

Ședința CTUAT a PMB din data de 19 Septembrie 2018

Comisia i-a avut în componență pe:

Radu Petre Năstase (Președinte), Sorin Gabrea (Vicepreședinte), Cerasela Crăciun, Anca Mitrache, Mircea Chira, Constantin Enache, Sebastian Guță, Florin Medvedovici, Timur Mihăilescu, ing. Laurențiu Olan, Marius Petrescu, Dorin Ștefan. Din partea Serviciilor de Specialitate au fost prezenți ing. Andrei Zaharescu (Rețele), ing. Iulian Atanasiu (Circulație).

Au fost dezbătute și avizate următoarele documentații:

PUZ AVIZ DE OPORTUNITATE

Propunere pentru linie de Metrou Gara de Nord – Gara Progresul (consultare)

Elaborator: SC METROU S.A.

Consultarea, solicitată de SC Metroul S.A., se face în vedere obținerii unui punct de vedere al Comisiei, care să ajute la stabilirea variantei de traseu optime pentru viitorul tronson de metrou Gara de Nord – Gara Progresul, dar și pentru că Planul Jaspers, cu ajutorul cărui a se realizează acest demers, prevede explicit această consultare. Din partea Metrou S.A a luat cuvântul Directorul Cercetare al Instituției, dl. Cornel Vâjâioc, afirmând că „au fost livrate constrângerile economice, tehnice, care să limiteze variantele de traseu. Acesta va avea, la o primă estimare, 14 stații între cele două puncte, plus un depou în zona Gării Progresul. A fost stabilit un plan de analiză pentru o suprafață de cca. 2x16km, au fost identificate și analizate constrângerile date de studiul geo, de prezența actualelor parcuri, de aglomerări și de locația locurilor de muncă, iar pe urma acestor determinări a fost realizată o hartă pe care au fost înscrise traseele posibile. Acestea sunt, pentru moment, în număr de 13, dar dintre ele vor fi alese 3, care, analizate împreună cu toți parametrii implicați, vor determina, în cele din urmă, cea mai bună soluție. Planul prezentat

include și toate celelalte rute de metrou, fie că ele sunt în folosință, fie propuse, fie în curs de realizare. Luând în considerare toate impozițiile presupuse de această lucrare, ca și realitatea efectivă a traseului care se va stabili, s-a ajuns la concluzia că pentru realizarea unui transport urban de calitate pentru această zonă, cea mai bună variantă ar fi circulația de metrou.”

Sorin Gabrea adresează trei întrebări reprezentanților Metrou S.A și întocmitorilor documentației: „1. Acum 6 luni a fost prezentată public o strategie urbană a orașului până în anul 2030. Cum vă raportați la acest document? 2. Care este legătura propunerii Dvs. cu planul de mobilitate urbană? 3. Ați discutat cu direcția de transport public, pentru a avea un punct de vedere cunoscut sau măcar împărtășit? Pe lângă aceste trei chestiuni, aș dori să vă aduc la cunoștință de existența unui studiu ceva mai vechi realizat de partea română împreună cu o companie franceză, care detecta bazinul de transport public; e un document profesional de bună calitate, care v-ar fi ajutat la precizarea contextului propunerii.”

Florin Medvedovici are, la rândul lui, o serie de întrebări preliminare, înainte de demararea unei discuții propriu-zise, punctuale: „Comisia ar trebui să analizeze impactul apariției acestei linii noi de metrou. Aș dori să știu dacă v-ați corelat cu PUZ-urile de Sector 5 și 6, legat de situația avizelor existente. Cum anume ați ținut loc de situația parcărilor, ar fi a doua întrebare. Și, în fine, care sunt zonele despre care Dvs credeți că se vor dezvolta ca urmare a apariției metroului și cum anume?”

Ia cuvântul, apoi, dl. Gheorghe Udriște, fost șef al SA METROU, implicat și d-sa în realizarea documentației prezentate: „Studiul de fezabilitate urmează unui grant pentru dezvoltare, iar tronsonul propus este parte a strategiei de dezvoltare a diametrului Aeroportul Otopeni – Gara Progresul, luând în calcul și posibilitatea ca la un moment dat să poată fi dezvoltată o aerogară care s-ar afla pe partea de S a orașului. Lucrul pozitiv pe care dorim să-l menționăm este că

