

Sedinta Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului si Urbanism a Primariei Capitalei din data de 16 Aprilie 2014. Au participat la discutii: Sorin Gabrea, presedintele Comisiei; Gheorghe Patrascu, arhitect-sef, Dan Marin, Constantin Enache, Bogdan Bogoescu, Alexandu Panaitescu, ing. Cornel Panaitescu, Vlad Cavarnali, Tiberiu Florescu, Radu Petre Nastase, Cristina Olga Gociman, Dorin Stefan, Doina Bubulete, Marian Moiceanu – membri ai Comisiei, Andrei Zaharescu, specialist Retele, Stelian Constantinescu, expert din partea Primariei si referent al lucrarilor. A fost dezbatut proiectul PIDU.

**1. PUZ Aviz de Urbanism Preliminar PIDU, initiator PMB – SERVICIUL PROIECTE URBANE, elaborator CONSORTIU (SC SYNERGETICS CORPORATION SRL, SC REACT STUDIO, SC KVB ECONOMIC, SC POLARH DESIGN SRL, SC KXL SRL, SC SPACE SYNTAX SRL, SC IGLOO ARCHITECTURE SRL, SC STUDIO BASAR SRL, SC ASTIL SRL, SC MACARIE O’LOONEY ARCHTIECTS SRL, SC SOARE&YOKINA ARHITECTI ASOCIATI SRL, SC REPUBLIC OF ARCHITECTS, zone studiate – Parc Sfintii Apostoli, Podul Calicilor, Rahova – Uranus-Piata de Flori, Parc Izvor – Pod Mihai Voda, Piata Constitutiei – Antim – Bdul Unirii, Piata Cantacuzino-Piata Lahovary, Spatiul Public Sala Palatului**

Prezentarea este realizata de catre dl. Dorin Stefan; domnia-sa doreste sa precizeze inca o data intentia si evolutia proiectului actualmente cunoscut ca PIDU, dezvoltat din documentatia care, initial, s-a numit TUB. Principala problema ar fi cea a imposibilitatii

de a crea în Capitala o suită de spații urbane de calitate și utilizabile, atata timp cât majoritatea zonei publice este blocată sau acoperită de autoturisme; acesta este motivul pentru care fiecare spațiu din cele prezentate și analizate este asociat câte unei parcuri. Aceste spații sau construcții destinate stocării mașinilor pot descongesciona orașul. Dorin Ștefan afirmă că după unele studii de trafic, Bucureștiul ar avea nevoie numai pentru zona centrală de o capacitate de înmagazinare de automobile de cel puțin 5000 de unități, iar PIDU, completat cu alte documentații care deja au avut efecte sau cu altele în curs de desfășurare, poate asigura, în final, aproximativ 6400 de locuri de parcare (cca. 1000 sunt la Magazinul Unirii, la Cocor 200, la Intercontinental 1000, iar la Universitate cca. 300, existente acum, acestea vor fi completate cu cele nou-propuse).

Pe de altă parte, trebuie ținut cont de faptul că Strategia PIDU are ca orizont de aplicare finală anul 2020.

Pentru **Piata Lahovary** sunt prevăzute cca. 200 de locuri de parcare, care ar avea menirea de a descongesciona zona, făcând-o accesibilă circulației pietonale, mai ales în această zonă de regulă aglomerată și foarte aglomerată. În proiect, Piata este redesenată complet, cu sensuri prevăzute pentru circulația auto, cu accese, și, desigur, cu o propunere de design urban final.

La **Piata Cantacuzino**, sub spațiul comun din intersecție, pot fi create două rampe, iar parcare ar putea asigura cca. 200 de locuri. La suprafață, zona de parcare devine spațiu public. O problemă dificilă legată de acest loc este că legătura cu Parcul în zona Ionaid nu se poate realiza.

