

Sedinta CTUAT de la Primaria Municipiului Bucuresti din 28 Oct. 2009

Comisia a avut urmatoarea componenta: Constantin Enache, Dorin Stefan, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Doina Bubulete, Casandra Rosu, Vlad Cavarnali, Andrei Luminita – membri, Sorin Gabrea - presedinte. Din partea Comisiilor Tehnice de Specialitate ale Primariei au fost prezenti Elena Boghina (circulatie) si Andrei Zaharescu (retele). A participat la discutii si arhitectul-sef al Bucurestiului, Gheorghe Patrascu. Au fost supuse judecatii Comisiei urmatoarele documentatii:

1. PUZ Autostrada Bucuresti-Brasov / proiectant Directia Transporturi

In prezentare se arata ca motivul abordarii acestei teme este ca in ultimii ani zona a cunoscut o foarte puternica dezvoltare imobiliara, in timp ce reseaua stradala a ramas mai mult sau mai putin neschimbata. In acelasi timp, sunt necesare si investitiile de utilitate publica, asa cum este cazul pasajului de la podul Constanta, dar si largirea unor strazi ca Dimitrie Pompei, Fabrica de Glucoza; totodata, trebuie regandita modalitatea in care aceste artere se vor racorda la autostrada Bucuresti – Brasov. Ca data de plecare importanta, este mentionata situatia care face ca toate arterele sa convearga in Soseaua Petricani; in acelasi timp, exista, pe de o parte, constructii care sunt ridicate cu sau fara aviz, iar pe de alta parte o serie de PUZ-uri necorelate intre ele. Din prezentarea suplimentara a responsabilului de proiect al autostrazii Bucuresti-Brasov din partea CNADR reiese ca traseul este in constructie si ca, datorita imposibilitatii de a expropria anumite zone, culoarul necesar autostrazii s-a redus la doar 35m, in unele zone. Pentru partea de artera care va intra in Bucuresti PUZ-ul este in licitatie. Se precizeaza ca Km. 0 al autostrazii este, in Bucuresti, intersectia cu Soseaua Petricani. Sorin Gabrea cere detalii

suplimentare privind racordurile autostrazii cu alte sosele locale, iar Andrei Zaharescu solicita proiectantilor sa fie foarte atenti la necesitatile traseului si sa opteze, atunci cand este posibil, pentru situatia cea mai simpla, cea mai accesibila. De exemplu, pasajul catre Voluntari nu se poate realiza in subteran datorita unor conditii obiective, astfel incat urmeaza sa fie mutat in suprateran, in timp ce in alte locuri s-ar putea ca pasajul sa nu fie realmente o necesitate. Despre Gara Voluntari, care ar fi trebuit sa intregeasca traficul pe sine inclusiv in Bucuresti, in viitorul apropiat, se afirma ca pentru moment s-a renuntat la idee, ceea ce conduce insa si la intrebarea de ce anume mai trebuie prelungita linia de Metrou catre Voluntari, din moment ce acest important nod de trafic ar fi drastic amendat de lipsa legaturii de CF.

Andrei Zaharescu ridica, insa, problema impactului pe care traficul de autostrada il va avea asupra orasului, odata ce orasul este accesat si atrage atentia asupra necesitatii imperioase ca traficul ce intra in Bucuresti din aceasta directie sa fie disipat si pe Soseaua Gherghitei, paralela cu Str. Fabrica de Glucoza, dar si pe directia Fundeni, unde este absolut necesar un alt pasaj. Tot din categoria investitiilor urgente, Andrei Zaharescu apreciaza ca mai fac parte pasajul suprateran de la Petricani, ca si incepeera unor lucrari in zona Str. Avionului. Sorin Gabrea opineaza, fata de acest val de necesitati imediate, ca este foarte important sa fie stabilite prioritati.

