

Comisia de Urbanism si Amenajarea Teritoriului a Primariei Municipiului Bucuresti din 11 Decembrie 2013. Comisia a avut urmatoarea alcatuire: Sorin Gabrea, presedinte; Casandra Rosu, Tiberiu Florescu, Dan Marin, Dan Serban, Vlad Cavarnali, Bogdan Bogoescu, Constantin Enache. Au fost prezenti, din partea Serviciului Retele, ing. Andrei Zaharescu, iar din partea serviciului Circulatie, ing. Elena Boghina. A participat la dezbateri si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al orasului. Au fost discutate si analizate urmatoarele documentatii:

1. Plan de mobilitate urbana / discutii, dezbateri.

Participanti: GRUPUL PENTRU MOBILITATE/ SEARCH CORPORATION / PIDU

Prezentarea este introdusa de o scurta descriere a intentiei si principalelor probleme cu care autorii se confrunta, realizata de ing. Ion Dedu, seful serviciului circulatie: „A fost reabilitata trama stradala din Centrul orasului, insa aceasta operatie este pentru moment insuficienta pentru obiectivele pe care ni le-am propus. Dorim sa realizam o amanajare complexa a Centrului, ceea ce presupune reorganizarea circulatiei, astfel ca unele strazi vor deveni numai pietonale, altele se vor modifica si ca dimensiuni, si ca functiuni, in sensul in care vor trece de la traficul personal la domeniul public. Dorim sa propunem si sa dezvoltam, pentru Centru, o strategie in ceea ce priveste parcarile. Directiile de Mediu si cele de Turism au si ele propriile lor planuri pentru Centru, asa incat ar trebuie ca toate aceste probleme sa fie discutate si in prezenta lor, pentru ca in final strategia care va rezulta sa fie una coerenta. Ne propunem, asadar, oordonarea tuturor elementelor care concura la aceasta noua stare a circulatiei din oras”.

Prezentarea este continuata de catre dl. ing. Suciu, reprezentant al Search Corporation. Domnia-sa tine sa aminteasca inca de la inceput ca obiectul studiului care se prezinta este studiul de reorganizare a circulatiei pentru zona centrala si el este o comanda sau forma unui contract cu

Prinamria Capitalei. Se propun, ca elemente care vor trebui sa fie bine concepute si articulate intre ele, sensuri unice, benzi dedicate transportului public, spatii pentru parcare s.a. Obiectivele avute in vedere sunt: sporirea fluiditatii circulatiei; sporirea vitezei „comerciale” de deplasare pentru transportul public; cresterea vitezei de deplasarea a pietonilor (in principal prin eliminarea parcarilor masinilor de pe trotuare); cresterea capacitatii de circulatie in general. Mare parte dintre aceste probleme se datoreaza traficului stationar, vazut ca unul dintre marile neajunsuri ale circulatiei din capitala. Propunerea avansata pentru solutionarea problemelor de circulatie se vrea a fi corelata cu viziunea PIDU, care propune si o schema urbanistica de implementare secventiala a acestor „proiecte”. E nevoie ca propunerea sa fie corelata cu analizele si evenimentele in desfasurare. Zona de studiu principala este, desigur, cea centrala, in sa sunt cuprinse, adesea, si extensiile posibile, datorita faptului ca circulatia nu poate fi gandita punctual, ci in legatura cu toate cartierele si traseele posibile. Pentru eficientizare, au fost delimitate si propuse 7 subzone de studiu, pentru care s-au operat recensaminte de trafic. Modelul de trafic urmat a fost unul in 4 pasi; calibrarea modelului s-a facut pe masuratori de trafic, in ideea in care se doreste ca viteza reala inregistrata sa tinda spre cea masurata, in sensul dorintei de optimizare a parametrilor studiati. Au fost executate, de asemenea, si masuratori asupra gradului de incarcare pe linii principale de deplasare, in sa concluziile au condus la acelasi rezultat: daca in centru vor ramane aceleasi functiuni ca acelea pe care le avem astazi, traficul central va fi foarte dificil de redistribuit – solutia optima, in aceasta situatie, ar fi cea de regandire a functionarii orasului in Centru. O alta dorinta a proiectului s-ar referi la posibilitatea de a trimite fluxurile de circulatie de suprafata in Metrou.

