

Ședința CTUAT a Primăriei Mun. București din data de 10 Aprilie 2019.

Comisia a fost alcătuită din: Radu Petre Năstase, Președinte, Sorin Gabrea, Mircea Chira, ing. Laurențiu Olan, Anca Mitrache, Cerasela Crăciun, Angelica Stan, Florin Medvedovici, Timur Mihăilescu, Dorin Ștefan, ing. Iulian Atanasiu (serv. Circulație) – membri. A fost prezent la prezentarea proiectului și Arhitectul-șef al Capitalei, arh. Ștefan Dumitrașcu.

PUZ coordonator S. 5, aviz preliminar

Inițiator: **Primăria Sectorului 5**

Elaborator: **SC METROPOLITAN INTERNATIONAL ARCHITECTS SRL –
CONSTANTIN ENACHE**

**PUZ Șos. Antiaeriană NC 218 783, NC 218 805, NC 218 807, NC218 798. TRAMĂ
STRADALĂ ȘI ÎNCHIDERE INEL MEDIAN DE CIRCULAȚIE ZONA SUD, ETAPA I,
TRONSON BD GHENCEA / STRADA BRAȘOV – ȘOS. ALEXANDRIEI, S. 5,
BUCUREȘTI**

Inițiator: **Primăria Sectorului 5**

Elaborator: **SC METROPOLITAN INTERNATIONAL ARCHITECTS SRL – URB
ADRIAN RĂDULESCU**

Arhitectul-șef al Sectorului 5 afirmă, înaintea prezentării, că această documentație este o primă încercare profesională, alături de Primăria Capitalei, și folosind ajutorul Arhitectului-șef al orașului, de a se aduna într-o documentație toate problemele pe care această parte de București le are. Ca teritoriu cuprins în planșele expuse, S. 5 este delimitat de Zona Ghencea și de Șos. Giurgiului și are unele pătrunderi până spre zona centrală, dar acestea nu sunt cuprinse în proiect,

deoarece ele fac obiectul unei documentații aparte, supravegheate de Primăria Generală (cea a zonelor protejate).

Principalele proiecte care, de fapt, sunt acțiuni la care Primăria de Sector participă împreună cu Primăria Generală, sunt:

- Închiderea Inelului Median. Sunt prezentate mai multe variante, nu s-a mai mers pe prevederile PUG. Un bulevard posibil și necesar Sectorului 5 ar fi trebuit să includă demolarea a cca. 250 de case, activitate care ar fi implicat costuri enorme, motiv pentru care s-a decis să fie încercată o altă variantă, care să ocolească, pe cât posibil, zonele construite.
- Proiectul major din Anti-aeriană, care depinde de negocierile care se desfășoară cu instituțiile internaționale ce oferă fonduri de dezvoltare; terenul este al Primăriei. (La acest proiect, s-a intenționat ca jumătate din terenul afectat dezvoltării să fie verde).
- Accesul dinspre Gara Progresul în oraș, prin Șos. Progresul, un acces posibil dinspre calea ferată și Șos. Giurgiului, zonă care este slab dezvoltată. Din păcate, șina de cale ferată nu a adus împreună părțile de Sector, așa cum se scontă, ci, din păcate, le-a separat și mai tare.

Proiectantul își începe prezentarea amintind că această zonă a Capitalei, după 1990 nu a fost reglementată niciodată, urbanistic vorbind, chiar dacă ea are un foarte mare potențial, pe alocuri chiar de importanță națională, dată fiind prezența pe teritoriul lui a unor obiective extrem de interesante:

- Laserul de la Măgurele, cel mai mare din lume, situat într-o zonă care va necesita dezvoltări semnificative.
- Stadionul Ghencea, obiectiv strategic ce ridică problema conexiunii cu zona, ca și pe aceea, încă și mai spionoasă, a acelor din și în oraș.

- Inelul Median, nici el reglementat vreodată, cu un profil de peste 50m, care atinge proiectele ANL, Spitalul de Urgență, Maternitatea, obiectiv care are nevoie de echipare publică.
- Este iminentă apariția unui al treilea aeroport al Capitalei, care va fi locat în Sudul orașului, obiectiv care va afecta major morfologia zonei destinate.
- Sunt propuse a fi ridicate peste 14.000 de noi locuințe, pasaje pentru prelungirea Ghencea, o serie de parcaje de tip park'n ride.
- Vor funcționa ca poli urbani zona Antiaeriană cu tot cu zonele Armatei și zona Sălaj, aici urmând a mai apărea 2000 de locuințe.
- Metroul va fi continuat de la Gara Progresul către Măgurele – zona Alexandriei.