Vlad Cavarnali: „Pasajul subteran pe directia Petricani nu poate fi realizat, poate ca va fi posibil suprateran; mai curand as propune incurajarea legaturii de Metrou, care ar putea fi legat cu Terminalul 2 al Aeroportului. O alta problema ar fi cea a definirii felului in care va fi realizata soseaua in vecinatatea podului Constanta – de o parte sau de ambele parti ale CF? Si tot in categoria unor lucrari care pot fi operate spre a diminua traficul in

Capitala ar fi amenajarea unor platforme auto care pot permite stationarea masinilor mici, astfel ca de la un punct incolo circulatia in Bucuresti sa se faca cu transportul public, care trebuie, desigur, imbunatatit. Ar mai putea fi creata, in eventualitatea in care ideea de gara la Voluntari se va pastra, totusi, o oportunitate de traseu urban cu ajutorul trenului in oras. Un argument in acest sens ar fi si faptul ca Otopeniul, Tunariul, ca si Stefanestii si Afumatii se dezvoltă foarte mult chiar si in aceasta perioada, asa incat este aproape sigur ca densitatile finale ale acestor locatii vor fi mari. De adaugat la acestea faptul ca in 2013 se preconizeaza ca si cel de-al doilea terminal al Aeroportului sa fie finalizat. Ca atare, sunt necesare masuri de incurajare a transportului public, de pilda pe Sos. Petricani, in ideea in care transportul auto pe relatia Petricani-Aviatorilor sa fie intr-un fel prioritar celorlalte rute si sa fie realizat pasajul Petricani care sa fie si el de ordin local astfel incat traficul sa se disipeze la modul fin si pe o arie cat mai mare”.

Constantin Enache doreste sa adauge acestor observatii alte cateva: „Bucurestiul, care are tendinta de a se indrepta spre N, are de traversat in aceasta deplasare a lui trei bariere – lacurile, CF Bucuresti-Constanta, Soseaua de Centura. Ar fi bine sa apara un drum rapid care sa insoteasca CF pentru a risipi concentrarea de trafic care se formeaza de obicei aici. In aceste conditii, chiar daca intre timp s-a renuntat la Gara Voluntari, avand in vedere ca vorbim despre intentia Bucurestiului de a se integra cumva in traficul regional, ar fi bine sa nu fie abandonata ideea Garii atat de usor, mai ales ca ar exista solutia arhitecturala a construirii ei peste sine, chiar daca nu s-ar gasi un alt loc. Pe de alta parte, Dimitrie Pompei este obligatoriu de corelat cu Barbu Vacarescu, dar ne lovim in aceasta intentie a noastra de diferenta de nivel de 5-6m, in conditiile in care panta tramvaiului,

mijloc foarte bun de circulatie, este cu totul alta decat cea necesara cauciucurilor.

Problema acestui nod trebuie, asadar, mai bine studiata si solutionata cat mai rapid”.

Sorin Gabrea: „Observ ca exista, la nivel de transport, o tripla problema data de cele trei niveluri in care transportul Bucurestiului trebuie sa se integreze ca dezvoltare de trafic – o problema, o oferta de rang national data de prezenta si de dezvoltarea aeroportului, o a doua de rang national, care poate afecta si negativ, dar si favorabil zona Voluntari si Soseaua de Centura, la care se adauga traficul intern, local, pentru care vitala ramane problema rezolvarii nodurilor. Toate aceste considerente iau in calcul faptul ca PUG-ul orasului se va modifica, din cauza evolutiei lucrurilor, ca zonificare functionala. Din punctul de vedere organizatoric, este important sa dezvoltam un plan de coordonare pentru o schema majora de trafic, care sa cuprinda si un partiu pentru arterele majore de circulatie. Proiectul ar fi necesar de insotit de un studiu utilitar, iar acest plan coerent care ne este necesar cat mai repede trebuie acordat cu ultima solutie data autostrazii, in sensul in care acesteia ii va fi precizat definitiv traseul. As dori, asadar, sa revedem in cel mult doua saptamani un proiect care, plecand de la aceasta premisa clar stabilita a ultimului traseu de autostrada, sa defineasca arterele prioritare pentru racordarea autostrazii cu orasul; sa se prevada mai multe pasaje pe rutele stabilite, pentru ca numai asa vom avea o distributie eficienta pe fluxuri a traficului; sa fie integrata in noua propunere si Gara, care trebuie mentinuta; sa identifice o solutie viabila pentru tramvai, pe relatia Avionului; sa se rediscute intersectia cu Pipera si cu Barbu Vacarescu; sa se realizeze o sinteza cu solutii date tuturor acestor probleme, fundamentata pe valori reale de trafic, cu ipoteze, pe care sa o putem discuta si, eventual, imbunatati”.

Elena Boghina mai solicita ca partea de S a Str. Dimitrie Pompei sa fie marita cu inca cel putin 7m, pentru a putea fi evitate intersectarile de trafic si pentru a se putea circula de o parte si de alta a sinelor de tramvai.

