

Sedinta CTUAT a Primariei Municipiului Bucuresti din 28 Septembrie 2011. Comisia a fost alcatuita din: **Sorin Gabrea**, presedinte; Doina Bubulete, Casandra Rosu, Bogdan Bogoescu, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Dorin Stefan, membri. Din partea Comisiilor Tehnice de Specialitate au participat la discutii Elena Boghina, Serviciul Circulatie si Andrei Zaharescu, Serviciul Retele.

A fost prezent la sedinta si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Capitalei.

Au fost analizate urmatoarele documentatii:

1. PUZ Pasaj Piata Presei Libere, S.1 / proiectant DSBA, consultare

Dorin Stefan prezinta, in debutul discutiei, modul in care au fost introduse sugestiile membrilor Comisiei dupa vizionarea anterioara; au fost colectate datele de trafic, operatiune care s-a petrecut pe parcursul unei saptamani, intre orele 06,00 si 21,00, ajungandu-se la concluzia ca ora de maxima solicitare a intersectiei este intre 9,00 si 10,00 dimineata, cand se ajunge la o cantitate de cca. 9200 de vehicule. Fara pasaj, in conditiile actuale, rezulta aglomerari semnificative pe directia Bd. Marasti, ca si unele aglomerari suplimentare pe toate celelalte directii. Odata cu realizarea propunerii, pe directia Bucuresti-Ploiesti coada efectiv ar disparea, inregistrandu-se urmatoarele avantaje: viteza de trecere prin intersectie ar spori pentru masini de la 25 la 44km/h; asteptarea la semafor s-ar reduce de la 170s la 30s; pe Sos. Kiseleff durata de asteptare la semafor cunoaste scaderi cu cca. 20-30% fata de timpul actual; pe Bd. Marasti, aceiasi durata ar ajunge de la 200 la 17s. Au mai fost aduse si sectiunile cerute din partea Metroului, pentru a fi observate consecintele acestei „coabitari” asupra nodului. Din pacate, in parcajul de la Romexpo nu se poate ajunge din acest pasaj, pentru ca Golden

Gate dispune de un parcaj propriu, care ar trebui traversat, iar conducerea GG nu este de acord. Traseele pietonale au fost astfel gandite incat sa colecteze tot acest trafic indrumandu-l catre statiile de transport in comun. Pentru legarea acceselor, in paralel cu parcajul, ar fi bine sa existe posibilitatea unui drum, a unui acces spre suprafata. Se mai poate crea un pasaj subteran care sa lege drumurile de acces. Prima varianta pentru care s-ar dori avizarea, considerand ca aceasta ar fi cea mai importanta, ar fi cea pe directia Aeroport-Arcul de Triumf, apreciindu-se ca directia concurenta nu este prioritara.

Sorin Gabrea este de parere ca evaluarea, in raport cu Masterplanul de Trafic din 2007, necesita evaluari mai largi. Mai mentioneaza existenta unui proiect al S1 care ar fi condus la restructurarea tramei majore de circulatie; pentru anul 2027, cu anumite ajustari, traseul inelului median ar trebui sa fie functional, ceea ce ar face ca DN1 sa ramana la o cifra de 23.000 la 25.000 de vehicule in sectiune. Fluxul se echilibreaza, astfel, cu Bd. Tipografilor, asadar crearea in cele din urma a unei intersectii in Y pare, din acest punct de vedere, indicata. In aceste conditii, aparitia celui de-al doilea pasaj nu mai pare necesara.

Dorin Stefan : „Intentia pentru care au fost propuse cele trei parcaje subterane este sa opreasca fluxul de tranzit.”

Bogdan Bogoescu: „Daca retin eu bine, discutiile generale se poarta in directia unei fluidizari a arterei de la Aeroport spre oras cu ajutorul Metroului; intrarea in Bucuresti dinspre Ploiesti ar trebui directionata spre Sos. Gherghitei; vor aparea 3 parcaje mari. Daca se descarca traficul dinspre N folosind aceste utilitati, de ce este nevoie si de un pasaj, aici, in conditiile in care s-ar putea folosi foarte bine transportul public? As vrea sa stiu mai curand care este vocatia acestei Pieti, pentru ca acum ea nu e nimic altceva decat

o mare intersectie. Volumetric, Piata are repere, dar Targul pare exclus din orice documentatie. Ce loc joaca Parcul Herastrau in relatie cu aceasta Piata? Mi-as dori sa folosim nodul acesta intermodal, nu sa-l transformam intr-un loc cat mai bun pentru trecerea in viteza a vehiculelor.”

