

## **Sedinta CTUAT de la Primaria Capitalei din 17 iunie 2009**

Comisia pentru aceasta sedinta a avut urmatoarea alcatuire: Sorin Gabrea – presedinte; Doina Bubulete, Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Constantin Enache, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan. Din partea Directiilor Circulatie si Retele au fost prezenti Elena Boghina si Andrei Zaharescu. A participat la discutii si Gheorghe Patrascu, Arhitectul-sef al Bucurestiului.

### **1. PUZ Sos. Jandarmeriei nr. 28, S.1, Bucuresti, proiectant SC VOLUTHEMA PROPERTY DEVELOPER SA**

Se doreste, pe o parcela de dimensiuni mai curand reduse, construirea unui bloc de locuinte de 5 etaje, cu inaltimea totala de cca. 30m, dispus in jurul unei curti interioare, prezentate fiind doua solutii.

Constantin Enache este de parere ca ambele solutii prezentate sunt viabile, dar isi exprima ingrijorarea fata de dificultatile care vor trebui depasite de autori la instanta de Mediu, iar formulele de construire par sa-i afecteze pe vecini.

Bogdan Bogoescu este si el de acord cu solutia de tip incinta, deschisa catre padure, dar doreste o relatie evident mai buna cu vecinatatile si cu celelalte edificabile; Dorin Stefan asuma acelasi punct de vedere.

Sorin Gabrea face observatia ca strada existenta trebuie sa fie largita, intrucat se adreseaza unei zone foarte mari de teritoriu, care presupune o circulatiei auto si pietonala mai ampla.

**Rezolutie (Sorin Gabrea): „Desi ca solutie punctuala propunerea este de acceptat, propunem o amanare a luarii deciziei intrucat ne dorim o asamblare cel putin a intregului parcelar pana la PUZ Nord, fie si numai pentru stabilirea unui acces de principiu. Va rugam sa ne oferiti o solutie urbanistica ce ar putea sa aibe un caracter director.”**

.....

### **2. PUZ Amplasare statuie Carol al II-lea**

#### **Solutie de rezolvare a circulatiei in Pta Revolutiei\***

Elena Boghina arata ca in principiu exista doua pozitii posibile: statuia sa ocupe un loc la 33m. in fata Fundatiei, caz in care, pe partea opusa Muzeului, se mareste trotuarul, iar gardul

se mentine; pe de alta parte, statuia ar putea fi plantata in curtea Muzeului, la extremitatea dinspre Biserica Cretulescu, poate pe spatiu verde.

Bogdan Bogoescu: „De acord cu studiile de circulatie, dar problema cea mai importanta mi se parea a fi cea a perceptiei si vizibilitatii statuii.”

Sorin Gabrea: „Ar fi fost necesar, cred, un studiu de impact.”

Dorin Stefan si Gheorghe Patrascu aduc aminte Comisiei ca tot in zona mai fusese propus un trotuar de lemn, care sa lege Fundatia de Hotelul Hilton.

Dan Marin: „Statuia ar fi cel mai bine plasata in curtea Muzeului, dar ne-ar trebui un studiu care sa cuprinda mai multe locatii.”

Constantin Enache: „Piata Revolutiei s-a schimbat mult, si ca atare ea nu mai are calitatile unei pietre clasice. Dar inainte de orice as dori sa nu mai aducem masini in Centru, sa nu mai contribuim la transformarea Centrului Istorice in service”. Tiberiu Florescu este de acord cu formularea acestui punct si adauga necesitatea unui studiu de impact.

**Rezolutie (Sorin Gabrea): „Sa se incerce crearea unui platou mare in fata Bibliotecii, iar pentru statuie sa fie gandit un amplasament in Curtea Palatului”.**

.....

### **3. PUZ Luigi Cazzavilan nr. 20, S.1 / proiectant SC ORO DESIGN PROIECT SRL(consultare)**

Pe un teren de cca. 1000mp aflat in imediata vecinatate a Parcului Cazzavilan se doreste construirea unei cladiri si este consultata Comisia cu privire la inaltimea care poate fi atinsa de un imobil in aceasta zona protejata. Se arata ca studiul istoric al Hennei Derer demonstreaza ca este permisa suprainaltarea chiar si peste cornisa de la 1901, a cladirii monument principale din zona, situata la cca. 10m inaltime. Proiectantul doreste sa propuna extinderea regulamentului de zone protejate si peste zona scuarului, mentionand ca exista probleme cu limitarea (identificarea) zonelor. Constantin Enache: „Cred ca o inaltime de P+3, sa zicem de 13m. la cornisa, eventual o retragere este absolut acceptabila pentru zona centrala, asigurandu-i o densificare normala.” Aceeasi opinie este exprimata de Dan Serban si de Vlad Cavarnali.