Rezolutie (Sorin Gabrea): Va rugam sa reveniti cat mai repede, daca este posibil in doua saptamani, cu un document elaborat in baza temelor propuse mai sus, dar si cu o schema de utilitati majore.

.....

2. PUZ Giulesti-Sarbi, zona de S (Calea Giulesti - Drum Expres – Drumul Coasta Magurii – Drum de Pamant F.N. S.6. (revenire)

Documentatia a mai fost analizata; s-a carut revenirea pentru a se propune marirea arterei de la 2 la 3 benzi pe sens si ca PUZ sa fie intocmit urmand documentatiile cadastrale, care sa fie insotite de ridicari topo. Se mai solicitase ca acolo unde ar fi fost posibil, aceasta artera sa fie dublata de strazi laterale.

Intre timp, dezvoltarea zonei a continuat, astfel incat s-a ajuns ca zona sa fie intens construita, nu intodeauna legal, insa se apreciaza ca aceste cazuri de constructie acum existente vor influenta zona de protectie si va modifica situatia expropriilor (acestea ar cuprinde, pentru o zona larga, o suprafata de 40ha, iar in cazul in care se accepta o diminuare a zonei de protectie, doar de 22ha). Pe de alta parte, datorita lungimii traseului, acesta ar fi trebuit conceput in intregul sa desfasurare cu cladiri inalte, cu pietele urbane samd.

Elena Boghina apreciaza ca recomandarile cerute au fost introduse, ca si datele lipsa.

Sorin Gabrea doreste sa stie care este rolul canalului Arges in noul proiect, daca acesta este in functiune – se raspunde ca pentru moment canalul este obturat, pe alocuri chiar impadurit; pe unele portiuni este reactivat pentru preluarea apelor meteorice. Canalul este, astazi, util pentru devierea si, unori, suplimentarea resurselor de apa oferite Capitalei de catre raul Dambovita. El se opreste, ca si forma de functionare, la statia Rosu; cu toate acestea, chiar data fiind starea lui de semi-precaritate, el este socotit strategic de catre Apa Nova.

Sorin Gabrea doreste sa stie daca exista aviz pentru modificarea traseului in ceea ce priveste canalul; se raspunde afirmativ. Atrage atentia asupra nevoii de a exista, dispersate pe acest traseu, alte statii de epurare sau macar microstatii.

Andrei Zaharescu apreciaza ca studiul, in faza actuala, este foarte bun poate functiona si ca detaliere a PUZ de S.6.; aprecierea este pozitiva si pentru ca, astfel urmat, el ar asigura o serie de legaturi fine cu zona Rosu.

Constantin Enache propune ca proiectul sa nu mai fie tergiversat pentru ca travaliul pe care el l-ar implica ar fi imens si operatiunile de expropriere care se pot face in acest moment au nevoie de avizul Comisiei pentru a putea fi angajate. Un alt motiv pentru care ar fi utila avizarea proiectului ar fi ca el implica o serie de corelari cu orasul Chiajna, care deja sunt dificile si vor defeni si mai grele daca se va mai intarzia, pentru ca intre timp si acolo se construiesc. Asupra acestui din urma punct, Sorin Gabrea este de parere ca pe documentatie ar mai trebui marcate si posibilele conexiuni cu vecinatatile Bucurestiului.

Dan Marin este de parere ca trebuie, totusi, mare grija in avizare pentru ca aceste conexiuni nu inseamna numai accese de circulatie, ci si rezolvari de noduri care trebuie

traduse cumva la nivel de reglementari de urbanism, trebuie sa ofere unele minime rezolvari spatiale, nu doar functionale.

Sorin Gabrea ar dori sa impuna o retragere a viitorului construit fata de artera si sugereaza o limita de 75m; atrage atentia ca pe acest traseu unele puncte au nevoie de reglementari detaliate, care sa implice in unele cazuri, cum e cel al malul lacului la intersectie cu podul, de cel putin doua solutii, care sa fie analizate cu grija si discutate.

Rezolutie (Sorin Gabrea): Propunem avizarea favorabila, dar in conditiile in care arhitectul-sef va verifica 1. reglementarile detaliate pentru zonele mai complicate; 2. studiul de circulatie pentru intersectie; 3. retragerea din axul drumului de 75m.

.....

2. Studiu de circulatie Supralargire Sos. Chitilei / proiectant Directia

Transporturi

Proiectul revine in principal pentru discutarea supralargirii Soselei Chitila si a realizarii pasajului Godeanu.

