

Sedinta Comisiei de Urbanism si Amenajarea Teritoriului a Municipiului Bucuresti din data de 14 mai 2014.

Comisia a avut urmatoarea componenta: Sorin Gabrea, Presedinte; Constantin Enache, Vlad Cavarnali, Cristina Olga Gociman, Dan Marin, Tiberiu Florescu, Dorin Stefan, Alexandru Panaitescu, Marian Moiceanu, Dan Serban, Radu Petre Nastase, Bogdan Bogoescu, Catalina Preda, Sergiu Luchin, membri. Din partea Serviciilor Tehnice a fost prezent dl. Andrei Zaharescu. Experti din partea Primariei si referenti ai lucrarilor, Victor Manea si Stelian Constantinescu. A fost prezent la sedinta si dl. Gheorghe Patrascu, arhitect-sef al Bucurestiului.

1. PUZ Piata Universitatii – Str. Edgar Quinet, amenajare de parcare si spatii pietonale / initiator SC ALPHA PARKING SRL, elaborator UAUIM – CENTRUL DE CERCETARE, PROIECTARE, EXECUTIE SI CONSULTING BUCURESTI SRL, consultare

Prezentarea vizeaza realizarea catorva accese in zona centrala a Capitalei, pentru a facilita utilizarea rapida si eficienta a parcarilor din zona. Pentru aceasta, este necesara realizarea catorva interventii importante in bulevardele principale, interventii in urma carora vor fi realizate rampe pentru masini. Sorin Gabrea doreste ca pentru discutarea acestei documentatii, care va avea un impact major asupra definirii zonei centrale, sa fie chemati la discutii toti cei care detin spatii in folosinta sau proprietate in zona afectata de propunere, pentru ca stabilirea regimului juridic al proprietatilor trebuie sa fie, in acest caz, o sarcina obligatorie. „Este nevoie de prezenta tuturor, pentru a incerca sa avansam o propunere ce cuprinde o abordare totala a zonei, dat fiind faptul ca felul in care s-a procedat pana acum are multe lacune, care fac ca interventia in ansamblul ei sa nu fie tocmai o reusita.” Florin Machedon, prezentator al propunerii, aminteste Comisiei ca a mai prezentat un PUZ in aceasta zona, relativ la accesul in parcare, din partea UAUIM. Acum se mai

dorește încă o intrare în subsol, pe lângă cele de la Continental și cea prevăzută deja pentru zona Edgar Quinet.

Profesorul Stanculescu, unul dintre prezentatorii proiectului, arată că „studiul a pornit de la dorința Universității București, a Universității de Arhitectură în special, ca strada Edgar Quinet să devină pietonal, în concepția în care întreaga zonă din Piața Universității, de la Arhitectură, ca și zona din fața Teatrului National, sunt văzute ca fiind parte a ansamblului Piața Universității. Au fost necesare câteva intervenții locale la Arhitectură (refacerea zonei intrării și așezarea bustului lui Ion Mincu), care au făcut ca problema parcarilor necesare Universității de Arhitectură să fie redezbatută – în esență, era vorba de cca 450 de mașini a căror redistribuire necesită o soluție de relocare și de circulație. Au fost formulate inițial mai multe propuneri, fiecare cu avantajele și dezavantajele ei – cea cu intrare în parcare de pe Str. Quinet ar fi luat forma unei fundaturi cu parcaje (soluția a fost aprobată de serviciul Circulație și a primit avizul acesteia). Cuplată cu soluția posibilă a Parcajului de sub fantana, intrarea și ieșirea ar fi trebuit să se petreacă pe Str. Quinet, de aceea s-a propus o soluție cu intrarea pe Str. Enei. Apar, astfel, rampe de intrare și ieșire pentru mașini pe Bd. Balcescu, propunere care a fost agreată de arhitectul-sef. Din motive de planșeu, însă, nici această soluție nu a putut fi pusă în opera. A fost avansată o altă soluție posibilă, în care o rampă se afla pe terenul Teatrului National, iar paralel se intenționa repunerea în circulație și în folosință a vechiului tunel. S-au luat în considerare planuri de detalii și alte documentații existente și avizate: PIDU, un pietonal care avea legătura cu Str. Ghica, proiectul TNB, aflat acum deja în execuție. A fost gândită chiar și o modificare a geometriei strazilor, astfel încât Str. Quinet și toată zona imediat învecinată să devină o agoră studentească, cu posibilitatea ca parcajul să se extindă și sub cele două terase ale Cazinoului din apropiere. Am propus schimbarea sensului de intrare în pasajul de azi la

Universitate, de sub statui, iar Comisia de Circulatie a acceptat aceasta propunere. Tunelul trece prin caseta de Metrou, dar pe ansamblu costurile sunt disproportionale fata de utilitatea estimata”.

