gheorghe Udriste ne-a informat despre intentia Primariei de a crea in aceasta zona parcaje. Nu s-a tinut in niciun fel seama de Concursul din 1997 si de propunerile avansate, ci s-a trecut direct la studierea amplasamentelor posibile – se lansau, practic, proiecte de infrastructura fara PUZ.”

Sorin Gabrea: „E anormal ca atunci cand exista deja numeroase alte parcaje pe spatii publice sa atac o zona atat de importanta doar din punctul de vedere al inmagazinarii de masini. Imi pun problema daca nu cumva ar trebui sa ne gandim la limitarea numarului de parcare, aici, si la o reconfigurare a ponderii transportului public in zona. Cred ca e o eroare sa punem aici cat mai multe masini. In plus, constat ca diferentele dintre cele trei solutii prezentate pe subiect, data trecuta si astazi, sunt foarte mari.”

Viorel Hurduc tine sa recapituleze problemele zonei de care a fost conditionat in propunerea anterioara a d-sale: „Initial, propunerea privea realizarea unui parcaj de 5000 de locuri, care mai apoi a fost diminuat la 2000; daca s-ar fi pietonalizat zona, ce functiuni ar fi fost oferite vizitatorilor?; circulatia ar fi fost lasata sa se desfasoare permanent, chiar si pe durata lucrarilor; s-ar mai fi dorit, ca idee, o subtraversare Stirbei-Rosetti, dar cu conditia obligatorie de a fi traversat Bdul Magheru, propunere care s-a dovedit foarte greu realizabila. Toate aceste propuneri ar fi trebuit sa raspunda celor doua mari probleme ale zonei: sambata si duminica nu se petrece nimic in acest loc, el e practic vidat de prezenta umana; trebuie oferita mobilara si incarcare intregii arii observate. Poate ca o buna solutie ar fi sa mai propunem realizarea a inca unui concurs pentru toata zona.”

Constantin Enache este de parere ca „indiferent de deciziile finale privind acest loc, reactii adverse vor aparea, pentru ca locul este in sine foarte complex, iar solutiile nu vor satisface in niciun caz toata lumea. As propune, personal, o prioritizare a problemelor de solutionat: 1. zonele centrale ale oraselor, deci si cele ale Capitalei, sunt zone care ar trebui sa favorizeze pietonii, cu spatii publice si fara masini; 2. refacerea spatiului urban trebuie sa fie una coerenta si de traditie istorica, atata cata mai este. Locul, in fine, cred ca nu trebuie tratat in niciun caz ca o insula – relatiile cu Magheru si Parcul Cismigiu mi se par extrem de pretioase si de dorit. As mai spune ca din necunoastere se doreste o incremenire a intregului loc in formula in care se afla acum, dar este evident ca locul, pentru a deveni cu adevarat semnificativ pentru locuitorii orasului, trebuie modificat in bine, deci nu ar trebui sa respingem, de plano, orice idee de dezvoltare aici. In fine, mai cred ca macar o parte din prezentarea colegului Dan Marin, pe care o consider extrem de utila, ar trebui afisata intr-un loc public, in zona, pentru ca oamenii sa stie care a fost istoricul adevarat al acestei zone si astfel sa fie avertizati in legatura cu transformarile pe ea le-ar putea primi spre a evolua in bine. Sunt de acord cu avizarea circulatiei pe relatia Campineanu, cu tot ceea ce presupune acest lucru.”

Bogdan Bogoescu: „Cred ca spatiul public principal este, aici, cel de la suprafata. Sunt de acord, in principiu, cu devierea circulatiei auto pe relatia Stirbei-Campineanu si cred ca o problema grea a zonei ar fi cum anume pot transforma Str. Regala in spatiu pietonal. Mai cred ca si Piata Walter Maracineanu ar trebui sa fie pietonal ca un fel de vestibul pentru Parcul Cismigiu, dupa cum cred ca tot spatiu pietonal ar trebui sa fie tot acel spatiu, acum incert si incarcat, dintre Facultatea de Arhitectura si Universitate, si tot ceea ce tine de ele. Spatiul pietonal cred ca ar putea fi util si fara functiuni imediate, dar mi-as dori,

fireste, ca statutul Căii Victoriei să îl depășească pe cel al mall-urilor din punctul de vedere al unui comerț de clasă, civilizată”.

Sorin Gabrea: „Cred că în toată această arie trebuie împletite instituția publică și cultura.”