Dna Marin: „Sunt cu totul de acord cu dl. Bogoescu. Daca traficul se distribuie pe directia Marasti, nu vad de ce ar trebui sa afectam Kiselefful. La Paris sau in alte locuri mai civilizate nu se pune problema subtraversarilor, asta pentru ca orasul trebuie sa insemne in primul rand oameni.”

Tiberiu Florescu: „Eu sunt de acord si cu Bogdan Bogoescu, si cu Dan Marin, inasa orasul trebuie sa se modernizeze. Solutia optima, vorbind despre o interventie care se poate face acum, este ca ea sa fie utila mai ales viitorului acestui oras. Cred ca cel mai bine ar fi ca oportunitatea si efectele pe care le vor aduce Bucurestiului acest pasaj sa fie verificate de doua-trei scenarii care sa propuna rezolvare ale intersectiei. Se faciliteaza un acces catre Centru al autovehiculelor, ceea ce cred ca nu este rau, dar acest lucru trebuie controlat; trebuie corelat solutiei transportul urban public; e neaparat nevoie de definit relatia acestui punct si a acestei interventii cu inelul median, cu centura samd. Mai cred ca matricea utilizata pentru obtinerea datelor nu este cea mai adecvata, pentru ca in acest moment orasul se misca haotic, nu definit. E nevoie sa demonstram ca putem mentine o limita de trafic decenta in Centru si sa incercam calibrarea unor scenarii. In fine, ce mi-as dori cel mai mult de la un studiu dedicat acestui punct ar fi ca el sa devina PUZ Piata Presei Libere si nu un studiu de circulatie. Prima data cred ca ar trebui vazut care este traficul optim prin Centrul orasului. Traficul sigur ca in timp va creste, dar valoarea lui optima trebuie pastrata si respectata.”

Casandra Rosu: „Sunt cu totul de acord cu punctul de vedere exprimat de Dan Marin; orasul e mult mai mult decat un simplu poligon auto. Cat despre Bd. Kiseleff, consider ca este zona cea mai pretioasa din Bucuresti. Sunt de acord cu pasajul pe directia Bd. Expozitiei, dar cred ca accesul dinspre Bd. Kiseleff in pasaj este inoportun.”

Doina Bubulete: „Eu as astepta, totusi, un PUZ. Acum nu cred ca ca previziunile obtinute in aceste conditii pot fi luate serios in calcul si mai cred ca intreaga analiza ar trebui sa fie mult mai nuantata, nu sa priveasca doar traficul auto. Dupa PUZ am putea estima corect care sunt implicatiile cifrelor obtinute pentru oras.”

Dan Marin: „Vreau sa mai adaug, fata de aceasta idee zisa de modernizare si de actualizare, ca in New York poti merge pe bulevarde cu caleasca, asta in contiile in care acel bulevard nici macar nu a fost gandit pentru asa ceva si nici vreo istorie nu ar putea sa legitimeze aceasta idee, dar daca vrei, poti face acest lucru. In Bucuresti, nu. Cred ca nimeni nu trebuie sa isi poata permite sa gandeasca un oras numai din punct de vedere tehnic si al traficului.”

Bogdan Bogoescu: „Eu cred ca in acest punct al discutiei suntem in pericol sa fetisizam - fie motorizam tot, fie pietonalizam tot. Aduc aminte, totusi, ca exista zone moarte in lume din cauza pietonalizarii. Cred ca solutia buna aici ar fi sa putem pune problema unei zone in raport cu vocatia ei.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Propun, pentru avizarea favorabila a intentiei, anume stabilirea de conditionari si de limite – cum se mobileaza Kiselefful? Propuneti un spatiu pietonal amenajat; ce megamonument este proiectat pentru Piata Scanteii? definiti mai bine intrarea in Parcul Herastrau, ca si pe cea din Bd. Expozitiei;

stabiliti accesul in zona Casei Scanteii; amenajati nodul intermodal; perimetrul studiului sa defina Piata.”

.....