Profesorul Belea a expus, in continuare, modalitatea sa de judecare a acestei propuneri in masura in care aceasta afecteaza proiectul TNB si legat de implicatiile pe care odata executat proiectul le-ar aduce asupra intregii Piete. „TNB nu are practic legatura cu parcajul, intrucat platforma din fata Teatrului a fost gandita exclusiv ca pietonal, cu exceptia cazurilor in care Pompierii sau Salvarea ar trebui sa intervina. Taxiurile, relativ la noua modalitate de functionare a Teatrului, ca spatiu permanent deschis, pot veni din spate; de altfel, chiar in momentul de fata exista accese functionale din Str. Tudor Arghezi. Ma indoiesc, insa, personal, ca undeva in lume exista pe artere principale ale unei capitale intrari in parcaje. Nici in Londra, nici in Washington nu am intalnit gauri in bulevardele importante. Mai adaug ca punctele de parcare dinspre TNB sunt foarte aglomerate si, in eventualitatea in care totusi s-ar da curs acestei solutii, nu inteleg cum se va face iesirea din parcaj peste trotuar, printre pietoni.”

In continuare, dl. Diaconu, reprezentant al Metroului, arata ca a existat o buna coordonare intre proiectanti din punct de vedere al investitiei, astfel incat accesele pentru noua directie au fost suprapuse de comun acord, a fost analizata incidenta propunerii cu Linia de Metrou 1 si au fost urmarite legaturile cu accesele existente. Reactivarea tunelului este, in opinia d-sale, foarte dificila, chiar daca s-a incercat o reducere a canalului colector.

Sorin Gabrea cere sa fie prezentate variantele de subtraversare intre Magistrala M2 si pasajul de sub M2 si cere sa fie indicata pozitionarea viitoarei statii in economia intregii Piete – se raspunde ca aceasta va aparea intre statui si Universitate. La intebarea asupra modalitatii in care va fi realizata tehnic statia, se raspunde ca a fost aleasa solutia sapaturii deschise.

Dl. ing. Ion Dedu, seful serviciului Circulatie, solicita sa fie luate in calcul pistele de biciclisti care vor trebui sa apara pe majoritatea bulevardelor, posibil si pe Bd. Magheru.

Sorin Gabrea doreste sa stie daca au existat estimari precise asupra utilitatii acestei parcare in zona centrala – cate locuri de parcare vor fi create, cate vor exista in final si in ce masura ele ajuta efectiv la descongestionarea traficului in zona. Dl. Prof. Stanculescu raspunde ca se estimeaza ca prin realizarea acestor parcaje suplimentare, se va ajunge in zona centrala la un numar de cca. 2000 de locuri de garare. Dl. Dedu ar dori ca zonele pietonale de langa Universitate sa fie marite cat mai mult posibil.

Presedintele Comisiei mai solicita precizarea felului in care masuratorile de trafic de pe arterele majore au fost conexate cu celelalte interventii care vor modifica intensitatea traficului – in ce masura circulatia pe Magheru se va calma sau, dimpotriva, se va intensifica dupa ce va fi restrictionata circulatia auto pe Calea Victoriei, de pilda. Ar mai trebui tinut cont, in opinia d-sale, de faptul ca noile accese vor aduce cu sine si o serie de probleme suplimentare care vor trebui si acestea rezolvate.

Bogdan Bogoescu: „Parcarea este foarte importanta din cauza pozitionarii. Dar in mod normal ea, odata facuta, ar trebui sa conduca la desfiintarea parcarii de la sol. Este, cumva, pregatita o strategie de eliberare a solului astfel redat circulatiei pietonale?”

Dl. Suciu: „In urma retragerii din zona a Ambasadei americane, solicitarea referitoare la traficul de pe Str. Arghezi s-a schimbat brusc, traficul devenind aici unul de tip local. Si cum fronturile sunt discontinue, nu pot fi folosite pentru parcare. In orice caz, trebuie purtata o discutie cu reprezentantii Interparking referitoare la curatarea solului de parcare, pentru ca in cazul in care aceasta nu se realizeaza, oportunitatea investitiei este pusa sub semnul intrebării.

