

Ședința CTUAT a Primăriei Mun. București din data de 9 Mai 2018.

Comisia a fost alcătuită din: Radu Năstase, Președinte, Timur Mihăilescu, Sorin Gabrea, Constantin Enache, Sebastian Guță, Dan Șerban, Dorin Ștefan, Angelica Stan, Anca Mitrache, Marian Moiceanu, Florin Medvedovici, ing. Laurențiu Olan, Mircea Chira, Andreea Popa, membri. Din partea serviciilor de specialitate, au fost prezenți: ing. Andrei Zaharescu (Rețele), ing. Iulian Atanasiu (Circulație).

Au fost prezentate următoarele documente și propuneri:

### **PUZ COORDONATOR S. 3**

#### **Aviz preliminar**

Prezentare, Florin Machedon: „Pentru documentația depusă, există avizul Ministerului Culturii, iar în momentul prezentării, actele sunt depuse și la Serviciul Circulație, și la cele de Rețele pentru obținerea avizelor necesare, dar este nevoie, după cum cere Legea, de avizul preliminar pentru ca acestea să fie primite. Trebuie depuse studiile de fundamentare, care vor fi analizate cât de curând, pentru că au nevoie de multă muncă, subiectul acestor analize fiind un teritoriu care va găzdui în final o populație echivalentă cu cea a Clujului”.

Dan Șerban observă că a existat și o consultare, iar obiecțiile Comisiei par a fi introduse. Radu Năstase cere, totuși, să se precizeze dacă este consultare sau aviz preliminar (s-ar dori aviz preliminar) și cere să fie expuse planșele care vor fi prezentate la Circulație.

Eugen Ionescu prezintă documentele privind acest aspect: „Au fost analizate străzile pe categorii, ca și profilele lor. Au fost preluate circulațiile din alte documentații, s-au propus reglementări pentru străzile care nu dispuneau de acestea. A fost luată în calcul și rețeaua de Metrou. S-a discutat sistemul de organizare a circulației, dar nu au fost făcute măsurători de trafic. S-a

urmărit prioritar Drumul Expres și relația lui cu străzile adiacente. A fost analizată și zona veche a Bucureștiului, străzile cu elemente geometrice minime, conexiunea lor cu orașul.”

Radu Năstase: „Problema importantă care ne privește legat de acest aspect este cea a culoarului de expropriere. S-ar mai pune și chestiunea corelării propunerii cu studiul de mobilitate al PUG.”

Eugen Ionescu: „S-au studiat retragerile, alinamentele, dar nu a existat și o etapă a doua; s-au constatat, doar, în prima etapă, disfuncțiile și s-au urmărit efectele în timp ale acestora.”

Dorin Ștefan: „În PUZ-urile mici, avem străzi prin fostele zone industriale, despre care ni se spune că nu mai pot fi continuate, așa că eu cred că un PUZ de Sector care nu poate rezolva problema străzilor nu este relevant. Aici, în petele foarte mari de teritoriu, să se reglementeze peste deciziile PUZ-urilor mici, peste interesele și documentațiile private. La cca. 300m, este nevoie de o stradă, pentru funcționarea cât de cât normală a întregii zone.”

Florin Machedon: „Teritoriul acoperă peste 340ha. S-au făcut tot felul de analize, printre care și de trafic, iar tema care vine din partea Primăriei este ca fostele zone industriale să fie transformate în zone mixte. Principala problemă a fost urmărirea Inelului Central, pentru că în diferite alte propuneri au apărut rectificări, mai ales pentru că documentația privind Inelul Central nu se regăsește în PUG Popești-Leordeni. Ni s-a cerut rezolvarea intersecției și a peluzelor verzi ce însoțesc străzile. În zonele istorice, s-a pus accent pe listarea monumentelor și pe observarea documentelor modificatoare privind aceste documente, astfel că sunt trecute, aici, toate zonele protejate cu extensiile lor, ce cuprind fiecare monument, iar documentația a obținut avizul Ministerului Culturii. Există spații verzi necesare (registrul spațiilor verzi nu a fost modificat, unele spații verzi au fost recuperate, astfel că asigurăm cei 26mp pe cap de locuitor ceruți de reglementările europene), există școli și instituții, așa că putem afirma că documentația este cel puțin la nivelul de PUG Coordonator”.