2. PUZ Pta Charles de Gaulle, S.1 / proiectant DSBA, consultare

Exista deja un PUZ aprobat pentru demararea lucrarilor pentru construirea parcajului, a avut loc si licitatie pentru executarea parcajului si a pasajului (aceasta se poate face si in absenta PUZ, doar pe baza unui SF), insa pana in acest moment nu s-a constituit o documentatie de tip PUZ. Dan Marin tine sa precizeze ca reglementarea nu a fost aprobata pentru parcaj, Bogdan Bogoescu doreste sa fie prezentata explicit justificarea pasajului pe directia propusa, fiind evident ca fluxul pe directia Aviatorilor-Nordului este mult mai mic decat cel care incarca directia Dorobanti-Prezan. Casandra Rosu doreste sa stie daca in alcatuirea documentatiei s-a tinut cont de ponderea si de prezervarea zonelor verzi. Dorin Stefan raspunde afirmand ca una din variante nu implica afectarea spatiilor verzi. Sorin Gabrea doreste si el sa stie de ce anume s-a tinut ca pasajul sa fie construit pe aceasta directie si daca sacrificiile de toate tipurile se justifica pentru a realiza aceasta interventie; raspunsul este ca „pe directia E-V pasajul nu se poate realiza din cauza profilului stradal existent.” (Dorin Stefan), motiv pentru care Bogdan Bogoescu intreaba daca nu exista solutii pentru o alta solutionare a fluxului auto. Dorin Stefan, dupa ce arata ca studiul de trafic a fost comandat de Primarie, mentioneaza cele 4 variante de traversare a Bucurestiului in aceasta zona pe directia N-S: 1. cu pasaj pe mijlocul Bd. Aviatorilor; 2. cu pasaj pe mijlocul bulevardului si cu iesiri laterale; 3. o varianta in care se propune folosirea unor bretele pe cele doua parti, cu iesiri in spatiul verde actual; 4. o solutie cu

intrare/iesire din bretelele laterale; mai arata ca in acest punct exista o problema tehnica, data de prezenta in subsol a casetei de metrou. Tiberiu Florescu: „Nu vor fi gatuite lateralele daca acele vor fi acolo? Efortul mi se pare mult prea mare – cred ca trebuie un motiv serios pentru o interventie in aceasta zona; ar trebui mai bine analizat daca acest pasaj trebuie cu adevarat si mai ales cui foloseste, odata terminat; poate o analiza SWOT. In lipsa unor dovezi evidente, intentia mi se pare pentru moment inoportuna.”

Doina Bubulete: „Nu subscriu la ideea de pasaj aici. Nu avem pentru moment o pozitie clara fata de patrimoniul orasului, dupa cum ne lipseste si aici, ca si in cazul precedent, o idee despre cum se poate dezvolta un transport public, in intreaga Capitala, care sa contrabalanseze cumva circulatia auto.”

Casandra Rosu: „Cred ca un parcaj in aceasta zona ar fi in regula si poate chiar util, dar pasajul mi se pare inoportun.” Dan Marin se pronunta identic.

Bogdan Bogoescu: „Relatia mi se pare extrem de artificiala si fara viitor, plus ca aglomeram inutil Bd. Ficusului.”

Dan Serban: „Vreau sa va aduc aminte ca in Bucuresti exista mai multe locuri care au trecut ca subiecte de PUZ prin aceasta Comisie si care, mai apoi, din diferite motive, au ramas abandonate. Aici, pasajul are unele puncte negative, dar cred ca intentia mai trebuie studiata pentru a fi gasite si alte variante. Evident, fluxul mare si care se cere solutionat este cel de pe Prezan.”

Sorin Gabrea: „In ce ma priveste, nu cred in variantele cu locale, pentru ca sunt de parere ca inverseaza, schimba calitatea bulevardului. Pasajul ar fi necesar pe fluxul principal, cu un singur fir pe sens – astfel ar fi preluata o parte din circulatie, actiune care s-ar putea sa fie suficienta pentru a normaliza traficul. Realizarea pasajului cred ca ar fi mai curand

posibila fara mari implicatii din axul central al bulevardului. Nu inteleg, iarasi, de ce anume este coborat pasajul atat de mult, cand solutia ar putea fi scurtarea rampei si pozitionarea ei mai la suprafata, iar daca se ramane doar la un fir pe sens, atunci dispare problema metroului, a carui caseta nu mai trebuie incadrata; poate ati putea scurta si rampa. Sunt si eu de acord ca un pasaj puternic, aici, ar distruge zona.”

.....

**3. PUZ Str. Maica Teofana nr. 17, S.1 / proiectant SC INTERDESIGN SRL,
URB RUR IOANA DANIELA MORARU, aviz de urbanism**

Propunerea este locata undeva intre Sos. Chitla si Calea Ferata, are o suprafata de cca. 2000mp si este constituita din 3 loturi. Exista avize de la Circulatie, de la Caile Ferate, de la Serviciul de Precoordonare Retele.

Sorin Gabrea: „Daca imi amintesc bine, foarte aproape de lotul Dvs sau chiar pe locul lui exista un pasaj superior, iar zona Dvs va fi cu siguranta afectata de planseu. Ne este, asadar, foarte important un cumul al tuturor documentatiilor din zona in care urmeaza sa va inregistrati si Dvs.”