S-a calculat, din cele ce cunoastem pana acum, ca in zona centrala se afla un existent de cca. 150.000 de autoturisme, din care spatiile de parcare si de subsol, si de suprafata, pot prelua cca. 20.000. Insa, trebuie sa mai spunem ca in acest moment, pentru aceasta zona nu exista un studiu de transport public integrat, care sa antreneze si un studiu serios de mobilitate – la nivelul zonei si, desigur, daca ar fi posibil, la nivelul intregului oras”.

Sorin Gabrea este nemulțumit de turnura pe care o ia discutia, care conduce iarasi la analiza Pietei Universitatii ca subiect de circulatie, cand, in realitate, problemele cele mai importante ale spatiului numit nu tin de acest nivel – spatiul este de prima reprezentativitate pentru Bucuresti si chiar pentru intreaga tara, iar propunerile de amenajare concreta urbanistica aproape ca nu sunt luate in calcul.

Florin Machedon tine sa precizeze ca din punct de vedere juridic, situatia majoritatii spatiilor din zona este incerta.

Sorin Gabrea: „Tocmai – aceasta este conditia esentiala a urmarii acestui proiect – dezlegarea acestui pachet de drepturi, care implica un document public de foarte mare importanta, cu numeroase complicatii.”

Dl. Nastase cere sa fie precizata situatia parcarilor de pe Campineanu, in timpul lucrarilor si dupa.

Tiberiu Florescu: „Cunosc proiectul in detaliu, dat fiind faptul ca Scoala de Arhitectura a fost implicata in realizarea lui. Numai ca Centrul orasului presupune o suprapunere de situatii complicate, iar primul criteriu dupa care ar trebui sa ne ghidam ar fi rezolvarea unei probleme fara a crea sau genera o alta. Daca Str. Quinet, de pida, va fi libera, implicatiile pe care aceasta stare le va aduce zonei vor fi pozitive, iar subiectul in acest caz ar fi, larg privind, rezolvarea ariei afectate de prezenta Universitatii de Arhitectura. Personal, ca sa raspund dlui Dedu, nu cred ca

vor exista biciclisti pe Magheru – sigur ca ei trebuie sa circule, dar cred ca se pot gasi alte trasee alternative in imediata apropiere. Nu s-a raspuns pana cum suficient de clar si de concludent la intrebarea simpla – din punctul de vedere al utilizarii orasului, rampele care vor fi create aduc mai curand deservicii si prejudicii sau avantaje majore? In acest moment, eu nu vad utilitatea parcajului de sub fantani.”

Vlad Cavarnali: „Isi justifica eficienta parcajul de la fantani? In ce fel, pentru ca asa cum se vede pana acum, investitia este foarte mare in raport cu utilitatea? Eu cred ca din punctul de vedere al investitiei private, parcajul nu este util economic. Iar urbanistic vorbind, nu sunt deloc convins de utilitatea lui ca reducere a densitatii de trafic ori ca posibila rezolvare a unor probleme care tine de circulatia pietonala. Mi se pare ca in acest caz, mai evident decat in alte parti, vorbim despre principii si aplicari ale unor masuri antagonice – dorim sa restrictionam accesul auto in centru, dar in acelasi timp avizam parcare mai mari si mai multe.”

Cristina Olga Gociman: „Sunt foarte, foarte multe informatii de naturi diferite si atunci judecata devine extrem de complicata. Stiu sigur ca s-a plecat de la dorinta redarii Str. Edgar Quinet circulatiei pietonale, studentilor in principal. S-a propus o reorganizare a traficului, sperand sa se obtina mai multa disciplina si o solutie era o descurajare a parcarilor prin regulament local.”

Bogdan Bogoescu: „Sunt de acord, ca intotdeauna, cu ideea de cercetare si de studiere a posibilitatilor si resurselor locului. In spatiul de langa facultate, principala nevoie era de amenajare, ca de altfel in toata Piata Universitatii. Dar toate aceste propuneri sau discutii au consecintele lor, care se cer si ele luate in calcul: este posibil un transfer de pietoni dinspre Teatru spre Piata Palatului Regal – ce efect are acesta asupra intregii zone? As spune, personal, ca iesirea din teatru spre Sala Studio nu este cea mai adecvata ori cea mai de dorit.”