Principala problema intampinata in problema realizarii unor benzi dedicate special transportului public, obiectiv dorit si de conducerea RATB, este cea a parcarilor ilegale. Legat de aceasta

chestiune, trebuie mentionata si initiativa daunatoare a realizarii in trecutul apropiat a unor parcuri in spic pe principalele artere, situatie care pentru moment face imposibila crearea de benzi unice pentru transportul public sau pentru biciclete. Ceea ce s-a dorit, cel putin intr-o prima faza, a fost exploatarea resurselor existente in sensul circulatiilor unice, urmand principiul costurilor mici si al beneficiilor cat mai mari).

Ca studiu de caz pentru acest proiect, a fost ales segmentul Razoare, ca loc foarte important in oras, punct care odata dezlegat ar conduce la ameliorarea circulatiei pentru o zona foarte importanta a Capitalei. Locul este, inasa, unul extrem de sensibil si a cerut o analiza multipla; finalul aceste analize a fost concretizat intr-un tabel cu costuri aproximative pentru implementarea propunerii, care ar cuprinde intreaga bucatarie a proiectului, de la exproprii la marcaje. O alta zona analizata a fost cea dintre Calea Victoriei si noua diametrala Uranus, care a cuprins si tranzitul local de pe Magheru, ca si cel de pe Bolintineanu. Concluziile au fost ca daca diametrala va deveni functionala, procentele de trafic de tranzit vor fi modificate, inasa nu subsantial, major; in schimb, Calea Victoriei ar putea capata o alta functiune. Pentru zonele centrale, de acest tip, retelele de drumuri sunt mai fine si dominate de sensuri unice, cu stationari pe o singura latura. Se estimeaza, de pilda, ca pentru zona Piata Romana-Universitate, sensul unic va fi mai ales benefic pentru transportul public.”

Dl. ing. Dedu intervine si precizeaza ca „in conditiile in care se va reconfigura Calea Victoriei, Piata Palatului este propusa ca spatiu pietonal. Pe de alta parte, este de dorit ca schimburile de pietoni sa se petreaca pe segmente, nu pe puncte.”

Grupul de Mobilitate urbana acopera ca studiu o zona de impact mult mai mare decat perimetrul Capitalei, pentru ca are in vedere observarea sau dezvoltarea unui sistem de transport public

regional; scopul, si in acest caz, ese cel de a face sa scada numarul de vehicule care acceseaza Bucurestiul.

Sorin Gabrea ar dori ca autorii studiului, fara indoiala cu numeroase observatii si concluzii importante, sa colaboreze cu cei ai PUG-ului.

Tiberiu Florescu doreste sa atraga atentia asupra faptului ca orasul nu se rezolva in functie de traficul sau, ci, aproape din contra, functiunea determina traficul. Este pozitiv, socoteste domnia-sa, ca exista o diagnoza si o listare a principalelor probleme intalnite.

Bogdan Bogoescu: „In ce ma priveste, socot ca marea problema a orasului este ca din cauza traficului el si-a pierdut identitatea – vezi zonele Balcescu, Victoriei, ca si multe puncte interesante ale inelului central, care gazduiesc, acum, canale de trafic. Si pentru ca tot vorbesc de inel, as dori sa spun ca in configuratia actuala el este antipatic, printre altele si pentru ca este lipsit complet de vegetatie. Dar chiar o alta zona mai noua, Bulevardul Unirii, desi plina de trafic, nu si-a castigat vreo identitate. Cred ca, in aceste conditii, intentia de diminuare a traficului este binevenita, dar la fel de binevenita ar fi incercarea de a crea o cultura a transportului public, nepoluant, de mare eficienta. In continuare, inelul central nu poate fi valorificat pentru ca este neamenajat. Printre putinele lucruri bune pe care le pot mentiona ar fi amenajarea zonei din jurul Ateneului, pe care o salut, dar in continuare, pana nu se vor lua unele masuri inclusiv pe linie de administratie, putem vorbi despre deposedarea pietonului de trotuar in folosul masinilor, ca si despre obsesia soferului roman de a-si duce masina, daca ar fi posibil, pana la masa, atitudine care va trebui cumva amendata.”

Dl. ing. Suciu intervine si tine sa precizeze ca in acest moment, datorita distribuirii haotice a functiunilor urbane, pe langa faptul ca se genereaza trafic de tranzit intre diferitele parti ale

orasului, se poate vorbi despre o efectiva risipa de combustibil, care are efecte nedorite si din punctul de vedere al igienei si poluarii orasului.

Vlad Cavarnali: „Analiza ne prezinta lucrurile asa cum le stim astazi, dar m-ar interesa si o oarecare prognoza – cum anume estimam ca se va dezvolta orasul in viitorul apropiat si in cel pe termen mediu? Poate ca o densitate viitoare de trafic imi va sugera sau impune alte rezolvari.”