există deja o hotărâre a Căilor Ferate în sensul în care vor fi transferate municipalității terenurile ce conțin căi ferate, cum ar fi cea care face legătura între Cotroceni și Gara Progresul. Se are în vedere totodată conectarea posibilă a acestei artere cu Autostrada București-Giurgiu, a fost luată în calcul și ipotetica finalizare a legăturii auto Bd. Pârvan-Uranus-Progresul. Există fonduri europene pentru realizarea acestui proiect, iar unele terenuri din zona Progresul au fost preluate deja în scopul realizării acestei lucrări. Într-o perspectivă pozitivă, s-ar crea posibilitatea unei importante legături cu Platforma Măgurele, care se va dezvolta puternic în anii următori. Există chiar o variantă care ar trece pe direcția Antiaeriană – Șos. Alexandriei – Măgurele, care ar fi aptă de pregătiri, de amorse șamd. Lucrul important pe care această consultare îl poate favoriza este cea a stabilirii posibilelor conexiuni dintre artera propusă și liniile existente sau în curs de realizare. Era posibilă, la un moment dat, chiar o soluție cu Piața Eroii Revoluției, dar aici se va face într-un timp relativ scurt un nod intermodal în fața Cimitirului Bellu, așa încât s-a renunțat la idee.”

Constantin Enache: „PUZ S. 5 se află în faza de terminare a analizei existentului. Propunerea se va lega de studiul de fundamentare a circulației. Dar metrourul ar trebui conectat cu infrastructura rutieră – iar dacă artera Berzei-Buzești nu va putea fi prelungită, atunci s-ar ajunge la o ratare a scopului de interconectare dorit.”

Radu Năstase cere explicitarea motivației pentru cele 3 variante de artere considerate mai importante. Mircea Chira, însă, remarcând că zona este deja populată, ar dori să știe ce se va petrece cu casele care se află deasupra tunelului – vor fi demolate, zona va fi eliberată, care ar fi soluția de principiu?

Timur Mihăilescu ar dori să știe dacă legătura pe cale ferată dintre Gara de Nord și Gara Progresul, anticipată cândva, nu mai este posibilă și ridică problema compromiterii acestei

posibilități odată cu apariția metroului. În fine, dl. Mihăilescu observă contradicția de a fi propusă o legătură de metrou acolo unde zona este încă depopulată în favoarea unor puncte care deja ar avea o nevoie de acest fel și dă exemplul zonei Șos. Giurgiului, cu un transport de suprafață dificil, care face față cu greu nevoilor.

Cerasela Crăciun este de părere că investiția este oportună: „Metroul rezolvă și urbanistic, și metropolitan ceva, iar nodurile care se vor realiza vor lega Bucureștiul de exteriorul lui.”

Prezentatorul intervine și precizează față de această situație, că „ar exista posibilitatea refacerii vechii căi ferate ocolitoare a Bucureștiului, care ar crea legături cu orașul pe zona de N, se va ține cont de aceste posibile conexiuni.”

Sorin Gabrea: „Evident că, din ceea ce ne propuneți, varianta albastră se detașează; traseul poate fi viabil, poate aduce beneficii orașului. Ar mai fi, totuși, o problemă legată de apariția trenului de mare viteză, care va trebui să prindă viață la un moment dat – pentru el, încă nu s-a luat o decizie de culoar. Dacă va veni în Gara de Nord, mai mult ca sigur va avea puncte de tangență cu actualul traseu propus, așa că vor trebui gândite și alte variante. Primăria va avea datoria să rezerve unele culoare, pentru realizarea infrastructurii. Și un comentariu care se leagă de ideea de conexiune a acestei propuneri cu orașul – sper ca Șoseaua sau Bd. Arsenalului, cel care trebuia să intre în subsolul Casei Poporului, să poată fi refăcută ca propunere de traversare la suprafață, mai ales dată fiind și viitoarea incintă a Catedralei.”

Andrei Zaharescu adaugă acestei ultime observații comentariul că „prin PIDU este propus a fi realizat, în ideea facerii acestei legături la suprafață, și un pietonal pentru Muzeul de Artă Contemporană.”

.....

Reprezentantul OAR nefiind admis la sesiunea ce fundamentează deciziile finale luate de Comisie, aceste aspecte nu pot fi prezentate.

.....

PUZ AVIZ PRELIMINAR

MODIFICARE ȘI ACTUALIZARE PUZ COORDONATOR S. 6

Inițiator: PRIMĂRIA S. 6

Elaborator: SC VEGO CONCEPT ENGINEERING SRL, ARH. VOINEA LUIZA

ODETTE

Obiectul acestei prezentări este, în principal, actualizarea traseului Prelungirii Ghencea, pentru că acest traseu se va modifica, și va fi realizat și podul de peste Centură. În altă ordine de idei, PUZ Penetrație Ciurel a fost anulat, cu toate că penetrația ca atare fusese gândită mai demult, încă din 2013. Profilul străzii, însă, fusese mai mic, în vreme ce documentația îl prevedea la cca. 50m, cu scopul de a fi redusă, pe cât posibil, circulația pe Bd. Iuliu Maniu; ar fi fost de dorit ca penetrația să rezolve accesul și ieșirea din București a majorității celor care doreau să tranziteze orașul sau a celor care intrau ocazional în el.