Sorin Gabrea: „Mi se pare ca centrarea discutiei spre trafic si circulatie minimalizeaza foarte mult anvergura subiectului. Nu cred ca suntem constienti inca pe deplind de faptul ca in aceasta toamna Teatrul National va fi gata si va fi dat in folosinta, iar „varza” din fata va continua sa ramana o prezenta acolo, daca nu se face urgent ceva. Cred ca ordinea de importanta a propunerilor si a gesturilor care ar trebui sa le urmeze ar fi urmatoarea – 1. amenajarea spatiului din fata Teatrului National; 2. analiza si verificarea parcajului existent si a celui propus; 3. verificarea intersectiilor de la sol, care vor trebui corelate cu modificarile generate de aparitia viitorului Metrou. Sunt masuri oarecum punctuale, de care PUG nu are cum se ocupa, dat fiind faptul ca ele tin de forma urbana locala, de designul urban. Din acest punct de vedere, mi se pare ca nu consideram cu toata seriozitatea faptul ca aici, inainte de orice, vorbim de spre un spatiu public major. Esentiala, ca atare, mi se pare a fi configurarea si functionalizarea lui.”

Dan Marin: „In primul rand, nu inteleg de ce este nevoie de aceasta intrare care intrerupe o platforma unitara, fata de care cred ca ar trebui luata masura ca dreptul de proprietate privat sa fie suspendat. In al doilea rand, vad ca din partea Metroului apar intrari care in documentatii anterioare nici macar nu existau. Aici vreau sa spun ca, dupa cum stitm cu totii, a existat un PUZ, incalcat fara nicio ezitare atunci cand s-a realizat parcare. La executie, Interparking si lucratorii din partea Primariei au incalcat tot ce prevedea acel PUZ. Iar in starea in care sunt acum, plansele de la Metrou nu au nicio legatura cu ceea ce se discuta acum, aici.”

Marian Moiceanu: „Eu cred ca toata lumea are dreptate. S-a plecat de la nevoia ca Edgar Quinet sa fie pietonal si asa au aparut o multime de alte probleme care nu au putut fi rezolvate.

Proiectul, in aceasta stare, are girul Senatului UAUIM si al Consiliului de Administratie, iar personal mi se pare ca problema, acum, este cat si ce avizam din el.”

Bogdan Bogoescu: „Atunci, poate ca ar fi mai util sa spunem ca titlul proiectului e gresit – nu e vorba de Piata Universitatii, ci de pietonalizare pe Str. Edgar Quinet.”

Sorin Gabrea: „Din pacate, pentru a se trece la fapte in situatii de acest fel se beneficiaza de o legislatie cu totul ciudata, care ar permite ca fata de aceasta cerinta sa se rezolve iute, pe picior, un studiu de fezabilitate si apoi sa se demareze lucrul; legislatia este productiva pentru un anumit tip de investitii, dar nu ar trebui sa fie la fel pentru o zona de o reprezentativitate ca aceasta.

Interesul Universitatii, pe de alta parte, ar trebui respectat, pentru ca ea a facut un gest – acela de a elibera un spatiu si a-l reda pietonilor si pentru aceasta isi doreste rezolvarea acceselor din fata Teatrului National si a celorlalte posibilitati de exploatare a spatiilor de parcare necesare.”

Constantin Enache: „Personal, nu am participat la elaborarea acestui proiect, deci pot sa il vad si sa il apreciez oarecum din afara. Asa cum este el acum, el pare o ilustrare a multelor noastre suprapuneri de autoritati, competente si neputinte. Sunt alandala reglementarile si cadrul legal. Lipseste, in ce ma priveste, Centrul de Planificare Urbana al Primariei, care sa gestioneze zona centrala. Evident ca trebuie sa avem parcaje in zona centrala, pentru un minim de confort si ca este nevoie de un compromis – cred ca Str. Quinet poate deveni un pietonal, asa cum cred ca un acces in parcaje de pe Str. Enei poate fi posibil, daca este facut decent. Personal, intrarea in subsol de la statui nu ma deranjeaza.”

Dan Marin este de parere ca acela care poarta raspunderea pentru realizarea acestor accese trebuie sa corecteze formal solutia prezentata.

Dan Serban: „Am facut la Facultate tot ce s-a putut face pentru ameliorarea calitatii acestei propuneri – am mutat masinile noastre la parcare de la Universitate, in ideea in

care vom ajuta la eliberarea traficului de pe Quinet, si din aceasta situatie a aparut ideea accesului de pe Enei. Piata Universitatii nu poate fi atacata, acum, dar pietonalul de pe Quinet poate fi facut, este aprobat.”