**Bulevardul și zona Unirii.** Pentru această arteră de mare importanță a orașului se prevede, în orizontul de timp indicat, 2020, realizarea unui spațiu public fără circulație

auto, doar cu cea de tip RATB. Evident, acest deziderat este cvasi-imposibil fara contruirea unui parcaj subteran. Un scenariu posibil al evolutiei acestei zone ar arata astfel: intr-o prima etapa, s-ar reduce din bulevard o banda auto, urmand ca intreaga circuiatie sa fie redistribuita pe un singur sens; in etapa secunda, va fi eliminat complet firul din stanga, iar circulatia se va face pe doua fire inguste, cu restrictii, doar pe partea dreapta; in fine, in cea de a treia etapa va exista un singur fir de transport, pe partea dreapta.

**Zona Biserica Domnita Balasa.** Din cauza unor probleme juridice, pare nerealista o propunere despre care stim evident ca nu s-ar putea face. Si atunci, mai bine este sa ne orientam gandirea si propunerile spre Podul Calicilor si spre circulatia pietonala care ar trebui sa existe aici, care se va desfasura, evient, in jurul Palatului de Justitie. Ca spatiu posibil de folosit ca parcaj subteran, ar fi posibil unul cu o capacitate de cca. 300 de automobile.

In punctul **Sala Palatului**, discutiile cele mai interesante, complicate si importante privesc intentia de pietonalizare a spatiului inconjurator al Salii. Sub cele doua spatii verzi majore existente, care vor fi amenajate, pot fi asigurate in jur de 1000 de locuri de parcare. Avantajul, insa, ar fi ca toate aleile ar putea deveni publice.

In **Parcul Izvor**, dorinta echipei este de a scoate toate masinile din vecinatatea Primariei, astfel incat spatiul sa poata fi reconfigurat. Sunt posibile doua parcaje, unul la N, altul la S de Dambovita; unul ar acoperi aproximativ zona benzinariei, celalalt ar „intra” sub Parc. O alta propunere care ni s-a parut interesanta, cel putin, ar fi readucerea tramvaiului in zona, printr-un eventual traseu care ar strabate Parcul.

In zona **Piata de Flori**, discutiile sunt pentru moment suspendate, pentru ca pana acum, Diametrala nu are punctul de iesire stabilit; solutia ideala pentru transformarea in punct de interes urban a acestei zone, care are obiective interesante de oferit, este prelungirea tunelului pana dupa Piata, spre intersectia cu Sos. Viilor, insa astfel procedand apare o serie de alte probleme care vor trebui solutionate.

Ing. Ion Dedu, seful serviciului Circulatie: „Si pentru serviciul nostru, interesul central pe care incercam sa il promovam prin toate masurile luate este reducerea traficului auto privat in zona centrala a Capitalei, motiv pentru care am fost de acord cu realizarea celor trei inele de descarcare. Pentru zona Unirii, ar fi foarte bine ca in cele din urma se se ajunga la eliminarea transportului particular/personal si la substituirea lui completa cu transportul public, dar este de sperat ca, relativ la aceasta intentie, vor fi si cateva concursuri de amenajare a intregului spatiu. Pentru Piata de Flori, intentia de a prelungi acest traseu al diametralei este buna, insa, asa cum s-a spus, vor trebui rezolvate celelalte probleme care vor decurge din aceasta solutie. Pentru zona Piata Izvor, ne bucura propunerea aparitiei unui tramvai, care ne-ar fi foarte util in eventualitatea in care ar putea sa continue pana la Piata Regina Maria. Evident, insa, ca in oricare dintre aceste situatii, fluxurile de trafic pe inelul central si median, mai ales, vor trebuie revazute si restudiate cu mare atentie”.