Tiberiu Florescu: „Sunt de acord cu punctul de vedere al colegului Enache, dar în plus să mai adăuga următoarele – spațiile din această zonă trebuie să fie preponderent pietonale; să fie descurajat, pe cât posibil, traficul auto. Viitorul spațiu al Sălii Palatului cred că îl va lega de alte puncte atractive ale Centrului, poate printr-un sistem de spații alternative; în Europa, de pildă, în spațiile centrale se propun deplasări „blande”, cu biciclete sau pe jos, dar fără auto. Parcarile ar trebui să fie strict functionale, iar funcțiunile nou-propuse să nu aducă mașini în plus. Ca idee conducătoare, cred că acest loc trebuie să intre într-un sistem mai larg și mai bine coordonat al locurilor „grele” și interesante – pentru vizitatori, dar nu numai – ale orașului.”

Dorin Stefan crede că o întrebare de mare importanță privind dezvoltarea întregii zone este când anume va intra în funcțiune noul sistem de circulație propus, pentru că în ipoteza în care se dorește doar „scurtcircuitarea” pietonalului de la Sala Palatului, nu se va rezolva la modul real nimic: „Nu văd pietonalul prea curând realizabil, așa că până atunci, în loc să se îmbunătățească ceva, se va suferi. Spațiului public îi trebuie oferite alternative viabile, ca și transportului public. Etapizarea, în acest proiect, mi se pare vitală.”

Sorin Gabrea întrevine din nou, dorind să precizeze care sunt obiectivele de utilitate publică, în această zonă. Este de părere că se poate discuta ideea de tranzitare prin Campineanu, ca și ideea tunelului Stirbei-Magheru, se poate crea o interdicție de circulație auto pe strada care separă Palatul de Biserica Cretulescu – iar ca principiu

propune discutarea mai intai a reglementarilor si abia apoi a timpilor de lucru. Observa ca „obiectivele sunt conditionate de o buna solutie pentru transportul public si de rezolvarea acceselor in intreaga zona.”

Romeo Belea intervine si precizeaza ca „obiectivul PUZ pe care il realizam este refunctionalizarea Saliilor Palatului, cu spatii extinse, cu spatii comerciale si cu parcare. Asa cum sunt prezentate acum, PUZ-urile zonei nu se leaga intre ele. Iar ca detaliu tehnic, tin sa precizez ca Sala Omnia sta pe o platforma de eclatare, ceea ce va mai adauga problemelor de rezolvat inca una.”

Dorin Stefan este de parere ca intentia de a transforma brusc Piata Palatului intr-un spatiu pietonal „este o greseala de strategie. Daca maine zona va fi pietonala, ea va fi intr-un fel consacrata in acest sens, desi este defunctionalizata, iar urmarea va fi ca in viitor o vom putea ataca foarte greu.”

Gheorghe Patrascu, inasa, aminteste Comisiei ca exista in aceasta situatie cateva interconditionari imediate (mutarea Teatrului de Opereta, pentru a putea fi demarate lucrarile de reparare ale Teatrului National) si ca este de dorit ca „lucrarile la Sala Omnia, la Sala Palatului, avariata, si un numar de parcaje strict necesare trebuie sa fie avizate imediat, pentru ca altfel starea proasta a acestor spatii va continua sa se accentueze.”

Csandra Rosu se declara partizana etapizarii, dar este de parere ca „a propune si accepta ca principiu de lucru galeriile subterane ca fiind prioritare este o contradictie, daca nu o greseala – pentru ca astfel procedand suprafata ramane, in cele din urma, goala, iar subsolul, intr-un fel sau altul, se va popula in cele din urma. Ar mai fi bine de precizat si care va fi, in cele din urma, ponderea spatiilor comerciale gandite pentru subsol.

Personal, nu cred in parcajul de la Pta Walter Maracineanu.”

Referindu-se direct la proiectul prezentat, Dan Marin apreciaza ca „circulatia si rampele din preajma Salii Palatului par foarte mult „intrate”; este de parere ca „devierea circulatiei auto pe Ion Campineanu nu este cea mai buna solutie pentru traficul zonei”; isi exprima opinia conform careia abordarea subsolului ar trebui precedata de un studiu serios de mediu pentru cuantificarea ponderii pe care o au, in zona, apele subterane. Parcarile subterane sunt, in opinia d-sale, justificate, dar doar in limita stricta a necesarului si in niciun caz sa nu fie vorba despre a favoriza sau incuraja traficul auto datorita existentei parcarilor; in fine, este de parere ca un volum de 20000 mp de spatii comerciale subterane este, totusi, foarte mare (ultimei aprecieri se raliaza si arhitectul-sef, care doreste amendarea acestei cifre). In privinta operatiunilor care vor trebui desfasurate fata de subiectul Sala Omnia, Dan Marin considera ca, de fapt, se propun doua solutii distincte, dincare in cele din urma va trebui sa se opteze clar pentru una: ori se va largi strada, pentru a forma un fel de mica piata in fata Salii, ori se va taia un acces catre bulevard, caz in care dinamica locului va inregistra mutatii serioase.

