

Proces - verbal

al ședinței de dezbatere publică organizată de către Direcția Asistență Tehnică și Juridică - Serviciul Transparență Decizională, în temeiul Legii nr. 52/2003 privind Transparența Decizională în administrația publică din data de 20.07.2001 pentru **proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal - PUZ - str. N. Tonitza nr. 7-9, str. Franceză nr. 26, Splaiul Independenței, Sector 3 și proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal Penetrație Splaiul Independenței-Ciurel-Autostrada București-Pitești.**

Ședința a avut loc în Sala de consiliu, etaj III, cam 301 din Primăria Municipiului București, Splaiul Independenței nr. 291-293, sector 6.

Doamna Gladiola Țicleanu–Consilier Juridic Serviciul Transparență Decizională

Bună ziua.

În conformitate cu prevederile art. 6 alin. 7 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, Primăria Municipiului București organizează ședința de dezbatere publică astăzi 20.07.2011, pentru două proiecte de hotărâri care se află pe site-ul Primăriei Municipiului București pentru această dezbatere. Acestea sunt : proiect de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ - STR. N. TONITZA NR. 7 – 9, STR. FRANCEZĂ NR. 26, SPLAIUL INDEPENDENȚEI, SECTOR 3” și proiect de hotărâre „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI – CIUREL – AUTOSTRADA BUCUREȘTI – PITEȘTI”.

Această dezbatere a fost organizată la solicitarea Asociației Salvați Bucureștiul în conformitate cu prevederile legale,

Au fost invitați:

- Domnul Primar General Prof dr. Sorin Mircea Oprescu- ;
- Domnul consilier Țica Horațiu-Președintele Comisiei de Urbanism și Amenajarea Teritoriului din cadrul C.G.M.B.- ;
- Doamna consilier Elena Cruceanu – Președintele Comisiei Juridice și de Disciplină din cadrul C.G.M.B. – ;
- Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu- prezent;
- Domnul Director Executiv Liviu Dobre
- Domnul Nicușor Dan – Președintele Asociației Salvați Bucureștiul
- Domnul Rausse Victor – Reprezentant Semnatarii Referatelor de Oponență
- Doamna Raluca Munteanu-persoană fizică
- Serviciul pentru Relația cu Mass-Media

Declar această dezbatere deschisă, aş vrea să stabilim o regulă. Vom discuta prioritatea ordinii de zi cu PUZ-ul Nicolae Tonitza.....aveți cuvântulreprezentantul direcției de specialitate vă va răspunde.

Domnul Rausse Victor – Reprezentant Semnatarii Referatului de Oponență

Ați numărat o serie de persoane care au fost invitați să participe...

Domnul Nicușor Dan- Asociația Salvați Bucureștiul

Referitor la Proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal - PUZ - Str. N. Tonitza nr. 7-9, vreau să spun că inițiativa Primăriei Municipiului București de a face o parcare în zona respectivă este lăudabilă și nu avem absolut nimic împotriva ei, însă pe oportunitatea acestui PUZ, ce contestăm noi, este să dăm o funcțiune de parcare supraterană, adică să facem o clădire care să aibă ca funcțiune parcare.

Proiectul are două dimensiuni:-subteran, nu avem nicio problemă, evident cu condiția descărcării arheologice preliminare, iar o funcțiune de parcare supraterană într-o zonă istorică a unui oraș, eu nu am văzut pe unde am fost și cred că zona Lipscani are alte funcțiuni pe care primăria poate să le deschidă pentru micii comercianți, meșteșugari tradiționali ș.m.d.. Pe probleme de legalitate, sunt aceleași observații pe care le facem întotdeauna: Ordinul 2701, prevede ca dezbaterea publică cu panouri în zonă și toate celelalte, înainte de această fază de ședință de dezbatere publică și cred că este necesar să se facă și asta înainte. Pe de altă parte, există un aviz de la Direcția de Cultură București, fiind acolo zona de protecție a unui monument clasa A, trebuie un aviz de la Ministerul Culturii central, nu de la Direcția de Cultură, local.