Bogdan Bogoescu: „Vreau sa va amintesc ca de mai multa vreme se discuta, apropo de zona Izvor, subiectul delicat al prelungirii Lipscaniei pana dincolo de Dambovită pe un pod. E o problema care ar putea naste solutii foarte interesante, mai ales pentru legarea intre ele a zonelor de interes, multe in acest perimetru. Si nu pot sa nu ma gandesc, cu aceasta ocazie, la cealalta extremitate a Lipscaniei, care este marcata acum de un capat de

linie de tramvai, in jurul Bisericii Sf. Gheorghe. Cred ca foarte usor ar putea fi construit aici un parcaj, de mare utilitate, iar linia de tramvai ar putea fi prelungita pana la Pta Sf. Vineri, ocolind acest loc de mare semnificatie istorica.”

Dl. ing Dedu raspunde ca, pentru moment, o astfel de schimbare ar afecta capacitatea de transport public din zona, dar ca se spera ca o data realizata legatura Regina Maria – Calea Calarasilor, aceasta problema ar disparea aproape de la sine.

Sorin Gabrea: „A existat, referitor la circulatia masinilor in tot acest perimetru pe care propunerile din proiect il vor afecta, un studiu de trafic deloc rau, realizat de Search Corporation, care trebuia neaparat consultat, macar ca baza de plecare. Sa nu uitam ca o decizie de scoatere a traficului din unele zone, si ma gandesc aici la Bd. Unirii, are consecinte asupra intregului sistem de circulatie, prin redistribuirile de trafic pe care le va propune. Solutiile de trafic, in acest caz, ar trebui sa fie baza de tema pentru orice concurs de urbanism care s-ar desfasura privind aceste puncte de interes. Pe urma, gandindu-ma la parcaje, mi-as fi dorit ca ele sa fie cumva la limita zonei centrale, tocmai pentru a se evita accesarea zonei cu masina personala si sa fie realizata, cumva, „preluarea” acestui mod de circulatie de catre transportul in comun. In fine, as mai vrea sa adaug ca am serioase indoieli fata de recensamantul masinilor din zona centrala, aceste date enecesar sa fie revazute si verificate cu cea mai mare atentie, pentru ca toate propunerile vor trebui sa plece de la o baza de calcul reala. In fine, as mai dori sa stiu daca exista o analiza functionala a zonelor centrale, pentru ca si aceasta este un factor extrem de important in justificarea oricaror propuneri. ”

Dl. Suci: „Daca vom decide sa crestem numarul de parcare din zona centrala a orasului, mai mult ca sigur ca aceasta va presupune si o noua politica a Primariei.”

Cristina Gociman: „La Universitate, s-a desfasurat ca tema de cercetare un studiu realizat pentru Bd. Regina Maria, care a avut ca preocupare majora securizarea spatiului construit. Conform strategiilor de reducere a riscului, in toate zone din oras, deci si aici , trebuie organizate Centre de Securitate care sa poata adaposti locuitorii in caz de cutremure sau alte dezastre naturale. Ma intreb daca tema parcajelor pe care o discutam astazi nu poate fi o oportunitate de a gasi, cumva, o solutie si pentru aceste spatii, cu atat mai mult cu cat ele sunt corelate ideii de investitie publica.”

Dl. ing, Dedu este de parere ca un astfel de proiect ar putea creste interesul investitorilor pentru finantarea unor lucrari structurale.

Bogdan Bogoescu: „Observ, din toate cele discutate pana acum, ca nu avem la modul real o dorinta de a limita accesul masinilor in zona centrala. Si trebuie, totusi, sa ne punem problema modului in care ii ajutam pe cei ajunsi aici. In primul rand, cred ca o analiza a traficului si zonelor de pe inelul central ar putea evidentia locurile de asezare a unor puncte de tipul Park'n Ride, legand parcarile de aci cu transportul public. Am putea ajunge, astfel, la idealul unei atitudini a soferului de tipul „nu poluez, nu ocup locul inutil”, iar cei care doresc sa tranziteze zona vor trebui neaparat sa o ocoleasca. Sa mai observam si cheltuielile de carburant, consumul energetic, de comparat cu acelasi serviciu care poate fi oferit de transportul public, desigur imbunatatit si acesta. Ne putem intreba si care va fi soarta riveranilor care detin masini – vor trebui nu neaparat create, cat folosite eficient parcajele existente, pentru ca daca ne uitam la parcajul din Unirii, el este mai tot timpul gol, ca si cel de la Universitate, ca si acela de la Cocor. Si atunci principala problema nu ar fi cum mai cream niste spatii de depozitare pentru masini, ci cum il obligam, cum il responsabilizam pe soferul bucurestean, cum il determinam sa-si bage