Arhitectul-sef subliniaza ca refacerea esplanadei din fata Teatrului National este de un interes major, intrucat in Noiembrie cladirea va reintra in functiune.

Catalina Preda: „Un parcaj in zona cred ca este necesar, asa incat este nevoie de reglementari. Ar trebui, sigur, revazute platforma din fata TNB si configuratia fatadelor, aproape tot ce se intampla in zona, pentru ca vorbim despre o arie de patrimoniu si turistica de mare importanta. Din acest punct de vedere, cred ca ar trebui ca trotuarele sa nu mai fie grevate de tot felul de intrari si accese la Metrou. Dar nu inteleg de ce nu se poate organiza un concurs pentru amenajarea platformei din fata TNB.”

Sergiu Luchin: „Sunt atat de multe date care se suprapun si atatea probleme de rezolvat in acelasi timp, ca aproape nu mai stiu despre ce discutam. Personal, nu cred ca este bine sa renuntam la accesul de pe Magheru, pentru ca ofera o iesire spre Bd. Carol, dar poate mutata mai mult spre Intercontinental.”

Alexandru Panaitescu: „Nu cred in accesul auto din fata Teatrului si sunt aproape convins ca accesul de la Metrou va cauza, in aceasta forma, mari probleme.”

Rezolutie (Sorin Gabrea): „As propune, pentru eficientizarea discutarii si rezolvarii documentatiilor, sa existe doua subiecte pe care sa le discutam separat – 1. TNB cu platoul; 2. Parcajul de la Fantana si pietonalizarea Str. Edgar Quinet. Dar pentru ca aceasta abordare sa fie posibila, va rugam sa reveniti cu clarificarea urmatoarelor elemente: - care este perimetrul de reglementari; care este regimul juridic al tuturor proprietatilor din zona; cum va fi realizata statia de Metrou si cum sunt gandite iesirile; cum va fi amendat

traficul pentru ca aceste accese propuse sa fie posibile; cum se va face accesul in fata TNB; indicatii despre realizarea platoului din fata TNB.

Bogdan Bogoescu mai atrage atentia asupra unui aspect – nevoia de a separa realizarea si avizarea Parcajelor de PUZ –ul care se va adresa esplanadei TNB, pentru ca va fi vorba de chestiuni aprobate si executate in timpi evident diferiti.

.....

2. PUZ Str. Fabrica de Caramida nr. 1A, S.1 / initiator CONDRUZ VASILE, elaborator SC KXL SRL, URB RUR RADULESCU ADRIAN CONSTANTIN, aviz de oportunitate

Subiectul este construirea unei locuinte cu P+1E+M, operatie care ar avea nevoie de schimbarea incadrarii zonei din A2D in L1. POT atins in final va fi de 45%, CUT de 1,3.

Radu Petre Nastase precizeaza ca drumurile propuse vor fi proprietate privata, iar pentru realizarea acestora este nevoie de acordul asociatiei de proprietari. Nu exista o hotarare de consiliu in privinta acestui drum. Inaltimea volumului propus pare foarte mare, iar zona are o limita care este intr-un fel atinsa. Particularitatea sitului este ca detine o diferenta de nivel de cca. 6m, care ar putea permite aparitia altor forme de locuire.

Dan Marin doreste sa stie daca nu s-ar putea face un acces normal, utilizabil, in locul solutiei avansate.

Sorin Gabrea este de parere ca pentru o buna judecare a propunerii trebuie sa fie prezentata Comisiei toata documentatia necesara adusa la zi, inclusiv studiul topografic. La aceste cerinte, Gheorghe Patrascu adauga nevoia de clara definire a regimului juridic inainte de cumparare a proprietatii, ca si dupa aceasta.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Suntem de acord cu propunerea, in masura in care vor fi solutionate cele solicitate de membrii Comisiei.”

.....