Sorin Gabrea adreseaza tuturor celor prezenti si implicati in studiu rugamintea de a colabora in continuare si, la final, de a produce o documentatie care sa poata fi transmisa si analizata. Dl. ing. Dedu este de parere ca, in liniile mari, principiile pe care doreste aceasta documentatie sa le promoveze sunt: optimizarea traficului; restrictionarea circulatiei in anumite zone prin masuri tehnice, prin parcaje, prin solutii alternative; restrictionarea posibila a traficului pentru zona centrala prin taxare.

Arh. Mario Kuibus prezinta, in continuare, dezvoltarea proiectului PIDU in sensul coroborarii lui cu solutiile de trafic prezente si viitoare. Domnia-sa arata ca „in cazul zonei centrale a fost adusa in discutie inca de la inceput aplicabilitatea imediata a unor masuri, in timp ce vederea strategica propune alte abordari si alte perspective.” Analiza pe baza careia a fost produs si dezvoltat acest proiect a reliefat o serie de disparitati, de dezvoltari total diferite intre N si S orasului; au fost elaborate si construite, mai apoi, o serie de solutii posibile, plecand de la ideea ca in majoritatea cazurilor s-a constatat ca in masura in care calitatea acestuia ar spori, bucurestenii prefera deplasarea cu ajutorul transportului public de tip RATB si Metrou, fapt ce ar conduce inclusiv la sporirea numarului de spatii pietonale, lucru care ar fi cu totul in folosul orasului. Cea mai mare problema a Centrului Capitalei este traficul, iar intr-o viziune urbanstica coerenta, rezolvarea acestei mari probleme ar genera o multime de plusuri in economia orasului, inclusiv de ordin turistic, dat fiind faptul ca exista elemente de atractivitate pe acest palier, de la arhitectura, la

dotari culturale, la resursa Dambovitei samd. La nivelul epxloatarii traficului auto individual, ar fi de observat ca parcarile neregulamentare ar putea aduce orasului o suma serioasa din amenzi, iar ca oportunitate ce ar creste calitatea circulatiei in oras ar fi de numit conceptul de „contrasens pe bicicleta”, adoptat de multe tari civilizate europene, care ar fi dorit de implementat si la noi.

Viziunea PIDU este cuprinsa in tertetul: centru competitiv; zona urbana sustenabila; zona atragatoare pentru locuitori. Prioritatile avute in vedere sunt: crearea de identitate urbana; revitalizarea arealului istoric; regandirea mobilitatii locuitorului; regernarea urbana. Au fost identificate, pentru a implementa toate acestea, un numar de camere urbane, care actualmente a ajuns la 19, cu 42 de proiecte care le „acopera”. La finalul prezentarii, arh. Mario Kuibus a prezentat asistentei un scurt material video ilustrativ pentru propunerile PIDU legate de circulatie si dezvoltarea calitatii orasului.

Dl. Mircea Enache isi incepe scurta expunere printr-un „protest personal deschis la adresa parcarii masinilor pe trotuare, cu atat mai mult cu cat”, sustine domnia-sa, „verificand in ultimii ani circulatia intr-o zona a Capitalei de cca 350kmp, studiul dupa normativele de parcare actuale a condus la descoperirea unui necesar de parcare de cca. 90.000mp, insa pe strada sunt numai cca. 20.000 de masini. Diferenta enorma constatata si suferita de catre noi toti nu poate fi explicata decat prin indisciplina ramasa nesanctionata. Ceea ce rezulta direct este blocarea Bucurestiului si, de aici, indepartarea unor potentiali investitori (care identifica conditii improprii de lucru, atractivitate scazuta a mediului), pierderi insemnate din turism. Ca principii care pot fi aplicate fara costuri prea mari ar fi abordarea integrala a traficului, deci corelarea circulatiei cu zonele de functiuni si cu intensitatile „vizitate” – ca o paranteza, o solutie extrem de simpla este anuntul prin radio al disponibilitatii locurilor de parcare. Un oras sanatos este cel care combina toate modalitatile de transport, toate modurile de deplasare, cu accent pe transportul in comun, a