Sorin Gabrea este de parere ca pasajul inferior pe directia Godeanu este imposibil si, in compensare, sugereaza ideea supratraversarii lui si solicita pastrarea liniei de tramvai functionale pana la Centura, urmand ca in viitor aceasta sa poate fi extinsa chiar pana in Chitila. Eugen Ionescu tine sa precizeze ca exista un studiu de circulatie si de fezabilitate care incearca sa controleze conditiile in care strazile care vor fi afectate de proiect se vor dezvolta, care estimeaza unele dezvoltari ale Soselei Godeanu, precum si calculele de capacitate ce justifica o rezerva de capacitate de 10-15% ca marja de dezvoltare. Nu

exista, inasa, studiu comparativ intre Soselele Chitila si 16 Februarie; in schimb, s-a optat pentru renuntarea la pasajele inferioare, drumul marindu-se.

Andrei Zaharescu doreste sa stie care au fost, daca au fost, implicatiile studiului asupra incintei Colosseum; Sorin Gabrea precizeaza ca revenirea se justifica de intentia de a gasi o rezolvare a tramei orasului si a accesibilitatii zonei din punctul de vedere al intereselor orasului, pentru ca PUZ Colosseum a fost aprobat deja. Constantin Enache arata ca in continuare Chitila creste si propune ca pe DN1, pe pasaj, sa poata fi rezervat un loc pentru tramvai; cat despre Godeanu, e obligatorie supratraversarea.

Sorin Gabrea: „Exista, ca intentie viitoare de dezvoltare a tramei stradale in exteriorul Bucurestiului, intentia de lega Chitila de Straulesti. Am putea utiliza o cale ferata dezafectata, o legatura intre Chitila si Bucurestii Noi, iar tramvaiul s-ar mentine in axul circulatiei publice”.

Dan Marin: „In PUG apareau pe aceste locuri acum afectate de centrul comercial echipamente publice si exista o alta orientare a orasului catre Chitila si a evolutiei Chitilei in general. Obiectul este egoist, e o enclava nelegata in niciun fel de exterior.”

Dorin Stefan, inasa, observa ca aceasta dezvoltare imobiliara de tip mall are si avantajul de a pastra pentru oras, in viitorul mediu, cel in care semnificatia si rolul mallurilor se va diminua, a unei importante rezerve de teren care va putea fi re-utilizata de oras.

Rezolutie (Sorin Gabrea): se va reveni cu o corelare a proiectelor existente pe criterii certe, ca si cu o solutie sau cel putin cu o propunere a unui profil de circulatie pentru Chitila.

.....

3. Plan Director TransUrban Bucuresti / proiectant consortiu ASUB

Prezentarea proiectului, initiat cu mai mult timp in urma, ii apartine lui Mario Kuibus: „Proiectul nu inseamna un efort financiar sau de alt tip, cat o incercare de listare si de corecta solutionare a problemelor importante ale Bucurestiului – despartirea centrului orasului de Dambovita, cu legaturi slabe dintr-o parte in alta, sufocarea Centrului de masini, pe scurt vizeaza refacerea disfunctiilor Capitalei. Zonele frumoase ar trebui legate intre ele de un pietonal; pe de alta parte, zona Casei Poporului constituie, in prezent, un obstacol in a ne deschide orasul fata de orice tip de vizitatori. Ca si zone de interes pe care le urmarim, sunt spatiile pe care noi le-am numit „camere” - Camera Academica (ce cuprinde Universitatea si Facultatea de Arhitectura), Camera Istorica (Centrul istoric), Camera de cultura populara (Piata Unirii), Camera destinata spatiilor experimentale (zona Uranus, cu cladiri/industrii de secol 19 care pot fi revitalizate), Camera de Cultura Contemporana (Casa Poporului, zona MNAC), Camera Poduri (zona Mihai voda), Camera de Ambianta (zona Ioanid-Zoia Kosmodemianskaia), precum si spatiul fostei zone a Podului Calicilor. Pentru toate acestea, am gandit un fel de plan director care sa ne permita observarea disfunctiilor majore ale Bucurestiului si care, odata rezolvate, sa transforme Capitala intr-un oras decent, normal, cu potential istoric, recreativ si educativ. Ca alte disfunctii majore constatate ar mai fi necorelarea Primariei Generale a Bucurestiului cu Primariile de Sector, traficul greoi care ne jeneaza, corelat cu posibilitatile reduse oferite de transportul public, precum si disfunctiile de interpretare a zonelor majore”.