Dan Serban: „Cele doua spatii discutate, Sala Palatului, pe de o parte, Sala Omnia, pe de alta, trebuie clar differentiate, pentru ca ele oricum au regimuri urbane evident diferite. Din acest punct de vedere, as spune ca Piata Revolutiei este acceptabila, dar zona Salii Palatului, in schimb, este distrusa. As propune sa se asaneze zona Salii Palatului intr-un fel care sa creeze si un pietonal catre Walter Maracineanu.”

Sorin Gabrea se intereseaza de raportul numeric spatial propus a fi realizat, in final, intre functiunea culturala nou-adusa si cea comerciala. Se raspunde ca pentru activitati culturale vor fi alocate suprafete insumand cca. 3000mp, conditii in care Presedintele Comisiei solicita ca acest raport sa mai fie gandit.

Constantin Enache propune ca parcarile de la subsol, cel puțin în ceea ce privește spațiul Sălii Palatului, să fie făcute doar pe amprenta spațiului mineralizat; cere un echilibru mai atent studiat între spațiile comerciale de subsol și suprafețele atractive de la suprafață, pentru a nu goli zona de prezentare umană.

Bogdan Bogoescu consideră că „porticul de la Sala Palatului trebuie să intre în reglementări cel puțin prin restricții, pentru ca zona să fie oferită din nou pietonilor.”

Andrei Zaharescu afirmă că „pasajul dinspre Stirbei spre Magheru este nefezabil, pentru că ar trebui să treacă pe sub colector, ceea ce ar implica o serie de lucrări dificile, costisitoare și îndelungate”; crede și că intersecția de la Luterana va fi un nod greu de rezolvat optim.

Rezoluție (Sorin Gabrea): „Am dori să reexaminăm proiectul fiind înarmați cu o documentație încă și mai completă, ca atare vă rugăm să reveniți cu următoarele –

1. planșa cu reglementări cu delimitarea precisă a ariei studiate prin PUZ;
2. lista de obiective de utilitate publică;
3. studiu de circulație complet, cu alte reglementări;
4. locarea exactă și motivată a traseelor de transport public;
5. alte reglementări pe care le considerați importante pentru buna dezvoltare a propunerii;
6. bilanț exact al suprafețelor pe funcțiuni;
7. studiu de mediu privind dinamica apelor freatice;
8. studiu istoric;
9. un proiect de amenajare peisagistică.

.....

2. PUZ Parcaj subteran Circul Globus, proiectant METROUL S.A.

Proiectul, se afirmă în debutul prezentării, a fost avizat în luna Nov. 2006, dar nu a mai fost aprobat întrucât ulterior s-au operat retrocedări pe aria aferentă aceluși PUZ.

Se propune, acum, sa se analizeze tehnic posibilitatea acelor parcaje subterane, de sub menajerie (proiectul a fost promovat de Primaria S. 2) si sa se analizeze, totodata, data fiind necesitatea ei, oportunitatea unui „scurtcircuit” intre arterele Stefan cel Mare si Bdul. Lacul Tei prin aceasta parcare. In plus, in urma analizei necesitatilor de care ar avea nevoie circul pentru a se alinia la standardele culturale solicitate de normele Uniunii Europene, a mai rezultat ca ar mai fi strict necesar un surplus de spatiu afectat animalelor, precum si a unor spatii dedicate productiei si administratiei. Se propune, pentru amenajarea menjeriei, un spatiu sapat la nivelul subsolului, la – 3m, dar care sa fie vizibil si vizitabil din galerii de suprafata, din care se va privi spre subsolul reamenajat. Sorin Gabrea doreste sa stie daca animalele nu produc zgomote sau mirosuri neplacute in zona – se raspunde negativ. Bogdan Bogoescu doreste sa stie cum anume se va realiza deplasarea animalelor catre circ din menajerie – se raspunde ca legatura dintre cele doua spatii a fost gandita in rampa, in acest scop. Andrei Zaharescu atrage atentia asupra problemei apei din vecinatate, apa care alimenteaza lacul din Parcul Circului si avertizeaza asupra pericolului ca nu cumva lucrarile la viitorul parcaj sa creeze o stavila in calea acestor ape, situatie care poate crea probleme extrem de complexe in zona; propune solutia unor drenuri pentru ca apele sa tranziteze zona.

