

Sedinta CTUAT din 16 Dec. 2009 a Primariei Municipiului Bucuresti.

Alcatuirea Comisiei: Sorin Gabrea (presedinte), Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Vlad Cavarnali, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan. Din partea Serviciului Circulatie a fost prezenta dna. Elena Boghina, iar din partea Serviciului Retele, Andrei Zaharescu. A participat la discutii si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Capitalei.

Au fost dezbatute urmatoarele documentatii, in consultare (proponeri CPU):

1. PUZ Penetratie Splaiul Independentei - Ciurel – Autostrada Bucuresti-Pitesti

Prezentarea proiectului este facuta de Emilia Tanasoiu, care prezinta initial datele la zi ale proiectului si propunerile – sunt prevazute, ca strict necesare unei bune circulatii spre si dinspre Capitala, 3 benzi pe sens, despartite intre ele de o zona mediana verde si, acolo unde este posibil, prevazute cu locale de 7m, pentru colectarea traficului din trama locala. Pentru profilul transversal au fost solicitati 75m, dar acest lucru poate fi urmat cu mare dificultate in unele zone, pentru ca deja acolo se afla unele proprietati; se incearca, totusi, acolo unde este posibil, macar ca retragerea minima pentru constructii sa nu fie de mai putin de 10m. De mare importanta, mai considera dna. Tanasoiu, va fi modul in care vor fi concepute traversarile si punctele de intersectie principale, trei la numar, unul la intersectie cu Drumul Expres, iar celelalte doua pana la Soseaua de Centura. Arterele spre Drumul Expres sunt prevazute cu poduri locale peste canalul de aductiune Arges; o alta zona foarte importanta este cea a intrarii in Bucuresti in zona Sema Park, unde se doreste realizarea unor intrari de pe poduri cu posibilitatea de incadrare a circulatiei in Splai –

s-ar putea chiar incerca solutia sensurilor unice pentru Splai. In acest punct, podul care va traversa Dambovita va fi unul hobanat.

Prezentarea este continuata de dl. Valeriu Manea, care accentueaza ponderea deosebita a proiectului care, in ciuda aparentei de componenta principala de circulatie, va fi foarte important pentru oras, pentru ca la un calcul mai detaliat se dezvaluie ca terenul afectat va fi de cca. 250ha, care se intind pe aproximativ 16 km, insumati pe cele doua directii. Este de parere ca si in virtutea acestui aspect, o corelare a propunerii cu prevederile PUG ar fi necesara si atrage atentia asupra faptului ca PUZ cuprinde limita dintre Bucuresti si Chiajna, care va ridica unele probleme de corelare a prevederilor pentru ambele realitati urbane. Dl. Manea mai arata ca tendinta sectorului imobiliar este de a se contrui in continuare lot pe lot in Chiajna, uneori cu cladiri dezvoltate pe inaltime, dar in continuare sunt lasate deoparte serviciile, din lipsa cailor de acces, ceea ce mai mult ca sigur va cauza probleme mari in eventualitatea in care nu se ia o decizie urbana rapida. Ca propunere de mobilare a celor doua fronturi, care sunt asimetrice, s-a dorit omogenizarea noului ax, dar cu o tratare diferita a celor doua realitati. Se propun functiuni mixte (locuinte, birouri, spatii comerciale) pe intreg traseul, intrucat un traseu de 8 km. nu poate fi afectat unei singure utilizari. Pentru moment, regimul de inaltime de P+4 la bulevard, propriu locuintelor colective, si care poate scadea spre locuintele individuale la un P+2 pare cea mai oportuna solutie, intrucat ar asigura o silueta omogena frontului. Fireste, in punctele de intersectii inaltimea acestor blocuri sau cladiri de birouri poate fi negociata (P+5,6, chiar mai mare), mai ales functie de nivelul de amplasare al noului edificiu si de gradul de aglomerare caruia ii face fata (pentru intersectia Ciurel, de pilda, unde va fi traversata Dambovita este posibil chiar un accent de P+15, P+20, care sa marcheze evident intrarea