Bogdan Bogoescu este de parere ca „suarul are o vocatie extraordinara, poate nu numai ca vocatie de locuire.” Este de parere ca intentia proiectantului poate fi urmarita, insotita, fireste, de toata documentatia necesara intocmirii unui PUZ.

.....

#### **4. PUZ Extindere parter sediu UAUIM Bucuresti / proiectant D.D.Design Studio**

Ca incercare de revitalizare a intregului ansamblu universitar alocat UAUIM Bucuresti si a zonelor din fata Universitatii, se intentioneaza inchiderea porticului dinspre Str. Academiei, pe de o parte pentru a spori suprafata utila necesara bunei functionari a Universitatii, pe de alta parte pentru mai buna intretinere a spatiilor imediat inconjuratoare, in genere expuse agresiunilor de multiple feluri ale trecatorilor si degradarii igienice. Se propune inchiderea a 10 travei, cu doua puncte de acces, pe laturile scurte ale inchiderii, cu ajutorul unei tamplarii fara sprosuri. Propunerea poate fi gandita in doua variante, functie de locul in care va fi efectuata inchiderea – in spatele pilastrilor (catre zidul actual) sau in fata lor, catre Str. Academiei. Triunghiul verde din imediata apropiere va fi unul deschis, fara gard, pe cat posibil si fara parcaje, si va fi supus unei igienizari totale. Paralel, va fi regandit si accesul pe Str. Academiei.

Tiberiu Florescu se declara, in principiu, de acord cu inchiderea porticului, cu conditia, insa a refunctionalizarii zonei – se nasc intrebarile „pe unde va circula pietonul?”, „pe unde se va accede la OAR?” – desi acest din urma aspect poate avea solutii de rezolvare multiple.

Constantin Enache aminteste ca tot in zona mai exista, acum nu mult timp, ideea unei parcari subterane, care avea un acces prevazut chiar pe aceasta latura. Bogdan Bogoescu propune, pentru a evita o solutie de ingrijire dificila si oneroasa, ca porticul verde existent catre Str. Academiei sa fie plantat cu un copac.

Dan Marin: „Acum, cladirea universitatii se confrunta cu fenomenul degradarii clare, evidente, a fatadelor ei, cu exceptia zidului dinspre Blocul Dunarea, recent curatat. Dar degradarea nu e atat la nivelul igienei, cat la cel al detaliilor, drept urmare importanta in acest proiect mi se pare a fi garantia unei calitati a arhitecturii girata de cel care se va ocupa de proiect – aici, de dl. Dan Serban – pentru ca altfel se poate ajunge in situatia in care si fatada aceasta ajunge pe mana cine stie carui lucrator din UAUIM, care o va rezolva asa cum stie el.” Constantin Enache subscrie si el la „tristetatea porticelor din Bucuresti.”

Bogdan Bogoescu: „Mi-as dori ca prin aceasta interventie interiorul facultatii sa se lege de exteriorul ei. Ca arhitectura, porticul transmite ordinea, ca atare as opta pentru varianta cu sticla trasa in spate, pentru a avea in continuare o buna perceptie a fatadei.”; de aceeasi parere sunt Dan Marin, Constantin Enache, Dorin Stefan, Casandra Rosu, Vlad Cavarnali.

Doina Bubulete, insa, ar fi de parere ca intreg porticul sa fie tratat unitar, altminteri existand riscul unei inchideri stinghere.

Bogdan Bogoescu: „Cred ca de fapt ne trebuie un studiu pe tot frontul Academiei, poate legat de interiorul curtii Universitatii, context in care ar putea fi rediscutate toate fatadele Scolii.

Din pacate, fosta fatada a Universitatii, cea principala altadata, e tratata derizoriu, ca sa nu mai spunem de o anume cutuma proprie multor institutii romanesti actuale, care fac ca la orice mare institutie sa se intre, de fapt, pe usa din spate, in timp ce zona principala ramane rezervata unor evenimente.”

Tiberiu Florescu: „E de dorit, intai de toate, o anume unitate de imagine a intregii interventii.”