Dorin Ștefan: „Aici am văzut foarte multe PUZ-uri mici cu străzi despre care ni s-a spus că „nu se poate”. Nu cred că e bine să introducem în această documentație mare documentații mai mici care sunt deficiente. La nivelul situației prezentate și al PUZ mare, ele s-ar fi putut reglementa.”

Marian Moiceanu: „S. 3 are nevoie de un PUZ de acest fel. Cred că detalierea zonelor mai mici se poate face după avizarea acestui PUZ. Altfel, micii proprietari pot bloca acest PUZ, dacă nu le convine.”

Dorin Ștefan: „Aici, trebuie ierarhizate documentele, este o hibă de legislație, ca și una de funcționare. Legea cea mai puternică ar trebui să fie cea a orașului.”

Radu Năstase: „Chestiunea nu se poate considera decât la nivelul PUZ de Sector. Mă îndoiesc că PUD poate reglementa străzi.”

Andreea Popa este de părere că „trama majoră de străzi apare în acest PUG, cel puțin privind străzile de categoriile 1, 2 și 3.”

Florin Medvedovici: „Nu s-a avansat cu PUG și pe această zonă din cauza absenței datelor – lipsește de multe ori regimul de proprietate.”

Florin Machedon: „Planșele OCPI prind 50-60% din cadastru, dar pentru teritoriul neprins, restul ține de practica bona fide. Dar o planșă de regim juridic, în această situație, există.”

Sorin Gabrea: „Prima observație pe care vreau să o fac este că ideea de PUG coordonator nu există în Legislație; să rămânem, deci, la ideea de PUZ. Dar fiecare documentație are o anumite putere. PUZ de Sector e o licență a Bucureștiului, tocmai pentru că relația dintre Capitală și Sectoare nu este definită. Personal, sunt împotriva stabilirii limitelor, care cer un alt PUZ, dar se pot stabili zone cu interdicție de construire. Trebuie să existe o zonă cu obiective de utilitate publică. Există, din ce văd, zone fără soluții, lipsesc date, lipsesc corelări, aici vor fi necesare reglementări. Planul de mobilitate și masterplanul de transport pentru zona București-Ilfov sunt

documente mari din care pot fi trase niște condiționări pentru o astfel de documentație. Mai este vorba despre utilizarea CF pentru transport integrat, pentru corelarea între transportul public urban și cel periurban, iar strategia de dezvoltare a Metroului trebuie și ea integrată. În privința conexării cu Pantelimonul – cum sunt fluxurile încrucișate, ce rezolvări au ele? Cum este rezolvarea ieșirii prin Pantelimon? Care sunt referirile la Dâmbovița și la salba de lacuri? Ce se petrece cu Stația de Epurare de la Glina? Platforma chimică dinspre Pallady – mai funcționează sau nu? Din incinta Centralei ce mai rămâne? Cum afectează prezența ei zona, cum poluează ea vecinătățile? Este posibil sistemul Chișinău-Grigorescu? Ar mai fi nevoie, cred, de redefinirea polilor urbani secundari – va fi un centru, vor fi mai mulți centri de cartier? Ar mai fi necesar, apoi, cred, un studiu istoric – cum se vor defini zonele de protecție? Care sunt siturile arheologice? Lista monumentelor istorice, reamintesc, nu a mai fost actualizată, discutată, reglementată din nou, văzută de persoane calificate. În fine, care este raportul de specialitate al referentului? Și mai cred că este obligatorie corelarea reglementărilor scrise cu toate PUZ de sector, inclusiv la nivelul limbajului, ca să existe o unificare de formulare pentru toate sectoarele.”

Andreea Popa: „Definirile UTR-urilor diferă în noul PUG.”

Radu Năstase: „Epopeea coordonării PUZ-urilor de Sector trebuie discutată și reglementată doar de comun acord.”