in oras. Spre Chiajna, totusi, acest regim de inaltime nu trebuie fortat si el va fi mentinut intre P+1 – P+4, ceea ce ar presupune un POT mediu de 50-60%, in timp ce CUTurile vor varia intre 1,8 si 2 pentru zonele M3, functie de apropierea la bulevard, respectiv 3 – 3,6 pentru zonele M2, ciferele cele mai mare fiind rezervate parcelelor de peste 1500mp. Pe ansamblu, procentul ocupat de spatiile verzi este de 30% din intreaga suprafata, iar cantitatea de teren ce ar fi necesar de expropriat ar atinge nivelul de 40ha, care includ si cele 40 de case care ar trebui demolate pentru ca propunerea sa-si pastreze coerenta si functionalitatea maxima. Bogdan Bogoescu doreste sa stie care este marimea prospectului dintre fronturi - se raspunde cu cifra de 90m. Mai solicita informatii in legatura cu procentul de suprafata de teren care se ofera orasului, pentru ca o asemenea investitie va presupune foarte multe dotari si utilitati publice, pentru care administratia trebuie sa dispuna macar de terenurile utile; este de parere ca acest procent prevazut trebuie sa fie inclus in indicatorii finali ai propunerii. Casandra Rosu se intereseaza de situatia pasajelor pietonale care vor trebui sa insoteasca artera – pentru moment, se raspunde, aceasta cerinta nu a fost luata in calcul. Valeriu Manea adauga celor spuse anterior ca spatiile verzi destinate plantarii masoara cate 10m pe fiecare parte a drumului, in vreme ce spatiile publice sunt prevazute a fi pastrate si exploatate pe marginea de loc. Arhitectul-sef solicita ca aceste precizari sa fie si ele incluse explicit in proiect, pentruca vor afecta forma finala a acestuia. Bogdan Bogoescu insista ca proiectul sa fie extrem de explicit mai ales in ceea ce priveste spatiile de intersectie, pentru ca de obicei acestea sunt asimilate spatiilor publice, cand de fapt, in realitate, ele sunt mai mult locuri reziduale. Sorin Gabrea recapituleaza cateva cerinte adresate proiectantilor – spatiul public sa fie prevazut explicit, pentru a se putea determina si transmite foarte clar coeficientul de teren

cedat orasului, in schimbul unui supliment de CUT; insista ca operatiunea sa nu fie intamplatoare sau lasata necontrolata, iar pe plansa finala zonele sa fie indicate pe puncte, macar ca posibil. In plus, arata ca „este evident ca PUZ cuprinde doua administratii diferite, ale caror documentatii cuprind necorelari majore, iar fara solutionarea acestora nu se poate in niciun caz merge mai departe. In acelasi timp, este necesara corelarea propunerii cu sistemul Pacii, ca si re-gandirea platformelor Auchan, Metro. Vor mai fi necesare lucrari edilitare importante, luarea in calcul ca element foarte important pentru dezvoltarea orasului a statiei de epurare a apelor de la Rosu, fata de care trebuie precizata starea in care acesta va evolua, de transee deschisa sau de apeduct, desi in cazul in care artera finala va intra in oras, evident ca acest canal va trebui acoperit. Se cere, in acelasi timp, multa atentie la corelarea tuturor celorlalte utilitati.”

Bogdan Bogoescu se arata ingrijorat de prevederea unui maxim de inaltime si apreciaza ca la o ampriza a drumului de 90m cele 2-4 etaje pot sa genereze, la modul nefericit, un nou Barbu Vacarescu si exprima parerea potrivit careia o inaltime minima de 6 nivele ar fi mai potrivita ca medie pentru acest nou bulevard urban cu mare potential de atractivitate.

Dan Marin atrage atentia asupra regimului de construire, exprimand ideea ca o continuitate este dezirabila si din punctul de vedere al construirii, pentruca in acest caz locuirea izolata ar fi cel putin nefericita, si estetic, si functional si din punctul de vedere al securitatii locuitorilor. Valeriu Manea raspunde ca referitor la aceasta problema au fost prevazute discontinuitati acolo unde vor exista blocuri de 2-4 etaje, in vreme ce pentru blocurile mai inalte regimul de construire va fi unul continuu. Vlad Cavarnali se intereseaza daca zona industriala existenta va fi incurajata sau nu, sugerand ca pe

segmente sunt necesare abordari diferite ale propunerii. Bogdan Bogoescu: „Nu cred ca trebuie ca bulevardul sa fie extrem de omogen ca functiuni. As propune mai curand sa-l tronsonam si acestor segmente sa le dam apoi niste tipologii.”