Rezolutie (Sorin Gabrea): propunem avizarea favorabila, dar numai in conditiile in care avizul va fi insotit de documentele juridice care sa ateste faptul ca exista o intelegere intre parti in ceea ce priveste dreptul de proprietate asupra terenurilor aflate in litigiu. Gheorghe Patrascu sugereaza posibilitatea unui parteneriat public-privat.

.....

3. PUZ Zona de Nord, PUZ Zona de sus aferenta Str. Jandarmeriei, Penetratie Autostrada Bucuresti-Brasov, proiectant LORA COSTRUCT – CAPITEL - IPTANA

Dupa o scurta prezentare a evolutiei proiectului, Sorin Gabrea intervine si precizeaza ca „datorita amplorii zonei, care este una foarte mare (700ha) si care cuprinde numeroase PUZ-uri avizate sau doar aprobate, s-a cazut de acord cu Primaria S.1 ca se va executa un PUZ special afectat Lacului Grivita (cu iradiere spre strazi), intrucat acesta constituie o resursa foarte importanta si pentru Sector, si pentru oras. Zona poate fi dezvoltata ca o zona-model, dar problema principala ramane pentru noi cea a integrarii zonei in oras.”

Andrei Zaharescu intervine si arata ca „important este, aici, studiul de fezabilitate afectat drumului propus, care ridica problema pasajului si a racordarii in varianta superioara propusa; mai exista problema soselei de cornisa, care trebuie corelata cu distributia fluxului auto ce vine dinspre Drumul National; trebuie reanalizata si regandita situatia transportului public in zona, ca si impactul pe care noua linie de Metrou il vor avea; in fine, exista si problema „orasului” intreg care poate aparea si care se poate, intr-un caz nefericit, dezvolta inchis fata de orasul mare – trebuie sa incercam sa prevenim crizele care pot aparea in oricare din aceste situatii.”

Fata de aceasta lista de probleme, Sorin Gabrea doreste sa stie ce anume poate fi avizat pe baza documentatiei prezentate – se cade de acord ca se va urmari integrarea noii realitati in oras; trama stradala Jandarmeriei-DN1-Ion Ionescu de la Brad; va fi

analizat studiul de fezabilitate; va fi studiată și supusă avizării dezvoltarea Lacului Grivita.

Andrei Zaharescu se interesează de legăturile auto existente și posibile și se arată de acord cu relația pe zona Lmainorului, întrucât astfel se evită traversarea zonei centrale. Bogdan Bogoescu ar dori „simplificarea bulevardului” și propune o traversare a zonei încă și mai la N.

Constantin Enache: „Soluția traversării lacului cu spirjin înafara cimitirului îmi pare în regulă; trebuie avut în vedere transportul în comun către zona de N, precum și posibilitățile legate de prezența tramvaiului sau a Metroului, aici. Să nu uităm, totuși, că pentru moment densitatea zonei este suburbana – soluția pariziană pentru acest tip de situație este să fie lăsată să se dezvolte densități mari în apropierea zonelor verzi mari, pentru că altfel populația poate fi puțin numeroasă și atunci investiția poate rata zona.”

Bogdan Bogoescu este de acord cu realizarea unor densități mari pe marginea lacului, dar este de părere că în jurul lacului trebuie să existe trasee publice, pentru că altfel spațiul de margine al lacului se blochează și astfel se lipsește orașul de una dintre cele mai mari resurse ale lui.

Sorin Gabrea este de părere că în cazul unei posibilități de dezvoltare majoră în zona, se poate pune chiar și problema relocării cimitirelor.

Dan Marin apreciază că Primăria poate oferi, de pildă, transport public sau alte facilități noii populații care va acoperi zona, dar este de părere că și această nouă populație trebuie să intre într-un dialog real cu Primăria – trebuie să existe și din partea locuitorilor concesiile sau cedările de terenuri pentru utilități, pentru că în caz

contrar zona va fi una permanent problematica. Crede ca cimitirul poate fi relocalat, dar malul de lac trebuie in orice caz ocrotit ca patrimoniu public. In legatura cu propunerea de traversare a lacului de catre un pod hobanat, este de parere ca solutia este mult prea emfatica pentru cei doar 3-4 m. adancime ai apei si sugereaza o solutie de traversare mult mai discreta, pentru ca nu in foarte mult timp aceste zone vor face parte integranta din oras, nu vor mai fi zone de margine, iar obiectul de arta va face parte din peisajul urban zilnic. Este de acord cu propunerea de traseu si pentru pasajul superior, in conditiile in care Primaria si arhitectul-sef vor stabili solutia finala.

Rezolutie (Sorin Gabrea): Se avizeaza traseul si formula de traversare cu pasaj superior, ca suport legal pentru investitiile si actiunile viitoare. Se va reveni cu PUZ punctuale pentru toate celelalte interventii dorite.