Radu Năstase: „Ce se va întâmpla cu străzile în care se termină penetrația?”; răspuns: „Vom avea ulterior un răspuns.”

Timur Mihăilescu: „De ce renunțați la arterele laterale?”; Răspuns: „S-a ajuns la procese și oamenii erau nemulțumiți de lărgirea prea mare propusă.”

Arhitectul-șef al S. 6: „Doresc să vă atrag atenția că doar de la Orhideea spre Lacul Morii se circulă cu auto pe dublu sens, restul Splaiului având o circulație pe o singură direcție de mers pe

câte un mal. Ne dorim să se revină și aici la o circulație unică pe sens. Între Bd. Ghencea și Bd. Timișoara există o intenție de a se dezvolta Drumul Expres, dar această inițiativă este însoțită de o suită de alte 43 de documentații care descriu mici modificări punctuale, care corectează decalajul dintre propuneri și realitate.” La întrebarea „Care va fi profilul viitoarei penetrații?” se răspunde „Vor fi două benzi pe sens.”

Andrei Zaharescu: „Pe toate zonele pe care urmează să se dezvolte această propunere să se facă studii de fezabilitate distincte, nu la grămadă.” Același ar mai dori ca legătura Penetrației cu Autostrada să se suprapună, în final, pentru că astfel există riscul ca toți acei utilizatori de trafic să revină din nou pe Bd. Maniu.

Timur Mihăilescu dorește să știe dacă Bd. Timișoara a fost prelungit până la Centură, se răspunde afirmativ; același mai exprimă opinia conform căreia „zonele adiacente au fost preluate pe vremea în care artera fusese gândită ca bulevard urban, iar acum această densificare va avea și ea consecințele ei”.

Cerasela Crăciun: „Cum se estimează că vor influența dezvoltările locale sistemul de circulație? Ce instituții publice pot apărea? Cum se vor dezvolta ele? Care sunt elementele de bază care vor influența circulația? Cred că la toate aceste întrebări, documentația Dvs. va trebui să răspundă coerent.”

Andrei Zaharescu mai atrage atenția asupra faptului că la N de Prelungirea Ghencea a fost propus, la un moment dat, un nod intermodal.

Sorin Gabrea: „Nu cred că putem discuta propunerea fără discuții cu cei din Chiajna. Spațiul public, pe de altă parte, este esențial pentru oraș. Acum, ne propunem, practic, să strecurăm străzi pe lângă case. Iar părerea mea despre ceea ce doriți Dvs. este că ar trebui să gândiți un bulevard urban, nu o penetrare, cu simplu rost de circulație auto. Dacă am considera această arteră stradă

de mare viteză, ca acum 30 de ani, când acest teritoriu era mai degrabă câmp, am vorbi despre alt context, iar scos din contextul lui real, acest bulevard, dezvoltat astfel, va fi o eroare. Nu e normal să fie tratat ca o stradă care taie pur și simplu orașul în două. Strada trebuie să fie integrată nu doar în București, dar și ținându-se cont de faptul că Chiajna e și ea un oraș. Îmi amintesc chiar că acum 7-8 ani s-a vorbit, în legătură cu această arteră, de un tunel. Dar strada are nevoie să fie tratată ca un bulevard, cu profilul lui complex, cu artere colectoare. Iar canalul să fie nu fie descoperit, pentru că un canal de acest fel în oraș reprezintă un mare pericol.”

Florin Medvedovici: „Cum nu avem un PUG, funcționăm, ca oraș, pe PUZ-uri, iar acesta din fața noastră pare doar să-și propună să integreze greșelile care s-au făcut. Personal, m-ar interesa ce anume ar trebui să se facă – aici, de fapt, discutăm o circulație, nu un proiect de urbanism.”

Timur Mihăilescu: „Iar dacă cineva, nemulțumit, va bloca acest PUZ, rezultatul va fi că va bloca și proiectele Primăriei.”