**Rezolutie (Sorin Gabrea): „Proiectul se accepta, cu precizarea ca marea majoritate a membrilor Comisiei sunt de acord cu inchiderea in spatele stalpilor, catre Scoala. Ar mai fi necesare, inasa, pentru inchegarea unei documentatii cat mai coerente si inatacabile, realizarea unei analize a spatiului urban dintre universitate si biserica, a intregii fatade, o documentatie foto concludenta, plus adosarea titlului de proprietate asupra terenului. Sunt intrutotul de acord cu observatiile dlui Bogoescu si cu analiza perimetrata solicitata de el. Documentatia, astfel intocmita, poate fi inaintata arhitectului-sef pentru ca acesta sa-si exprime acordul sau, daca se considera necesar de catre proiectant, ea va mai fi inca o data revazuta si de Comisie.**

.....

##### **5. PUZ Piata Unirii, legatura de trafic intre tramvaiele 32 si 21 (consultare)\***

Pentru a realiza aceasta legatura, care sa scurteze drumul dintre partea de V si cea de E a orasului, dar si pentru a scadea din aglomeratia zilnica existenta in Piata Unirii, mai ales in jurul capatului liniei de tramvai 32, ar putea exista doua tipuri de solutii –

1. traversarea prin subteran;
2. traversarea la sol.

Andrei Zaharescu considera ca traversarea prin subteran este mult mai problematica decat cea de la suprafata, din urmatoarele motive: in zona trecerii pe dedesubt a Dambovitei, in Piata Unirii, exista o caseta de aplatizare care ar permite cu mare dificultate re-formatarea conexiunilor de la subsol, in plus trebuind adaugata inca o functiune care nu e deloc usor de controlat; la iesiri, nu exista posibilitatea executarii unor rampe, care ar trebui sa se intinda pe distante foarte mari, pentru a folosi o declivitate care sa nu creeze probleme circulatiilor; de adaugat intentia Metrou SA de a trece tot prin acest punct inca o magistrala, fapt care ar duce la coborarea extrem de mare si de dificil de realizat a legaturii de tramvai; in fine, crede dl. Zaharescu, orice discutie ar trebui sa se poarte numai in fata cu profilul desenat al locului, care sa contina toate sectiunile – existente, dar si propuse. Vlad Cavarnali, luand in considerare nevoia principala de a face subsolul functional pentru adaugarea inca a unei linii de metrou, este de parere ca o propunere de traversare a Pietei prin subsol, cu tramvaiul, este

cel puțin nerealista, dacă nu imposibila. Gheorghe Patrascu adera, indirect, la această opinie, estimând că o traversare la sol a Pietei pare perfect posibilă.

**Sorin Gabrea încheie discuțiile arătând că într-o situație de acest fel, în care problema urbanistică principală nu e circulația auto și pietonală, ci reconfigurarea unei zone centrale de oraș, soluția cea mai indicată ar fi a unui concurs de urbanism care să aibă ca temă amenajarea întregii zone, având ca obiect de studiu „secundar” nevoia de conexare a celor două zone de București cu ajutorul tramvaiului.**

.....

#### **6. Pasajul Piața Presei Libere/Bdul. Kiseleff (consultare)\***

Se propune, pentru degrevarea de trafic a punctului Piața Presei Libere, crearea unui pasaj auto pe relația Bdul. Kiseleff – Sos. București-Ploiești. Constantin Enache este de părere că propunerea este inoportună, pe de o parte pentru că încurajează traversarea orașului prin centru, pe de altă parte pentru că circulația de ieșire din oraș ar trebui să fie îndrumată, pe viitor, pe relația Poligrafiei, tocmai pentru a mai degaja fluxul greu de trafic dinspre zona de N a Bucureștiului. Vlad Cavarnali ar dori și el o descurajare a traficului pe DN1, poate folosind cumva mai mult soseaua de centură.

Sorin Gabrea: „Sunt de părere că ne-ar trebui pentru a lua o bună decizie un studiu de trafic bine făcut, cu ponderi. Apoi, să nu uităm că există o ordine de priorități care trebuie discutată, iar în acest sens este într-adevăr util să ne concentrăm asupra alternativei la DN1, autostrada București-Brasov, care are condițiile de a fi realizată, în acest moment.”

Andrei Zaharescu: „Vreau să readuc în discuție faptul că din ce în ce mai mult se discută despre posibilitatea ca măcar o porțiune din Calea Victoriei să fie transformată în pietonal, ori din acest punct de vedere nu ar trebui să aducem mașini în centru printr-o relație unică sau privilegiată, ci, din contra, să distribuim. Legat de aceasta, mai amintesc de necesitatea de a încuraja cât mai mult, în oraș, transportul în comun și propun să ne gândim, și pentru acest punct, la felul în care putem aduce transport public aici, nu mașini”.