Avem un exemplu nefericit cu o parcare similară, cea de la Magazinul Cocor, care practic a distrus strada Bărăției. Pe o parte a străzii Bărăției avem clădiri monument cu valoare arhitecturală și pe partea opusă avem un perete.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Deci, parcare supraterană, pot să dau exemple dacă doriți, sunt instituții protejate în alte țări care se practică, dacă nu există și altă soluție. În cazul acesta, cred că este soluția cea mai bună, având în vedere și costul investiției și faptul că o parcare subterană ar ridica probleme de fonduri și probleme de descărcare arheologică, etc. Avem convingerea că din punct de vedere al calității obiectului de arhitectură se va integra în caracterul zonei, pe de altă parte, având în vedere că va fi o parcare automatizată, o parte din spațiile de parter, vor fi disponibile pentru mic comerț, nu foarte mult, dar suficient ca să asigure un front spre stradă, de relație cu strada de tip comerț. Va fi nevoie pentru parcare de niște spații, de

patru cabine, de fapt două intrări, intrare, ieșire în care să între mașina respectivă, restul spațiului de parcare poate fi alocat unui comerț.

Dezbaterea Publică este un proiect care a fost inițiat cu mult înainte de apariția lui 2701, aici fiind incert în ce măsură se aplică procedura, așteptăm un răspuns de la Minister. În orice caz, răspunsul este că, formularea este ambiguă: continuă sau nu continuă procedura, deci e o problemă juridică pe care nu am clarificat-o. În opinia mea, având în vedere că nu pot fi prevederi retroactive, se încadrează în acea categorie, care până la data de 1 februarie, intrăm în categoria celor care se aplică procedura pe care a început-o.

În privința avizului de la Cultură, mărturisesc că nu știu ce să vă spun, pentru că noi solicităm aviz generic de la Ministerul Culturii, acesta decide care entitate emite conform prevederilor interne ale Ministerului Culturii. Comparația cu magazinul Cocor este nefericită, pentru că e cu totul altă situație din punct de vedere urbanistic și a spațiului care e la dispoziție, a lățimii străzilor, a faptului că din punct de vedere al obiectului, în propunerile de ilustrare urbanistică, ele, după părerea tuturor celor care au avizat, se încadrează în Ansamblul Centrului Istoric. În orice caz, trebuie să fim conștienți că, fără a asigura în vecinătatea Centrului Istoric, niște capacități de parcare, cantitate medie, nu parcaje foarte mari care să atragă trafic, ci parcaje de proximitate, nu vom reuși să scăpăm de o mare problemă, care este traficul în zona limitrofă din Centrul Istoric. Repet, există exemple suficiente și în țări de mai largă respirație în care s-a practicat acest sistem. O să vă dau un singur exemplu: **MAION**, în care s-a găsit tot această soluție de parcare supraetajată, exact în zona de graniță a Centrului Istoric sau chiar la Strasburg.

Eu cred că este un proiect a cărui oportunitate nu poate fi contestată pentru că, nu reușim să rezolvăm problema de integrare a Centrului Istoric într-o viață normală, dacă nu asigurăm și acest minim de parcare în zonă.

Domnul Nicușor Dan

Este și parcare subterană, sau nu, în proiect?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu va fi parcare subterană. Este o măsură de prevedere, la un moment dat, când s-a pornit proiectul, s-a pornit pe două concepte și s-a luat acoperitor o prevedere de tipul acesta. Proiectul inițial, prevedea și o construire vis-a-vis de str. Franceză care, aparent era un imobil al primăriei, între timp a fost revendicat, este în litigiu și s-a renunțat. Acolo trebuia să fie un Centru de Informare pentru Centrul Istoric, dar s-a pierdut acest teren și nu se mai poate pune discuția de a avea un proiect în ansamblu, atunci era justificată și o parcare subterană care ar fi trecut și pe sub stradă până la această clădire și ar fi asigurat un altfel de spațiu.

Domnul Daniel Velicu-Dunărea - Salvați Bucureștiul

O singură întrebare am. Vorbeați de descărcare în sarcină arheologică. Indiferent dacă va fi subterană sau dacă va fi făcută supraetajată, oricum săpăturile arheologice, ar trebui să se facă pentru că, pentru pasaj supraetajat, mă gândesc

că nu trebuie făcut.. adică dacă chiar săpăturile se vor face la 2 m, pentru fundații, se vor găsi aceste vestigii?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Categoric, se vor face investigațiile, conform legii, nicio problemă. Nu se va da autorizație, decât conform legii, care presupune ca în cazul în care se găsesc vestigii, se va începe procedura de descărcare arheologică. Care este de fapt obiecția?

Domnul Daniel Velicu-Dunărea-Salvați Bucureștiul

La chestiunea anterioară, de ce, dacă putem să o facem subteran, adică ne folosim de această chestiune, trebuie să facem descărcare arheologică, oricum trebuie făcută, indiferent că este subteran sau suprateran. Acolo se știe foarte clar că vor fi găsite vestigii arheologice.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu sunt sigur că vor fi găsite, pentru că e o zonă mai nouă relativă, adică de importanță. Asta va constata arheologul. V-am explicat de ce nu e subteran deocamdată, e vorba că investiția este de trei ori mai mare și nu se justifică pe acea suprafață care a rămas a primăriei, având în vedere că proiectul inițial prevedea de fapt, un proiect mult mai amplu, care cuprindea inclusiv o parte din strada Tonitza și până la acel imobil de colțul străzii Franceză cu Tonitza, care s-a pierdut, nu mai este al primăriei, a fost revendicat și câștigat.