masina in garaj. Acestea, din pacate, sunt problemele reale ale zonei, ca de altfel, ale intregului oras.”

DI. Ion Dedu: „O alta problema importanta cu care ne confruntam este asigurarea unui sistem de echitate pentru parcare, adica reglementarea unui sistem de plata diferentiat pe zone. Tocmai de aceea, un sistem de parcare Park’n Ride undeva, totusi, mai departe de centru, ar fi preferabil, pentru ca normal este ca in zona centrala parcare sa coste mai mult decat cea de la periferie. Totodata, aceste puncte de tranzit, care sa poata fi conectate eventual si cu un transport regional, vor trebui dotate cu toate facilitatile, vor trebui sa aiba posibilitatea de continuare a calatoriei in oras fie prin modalitatea de transport clasica, fie prin aceea a transportului alternativ – cu bicicleta, role s.a. Aici, insa, trebuie sa intervina si un sistem foarte bine gestionat si controlat de transport public. Esential, totusi, apropo de subiectul asupra caruia discutam, este sa existe un numar de locuri de parcare pentru zona centrala, dat fiind ca fie din motive de serviciu, fie de recreatie, oamenii vor dori sa ajunga, in unele ocazii cel putin, cu masina pana aici.”

Sorin Gabrea este insa de parere ca orice discutie cu sanse de reusita trebuie sa porneasca de la definirea unui necesar clar si a unei politici legate de modul de utilizare sau de exploatare a acestui necesar. Mai considera ca, pe langa aceasta, e nevoie de un plan de mobilitate macro, fata de care regimul masinilor proprietate personala in capitala si circulatia lor nu poate sa fie definit.

Tiberiu Florescu are o aceeaasi pozitie: „Planul de mobilitate trebuie sa prevada investitii clare si sa se slujeasca de o cuantificare cat mai exacta a realitatilor.”

Constantin Enache: „Personal, sunt de parere ca speranta ca aceste PUZ-uri vor rezolva problema pietonalelor in Capitala, fie si numai pentru zonele respective, este nerealistă.

Cred ca problemele reale privesc o strategie sau cel putin o viziune de ansamblu, pentru care dificultati reale sunt, de pilda, integrarea in acest sistem a Parcurilor Tineretului si Carol, prelungirea Bd. Magheru in directia S, prin Cantemir. Pe de alta parte, nu stiu daca este tocmai util sa dezvolt si mai mult pietonal intr-o zona si asa goala, cum este Bd. Unirii, ca, pe de alta parte, sa umplem Bd. Regina Maria, si asa sufocat si insuficient pentru traficul de acolo.”

Dan Marin: „Cred ca pentru anvergura unei asemenea propuneri este necesar un plan integrat de dezvoltare urbana, ori aici avem doar cateva proiecte, unite intre ele printr-o intentie. Dar, de fapt, ce discutam, in care logica? Pentru ca de cateva sedinte vad din nou si din nou acelasi lucru. Pe de alta parte, nu inteleg care este obiectul avizului. Uneori se propun simple ajustari, alteori interventiile sunt radicale, deci scarile proiectelor sunt diferite, ca si consecintele lor, iar nivelul studiilor prezentate este divers. Noi discutam, de regula, doar parcajele, atunci cand o documentatie avizeaza, de fapt, totul.”