Vlad Cavarnali arata, totusi, ca nu poate fi de acord cu oferta posibila a unor cladiri de mare inaltime in zona Chiajna, pentruca lipseste o infrastructura adecvata.

Sorin Gabrea atrage atentia asupra pericolului ca „in acest caz sa se contruiasca asa cum s-a facut la Izmir sau la Atena, cu un cubaj foarte mare. Nu cred ca e suficienta prevederea comasarii, mai ales daca ea se va realiza fara un principiu ordonator clar.

Inaltimea minima ar putea asigura o construire ordonata, fiindca evident va fi nevoie de o buna disciplinare a parcursului. Nu mi-e foarte clar, pentru moment, cum se va rezolva problema acelor parcele din Ilfov care, iesind la sosea, vor putea sa aiba si adresa de Bucuresti.”

Dl. Suciu atrage atentia asupra unei alte probleme importante pe care realizarea acestui proiect o va aduce cu sine – cum va fi posibila reglementarea trecerii de la un regim de viteza tipic pentru autostrada la circulatia de oras, care presupune o reducere a vitezei de la cca. 130 km pe ora la 80 sau mai putin si propune ca pana la Bd. Uverturii sa se pastreze un minim de 80km. Acelasi mai solicita ca drumul sa contina subtraversari si atrage atentia si asupra spatiilor pentru biciclisti, care e bine sa fie gandite inca de pe acum.

Marcela Paidiu se intereseaza de aprobarile care vor fi necesare dinspre Apa Nova si arata ca acel canal existent mai are langa el un altul, dublu casetat, de la Ogrezeni, care s-a accepta numai cu structura de pod, intrucat trebuie sa faca fata si siroirii apelor.

Indestructibilitatea investitiei, vizata de aceasta cerere, va atrage in opinia d-sale o marire

semnificativa de cost a intregului proiect. Este de parere ca acest canal nu poate fi inchis pentru ca ar fi foarte mult ingreunata, daca nu facuta imposibila, operatia de curatare a lui. In plus, mai sunt necesare accese de control ale acestor canale.

Cornel Panait prezinta, in continuare, situatia canalelor si a apelor care intra in Bucuresti prin aceste conducte si este de parere ca cel putin canalul Arges ar fi util sa ramana deschis pentru preluarea apelor pluviale; atrage atentia ca pe aceasta zona, PUG e deficitar in ce priveste prevederile legate de canalele necesare. Este de parere ca prevederea celor doua locale solicitate ar permite distribuirea racordurilor si a retelelor necesare rezolvarii acestor probleme.

Sorin Gabrea intreaba daca a fost propus canalul ca si colector pentru ape pluviale neepurate si daca aceasta solutie este una temporara, iar Andrei Zaharescu face observatia ca apa pluviala si cea industriala sunt lucruri deosebite, care ar trebui solutionate evident diferit.

Presedintele Comisiei procedeaza apoi, din nou, la o recapitulare a principalelor chestiuni discutate – „vor fi necesare completari in documentatie privind spatiul si echipamentele publice, pentru care se vor acorda bonificatii; trebuie mentionate inca de la inceputul lucrarilor zonele in care mecanismul ar putea functiona si in ce timp; se vor stabili tronsoane de traseu cu regimurile de constructie diferite, continui la N si la S, pe maluri, in descrestere progresiva catre celelalte realitati urbane; trebuie mentinute cat de concret posibil minimurile si maximurile de inaltime preconizate, pentru ca ansamblul construit sa nu devina necontrolabil; schema de circulatie trebuie acordata cu prevederile planurile PUZ de Sector 6; in masura in care este posibil, sa se urmareasca introducerea in profilul transversal al noii artere a pistelor pentru biciclisti, cel putin pe masura ce ne

apropiem de oras; sa fie avuta in vedere traversarea arterei, acolo unde este strict necesar, insotita de rezolvarea traversarilor pentru pietoni; pe profilul transversal trebuie specificata pozitionarea unor artere edilitare, astfel incat sa fie posibila normarea construirii in teritoriu; in fine, trebuie rezolvata utilizarea in regim inchis a tuturor utilitatilor”.

Dan Marin atrage atentia asupra faptului ca „in zona barajului se afla si acum tot felul de constructii amorge, ciudate, a caror stare si situare trebuie intr-un fel rezolvata. Nu vad, personal, in acea zona, vreo intentie clara de dezvoltare, asa incat as propune o regularizare pentru coerenta, care sa includa si o unificare a prevederilor din zona.”