Mircea Chira amintește Comisiei că în anii 1970-1980 exista un studiu asupra policentrilor din București, studiu despre care consideră că ar trebui revăzut.

Sorin Gabrea: „Sectorul 3 trebuie apreciat pentru intenția de a realiza acel Centru la Laminor, unde s-a implicat inclusiv operațional.”

Andrei Zaharescu: „Mijloacele de transport pe cale publică sunt existente sau doar propuse? Mai sunt de părere că trebuie să existe o focalizare pe zona inelului modal, pentru a putea fi observate restricțiile. Pistele de biciclete trebuie incluse, deasemenea, în secțiunile străzilor mari, iar zonele de transport public trebuie figurate separat. Cum sunt rețelele de apă și de canalizare în noile zone?”

Eugen Ionescu: „Cererea de transport nu a fost analizată. Studiul pentru biciclete exista încă din 1993, dar s-a anulat din cauza parcajelor de pe marginile drumurilor, iar bulevardele mari au fost transferate la sectoare, din păcate – pentru că acum, de pildă, avem exemplul S.4, în care bulevardele sunt pur și simplu maltratate.”

Andrei Zaharescu: „Cui revine managementul de trafic și cum va fi el realizat? Intersecțiile vor fi monitorizate? S-a făcut o analiză de trafic din acest punct de vedere? Cum sunt și mai ales cum vor fi pasajele? Rețele edilitare – au fost gândite zone rezervate pentru spațiile necesare centralelor sau stațiilor electrice? Aceste zone sunt sau nu delimitate clar?”

Timur Mihăilescu: „Planșa de circulație cu noile artere extinse sau propuse există? La fel, cred că ar fi nevoie și de o planșă separată pentru spațiile verzi. Dotările edilitare sunt asigurate? Care ar fi modificarea funcțională față de PUG?”

Iulian Atanasiu: „Recomandările au fost ca planșa de reglementări să cuprindă și reglementările de circulație, dar să fie și în acord cu PUG. Ar mai fi nevoie de un catalog de profile stradale, iar mutarea Drumului Expres spre Str. Caliței nu e o soluție bună.”

Andrei Zaharescu: „În legătură cu trama majoră – în planșa de reglementări juridice apar clar zonele care vor fi supuse exproprierii?” - se răspunde afirmativ.

Dan Șerban: „Nu putem să ne dăm un acord pe o informație goală sau deficitară, despre o situație pe care o vedem ca foarte complexă și care încă nu este prezentată complet.”

Constantin Enache: „Aici, un lucru a fost lăsat baltă de peste 20 de ani, iar PUG încă actual, dar elaborat atunci, nu mai corespunde și are nevoie de actualizare. Până acum, PUZ-urile de Sector detaliau PUG-ul. Aici, există acupuncturi locale, dar PUZ inițiat de autoritatea publică trebuie să rezolve în primul rând infrastructura. Circulațiile și rețelele nu pot fi rezolvate în niciun caz la nivel de sector. Și așa se ajunge la situația în care primarii de Sector caută disperăți soluții pentru a mai salva ce se poate salva, cum s-a petrecut pentru S. 6. Cred că trebuie să acceptăm stadiul real al acestor documentații, iar din acest punct de vedere, avizul preliminar necesar ar da libertate administrativă continuării acestor studii și propuneri. La nivel de Sector, cred că putem accepta unele lipsuri sau date care vor apărea ulterior, în timp.”

Dorin Ștefan: „Degeaba facem toate aceste PUZ-uri, dacă Legea nu ne susține – ele sunt incomplete și rupte de sistem și e greu să fie integrate unei viziuni unitare.”

.....

**Întrucât reprezentantului OAR îi este interzisă în continuare prezența la deliberarea avizelor, informațiile privind acest aspect nu pot fi prezentate.**

.....