Dan Marin: „O propunere de pasaj auto în această zonă s-a mai discutat, doar că atunci legătura era gândită pe relația Kiseleff-Poligrafiei, iar dacă ne referim la începutul autostrazii București-Brasov, de care cu toții ne dăm seama că va începe aici, în Piața Presei, reamintesc că am mai discutat de multe ori despre cum să nu aducem autostrada în oraș, ci să o oprim, undeva, cât mai departe de centru, tocmai spre a nu aglomera inutil cartiere întregi. Dar cred că această discuție pleacă de la o bază falsă – anume cea care ne lasă să că uităm că mașina, automobilul în sine nu e o valoare, ci numai un instrument – că atare nu făcând de acest

instrument ar trebui sa ne ordonam prioritatile, ca urbanisti care pot decide. Argumentele noastre ar trebui sa fie de tipul autoritatii, nu conjuncturii.”

Doina Bubulete este de parere ca „discutarea solutiilor punctuale este prematura”, cel putin pentru d-sa, care nu este bine pusa la punct cu un plan de circulatie pentru intreg orasul, functie de care sa se poata decide, apoi, anumite interventii.

Dorin Stefan: „Eu cred ca Bucurestiul vrea sa devina o metropola europeana, si aceasta nu se poate face decat prin densificarea construirii si prin fluidizarea transportului. Sunt de acord cu pasajul.”

Constantin Enache: „Sunt de parere ca aici trebuie incurajata despletirea traficului si ca, in principiu, trebuie creata o alternativa viabila la DN1, poate Barbu Vacarescu. Referitor la acest loc in sine, cred ca totul poate fi rezolvat la sol. Bogdan Bogoescu se declara de acord cu pozitia formulata de Constantin Enache si in plus observa ca daca aici se pune problema aglomerarii, discutarea unei alternative Pipera-Tunari ramane, de pilda, mereu amanata.

Tiberiu Florescu nu doreste sa se pronunte asupra unui singur loc, cata vreme imaginea de ansamblu lipseste; personal, considera ca a interveni in acest punct fara a avea un plan bine ordonat al interventiilor pentru toata trama stradala a Capitalei este riscant si inoportun.

Sorin Gabrea: „Sunt de parere ca pot fi impuse unele lucruri pentru traficul bucurestean in general si pentru acest loc in particular, insa studiile de trafic care ar trebui sa premergea aceste conditionari trebuie foarte bine documentate si detaliate. Pe de alta parte, sunt de parere ca exista intotdeauna si solutii mult mai simple de rezolvare a circulatiilor decat cele care implica intotdeauna procese largi, costisitoare si consumatoare de timp.”

.....

## **7. PUZ Sos. Nordului-Sos. Garlei (consultare)\***

Vlad Cavarnali, prezentator al acestei propuneri, arata ca in viitorul apropiat caracterul aeroportului Otopeni s-ar putea modifica, el devenind unul de tranzit, care sa faciliteze, anual, trecerea prin spatiul local a peste 20 de milioane de pasageri. Modificarile care ar trebui sa intampine aceasta prefacere ar fi legate de un plan strategic privind zona de N a Bucurestiului, in totalitatea ei, mai ales pentru implicatiile de trafic pe care le-ar produce o asemenea transformare.

Constantin Enache, inasa, este de parere ca oricum zona de N trebuia regandita ca relatii de circulatii interne si externe: „O oarecare prudenta ne-ar impune ca mai intai sa proiectam si, daca este posibil, sa realizam autostrada Bucuresti-Brasov, apoi sa corectam legaturile existente cu liniile de centura. In Voluntari, acesta posibilitate exista, pe directia Str. Iancu

Nicolae, dar la N rețeaua de trafic întâlnește două obstacole majore – calea ferată București-Constanța și lacurile”.

Sorin Gabrea: „Zona de N a orașului este activă, și, din câte se poate prevedea, va continua să se dezvolte intens în continuare. Evident că, încercând să se integreze în civilizația orașelor europene, Bucureștiul va trebui să el să dezvolte acest aeroport de tranzit, dar în acest sens vreau să spun că Bucureștiul trebuie conceput și analizat cu mult mai mult decât o sugerează geografia lui actuală – să ne gândim numai că, pentru prezent, chiar, ne sunt puțin cunoscute unele date care ar putea schimba cu totul peisajul Capitalei: fluxurile și volumul de navetiști, de pildă, dinspre București spre comunele mari din apropiere, ca și posibilele noi densități mari de utilizare, cum anume vor fi acestea distribuite în N orașului? Aeroportul, după cum stim, e o chestiune de importanță regională, care în mod firesc ar trebui să implice managementul orașului – cred că acesta este un bun prilej pentru a dezvolta, împreună cu administrația, un proiect-pilot de colaborare inter-instituțională. Sunt necesare, ajunși la acest punct, discuții și schițe de soluții macro.”