3. PUZ Bdul Expozitiei nr. 2 / initiator SC DAGECO INVEST SRL, elaborator SC POPAESCU &CO SRL, URB RUR ADRIAN PANAIT, aviz de oportunitate

Suprafata pe care se intentioneaza construirea este de 19265mp, dar terenul este dezmembrat in doua parcele, dintre care una mai mare de cca. 15.000mp, face obiectul propunerii. Zona este A2B, care ar permite un CUT de 15 si un POT de 80%. Pe teren se afla constructii existente cu autorizatii emise de Primaria S.1, dintre care una de P+5, in executie. Inainte de aceasta propunere, pe loc a mai existat un PUZ, abandonat. Gabaritele strazilor au fost preluate din documentatia anterioara.

Se doreste extinderea unei cladiri din spate, P+9, pentru birouri.

Si Dorin Stefan, si Dan Marin atrag atentia asupra nevoii de a fi organizata circulatia din zona, dat fiind faptul ca suprafata afectata este una foarte mare, care poate lasa sa apara situatii nedorite sau improprii din punctul de vedere al exploatarii traficului; se solicita si o solutie clara pentru parcare, iar presedintele Comisiei reaminteste proiectantului nevoia de spatii verzi prevazute legal – 20%, quantum minimal.

Rezolutie (Sorin Gabrea): Se avizeaza favorabil, cu conditia solutionarii problemelor mentionate.”

.....

4. PUZ Str. Vasile Lascar nr. 53-55, S.2 / initiator SITEAVU EUGEN, SITEAVU ADRIANA SC MIGI COM ADMIN SRL, SC JAMES ASSOCIATES, elaborator SC RYV PROJECT SRL, URB RADU VALENTIN FRUMUSANI, aviz de oportunitate

S-a revenit, dupa ce proiectantului i se ceruse o degajare a Str. Maria Rosetti, in zona de incidenta cu propunerea. A fost avansata solutia unor plombe de cca 6m latime, parcajele au fost revizuite – au fost identificate locuri de parcare la suprafata, o parte din parcare a fost introdusa in subsol, iar aliniamentul celor doua imobile va fi retras de la Str. Vasile Lascar.

Sorin Gabrea ar dori sa stie de ce ce este pastrata cladirea existenta, respectiv daca si cum se vor unifica cele doua cladiri propuse.

Catalina Preda: „Nu stiu cum va arata intersectia, cum se poate respecta zona de protectie a monumentelor in aceste conditii si nici cum va fi respectata regula frontului de pe Str. Maria Rosetti.”

Sorin Gabrea raspunde acestor intrebari atragand atentia asupra faptului ca ele contin neclaritati sau obiectii care trebuie sa fie solutionate la faza viitoare.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Se va construi pana la limita stradala, la nivelul de inaltime al monumentului istoric din vecinatate, cu retrageri si conformatie volumetrica ce va tine cont de datele cladirilor din zona. Se avizeaza favorabil, in aceste conditii.”

.....

5. PUZ Intr. Tudor Stefan nr. 31A, 33, 33A, 35, 37, S.1 / initiator FAM PETREANU, elaborator SC ALTER EGO CONCEPT SRL, URB RUR MARIUS VASILE GABUREANU, aviz de oportunitate

A existat o propunere in aceasta zona, in 2011, insa intre timp proprietarul/beneficiarul a mai achizitionat inca un teren. Se doreste, acum, ridicarea unui imobil de locuinte P+D+3, care va avea la Parter o galerie de arta. POT va atinge 40%, CUT va fi de 3. Dan Marin ar dori sa fie precizat motivul pentru care se solicita aceasta crestere demasurata a CUT, peste dublu. Cristina Gociman atrage atentia asupra adancimii mici a lotului, care ar impune mai curand o aliniere pe fund de lot a cladirii, cu o retragere catre partea din spate. Bogdan Bogoescu este de parere ca in orice caz, trebuie gasita o solutie de introducere a parcajelor in subsol, cu protejarea trotuarului si atrage atentia asupra nevoii de a se intra, ca volumetrie, intr-o regula a inaltimii verificata de exprimarea cornisei.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „ Va rugam sa reveniti cu partiuri pentru toate etajele, cu planse care sa ne arate rezolvarea fatadelor pentru fiecare strada, cu desfasurari stradale. CUT este, totusi prea mare, chiar daca proiectul merita o compensatie pentru functiunea publica pe care o dezvolta.”

.....