**PUZ AVIZ OPORTUNITATE**

**Șos. Ștefan cel Mare nr. 7-9, S. 2**

**Inițiator: MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR, CS DINAMO**

**BUCUREȘTI**

**Elaborator: SC METROPOLITAN INTERNATIONAL ARCHITECTS SRL, URB**

**ADRIAN RĂDULESCU**

Prin Hotărârea de Guvern 1093/2013, câteva dintre stadioanele bucureștene au devenit lucrări de utilitate publică de importanță națională, printre ele și Stadionul Dinamo. Partea din spate a terenului este și ea vizată de o dezvoltare. Există o analiză de trafic realizată, se exprimă opinia după care lucrarea poate fi realizată fără a deranja prea mult comunitatea din această zonă.

Terenul este mărginit de 3 artere majore (Șos. Ștefan cel Mare, Barbu Văcărescu, Calea Floreasca), iar traficul se desfășoară cu mare greutate în unele intervale orare. Calea Floreasca, de pildă, funcționează doar la 50% din capacitate, din cauza parcărilor de-a lungul străzii, ca și Bd. Barbu Văcărescu. Pe partea opusă stadionului, pe Ștefan cel Mare, există parcări pe 3 rânduri. Pentru pietoni, se estimează că trotuarele sunt destul de largi. Ca acces, este posibilă abordarea terenului din cele 3 părți aferente căilor majore de circulație. Dar trebuie să se rețină că atunci când au loc evenimente sportive sau muzicale, în zonă se adună cca. 30-40.000 de oameni – deși, din fericire, aceste evenimente au loc în cea mai mare parte a lor în week-end, când circulația este mai relaxată (de reținut că și la Stadionul Național, amatorii de evenimente vin preponderent cu transportul în comun). Pietonal, se va intra prin inel – țesutul nu este afectat. Autobaza existentă va putea fi utilizată ca parcare.

Sorin Gabrea: „Dacă este vorba despre o prioritate națională, nu este nevoie de avizul de oportunitate. Dar, vorbind despre acest loc, nu e caraghios să existe 3 stadioane, doar pentru că nu există o coordonare? Ar fi mult mai bine să existe o legătură generoasă prin N, un parc de cartier. Iar pentru transportul public trebuie să existe un studiu și o soluție bine determinată.

Parcarea, să se aibă în vedere, trebuie să fie accesată și de autobuze și autocare, iar străzile vor trebui redimensionate pentru a permite accesul mașinilor de intervenție”. Față de ultimele afirmații, prezentatorul exprimă opinia conform căreia „autobuzele pot intra și acum, dar străzile sunt aglomerate de parcări.”

Dl. Gabrea cere să se precizeze de ce e nevoie de PUZ – se răspunde că indicatorii vor fi măriți cu 20%.

Florin Medvedovici: „De ce nu se fac referiri în documentație la zonă, care e o ruină de peste 20 de ani? Incinta trebuie să fie reamenejată.”

Mircea Chira ar dori să știe, totuși, cum pot intra pe acel teren dat toate funcțiunile, mai precis.

Radu Năstase: „Cereți extinderea studiului pentru tot ansamblul.”

Ing. Laurențiu Olan: „Ați gândit și o parcare a stadionului? Cred că PUZ trebuie făcut pe toată parcela.”

.....

## **PUZ AVIZ PRELIMINAR**

**Str. Bucovăț nr. 3, S. 4**

**Inițiator: SC CONEX ROELL GROUP SRL**

**Elaborator: MATERIA GRI SRL, ARH. URB. CRISTINA MIHAELA ANA**

Se reamintește că terenul studiat măsoară cca. 14000mp, iar la avizul de oportunitate s-a cerut schimbarea UTR, pe motivul că zona întreagă este în schimbare în această privință, dinspre sere spre zonă de activități mixte, preponderent rezidențiale. În planșa de reglementare adusă, a fost prevăzută extinderea zonei de rezidențial existentă la întregul nivel. Se propune, însă, popularea zonei cu funcțiuni mixte – birouri, comerț, servicii – tocmai pentru a o face atractivă. POT va fi de 50%, CUT de 2,88, h max – 2S+P+4/5/6/7R. Locurile de parcare vor fi asigurate, spațiile verzi ocupă 20% din general la sol și încă 10% din diferite amenajări. Sunt prevăzute două accese, una pentru fiecare stradă. În vecinătate se află un teren al ADP cu funcțiunea de parcare, iar la S de parcelă se află o platformă.