Sorin Gabrea: „Date fiind toate cele spuse, socotim ca sunteti la curent cu lucrurile care trebuie rezolvate si cu maniera de abordare, astfel incat lucrurile sa fie parcurse in cel mai scurt timp posibil. Va rugam sa reveniti cat mai repede, pentru ca lucrurile sunt in aceasta zona si pentru viitorul orasului cu adevarat importante.”

.....

2. PUZ Intrare in Autostrada A3 – discutii referitoare la acordarea documentatiilor existente cu PUZ Ilfov

Prezentarea este facuta de catre dl. Martincu – in debutul acesteia, d-sa arata ca proiectul afecteaza, de fapt, prin consecintele sale, intreg arcul de N al Bucurestiului, inclusiv autostrada de centura. Proiectul se afla deja intr-o stare destul de avansata, astfel incat acum se fac deja achizitiile de teren necesare demararii cat mai urgente a lucrarilor, astfel incat cel mult in 2015 tronsonul A1-A2sa fie operational. Se exprima speranta ca in anul 2010 autostrada va ajunge la linia de centura. Este propusa largirea autostrazii la 4 benzi

pe sens, dar si o conexare directa a Aeroportului Otopeni cu centura si autostrada, centura avand si rolul de a proteja Bucurestiul de aflusul masiv de vehicule. Volumul de trafic estimat este de cca. 40.000 de vehicule zilnic, ca medie, iar in atari conditii, odata cu 2011, in lipsa interventiilor rapide, se va ajunge la frecvente congestii urbane in punctele de intalnire a traseelor, cel putin. Se mai precizeaza ca Primariei Generale i-a fost solicitata, deja, si o a doua penetratie de trafic, careia sa i se stabileasca, pentru moment, cel putin punctul de acces. Bogdan Bogoescu ar dori sa stie daca nu se poate concepe, in acest sens, un traseu rezervat, cu interdictie de construire, pentru a fi evitata orice manevra financiara si speculativa care mai mult ca sigur s-ar declansa „de la sine”.

Dincolo de Bucuresti, se afirma, lucrarile de amenajare a autostrazii ar fi demarat deja. Se pleaca din Str. Petricani, se trece prin Valea Saulei, Gherghita, Voluntari (in aceasta zona exista foarte multe probleme de descarcare); in paralel, se lucreaza si la extinderea Str. Fabrica de Glucoza. Fata de problemele iscate de atingerea cu orasul Voluntari, se apreciaza ca este foarte important sa se incerce rezervarea unor trasee importante pentru ambele dezvoltari, Vlad Cavarnali apreciind ca tronsoanele posibile date de intersectarea autostrazii cu Voluntariul ar fi cele doua centuri, CF Bucuresti-Constanta, CF Urziceni, intersectia cu DJ2. Dorin Stefan tine sa precizeze ca, totusi, intersectia cu CF nu e neaparat un nod de distributie, pentru ca in aceasta zona cei care intra in Bucuresti se opresc, apoi, pur si simplu, in sensul giratoriu, ceace nu e neaparat o rezolvare urbanistica buna. Vlad Cavarnali mai atrage atentia asupra faptului ca pana la Mogosoia Centura va ramane tot de doua benzi pe sens.

Bogdan Bogoescu, totusi, se arata sceptic fata de posibilitatea ca in Voluntari sa se lucreze mai repede ca in Bucuresti, si propune ca accesul sa se faca dinspre exterior pe