Bogdan Bogoescu: „Si va rugam sa studiatii toata zona, toata insula in care va inregistrati.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Va rugam sa reveniti cu cele solicitate mai sus.”

.....

**4. PUZ Str. Gazelei nr. 74, S.4 / proiectant SC CUANTUM DESIGN SRL, URB
RUR DAN TUDOR**

Lotul pe care se dorește să se construiască face parte dintr-o zonă complexă, Parcelarea Gramont, care cuprinde teritoriul dintre Academia Tehnică Militară, Rondul de la piața Cosbuc, Bd. Regina Maria. Zona, largă, conține 4 UTR. Evoluția zonei a cunoscut timpi și viteze de dezvoltare diferite, de la podgorie la trama rurală și apoi urbană, apoi la un parcelar organic și în cele din urmă la o dezvoltare urbană propriu-zisă, păstrată până astăzi. Coagularea ei ca zonă urbană „definitivă” a avut loc undeva între 1920 și 1925. UTR-ul acestei zone este unul atipic, dat de loturi lungi și înguste, alungite, în pantă, cu deschideri mici. Se afirmă că zona este una insalubră, datorată locuințelor de tip vagon, care oferă iluminare slabă și condiții de igienă nesatisfăcătoare. Se propune „un regulament diferențiat, denumit de dezvoltare, care ar păstra în față locuințele și casele de tipul P+2, în timp ce în spate construitul ar evolua spre P+6”. CUT pentru construitul din fund al loturilor ar ajunge la 3,2, trecând printr-o etapă „intermediară” de 1,8, în vreme ce POT ar ajunge spre 65%. Casandra Rosu: „Chiar dacă zona ar fi pe atât de insalubră pe cât se afirmă, ceea ce mă îndoiesc – poate că este așa doar pentru câteva case – CUT este mult prea mare. Mi-aș dori, pentru a putea judeca mai bine propunerea, doresc să vad câteva secțiuni, pe care le consider obligatorii, mai ales că terenul este în pantă, și o propunere coerentă, bine gândită, argumentată serios, de dezvoltare reală a zonei și nu doar de dezvoltare imobiliară.”

Dan Marin: „Locul pe care Dvs. propuneți să se întâmple ceva este unul foarte special, cu niste calități aparte, dar Dvs îl tratați ca și cum ar fi așezat pe câmpie. Nu sunt deloc de acord cu abordarea „separatistă” de tip față/spate, mai ales că urmează să se intervină pe unul din putinele terenuri constituite și încă bine constituite ale Capitalei. Mi se pare evident că locul cere o cu totul altă calitate a intervenției, una mult mai bine gândită și

argumentata – aștept să ne propuneți o altă tipologie de implantare, un alt model de locuire, unul mult mai simpatetic, mai în acord cu zona, nu schimbarea unui mod de locuire deja consacrat fără niciun fel de argumentație. Obligativ, consider că și Casandra (Rosu), este să ne prezentați o secțiune prin teren și să răspundeți coerent și motivat profesional la toate întrebările – ce anume se petrece acum și ce se va petrece la modul real pe fundul de lot? Ce înseamnă subsol aici? Cum poate fi exploatată pozitiv, pentru calitatea orașului, această declivitate și acest subsol?”

Sorin Gabrea propune constituirea unei străzi la baza dealului, care ar îmbunătăți calitatea urbană a zonei și care ar putea oferi șansa unei bune construcții pe deal, într-un loc privilegiat.

Bogdan Bogoescu: „Să nu uităm nici de problemele foarte serioase pe care această așezare în pantă le aduce legat de ploaie, apă, scurgeri ș.a.m.d.”

Rezoluție (Sorin Gabrea): „Va rugăm să mai studiați încă o dată, cu mare atenție, strada și calitatea ei; propuneți o intervenție al cărei CUT maxim în orice variantă să nu depășească 2,5; va rugăm să mai completați documentația cu ilustrații foto, cu profilele stradale; diminuați cât mai mult volumele din spate; propuneți un alt partiu. În aceste condiții, avizăm favorabil studiul de oportunitate și va rugăm ca la prezentarea PUZ să ne oferiți o documentație care să conțină răspunsuri la toate aceste cerințe. ”

.....

5. PUZ Bdul. Mircea Eliade nr. 7B, 7C, S.1 / proiectant SC GRAPH TRONIC

XM SRL ARH RUR ADINA POPESCU, revenire, aviz de urbanism

S-a cerut o lamurire cu privire la locarea acceselor – acestea se afla pe parcelarul vechi, iar o parte dintre proprietari sunt necunoscuti in continuare; in realitate, loturile lungi si inguste sunt fostele strazi.