Radu Năstase: „Zona este destructurată, de calitate inferioară – ați stabilit niște reguli pentru o intervenție care să ducă la ameliorarea ei? Ați realizat o corelare cu PUZ S. 4?”; la ultima întrebare, se răspunde afirmativ.

Florin Medvedovici observă că strada de la Metalurgiei în jos devine de 4 benzi; mai face precizarea că strada este una foarte folosită, trebuie bine analizată și clarificată ca propunere de refacere. Mircea Chira observă că sunt multe fațade pe zona de NE, unde de regulă bate crivățul iarna.

Timur Mihăilescu: „Nu ar fi în interesul Dvs să cedați o parte din teren și să reconfigurați ansamblul după arteră?” – se răspunde negativ, în principiu, pentru că beneficiarul și-ar dori o zonă mai vastă de spații verzi.

Constantin Enache se arată favorabil propunerii, cu mențiunea că ar dori ca o parte din teren să fie păstrată pentru lărgirea străzii.

Radu Năstase: „Dar, în cele din urmă, reglementarea cum va fi? Pe fiecare parcelă? Pe o anumită medie? Aveți 3 certificate de urbanism?”

.....

## **PUZ AVIZ DE OPORTUNITATE**

**Str. Tăbăcarilor nr. 24-26, S. 4**

**Inițiator: SC FORUM INVESTIȚII BDD SRL**

**Elaborator: SC ADC ARHITECT PROIECT SRL, URB CONSTANTIN MATACHE**

Terenul care a generat PUZ se află poziționat foarte aproape de Centru, într-o zonă protejată.

Repere: fosta parcelare Verzișori, Cheiul Dâmboviței, Fabrica de Încălțăminte Dâmbovița, fostul

club Colectiv. Lotul se află acum într-o zonă M3, care permite o înălțime maximă de 4E, un POT de 60% și un CUT de 2,5. Zona aparține țesutului organic al Bucureștiului, este destructurată, dar acum este stabilă, în curs de regenerare. Apar clădiri înalte, de 5 E și chiar mai mult (pentru Str. Verzișori, există propuneri de P+6). Există o mică legătură locală între cele două străzi, au apărut multe clădiri necoordonate între ele, alte extinderi locale. Nu există, din păcate, o tendință de construire pe aliniere. Se propun locuințe colective în regim de P+5/6R, care ar ridica CUT la 3 și POT la 53%. Vecinii au construit pe limită, retragerile sunt de 5m la parter și în incintă.

Mircea Chira: „De ce nu v-ați aliniat, totuși, la existent? Ați creat retrageri în front care nu există.”

Radu Năstase: „Este nevoie de o reglementare coerentă pentru zonă și pentru viitor.”

Constantin Enache: „Sunt de acord cu avizul de oportunitate, dar să se ia în calcul frontul la Str. Verzișori. O alipire la P+3 ar fi de recomandat.”

.....

## **PUZ AVIZ DE OPORTUNITATE**

**Calea Călărașilor nr. 101, lot. 1, S. 2**

**Inițiator: SC URBANIX DEVELOPMENT SRL**

**Elaborator: SC URBE 2000 SRL, ARH. CONSTANTIN ENACHE**

Prezentare, Constantin Enache: “Parcela are adresă în Calea Călărașilor, dar printr-o stradă de acces minimală ca posibilități. Se intră în zona de case P și P+1. Am propus o înălțime la nivelul frontului. Tipologia zonei este rurală, iar Str. Bobeica este de tip incintă. Avem un calcan de 7m și suntem în discuții cu vecinii pentru o propunere de dezvoltare comună. Vrem să construim un imobil de locuințe colective S+P+2/3/4/5R. Nu depășim POT și CUT admise, iar înălțimea

maximă va fi de 15m. Clădirea este rectangulară, dar retragerile sunt inegale, între 5 și 8m.

Amprenta, P+2, are retrageri de la 2 la 8m, și astfel a rezultat și o curte de lumină. Mircea Chira dorește să știe unde se va parca – pe aleea principală.