carui pondere, exploatare si calitate ar trebui sa creasca. Solutiile posibile ar fi, in primul rand, cele legate de restrictionarea si controlul zonelor de parcare; apoi, solutia economica, unde coeficientul de ocupare ar trebui sa fie permanent de 85-90%, tinandu-se cont intotdeauna ca utilitatea parcarii la strada este foarte mare – punct de vedere care justifica introducerea unui tarif pentru parcarile la sol, deoarece se plateste, practic, un timp de exploatare. Normal este, prin urmare, ca parcare in zonele centrale sa nu fie ieftina – in acest sens, trebuie utilizata cat mai multa tehnica si un management al parcarilor executat cu o corectitudine cat mai mare (in centru, de exemplu, masinile care vor avea dreptul de a parca permanent vor fi doar cele ale institutiilor si cele de rezidenta, toate celelalte urmand sa fie supuse unor taxari). Este vorba, in esenta, despre imbunatatiri combinate si punctuale ale starii actuale de lucru, dovedite ca nefunctionala. Conceptul principal se refera la scoaterea operatorilor majori de trafic din centrul orasului, ceea ce ar presupune pe de o parte descurajarea lor, pe de alta plantarea lor in afara centrului, dar este neaparat nevoie de existenta, din punctul de vedere al implementarii acestor masuri, unei autoritati a parcarii in Centrul Capitalei. Ar fi de dorit, desigur, ca aceasta sa fie foarte precisa, riguroasa in indatoriri si transparenta in administrarea fondurilor acumulate, care vor fi foarte mari. Sigur ca este nevoie si de imbunatatirea transportului de suprafata, in cadrul caruia ar trebui sa existe, cel putin pentru centru, un autobuz electric gratuit, de pilda, care sa faciliteze deplasarea rapida intre puncte departate atunci cand este nevoie – toate ar trebui sa contribuie, in cele din urma, la definirea centrului orasului ca un mare Mall urban. Ar fi bine ca toata aceasta actiune sa fie lansata si sustinuta de un pilot al intregii operatiuni”.

Nae Taralunga se intereseaza, legat de PIDU, daca acesta proiect, discutat la Grupul pentru Mobilitate, a urmat procedurile pentru a fi evoluat si, eventual, destinat avizarii – se raspunde negativ. Gheorghe Patrascu precizeaza ca PIDU nu are pentru moment o evaluare fiscala clara.

Ing. Dedu intervine pentru a exprima opinia conform careia „PUG-ul, planul de transport, evaluarea din punct de vedere economic a propunerii, toate trebuie sa faca parte dintr-o strategie coerenta, cunoscuta si aplicata de comun acord de toate partile implicate.”

Constantin Enache, confirmand aceasta nevoie de corelare, relateaza faptul ca in proiectul METROREX, in punctul Razoare, de pilda, trebuia sa se aduca terenul, dupa interventie, la stadiul initial; numai ca, urmare a necorelarii diferitelor proiecte si a altor interventii, in acest moment nu se mai cunoaste care a fost starea initiala a acestuia.

Arhitectul-sef este de parere ca in Centrul Capitalei „contextul este cu totul particular, de tip aplicat-pragmatic. E necesar ca partea strategica a PUG-ului, care preia conceptul 2035, sa fie mai exacta, in timp ce partea de zona centrala studiata, adusa la un nivel de detaliu mai mare si integrata in PIDU, trebuie sa fie mai stricta”.

Sorin Gabrea: „Pe langa reglementare, acestui proiect, ca si altora, trebuie sa-i fie oferite instrumentele administrative – regulamentele pentru spatiile de parcare, cele care privesc pietonii, biciclistii, toate acestea trebuiesc integrate, aduse la un singur numitor.”

Tiberiu Florescu este de aceeasi parere: „Aici, in acest proiect, sunt foarte multe entitati, care trebuie coordonate.”

.....

2. PUD Str. Miercani nr. 6A, S.1 / INITIATOR AL MAASARANI M, ELABORATOR SC AISBERG PROIECT 2000, URB RUR ANDRA MIHAELA CORNEA, aviz preliminar

Pe o parcela rezultata din divizarea unui lot, lata de doar 7,5m, se doreste construirea unei cladiri P+1.

Cassandra Rosu cere sa fie precizate mai bine vecinatatile, care par sa fie foarte mari si despre care se stie foarte putin. Tiberiu Florescu isi exprima mirarea ca pentru un lot aflat in parcelarea Bazilescu se propune indesirea in astfel de conditii.

Constantin Enache este de parere ca nu intelege foarte bine la ce anume se refera parcelarea fata de aceasta realitate, dar atrage atentia proiectantului sa nu impuna vecinului dinspre NE o servitute care ar crea probleme ambilor.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „In conditiile urmaririi celor observate de membrii Comisiei, propunem avizarea favorabila.”

.....