.....

#### **8. PUZ Str. Dem Teodorescu nr. 29, S.3 / proiectant SC CRIBA DESIGN**

Se dorește, pe un lot de dimensiuni relativ reduse, aflat într-o zonă cu mai disfuncții, destructurată, construirea unor clădiri cu destinație rezidențială P+2 și 3 etaje pe marginea lotului, respectiv P+6-8E în centru. Se mai precizează că zona, în ansamblul ei, cunoaște și în prezent un evident reviriment economic. CUT propus este de 3,12, iar POT de 43. Accesele auto și pietonale se pot realiza din Str. Dem Teodorescu.

Dan Marin solicită un scenariu de dezvoltare al zonelor apropiate, cel puțin – cum anume se va construi pe parcelele alăturate și în întreaga zonă după acest exemplu?

Constantin Enache este de acord să fie schimbat statutul zonei, dar ar dori să-i fie făcută cunoscută o anumită viziune legată de întreaga zonă – cum vor fi operate reparcelările? Care e scenariul de dezvoltare odată acceptate aceste construcții mai înalte? „În plus, sunt necesare neapărat străzi, de fapt cel mai util instrument ar fi un plan director funcție de care să se poată planifica întreaga această desfășurare preconizată”.

**Rezoluție (Sorin Gabrea): „Va rugăm să concepeți, cel puțin în câteva direcții principale de dezvoltare, un plan director și un scenariu posibil de dezvoltare al zonei. Reveniți”.**

.....

#### **9. PUZ Str. Cuprului nr. 7, S.2 / proiectant Urban Staff Design SRL**

Se dorește construirea, pe o parcelă de cca. 1000mp. aflată într-o zonă destructurată, a unui bloc de locuințe, unul din punctele importante ale argumentației fiind acela că în același mod s-a construit pe toată Soseaua Fundeni.

Sorin Gabrea atrage atenția că în zonă există o fundație care are statut de domeniu public, iar Bogdan Bogoescu propune ca soluția să fie construită pe limitele de proprietate, respectându-se retragerile față de vecini și alinierea la calcan.

**Rezoluție (Sorin Gabrea): „Cu urmărirea acestor recomandări, se avizează favorabil.”**

.....

#### **10. Memorialul Aeronauticii, prezentare proiecte laureate și consultare pentru soluția de urbanism**

Prezentarea aparține prof. Vasile Mitrea (Cluj), reprezentant al promotorului Concursului pentru realizarea Monumentului – se arată, în această prezentare, că la împlinirea a 75 de ani de la inaugurarea Monumentului Eroilor Aerului s-a dorit reconfigurarea și întregirea acestuia cu un ansamblu de alte componente distribuite în zonă, în principal pentru a permite întregirea acestui memorial cu numele tuturor eroilor aerului din România, în număr de 272 pentru moment, dar estimate la cca. 1400.

Pentru aceasta, s-a organizat un concurs la care au fost prezentate 46 de variante de proiecte; nu s-a acordat niciun premiu I, ci doar premiul secund și tert, însoțite de 5 mențiuni. Se dorește „intrarea în consonanță a proiectului ales, cel de Premiu II, cu normativele reclamate de PUZ.” (Vasile Mitrea)

Bogdan Bogoescu dorește să știe dacă intervenția va fi definitivă sau temporară, date fiind cele două mai răscăle ale civilizației locale – lipsa de interes și mentalitatea în degradare a cetățeanului de rând. Se răspunde că intervenția va fi definitivă, însă tocmai cunoscându-se condițiile ei viitoare de existență s-a optat pentru materiale dure, care să aibă cât mai puțin de suferit de pe urma viitoarelor agresiuni.

Constantin Enache este de părere că ar trebui ca piesele să fie mai puține ca număr, dar de mare calitate.

**Rezoluție (Sorin Gabrea): „Soluția premiată să fie transpusă în realitate, pentru a continua decizia juriului; piața din jurul statuii ar trebui, dacă s-ar putea, să fie ușor largită; sunt necesare un studiu de amenajare minimală, dar și configurarea unei iluminări publice de bună calitate a întregului ansamblu”. Gheorghe Patrascu recomandă punerea în lucru a variantei simplificată a proiectului.**



**!Nota: proiectele insemnate cu \* au fost grupate pe ordinea de zi a Sedintei la Punctul 1, sub titlul comun de „Documentatii de urbanism necesare proiectelor de investitii ale P.M.B.”**