Sorin Gabrea: „Va rugam sa solicitati un punct de vedere de la Minister relativ la oportunitatea PUZ-urilor realizate pe un astfel de parcelar.” Proiectantul arata ca si la infatisarea precedenta situatia a fost identica – fie se opera pe aceasta stare de lucruri, fie se astepta un raspuns de la Minister. Intre timp, insa, s-a raspuns la cererile anterioare ale Comisiei – s-au realizat locuintele cuplate, s-au creat retrageri si alveole; au fost eliminate parcarile la sol; retragerile alveolare de la sol au fost sporite cu peste 2m.

Casandra Rosu doreste sa stie care sunt retragerile dintre construitul propus si existent – se raspunde ca sunt de 3m. Bogdan Bogoescu constata inechitatea retragerilor, desi opineaza ca in stadiul actual propunerea este evident mai buna decat cea prezentata anterior. Dan Marin, insa, este de parere ca problemele mari sunt de natura juridica.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Ar fi bine sa creati alevole echivalente, acolo unde se poate. Propunem avizarea favorabila, insa conditionata de respectarea sugestiilor facute si de intrarea in legalitate. Cereti, totusi, un punct de vedere si de la Minister.”

.....

**6. PUZ Str. Virgiliu nr. 61A, S.1 / proiectant SC GRAPH TRONIC SRL, URB
RUR ADINA POPESCU, aviz de urbanism**

Se doreste construirea unei locuinte colective intr-o zona destul de aglomerata si densa, la apropierea intersectiei Strazilor Virgiliu cu Calea Plevnei, spre Dambovita Center; se face precizarea ca viitoarea constructie nu va depasi 6 etaje, chiar daca vecinatatile sunt in

general de P+10; POT va ajunge la 60%, iar CUT la 2,5. S-a intrat in Comisie cu PUZ pentru ca indicativul zonei este CA2. Terenul este retrocedat. Exista foarte multe garaje in zona, dar ele vor fi intr-un fel sau altul demolate, pentru ca sunt construite fara aprobare. Nu exista acces direct pe teren, dar exista, totusi, o solutie pentru care s-a obtinut aviz de la Circulatie. A fost creata chiar si o mini-piateta. Lotul este foarte ingust si necesita o alipire laterala. Suprafata pe nivel va ajunge la cca. 200mp.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Se avizeaza favorabil, in formula prezentata.”

.....

7. PUZ Bd. Gh. Ion Ionescu-Sisesti nr. 8A, LOT 2, S.1 / proiectant SC

WESTERN OUTDOOR SRL, URB RUR BOGDAN BRANESCU, aviz de oportunitate

Terenul acopera o suprafata de 13,5 ha si reprezinta o parte din fosta ferma de Cercetari Agricole Baneasa. PUZ-ul este obligatoriu, pentru ca UTR este CB1. Teritoriul invecinat este un cartier mic, din perioada interbelica, iar Sos. Straulesti nu mai poate fi realizata, din diferite motive cumulate. Exista un PUZ avizat pe trama majora, ca si alte interventii in zona care si-au produs sau produc efecte. Se doreste construirea de locuinte pe lot, fara spatii publice, cu o artera centrala larga, pentru servicii publice. Trama stradala si impartirea functionala au fost pastrate in forma existenta.

Bogdan Bogoescu solicita precizarea indicatorilor propusi – se raspunde ca inaltimea maxima ceruta este de 45m, CUT mediu de 3, iar POT maxim de 60%. S-ar mai fi putut realiza o strada, dar unitatea de jandarmi din apropiere a solicitat ca aceasta traversare sa

nu fie operata; va exista, inasa, o locala in lungul strazii principale. Parcarea se va face pe fiecare lot in parte; pentru zona domestica pot fi realizate incinte.

Dan Serban: „Zona de locuinte poate sa aibe o zona de tampon catre suprafata acoperita cu bleu.”

Elena Boghina precizeaza ca soseaua care a fost deviata a ajuns in acea conformatie pentru ca un alt PUZ a propus aceasta modificare, care a fost acceptata.

Rezolutie (Bogdan Bogoescu): „Se avizeaza favorabil; incercati, totusi, o prelungire a strazii alaturate.”

.....

A mai fost avizat, in urma unei foarte scurte vizionari, PUZ (revenire) Calea Floreasca nr. 141-143, S.1, proiectant SC GRAPH TRONIC SRL, URB RUR ADINA POPESCU, aviz de urbanism.