Constantin Enache: „M-am ocupat de acest PUG acum 12 ani. E bine, cred, că se modifică Prelungirea Ghencea, dar sunt de acord și cu dl. Gabrea, penetrația trebuie să fie redefinită. Aș propune să se rezerve traseul, să se integreze și cartierul Giulești, care pentru moment este și funcționează ca o enclavă, de unde se poate ieși doar peste Podul Grant. Mai există și soluția Săbăreni, sigur, dar și Str. Macului trebuie gândită pentru a putea ajunge în Centură.”

Arhitectul-șef al Capitalei, dl. Ștefan Dumitrașcu: „Este a doua modificare a PUZ S. 6, iar anterior au fost emise autorizații și de Primăria Mare, și de Primăria de Sector. Adevărat, aici avem mai mult o planșă de circulație decât o documentația tipică PUZ, dar pe de altă parte nu pot să nu promovez acest PUZ, pentru că investițiile în oraș trebuie să continue. Ne dorim să existe o strategie pe care PUG să o poată prelua din mers. Ca material de lucru, promovarea acestui PUZ este importantă pentru toată lumea.”

Florin Medvedovici: „Personal, deși înțeleg nevoia de a se lucra în continuare, aș fi dorit să văd aici, pe perete, forma ideală a propunerii, din care să ni se arate ce anume se poate face, și nu văd așa ceva.”

Sorin Gabrea: „Nu pot discuta importanța investițiilor, dar cred că ar trebui să putem face diferența între reglementare, care este imaginea unei viziuni finale asupra unei părți din oraș, și investiție, care poate să ne spună ce anume se dorește pentru acel loc.”

.....

PUZ AVIZ PRELIMINAR

Str. Dante Alighieri nr. 12A, S. 1

Inițiator: MIHAI CUPTOR

Elaborator: BIA URB. CRISTINA PAVELESCU

Lotul, de cca. 1900mp, se află în ZP Monet, încadrare care i-ar permite o construire în limita a 42,5% pentru POT, iar beneficiarul dorește ridicarea acestui quantum la 48%; CUT ar fi 3, pentru o clădire care va avea două subsoluri, 4 etaje complete și un etaj 5 retras. Strada care limitează proprietatea are un singur sens de mers, mai mult, o porțiune din ea aparține domeniului privat al statului, și ea va trebui transmutată în domeniul public. Străzile apropiate au posibile direcții de continuare, dar, din cauza regimului proprietăților, ele nu pot fi continuate.

Radu Năstase cere prezentatorului să specifice concret ceea ce se dorește prin prezentarea acestei documentații – să se mărească POT și CUT.

Președintele Comisiei ar dori să știe dacă a fost reglementată, într-un fel, poziția beneficiarului în raport cu sesizările vecinilor, care se opun acestei intenții de construire și dacă există un acord cu RAPPs pe marginea acestei documentații; la ultima dintre întrebări, se răspunde negativ. DI

Năstase mai întreabă: „Nu ar fi normal să propuneți lărgirea străzii pe proprietatea Dvs? Dacă cereți un spor, atunci oferiți și orașului ceva la schimb. De ce solicitați sporul, care ar fi beneficiul orașului dacă el vă acordă această facilitate? Cedați o mică parte din teren pentru această utilitate, de care veți beneficia în primul rând tot Dvs.”

Dorin Ștefan: „Observ că cele două blocuri nu fac nimic altceva, ca ocupare și soluție de arhitectură, decât să copieze forma terenului. Trebuie să găsiți măcar o soluție pentru stradă, iar retragerile pe care le veți avea să fie, legal, ½ din înălțimea propusă a clădirii.”

Cerasela Crăciun: „În primul rând, ar fi fost bine de știut cum ați rezolvat contestările date de consultarea populației. Iar în al doilea rând, nu înțeleg foarte clar – bilanțul din ce punct de vedere nu vă satisfăcea?” Răspuns: „Se dorește cât mai mult.”

Mircea Chira: „Pentru această zonă, o jumătate de clădire se află pe direcția NE, iar iarna clădirilor de acest fel și astfel orientate li se pot smulge, pur și simplu ferestrele din cauza vânturilor. O primă întrebare la care va trebui să răspundeți prin formularea viitoare a propunerii ar fi cum se face intrarea în parcare subterană, iar cea de a doua este legată de modalitatea în care veți satisface cerința celor 30 de procente de spații verzi, la intensitatea de ocupare pe care o propuneți.”

Ing. Laurențiu Olan: „Aveți, poate, puncte de vedere din partea Jandarmeriei, a SPP, dat fiind că vă apropiați destul de mult de o clădire oficială, de o Ambasadă?” Răspuns: „Nu se specifică în Lege că nu am voie să mă așez lângă o clădire oficială.”