6. PUZ Sos. Alexandriei nr. 152, S.5 / initiator SC ALPHA PROPERTY DEVELOPMENT SRL, elaborator SC ALTER EGO CONCEPT, URB RUR MARIUS VASILE

GABUREANU, aviz de oportunitate

Pe o suprafata de cca. 15000mp se doreste construirea unui hipermarket. A mai existat un PUZ pentru valorificare locului, insa in acel moment nu se cunostea incidenta acestui loc cu posibila zona de trecere a inelului median. Tot in acea vreme, era considerata posibila dezafectarea Depoului. Intre timp, propunerea a revenit luand in calcul existenta si functionarea acestuia. Intr-un caz special, toata zona se poate transforma in pol comercial, daca depozitele de masini vor fi

deplasate. Ca situatie juridica, dintre cele 3 camine de nefamilisti existente, numai unul este intabulat. S-a incercat, in masura datelor cunoscute, inclusiv propunerea unui mic sistem de circulatie.

Sorin Gabrea solicita precizarea perimetrului de studiu, iar Andrei Zaharescu atrage atentia asupra conflictului posibil cu linia de tramvai din zona.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Cu rugamintea de a rezolva cele doua chestiuni precizate, se avizeaza favorabil.”

.....

7. PUZ Str. Maria Rosetti nr. 4, S.2 / initiator SC OPTIM INVEST COM SRL, elaborator PZPARHITECTURA, URB CRISTINA MIHAELA OANA, aviz preliminar

In spatele scuarului cu statuia lui Caragiale, exista o cladire parter, cu functiunea de birouri si locuinte. Retragerea prevazuta fata de front este de doar 2m, dar exista un aviz de la Ministerul Culturii in acest sens. Se prezinta o ilustrare de arhitectura cu variante. Volumul ar fi, ca idee, impartit in 3 registre, fara sa fie agresata strada. Retragerea va fi de cca. 6,5m.

Bogdan Bogoescu: „Sunt de acord cu aceasta propunere, mai mult decat cu prima varianta care ne-a fost prezentata. Dar cred ca este nevoie de o fatada raportata la functiune si la parti; poate ca ar fi nevoie de un spatiu verde pe terasa”.

Sorin Gabrea si-ar dori o simplificare a formei.

Alexandru Panaitescu: „Sunt de parere ca interventia propusa mai calmeaza cumva spatiul, imblanzind „monstrul” de alaturi”.

Radu Petre Nastase: „O functiune banala nu are de ce avea o exemplaritate extraordinara, ca forma si prezenta.”.

Sergiu Luchin este de parere ca interventia salaveaza, cumva, macar ca imagine, cele doua cladiri.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Propunem avizarea favorabila.”

.....

8. PUG Comuna Chiajna / initiator PRIMARIA COMUNEI CHIAJNA, consultare

Consultarea are rolul de a „acorda” comuna Chiajna cu limitele Capitalei reprezentate de S6. Este nevoie de studierea granitei dinspre partea ei de S, mai ales pentru ca intreaga circulatie intra in Capitala printr-un singur acces.

Sorin Gabrea: „Exista o legatura prin Giulesti-Sarbi, un nod prevazut in conexiunea cu autostrada. Inelul median a ratat aceasta oportunitate, din motive birocratice. Prin Chiajna, aceasta relegare este aproape imosibila si se incearca descoperirea unei variante posibile prin Padurea Rosu. Un drum se afla pe marginea padurii, dar ar presupune daramarea mai multor case noi. Un tunel ar rezolva traficul de tranzit, insa nu si circulatia locala, in suferinta”.

Bogdan Bogoescu ar dori sa stie de ce nu este posibila o traversare pe malul de lac – se raspunde ca s-ar aduce foarte mult trafic intr-o zona privilegiata natural si care ar putea avea o alta vocatie.

Sorin Gabrea exprima si ideea conform careia cu tot riscul implicat, aparitia acestui drum prin padure ar putea transforma aria afectata intr-o zona de agrement. Dan Marin este de parere ca la limita s-ar putea accepta o solutie la margine de padure. Constantin Enache este de parere ca posibila ar fi o varianta pe limita de E.

Rezolutie (Sorin Gabrea): „Cred ca cea mai buna solutie ar fi pastrarea, cel putin teoretic, a ambelor variante, iar una dintre ele sa fie studiata in vederea racordarii ei cu strazile din Chiajna, ca si cu traseul de autostrada. Ar fi posibila chiar si aparitia unui tunel, conditionat de iesirea lui intr-o intersectie cu capacitate de descarcare.”

.....

Au mai fost avizate favorabil, dupa foarte scurte prezentari la masa Comisiei, PUZ Str.

Padurea Neagra si PUZ Str. Lipova.