Ca vecinătăți, de mare importanță sunt legăturile cu S. 4, zona Rocar, încă neconstituită, dar și zona centrală a Capitalei, acolo unde se întâlnesc S. 1, S. 3 și S. 5.

Se exprimă dorința de a fi adus foarte mult verde în interiorul Sectorului, deoarece unitatea teritorială suferă la acest capitol; dacă va fi posibil, procentul verde se va afla între 50 și 70-80% din totalul arealului propus spre dezvoltare; se va ajunge la realizarea obiectivului de cca. 26mp spațiu verde pe cap de locuitor.

Zona Centrală din jurul Palatului Parlamentului ar trebui revăzută integral, proiectata Academie Română ținând și ea de S. 5; aici se preconizează amenajarea unui Parc al Panteonului.

Dl. Viceprimar, Marian Țigănuș, reafirmă faptul că S. 5 nu a fost reglementat de peste 25 de ani; cere sprijinul Comisiei și al Primăriei pentru a dezvolta S. 5 și, odată cu el, al Sudului Capitalei; susține ideea constituirii unei mari spine verzi a Sectorului; este de părere că va fi necesar un nou bulevard pe direcția Str. Brașov – Șos. Alexandriei – Șos. Giurgiului. Ar mai dori identificarea mai multor trasee pentru transportul public.

Se prezintă, în continuare, studiul de trafic. Acesta s-a axat pe rețeaua majoră de străzi și pe analiza situației intersecțiilor. S-au efectuat sondaje, inclusiv la orele de încărcare maximă și s-a stabilit că prioritară pentru dezvoltarea unei bune circulații în zonă este amenajarea intersecțiilor. Această prevedere ar fi foarte necesar de corelat cu susținerea implementării culoarelor unice de transport public – se precizează că, pentru tronsoanele în care a fost posibilă, introducerea culoarului unic pentru tramvai a dus la o sporire a vitezei de transport cu cca. 30%, ceea ce a însemnat a îmbunătățire sensibilă a condițiilor de transport pe rutele respective.

Ca măsură de ordin general – va fi nevoie de apariția unor stații și noduri intermodale, ca și de puncte park'n ride; s-a observat că astăzi peste 80% din automobilele care sporesc traficul în oraș cară unul, maximum doi pasageri, antrenând foarte multă aglomerație și poluare, dar îngreunând, de fapt, traficul în oraș. Au fost gândite și câteva măsuri pentru fluidizarea traficului:

- identificarea unor spații de parcare în spatele frontului principal de la stradă;
- eliberarea de parcuri pe stradă și interzicerea parcurii la bordură;
- un management mai eficient al traficului;
- soluționarea problemelor nodurilor rutiere;
- propunerea de noi artere;
- finalizarea străpungerii Berzei-Uranus și corelarea acesteia cu o circulație pe sisteme zonale de sensuri unice;
- crearea de piste pentru bicicliști, dar nu atât pe arterele centrale, cât pe cele adiacente.

Se mai precizează că „infrastructura va fi rezolvată coroborat cu utilitățile.”

Ca prezențe estetice identitare, se afirmă că S. 5 are monumente noi, și sunt citate 3 statui: cea a lui Tudor Vladimirescu, cea din Piața de Flori, Statuia Reginei Maria din Parcul Izvor.

La cuvântul reprezentantul Asociației de Transport București-Ilfov, care afirmă că această organizație profesională are ca scop implementarea planului de mobilitate urbană 2017, coordonarea transportului de călători pe tot teritoriul menționat, ca și a aplicării măsurilor necesare fluidizării traficului. D-sa afirmă că se dorește o strategie integrată a transportului pe șine, și mai ales modernizarea circulației de acest fel, motiv pentru care vor fi achiziționate vagoane de tramvai, suplimentar, pentru a se ajunge cât mai ușor la centura feroviară a orașului, un aspect utilizat de toate capitalele europene. În perioada 2021-2027 vor fi alocate fonduri pentru dezvoltare urbană și mobilitate, inovare și dezvoltare tehnologică afectată strategiilor de transport.

Proiectantul, revenind la prezentarea proiectului, mai afirmă că S. 5 are un pact cu Banca Mondială, care a condus la reducerea îndatorării cetățenilor acestui Sector, Banca Mondială fiind partener în câteva investiții: Sala Polivalentă cu 15000 de locuri, Spitalul care va fi construit, alte clădiri-locații pentru instituțiile publice noi.

Se lucrează, totodată, la statutul monumentelor publice.