Dorin Stefan raspunde acestor imputari afirmand ca „din punctul de vedere al strategiei de urmat, aceeasi, diferentele intre prezentari nu pot fi majore, ci doar de nuanta.”

Vald Cavarnali este de parere ca, de-a lungul timpului, in Comisie au fost prezentate pentru fiecare dintre aceste zone si alte proiecte, de multe ori de o calitate superioara; solutiile lor pot fi consultate, cel putin.

Alexandru Panaitescu este contrariat de legalitatea incerta care guverneaza aceste proiecte: „Daca se avizeaza oricare dintre proiecte, se avizeaza, de fapt, intregul perimetru pentru care s-a alcatuit documentatia. Noi ar trebui sa avizam parcajele, insa legea se da pentru tot spatiul, de fapt.”



Bogan Bogoescu: „Modalitatea in care este rezolvat de aceasta noua documentatie spatele Primariei Generale mi se pare in continuare inacceptabila. Si intreb mai departe – ce fac eu, ca arhiect si Comisie, pentru Parcul Domnita Balasa ca zona europeana, ca parte a Bucurestiului? Ma multumesc doar sa pun o simpla peluza?”

Vlad Cavarnali: „Inteleg si cu totii intelegem ca este important pentru Primarie ca acest proiect sa avanseze, numai ca ceea ce ni se pune in fata astazi nu este documentatie de tip PUZ. Mai mult, afara de parcaje si de partea publica, exista lucruri care nu pot fi avizate. Intrebarea care cred ca ar fi corect sa se puna este cum anume aduc prin documentatie un profit Primariei si un avantaj orasului.”

Sorin Gabrea doreste sa fie cat mai bine precizate care sunt reglementarile ce definesc investitia PIDU. Dna Badoiu le precizeaza – pentru Piata Lahovary, se doreste crearea de piste de bicicleta, definirea a doua pietele urbane, a cate unui pietonal in zonele Mendeleev si Tache Ionescu; pentru Piata Rahova – reabilitarea zonei si parcaj; pentru Bd. Unrii – parcaj sub Piata Consitutiei si amenajarea zonei Antim; pentru Domnita Balasa – amenajarea zonei si reabilitarea Podului Calicilor; pentru Sala Palatului – realizarea celor doua parcuri, amenajarea spatiului verde si a celui pietonal; pentru Parcul Izvor – refacerea (amenajarea) Podului Mihai Voda si amenajarea Parcului.

Dan Marin: „Si totusi, chiar in aceste conditii – la ce anume s-ar referi reglementarea pentru Parcul Izvor?La realizarea acelei megastructuri de peste canal, la refacerea Manastirii Mihai Voda, la amenajarea cat de cat a spatelui Primariei? Evident, mai sunt si alte lucruri importante care ar trebui discutate si reglementate.”

Sorin Gabrea completeaza: „Orice alte elemente incluse devin, odata cu avizarea, obligatorii.”

Doina Bubulete: „Am crezut ca toate aceste documentatii sunt puncte pe un unic traseu, legate de exploatarea sau folosirea spatiului public. Cele 5 obiective privesc toata zona sau sunt doar puncte, tratate individual? Aplicarea prevederilor va tine numai de parcela? Iar daca descurajez, pe de o parte, transportul privat, ar trebui sa imbunatatesc celelalte modalitati de deplasare. Cum fac aceasta? Am solutii pentru aceasta problema? Iar apropo de Sala Palatului – exista acolo denivelari, accidente ale solului care trebuie luate in calcul, circulatii de mai multe feluri, care nu stiu cum si daca sunt rezolvate.”

Tiberiu Florescu: „Acum rezolvam, trebuie sa rezolvam problema data, dar nu imi creez o alternativa valabila, pentru ca de fapt nu am de ce sa merg in Centru.”