Doamna Gladiola Țicleanu–Consilier Juridic Serviciul Transparență Decizională

Mai este altcineva care dorește să formuleze vreo obiecție cu privire la primul punct de pe ordinea de zi? În aceste condiții putem să dezbatem cel de-al doilea punct de pe ordinea de zi. Vă rog, cine vrea să...vă rog.

Domnul Rausse Victor- inginer

Sunt un om bolnav al detaliilor. Am citit cu atenție proiectul expus pe site-ul primăriei, am citit cu atenție cele 500 de pagini din studiul japonez din 1997 despre circulație, și pe baza informațiilor acumulate, am depus în data de 04.07.2011, la Biroul Unic, un referat de oponentă, așa cum trebuie realizat, referitor la ansamblul proiectului care, precizez, este un proiect care are ca bază studiul, circulația, ar trebui să il aibă, fiind vorba de un drum și un pasaj, iar în data de 14.06.2011, acel referat de oponentă, primul a fost, mă scuzați, și în data 04.07.2011, a fost depus referatul de oponentă, de data aceasta mai punctual, referitor la memoriul general care este parte componentă a proiectului realizat de doamna Lavinia Iovănescu de la București Proiect. În toată această perioadă, ni s-a înaintat o hârtie, o adresă de înștiințare din partea domnului director Mădălin

Dumitru, în care mă înștiințează că Primăria Municipiului București, așteaptă un răspuns la primul meu referat, dar nu dat de primărie ci dat de Proiect București, nu dat de autoritățile locale, ci de firma care a realizat acest proiect urbanistic, cu toate că, menționez, un detaliu, în memoriul general al proiectului, doamna Lavinia Iovănescu, spune clar că acest proiect a fost inițiat de Primăria Capitalei, dacă-mi permiteți, citez din memoriul general: „Proiectul este elaborat de Societatea Comercială Proiect București S.A., prin departamentul de edilitare, atelierul de drumuri circulație, la comanda Direcției Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației. Organizarea, sistemizarea circulației pe drumul expres mai jos menționat, este inițiat de Primăria Municipiului București, în vederea realizării unei legături fluente a desfășurării traficului în condiții optime de confort și securitate”(am încheiat citatul).

Mi s-ar fi părut normal ca adresa să vină direct din partea Municipiului București și nu din partea subcontractantului în speță, Proiect București. Aceasta este o observație. Am un set de întrebări punctuale, la care așteptăm un răspuns profesionist, fiindcă noi suntem de acord cu modernizarea drumurilor, căci asta ne doare cel mai mult, din păcate în municipiul București se construiesc înăi locuințe individuale sau locuințe colective, de-a valma și după aceea ne gândim pe unde sunt drumurile. Prin studierea memoriului general care este un fel de aviz de oportunitate, referat de necesitate, memoriul general explică de fapt de ce trebuie să realizăm acest proiect și este normal să fie așa, reiese clar că nu traficul este important pentru acest proiect, vorbesc de ultimul memoriu general, ci facilitarea unor investitori din zona Militri –Shopping Center și zona cuprinsă între Drumul Osiei și Uzina de Apă, să faciliteze intrarea în București, pe acest drum expres, direct în centrul capitalei.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu este drum expres

Domnul Rausse Victor- inginer

Așa scrie în proiect, drum expres, așa este trecut în proiect, domnule arhitect, este trecută și lățimea: 57 metri, și așa începe cu prima întrebare, dacă-mi permiteți, mai fac o paranteză: Am avut o întâlnire, tip conciliere, așa mi s-a spus la telefon, inițiată de domnul Nicu Gheorghe, șef departament Transporturi, în care ne-a invitat împreună cu domnul Chiotan de la București Proiect, această întrevvedere a avut drept dezbatere proiectul care este trecut pe site la Dezbatere Publice. Nu s-a ajuns la nicio concluzie, am primit un memoriu general, altul decât cel de pe site, un memoriu mai vechi, prin care se spunea că de fapt intenția este pentru descongestionarea bulevardului Lulu Maniu, iar memoriul mai nou, care este pe site, este vorba despre locuințe colective, birouri și acces facil a zonelor pe care vi le-am menționat mai sus, iar traseele sunt diferite. Pima întrebare:

Care este memoriul general al proiectului de penetrație Ciurel A1, aprobat în formă finală, cel expus prin internet scris de urbanista Lavinia Iovănescu în ianuarie 2011, sau altul, redactat în anul 2010 și primit de la reprezentanții PMB, în data de 15. 07.2011, care trece prin satul Roșu, Comuna Chiajna?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

.Sunt două, pentru că unul se referă la PUZ și unul se referă la investiții. Pe parcursul unui proiect mai apar și modificări, dezbateri, nu se contrazic, de fapt decongestionarea cu acces facil nu se contrazice, acesta-i termenul.