Față de cele prezentate, Radu Năstase formulează câteva întrebări:

- „Cum se va face corelarea și armonizarea reglementărilor de urbanism existente?
- Au fost identificate dotările publice necesare și de interes public, ca și centrele de cartier?
- Care sunt relațiile de trafic propuse local cu traseele majore de interes?
- Au fost redesenate intersecțiile conectate la Inelul median?
- În condițiile în care UTR-urile sunt largi, permissive, cum se vor reglementa străzile interioare?
- Cum va fi soluționată nevoia de gospodării comunale?
- Cu cât, în real și ca medie, crește CUT existent?”

Se răspunde că documentația este încă în lucru, dar că se vor descoperi soluții pentru toate problemele ridicate; au fost începute deja exproprierile pe Șos. Alexandriei. Odată cu avansarea proiectului, vor fi invitați la discuții și reprezentanții administrațiilor vecine. În fine, se mai face precizarea că în jur de 70-80% din documentațiile avizate vor ține direct de Sector, ceea ce va grăbi activitatea în sensul închegării celor prevăzute de documentația de față.

Sorin Gabrea: „Aș dori în primul rând să salut această zi istorică, ce marchează întoarcerea Sectorului 5 la București. Proiectul, cred eu, este interesant mai ales pentru că face chiar acest lucru – readuce o zonă imensă a orașului în oraș. Așa cum s-a și spus, este un sector dificil, dar cu foarte multe oportunități. Dar trebuie să vedem că alături de zone constituite, cu case, există și arii mai obscure, există multe terenuri libere sau neocupate. Densitățile urbane sunt diferite, este nevoie de un bilanț teritorial cât mai precis. V-aș propune ca pentru noile lotizări să introduceți norma germană care stipulează că 30% din teritoriu vor fi ocupate de străzi. Pentru că deja aveți o problemă în acest sens, care se traduce inclusiv prin condiționări actuale la nivel de transport, pe străzile foarte mici nu se poate intra cu autobuzul, transportul public este anulat. Mare atenție, apoi, la faptul că Zona de S a Capitalei nu are canalizare și, în același timp, se află sub cota Dâmboviței. Tot S. Capitalei are nevoie să fie abordat odată cu toate lucrările edilitare necesare, e nevoie și de un nou sistem de colectare a apelor. Programul este complex, legat de conexiunea București-Dunăre, dar beneficiile vor fi foarte mari. Se creează o altă majoră axă urbană, Oropeni-Centru-Măgurele, ocazie cu care și PUG Măgurele ar trebui reconsiderat. Apoi, coridorul pe care vi-l doriți va avea un foarte mare impact – trebuie să figureze puncte pe el pe care să definiți polii urbani.

Mai există, în sfârșit, o relație care a fost pentru o vreme părăsită - calea ferată și ieșirea spre Giurgiu. Traseul de cale ferată trebuie și el reconsiderat, pentru că are coerență, are continuitate,

el trebuie refolosit, este o imensă rezervă de teren pentru spații publice. Pe de altă parte, implicare instituțiilor administrative creează atractivitate și aduce investiții, de aceea cred că este bine ca toate documentele să se refere la zona București-Ilfov, mai ales că va fi nevoie de un transport public integrat pe toate nivelurile posibile”.

Dorin Ștefan: „Sunt foarte interesat de un punct al documentației Dvs, magistrala Victoriei-Rahova. Se va mai face?”

Răspuns: „Preluăm proiectul și corectăm traseul.”

Dorin Ștefan: „Ați mai avut discuții în acest sens cu Parlamentul?” Răspuns: „Nu, dar vom avea!”

Dorin Ștefan: „Care este relația documentației Dvs cu PIDU?” Răspuns: „Ne integrăm, colaborăm.”

Dorin Ștefan: „Există o corelare între metrul liniar de stradă și taxa pe terenuri?” Răspuns: „Ne preocupăm de sistemul de taxare.”

Angelica Stan atrage atenția asupra unei înțelegeri mai nuanțate a cuantumului de 26mp de spațiu verde pe cap de locuitor, afirmând că „normele actuale se aplică pe densități urbane, după calitate și mult mai puțin după cantitate.”

Ștefan Dumitrașcu: „Țin să precizez, apropo de această ultimă chestiune, a normativelor care se ocupă de spațiile vrezii, că acest quantum nu privește mp/cap de locuitor, ci se referă la suprafața generatoare de spațiu verde pe cap de locuitor, cu mențiunea că și această cifră se referă, de fapt, la spațiul verde din spațiul public, nu și din cel particular, care și el există și ar trebui calculat atunci când se discută norme, indicatori. Din acest punct de vedere, Bucureștiul are o cifră de 47mp de suprafață generatoare de spațiu verde, cifră care depășește, statistic, indicele altor capitale europene celebre. Bucureștiul este un oraș tânăr și verde, dar trebuie să avem în vedere

că spațiul verde civilizat, urban, e un spațiu care necesită îngrijire și irigare și care, e, ca atare, scump. Sigur că este benefic că S. 5 vine cu o documentație coerentă, dar aș fi dorit să aflu, mai concret, care este nivelul de intensificare a folosirii spațiului, pe baza acestei documentații.”