Florin Medvedovici: „Aș lua, aici, partea beneficiarului – și el are dreptul să construiască, așa cum îl are oricine. Statul, dacă voia să ofere intimitate acelei Ambasade, trebuia să achiziționeze terenul. Dar problema importantă cu adevărat mi se pare alta – cartierul se va strica, dacă se va continua să se construiască în acest fel, mult și foarte mult; aici, ceea ce se dorește mi se pare

mult prea mult. Proprietarul ar trebui să înțeleagă că are un drept de a construi, dar că trebuie să construiască ce se poate, nu ce-și dorește el fără a lua în calcul niciun fel de context sau de ordine urbană. Ca să nu mai spun că Zonele Protejate nu permit comasările de teritorii.”

Radu Năstase: „Nu cred că există o justificare reală pentru spor; vă mai rugăm să fie reglementate corect retragerile.”

Constantin Enache: „Ne aflăm într-un loc foarte sensibil, iar soluția nu este cea mai bună pentru zonă. Nevoia cea mai mare a acestei propuneri este de stradă.”

Radu Năstase: „Anterior, Dvs. propuseseti o înălțime de P+4, când înălțimea reglementată a zonei este de 13m., la atic. Toate adresele vecinilor vin la prima Dvs propunere, de clădire P+4, iar Dvs, ca răspuns la aceste observații reveniți în Comisie cu o „rectificare” care mai adaugă un etaj vechii propuneri.”

.....

PUZ AVIZ DE OPORTUNITATE

Sos. Pipera nr. 55, S. 2

**Inițiator: HEUBACH INVEST GMBH&CO, KG GROBHMANN SUCURSALA
BUCUREȘTI**

Elaborator: SC KXL STUDIO, ARH. ANDREI NISTOR

Terenul se află la limita S1 și a S2 și are peste 20ha. Accesul la el se face prin Str. Avionului, iar transportul public este bine reprezentat în zonă. Indicatorii sunt repartizați diferit pe teren; există unele suprapuneri cu inelul median, care fac ca terenul să fie afectat pe aproximativ 30% din el, cca. 7800mp. Se dorește construirea spre S, spre Pipera, a unui imobil cu locuințe, birouri, servicii, care vor duce indicatorii medii la CUT 4 și POT 70%. Înălțimea maximă la care se va

ajunge va fi P+25. Drumul alăturat proprietății are o lățime de 11m. Sunt prezentate 3 propuneri de ilustrări volumetrice și posibilități de construire pentru vecinătăți. Se propune realizarea unei densități mari pe tot teritoriul, dar și conceptul unei clădiri cu curte interioară.

Florin Medvedovici este de părere că planșele prezentate nu constituie un PUZ și că lipsește o tramă de străzi minimală care să facă propunerea viabilă.

Constantin Enache: „Este nevoie de o documentație unitară. Aici se va ajunge la un vapor. Este oportun, firește, să se facă un studiu, dar acesta să cuprindă toată insula. Potențialul este, poate de CUT 4, dar în acest caz nu pentru locuire.”

Dorin Ștefan: „E nevoie neapărat ca un studiu de trafic și o propunere de circulație să fundamenteze intenția de construire.”

Timur Mihăilescu: „Ar fi nevoie, cred, de o soluție de trafic de primă etapă, să puteți descărca traficul în Aviației, cel puțin.”

Anca Mitrache: „Întregul proiect trebuie corelat, propunerea de circulație în primul rând, cu numărul de viitori locatari.”

Radu Năstase: „Turnul pe care îl desenați nu are nimic, niciun fel de motivare sau de susținere, nici de la Aeronautică, niciun fel de justificare pentru care ar putea spori POT și CUT, personal cred că în aceste condiții nu are nicio șansă de realizare.”

Sorin Gabrea: „Proiectul nu este afectat de Inelul Median, chiar dacă se află cumva în apropierea acestuia. Locuirea poate fi oportună, pentru că în zonă există multe birouri și se construiește mult pe această direcție, așa încât va apărea condiția renunțării la deplasări care să îngreuneze circulația în oraș. Aici, din păcate, au fost doi proprietari și de aceea terenul este împărțit. Mai mult, el are o diferență de nivel de 4m, care complică mult lucrurile. Cea mai bună soluție ar fi fost o asociere sau o cedare de teren. Pe de altă parte, ca indicatori CUT de 3 este arhisuficient,

pentru că vor rezulta vârfuri de trafic legate de circulația oamenilor. Așa încât soluția de trafic este foarte importantă. Dar dacă ați respecta indicatorii, despre care cred că ar trebui să vă ofere o situație mai simplă, puteți intra în autorizare directă, construind la niște parametri decenti.”