Cristina Gociman: „Sunt de acord cu ideea de proiect integrat. Daca discutam punctual, as spune ca pentru zona Izvor exista Concursul Bucuresti 2000, poate ca o alta abordare ar fi mai benefica; podul si relatia lui cu pietonalul este buna, ca intentie, dar aceste bune intentii stau in niste zone declasate. La Piata Palatului, ceea ce se propune efectiv e doar un simplu parcaj. Piata Constitutiei si Bd. Unirii nu reprezinta un traseu viabil – in cazul in care nu au loc aici niste spectacole, locul e mai mereu gol, lumea nu vine aici. Iar la Piata Lahovary, as dori sa stiu daca accesul propus nu ar fi mai usor abordabil intr-o situatie pe latura sudica.”

Dan Marin: „Piata de Flori propune o solutie fezabila. Parcul Izvor presupune interventii foarte importante, iar cele spuse si aduse aici nu ma conving. Bd. Unirii – parcajul este posibil, dar bulevardul nu duce nicaieri, e un loc defunctionalizat, fara vreun punct de atractie. Nu cred ca circulatia auto de aici va disparea ca sa faca loc unui pietonal, care pentru moment mi se pare inutil.

Lahovary-Cantacuzino: am mari rezerve pentru aceste doua piete foarte interesante care arata ca doua depozite de rampe; nici nu cred ca langa vilele de aici tocmai rampe ar trebui. La Sala Palatului, nu inteleg deloc ce se va intampla cu vegetatia de la sol; conditiile acestei vegetatii trebuie foarte clar stipulate.”

Alexandru Panaitescu: „Piata de Flori mi se pare in regula si posibila, desi nu inteleg pentru cine se face acel parcaj. In Parcul Izvor, sper ca amenajarea ca memorial sa se pastreze, cel putin ca idee. In ceea ce priveste linia de tramvai, am rezerve, si nu cred ca e bine ca Primaria nu este introdusa in studiu. Piata Lahovary pare posibila, dar parcajul de la Cantacuzino nu, in opinia mea. Bd. Unirii – parcajul de sub piata Constitutiei este in regula, dar poate ca ar trebui corelat cu ceva ce se va intampla la suprafata. Si la Sala Palatului, si la Domnita Balasa, ma tem ca nu cumva amenajarea parcajelor sa nu duca la taierea pomilor, in cele din urma.”

Constantin Enache: „La Piata de Flori sunt de acord cu parcajul, dar nu si cu circulatia, care trebuie rezolvata mai bine, punctul de intalnire a celor trei artere este unul complicat. In Parcul Izvor, amenajarea este pasabila, dar s-ar putea face un relief comemorativ pentru Mihai-voda; pentru spatele Primariei, sunt de parere ca este necesar un concurs national. In Piata Lahovary-Cantacuzino – daca accesele vor fi facute bine, cu atentie, este posibil.

Bd. Unirii – parcajul este in regula, dar nu cred ca bulevardul trebuie modificat in vreun fel; ar fi bine sa fie folosit macar pietonalul existent.

Piata Palatului – sunt de acord cu amenajarea peisagera, parcajele sunt necesare, iar Piata ar fi bine sa devina dominata de pietonal.

Domnita Balasa – de acord cu parcajul si cu Podul Calicilor.”

Bogdan Bogoescu: „La Piata de Flori, circulatia rutiera ar trebui sa fie integrata. Pentru Parcul Izvor, restructurarea veche cred ca este putin insuficienta, poate se va gasi loc pe undeva pentru un memorial al Uranusului. La Sala Palatului, cred ca principalul obiectiv care merita tratat cu atentie si respect este Biserica Cretulescu, care trebuie pusa in valoare; de acordat atentie legaturii cu Pta Walter Maracineanu. La Domnita Balasa – de amenajat, pe cat posibil, parcul. In zona Lahovary-Cantacuzino, nu vreau rampe spre cladirile de clasa – pot fi gasite alte locuri pentru accese. Iar la Bd. Unirii, cred ca utila ar fi mutarea gestiunii din margini catre Centru.”