autostrada, apoi prin Voluntari, dar el sa aibe posibilitatea sa se descarce, intrand in Bucuresti, pe artere radiale, care sa permita descongestionarea Centrului. Vlad Cavarnali atrage atentia asupra sansei pe care o da proiectului faptul ca in Voluntari, pe traseul dorit, pentru moment inca nu sunt realizate constructii (exista doar documentatiile care propun constructii), astfel incat ar mai exista posibilitatea de a fi gandite si introduse unele artere locale, ce vor trebui executate de Consiliul Local. Sorin Gabrea, insa, ar dori sa stie in ce limite proiectul, deja facut, mai poate fi modificat, raspunsul fiind ca teoretic, interventia este posibila, insa va fi una dificila. Bogdan Bogoescu ar dori sa stie, insa mai concret, in cel fel poate fi traversat Voluntariul, care are statut de oras, de o autostrada care practic presupune taierea in doua a localitatii, iar cele doua realitati, ca si acum Bucurestiul si Voluntariul, nu sunt unite decat de o decizie administrativa, cu putine sanse de unire reala, astfel incat prevederile de regulament sa functioneze optim pentru ambele. Vlad Cavarnali aminteste Comisiei ca, de fapt, subiectul discutiei este incercarea de disipare a traficului pe legaturile importante inspre si dinspre Bucuresti astfel incat orasul sa nu se aglomereze și sugereaza ca ar putea exista o posibila descarcare la intersectia cu Str. Popasului; un alt punct important de posibila descarcare a traficului ar fi cel de la intalnirea cu Stefanesti, ca si cel oferit de DJ100 la intersectia cu Balotesti. Vlad Cavarnali este de parere ca fata de toate problemele enuntate, pot fi studiate 4 propuneri: relatia E-V a autostrazii cu Bucurestiul, relatia cu Soseaua de Centura, relatia cu teritoriul si trama stradala din Voluntari, relatia cu Stefanesti si A2 printr-un drum judetean. Dorin Stefan; „Pana in 2010, Autostrada se opreste in Centura. Cand va avansa ea cu totul catre Bucuresti?” - se raspunde ca in 2013. Dorin Stefan concluzioneaza, ca atare, ca pentru moent, Bucurestiul ramane sa fie alimentat doar de Centura Actuala si de

Drumurile Judetene. Sorin Gabrea ar dori sa se precizeze mai exact daca autostrada se va transforma in strada in Voluntari, pentruca in Bucuresti ea trebuie, totusi, conectata la structura majora stradala a orasului, iar realizarea acestei conexiuni depinde mult de felul in care este gandit parcurul autostrazii prin Voluntari. Fata de aceasta intrebare, Dorin Stefan apreciaza ca daca in cele mult 20 de ani, chiar, orasul va creste pe aceasta artera, atunci Autostrada va trebui inglobata in el, ca atare ar fi mult mai folositoare gandirea inca de pe acum a arterei ca si bulevard urban, ca strada in oras. Dl. Trifu atrage atentia asupra faptului ca pentru moment doua drumuri nationale se desprind din acelasi loc, intersectia Fundeni-Gherghitei, iar nodul nu e deloc modernizat si nici nu se stie exact cand va fi. Dl. Dedu precizeaza ca inelul median al Capitalei ar trebui sa permita ca toate strazile sa fie corelate intre ele – in acest caz, Dna. Ghica va fi corelata cu Bd. Chisinau.

Sorin Gabrea: „In lipsa informatiilor, propun sa configuram proiectul pentru a favoriza dezvoltarile, sa pastram si Gara Pipera, sa fluentizam si relatia cu Gherghitei, dar pentru aceasta ne este necesar un studiu de trafic serios. Structura strazilor din Bucuresti trebuie gandita functie de situatia si de acum a orasului, astfel incat acesta sa poata primi si descarca fluxul exterior fara consecinte majore. Pentru moment, ne este necesara adunarea mai multor informatii, care sa ne poata permite sa raspundem la o serie de intrebari – cum vom face lacul? Cum vom lega aeroportul de oras si de strazi? Cum vom realiza problema tramvaiului pe Str. Petricani? Ne este absolut necesar un studiu mai extins si un PUZ mai extins, bazat pe valori de trafic studiate, in urma caruia sa putem lua decizii. As propune ca PUZ sa se realizeze in CPU, iar Search sa analizeze traficul si circulatia, ca sa putem lua o hotarare, pentruca daca nu exista un aviz din partea orasului, nu exista o

colaborare reala cu orasul, de unde pot aparea consecinte foarte importante.

Proiectul nu poate fi monocolor, asa incat cooperarea este necesara, ca sa putem observa toate modificarile si rezolva, pe cat posibil, toate problemele. Va trebui discutat si cu CNADR, care trebuie sa fie constienta de conditiile urbane pe care le creeaza sau pe care le modifica in oras. Va propun, ca atare, sa ne inarmam cu un studiu de trafic foarte bun, sa nominalizam PUZ pentru oras si sa revenim cu o schema functionala, pentru obtinerea unui aviz de principiu”.