Cerasela Crăciun: „Sigur că intențiile sunt foarte bune și că e foarte bine că s-a demarat o documentație pentru această zonă până acum aproape necunoscută. Dar mi-am permis să mă concentrez asupra unor lucruri care, cred eu, ar fi făcut drumul documentației spre realitate mai ușor, mai relevant. Mi-aș fi dorit, de pildă, ca pentru fiecare studiu de fundamentare care, presupun, fundamentează cele ce s-au afirmat aici, să existe, să ni se fi comunicat o concluzie. De pildă, aș fi foarte curioasă să știu la ce concluzii a ajuns studiul de fundamentare socio-economic. Mă mai gândesc că ar trebui să existe și o strategie asumată - ce ne propunem, ca sector, ca oraș? Care este relația dintre propunerile de dezvoltare și strategia asumată și de ce? Cred că trebuie refăcută relația cu zona metropolitană, dar nu cred că e bine să uităm și de documentațiile mici, care, prin numărul și impactul lor, vor configura realitatea sectorului. Cum se corelează propunerea pentru sistemul de învățământ cu starea populației, cu dezvoltarea ei – unde sunt prevăzute și chiar așezate școlile, grădinițele, celelalte utilități? E o chestiune care ar trebui corelată cu un număr de locuitori existent, dar și cu cel propus. Cred că ar mai fi nevoie de schemele de existent și cele aferente propunerilor pentru fiecare sistem în parte. Pentru spațiile verzi – care este planșa de existent? Pentru că văd aici doar propunerea, dar nu știu de unde pleacă ea, nu pot decât să-mi închipui cam cum se va transforma, cu ce consecințe. Nu ar fi rău să ni se prezinte și câteva tipologii de spații verzi – iar când sunt reglementate zonele, bine ar fi să fie trecute și procentele alocate spațiilor verzi. În sfârșit, cred că trebuie ținut cont de faptul că peisajul ridică calitatea locului, a mediului și, în cele din urmă, a înțregului oraș. Iar sistemul de spații verzi ar trebui să includă toate locurile rezervate activităților comunitare –

biserici, spitale, școli, spații publice. Și, pentru că tot am ajuns aici, pe ce fel de teren se face nucleul verde al Sectorului?”

La ultimul punct, se răspunde că o parte din propunere se va desfășura pe terenul Primăriei, iar restul va veni dinspre particulari; prezentatorul mai adaugă că pe raza sectorului au fost identificate cca. 200 de clădiri monumente istorice.

Florin Medvedovici: „Am observat că suntem interesați de metri pătrați, procente șamd – eu aș spune că nici arhitectura și nici urbanismul nu sunt o problemă de cifre. De pildă, nu cred că s-a precizat clar, pentru toate aceste dezvoltări însumate, care sunt și unde sunt zonele de loisir, cele în care comunitatea ar trebui să petreacă mult timp, în care ea se va construi? Mai văd, altundeva, o conurbație spre Măgurele – cred că și ea are nevoie de spații verzi reglementate. Cât despre felul în care arată țesutul urban, eu cred că el ar trebui să arate evoluția istorică a orașului, și nu știu dacă pot citi asta în documentație. Mutarea de inel median ar putea fi în regulă, dar, practic, pentru suplinirea ei, avem nevoie de o altă legătură de rețea. Iar în alt loc mai observ un mare bulevard care se termină deodată, brusc – nu cred că e bine.”

Angelica Stan este de parere că școlile ar trebui corelate cu un transport dedicat, pentru că în orice altă situație va rezulta un trafic încurcat și greoi pentru oraș.

Timur Mihăilescu face observația că unele zone din perimetrul central își pot schimba în timp destinația, ceea ce reclamă o tratare flexibilă a propunerilor.

Sorin Gabrea: „În zona Uranus, s-a propus un tunel subteran, la minus 35 de metri, o soluție costisitoare, mereu amânată. Poate că ar fi mai util să propuneți o soluție supraterană, iar zona ar putea deveni, astfel o zonă de calitate.”

Anca Mitrache: „Cred că mi-aș fi dorit să fie prezentate mai exact, mai aplicat nucleeele, centrele de popularitate ale sectorului, centrele de cartier, care ar trebui să fie polarizatoare de comunitate. Acestea vor da, în cele din urmă, personalitate și identitate cartierului, sectorului.”