Sorin Gabrea cere sa se precizeze care este, de fapt, obiectul studiului – cum anume, pe baza materialului prezentat, se pot lua masuri, cum se poate actiona la nivelul Primariilor

petru ca propunerile sa devina realitate. Mario Kuibus afirma ca proiectul priveste Capitala in toate disfunctiile ei si, pentru ca este un proiect integrat, doreste sa ofere o solutie la problemele lui de ansamblu.

Sorin Gabrea cere din nou „o structura clara a proiectului, care sa duca la masuri operationale.”

Mario Kuibus: „Ceeace propunem este un link intre piete, iar dupa acest plan director, care este de fapt materializarea unei viziuni, vom face un PUZ sau, daca e nevoie, o serie de PUZ-uri.”

Sorin Gabrea solicita ca „scenariul sa fie insotit de o demonstratie reala, sa aibe un nivel de concretete necesar.”

Tiberiu Florescu: ”Nu exista aparatul teoretic si metodologic in studiu, lucruri fara de care el ramane doar un alt studiu. Pentru moment, astfel prezentat, el e doar in faza de idee.”

Sorin Gabrea: „Pentru moment exista o anumita structura a legislatiei actuale, care tebuie respectata pentru a putea fi utilizata.”

Constantin Enache: „Studiul trebuie ajutat, pragmatizat, iar tema tebuie dusa in regulamentul administrativ.” Sorin Gabrea propune ca „documentatia prezentata sa fie insotita de cateva PUZ-uri pe zone, iar proiectul sa fie structurat ca atare.”

Dan Marin: „ Munca nu este structurata pentru a putea fi utilizata; nu poate deveni regula sau suport pentru o regula ce urmeaza sa fie aplicata.”

Sorin Gabrea: „, poate ca ar fi util un studiu-pilot, cu regulamente specifice; sa definim o structura de interventie.”

Doina Bubulete este de parere ca e necesar sa fie definita initiativa, sensul si finalitatea studiului, care este unul de fundamentare, dar care trebuie sa serveasca unei strategii, pentru a prinde viata. „Sugerez reevaluarea rigorii care insoteste evaluarea locurilor, rigoarea unei analize. Ar fi posibil ca proiectul sa poata intra in PUG viitor, ca strategie”.

Cassandra Rosu cere ca studiul sa fie impartit si detaliat si sugereaza ca proiectantul sa profite de regulamentele zonelor protejate pe care, cu propunerea lui, le-ar putea imbunatati prin unele regulamente punctuale.

Andrei Zaharescu crede ca din punct de vedere administrativ ar fi util de gandit anumite zone de lucru, iar structurarea interventiilor dorite e necesar sa se faca dupa criterii stabilite.

Dan Marin: „Exista doua ipoteze - 1. detalierea suplimentara a ceea ce exista, un plan de salvagardare si de punere in valoare a locurilor cercetate; 2 un traseu cu cateva puncte pilot generate de zone. Indiferent de caile alese, este strict necesara o componenta operationala, dar personal cred ca trebuie creata o structura care sa gestioneze intreaga operatiune.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Este, pentru moment, neclara structura, ca si scopul proiectului. Ajungem la supra-reglementari fara a avea o componenta executiva si, pe de alta parte, sa nu uitam ca exista reglementari mai adanci decat ceea ce oferiti Dvs, cum ar fi regulamentul zonelor protejate. Propun sa reluam discutia odata cu definirea clara a structurii, a scopurilor, a tintei si mijloacelor; pentru moment, nu sunt convins de utilitatea practica a proiectului. Va rugam sa reveniti luand in considerare toate observatiile formulate de membrii Comisiei.

.....

PUZ Bdul. Poligrafiei 73-75, S.1 / proiectant SC DD DESIGN STUDIO SRL

(revenire)

S-a revenit cu statutul juridic al zonei clarificat si cu mentiunea ca din parcela o parte din teren revine utilitatilor publice.

Indicatorii sunt P+5+6R; CUT e de 3, iar POT de 45%. Constantin Eanche doreste sa stie cum se vor asigura serviciile zonei – se raspunde ca prin partea din spate a constructiei.

Sorin Gabrea adauga conditionarea ca documentatia sa reia studiul de circulatie de la IPTANA, cu tot cu solutia de pasaj din zona. Andrei Zaharescu mai adauga necesitatea ca subsolul destinat parcarilor sa se intinda numai pe subsolul cladirii.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Cu respectarea acestor observatii, proiectul se avizeaza favorabil.”