Radu Petre Nastase: „Piata de Flori – solutia propusa pare in regula. In Piata Constitutiei, sunt de acord cu parcare, dar nu as vrea ca benzile sa se reduca in vreun fel; poate ca ar fi bine de separat ceva mai clar functiunile existente. La Lahovary e nevoie de repositionarea rampelor. La Domnita Balasa, de acord cu parcare, dar poate ca se va gasi o alta solutie de amenajare, ca si de circulatie, poate ca un rond-point ar fi util pentru spatiul aglomerat si stramt existent. Pentru Parcul Izvor, se poate propune un landscape, dar nu vad utilitatea unui tramvai, aici. Poate, eventual, studiata o legatura posibila cu Str. Lipsani?”

Tiberiu Florescu: „Dintr-o idee care a plecat cu mult entuziasm, s-a ajuns la o serie de lucruri disparate si care nu pot fi fundamentate. De la un concept integrat utopic s-a ajuns la un parcaj. Sunt de acord cu necesitatea parcajelor, dar nu cu relevanta proiectelor. Pentru ca discutam despre lucruri reprezentative pentru Capitala – aici, in unele zone, ar trebui sa planga pentru o sansa Zaha Hadid, nu sa reducem un spatiu ca Parcul Izvor la un parcaj. In fine, nu sunt convins de utilitatea parcajelor sau de tehnicitatea lor.”

Marian Moiceanu: „Problemele puse in discutie mi se par deosebit de complexe, asa incat astept si eu ca rezolvarile acestora sa fie rediscutate, in variante ameliorate.”

ing. Cornel Panaitescu: „Doresc doar sa atrag atentia asupra inevitabilelor conflicte ale propunerilor cu infrastructura, conflicte care vor trebui analizate cu mare grija.”

Sorin Gabrea: „Personal, nu mi-a placut nimic din aceasta re-editare, re-prezentare a proiectelor. Consider ca spiritul initial al propunerii s-a pierdut aproape in intregime.

Pentru Rahova – cred ca este nevoie de un studiu istoric care sa sustina reglementarea.

Am rezerve si asupra solutiei de trafic – pentru ca nu e normal sa traversam Bucurestiul in tuneluri lungi, si mi-as dori, referitor la aceste subtraversari, o analiza pro si contra acestei solutii. Nu se reglementeaza, apoi, propunerea, fara a fi corelata cu celelalte studii.

Am rezerve si fata de situatia prezentata pentru Parcul Izvor. Nu cred ca este suficienta reconstituirea traseelor vechi, ca gest de rememorare. Nu refuz ideea tramvaiului, dar reglementarea ar trebui, in acest caz, schimbata. E nevoie si de o reglementare pentru cornisa de N a Dambovitei.

Domnita Balasa – Daca nu se realizeaza un obiect important pe peretele de N al blocurilor, interventia este inutila. Trebuie incercat ceva, poate ca o reglementare ar putea crea potential terenului.

Sala Palatului: exista o alta reglementare, care propunea si o legatura cu Calea Victoriei.

Pietonalul mergea dinspre Universitate, prin Calea Victoriei, pana in Cismigiu, si de acest aspect trebuie tinut cont. E nevoie si de corelarea incintelor cu alte trasee existente sau posibile.

Lahovary – de restudiat, pentru ca apar relatii si accese secundare, dar importante pentru zona; intrarile trebuie repositionate, accesele sa fie mai discrete.

Bd. Unirii – nu sunt de acord cu propunerile. E nevoie, cat se poate de clar, de un studiu de marketing, care sa propuna si sa sustina o alta utilizare a spatiului.

**Proiectul si rezultatele dezbaterilor au fost inaintate spre avizare arhitectului-sef.**