3. PUZ Str. Garlei nr. 1C si 1E, S.1 / INITIATOR SC DRAGON MEDICAL COMPLEX SA, ELABORATOR SC M DESIGN ARHITECTURA SI URBANISM, ARH URB FLORIN MACHEDON, aviz preliminar

S-a revenit tinandu-se cont de recomandarile Comisiei, care priveau: ingroparea garajelor; prezentarea unui plan de situatie al parcului; prezentarea unor imagini ale parcului, cu specificarea proiectantului ca documentatia nu priveste intreg parcul, refacerea lui, ci este doar un PUZ de parc. Au fost reduse inaltimile cladirilor propuse, ele aratand acum ca un singur modul ingropat pe doua niveluri. Ca functiuni, exista o zona de catarare si doua cladiri ale clubului.

Elena Boghina; „Drumul de halaj era de 6m cu trotuare, ca o artera, dar din cele prezentate reiese ca trotuarele s-ar afla cumva peste apa.” Proiectantul arata ca intr-o plansa anterioara, el a fost mutat la 5m de luciul de apa, asa cum prevede legea si ca probabil a fost prezentata la Serviciul

Circulatie o alta plansa decat cea cu toate ultimele refaceri introduse. Sorin Gabrea cere ca in reglementari sa fie trecut profilul drumului.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „In aceste conditii, propunem avizarea favorabila.”

.....

**4. PUZ Str. Dr. Iacob Felix nr. 22, S.1 / INITIATOR ENESCU GUNTHER ERICH,
ELABORATOR ARH. DRAGOS MIHAIL, aviz preliminar**

Intr-o zona CA2, care permite un POT de 70 si un CUT de 3, se doreste ridicarea unei cladiri de birouri P+5. Un PUZ existent a expirat, iar in prezentul proiect se solicita concesionarea unui teren alaturat, de cca. 300mp.

Sorin Gabrea doreste sa stie daca, data fiind si incoerenta mare a zonei, sunt respectate prevederile PUG care se refera la adancimea terenului construit si daca exista aviz de la circulatie – se raspunde afirmativ. Atrage atentia asupra calcanului care ar fi orientat spre cladirea cu doua niveluri si cere atentie in solutionarea acestei probleme. Ar fi fost necesar, mai crede domnia-sa, prezentarea unui studiu istoric.

Cassandra Rosu cere prezentarea unor imagini la strada, a unor fatade, poate a unei desfasurari, data fiind pozitia extrem de vizibila a viitoareii cladiri in cadrul orasului.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Va rugam sa reveniti cu prezentarea unor desfasurari, cu definirea mai precisa a zonei de protectie, eventual cu un studiu de imagine, mai ales dat fiind faptul ca din spatele cladirii biserică din apropiere va fi extrem de vizibila.”

.....

**5. PUD Calea Victoriei, nr. 12 D, S.3 / INITIATOR PAROHIA ZLATARI, ELABORATOR
BIA CIOCANEA MARILENA DOINA, aviz preliminar**

Studiul tînteste amenajarea zonei imediat inconjuratoare a Bisericii Zlatari, in ideea, in care, fiind retrocedat un teren (in trecut, intreg spatiul apartinea Bisericii, dar intre timp pe el s-a construit), parohia ar dori construirea unei cancelarii si a unui spatiu de consiliere spirituala. Ca si ocupare, dat fiind faptul ca majoritatea interventiilor vor fi de tipul pergolei, POT poate atinge 50%, dar CUT va fi doar de 0,63. La nivelul etajului 1, exista un zid care complica solutia.

Casandra Rosu ar dori, daca este posibil, amenajarea intregului spatiu de pana la blocuri. Bogdan Bogoescu este de acord si el cu amenajarea intregului spatiu, mai ales ca locul este vizibil din foarte multe unghiuri si este aflat intr-o zona ultracentrala, foarte circulata. Constantin Enache atrage atentia asupra nivelului calitativ pe care arhitectura propusa va trebui sa o aibe. Sorin Gabrea este de parere ca, dat fiind locul vizat, interventia trebuie sa propuna solutia ideala, din care se va executa, ulterior, ceea ce va fi posibil; va mai fi nevoie, data fiind aglomerarea cladirilor, de aviz de la Pompieri. De mare folos si efect ar fi o buna iluminare a intregii incinte. Doina Bubulete isi exprima rezerva fata de posibilitatea ca aceasta amenajare din fatada in fatada sa se poata petrece, mai ales ca motivul pentru care se cere avizarea este construirea centrului social.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Avizam favorabil propunerea, insa cerem macar formularea unei propuneri coerente de amenajare a intregii incinte.”