Domnul Rausse Victor- inginer

Bun, întrebarea a doua:

Considerați traversarea traficului rutier între A1 și A2 prin centrul capitalei, o soluție oportună, având în vedere de nivelul deja ridicat al traficului rutier prin acesta?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Mi se pare absolut o exagerare, cine a spus că va fi trafic prin centrul capitalei?

Domnul Rausse Victor- inginer

În memoriul general, este trecut.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Este o greșeală în memoriu.

Domnul Rausse Victor- inginer

Este o greșeală în memoriu, foarte bine.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Vreau să vă zic numai câteva cuvinte despre această zonă, referitoare la trafic și la investițiile care urmează să se facă. Punctul acesta la care ne referim, Șoseaua Ciurel și drumul care va face legătura cu autostrada, se intersectează în punctul de la Ciurel cu inelul median de circulație. Orașul are cinci inele, dintre care numai unul singur deocamdată este aproape conturat, restul sunt ca niște banane, avem numai bucăți din el. Noi vrem doar atât, deoarece pe direcția de vest, la ieșire de pe autostradă nu avem decât bulevardul Iuliu Maniu, care observați și acum că e sufocat., încercăm să mai facem câteva alternative, la care să aducem circulația numai până la inele, adică până la inelul median care se află la Ciurel, sau cel mult în continuare pe Cheiul Dâmboviței, până la inelul principal de circulație, care e la Pasajul Basarab. Restul., nu se va mai face nicio investiție spre centrul, normal că cine apucă să ajungă până aici, o să se ducă și spre centru, dar deja este oraș aici.

Nu mai puteți să ziceți că am făcut vreun pasaj sau vreo altă lucrare de artă pe direcția radiană, deci totul se face până la inele numai pe direcții inelar. Asta am vrut să vă spun, iar treaba că se aduce circulație în centrul capitalei, nu

poate să stea neapărat în picioare, că așa poate să vină lumea și pe Iuliu Maniu și să se ducă direct în centru, e doar o variantă la....

Domnul Arhitect Sef Gheorghe Pătrașcu

Există această expresie de traversare a traficului de la 1 la 2 prin centrul capitalei în memoriu?

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Da, se poate să fie greșit. Nimeni nu are intenția să aducă circulația între A1 și A2 spre centru capitalei.

Domnul Rausse Victor- inginer

Ba da, va fi adusă și răspund printr-un exemplu: S-a făcut Pasajul Basarab, o chestiue bună, fără discuție, dar , ca să ajungi la Pasajul Basarab, s-a făcut coadă de la Pasajul Victoriei în sensul spre Militari. Toată lumea trece pe la Pasajul Basarab, s-a făcut un ambuteiaj, care are segmentul pornit A, de la Pasajul Victoriei și se termină cu B la ieșirea din Pasajul Basarab, vă dați seama ce lungime..

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Da, pentru că din Titulescu nu face față, nu are capacitate..

Domnul Rausse Victor- inginer

Dar în același sens, vreau să vă spun că acel Pasaj Basarab, care e un lucru bun de altfel, nu contest, ademenește traficul, la fel va ademeni și Pasajul Virtuții.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Lumea ca să vină mai ușor, ce să facă, să rămână la intrare în oraș, în Militari..și mai e și altceva, nu gândiți numai la lumea care vine din afara orașului, sunt oameni care locuiesc în Militari și sunt aproape captivi în Militari, nu pot ieși din cartier. Noi deocamdată, nu avem bani ca să facem pe tot acel drum până la ieșirea din oraș, plus că avem și anumite probleme cu localitățile care sunt în afara orașului și care încă nu s-au pus de acord cu soluția noastră de circulație. Deocamdată, noi reușim să facem podul de aici și doar nodul care va reuși să mai scoată puțin populația din Militari în afară de alte străzi decât Uverturi și Iuliu Maniu, deocamdată, dar, aici se va crea un nod, bănuiesc că știți, că l-ați studiat.

Domnul Rausse Victor- inginer

Pot să vă pun o întrebare? Am înțeles, nu mai comentez nimic, decât, ați citit referatul de oponentă la proiect?

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Nu, nu l-am citit, nu mi-a parvenit, dar puteți să-mi puneți orice întrebare vreți pe sistemizare, dar recunosc că n-am citit cuvânt cu cuvânt nici unul din....

Domnul Rausse Victor- inginer

Mulțumesc, răspunsul îmi este de ajuns.

Doamna Gladiola Țicleanu–Consilier Juridic Serviciul Transparentă Decizională

Dați-mi voie să intervin, să precizez, aceste referate, au fost aduse, cel puțin la mine, azi de dimineață și efectiv, colegii mei nu au avut timp și răgazul necesar să le parcurgă.

Domnul Rausse Victor- inginer

Dacă-mi permiteți, departamentul Transporturi, domnul Mitu Gheorghe, poate să vă confirme, are referatul de acum trei săptămâni, deci nu amestecăm urbanismul cu circulație, departamentul circulație.

Întrebarea nr. 3: Considerați inflexiunea drumului expres care este echivalentă cu autostradă, drum de norma tehnică 1, atenție. În dreptul străzii Boja, că respectă valoare echității longitudinale de maxim 6 grade, conform normativelor tehnice în vigoare?

Menționăm că inflexiunea drumului expres, în acest proiect , în acea zonă respectivă, este de aproximativ 60 de grade. Cum se respectă în aceste condiții regimul de viteză de 80 de km/oră, acest lucru va conduce automat la accidente grave, ex. cu parapetii de la Lacul Ciurel, care sunt permanent distruși, datorită accidentelor nenumărate.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Până să dau cuvântul unui coleg de-al meu de la firma de proiectare, dați-mi voie să vă spun că pe Ciurel este limită de viteză, cine merge cu 100, să fie sănătos, nu are decât să zboare în lac, deci orașul, nu e făcut ca să facem raliu și de ce sunt curbele prea strâmte, deci la Ciurel se produc accidente pentru că se merge cu mult peste limita, nu numai din oraș de 50, dar și cea cu restricție pe care am băgat-o. Îmi pare rău, dar la 40, nu se poate întâmpla nimic, pe Ciurel poți să mergi 100 de ani cu mașina.

Domnul Vlad Chiotan -Proiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Fiind inginer de drumuri, de aceea am intervenit pentru că aici, dumneavoastră, fiind inginer la aviație, ați amestecat profilul lung cu traseul plan pentru că declivitatea de 6%, se referă în profil longitudinal sau eventual în profil transversal, iar unghiul făcut între aliniamente, se raportează în curbe, iar raza curbei este corespunzătoare, astfel încât să asigure condițiile de circulație în siguranță pentru viteza pentru care drumul este proiectat. Deci, este o întrebare, v-am răspuns un pic mai tehnic, dar și întrebarea a fost de natură tehnică.

În normele de drumuri sunt date raze minime, raze recomandabile pentru acordarea diferitelor aliniamente, iar în plan, în profil în lung și în profil transversal, sunt date de asemenea niște declivități maxime și acestea sunt unghiuri între aliniamente și raze de racordare. Au fost un pic amestecate noțiunile, este firesc, nefiind de meserie.

Domnul Rausse Victor- inginer

În normativul tehnic, spune așa: se poate exprima în rază, în cazul autostrăzilor și drumului expres, raza trebuie să fie de 650 metri, e corect, cât trebuie să fie raza?

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Razele sunt fixate într-un tabel în funcție de viteza de proiectare, iar razele sunt de trei categorii de raze, care nu sunt scrise chiar explicit în normativ, raza curentă, raze record și raza recomandabilă, aceste primesc o declivitate transversală în funcție de viteza de proiectare. Dumneavoastră ați studiat un document de urbanism care nu pus raza pe plan, el se va regăsi în proiect.

Domnul Rausse Victor- inginer

Și cât ar fi unghiul față de normală, față de longitudinală, unghiul de ... de ex. cât este la Ciurel?

Domnul Vlad Ghiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Mă scuzați, nu există așa ceva., nu există unghiul față de longitudinală, între două aliniamente există un unghi care se măsoară la punctul lor de intersecție.

Domnul Rausse Victor- inginer

Care este valoarea, dacă ne puteți spune?

Domnul Vlad Ghiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Nu știu pe dinafară unghiurile tuturor razelor, tuturor vârfurilor, vă dați seama.

Domnul Rausse Victor- inginer

La un moment dat, drumul expres, ca să vorbim așa trigonometric, o ia în jur la 110 grade, știm ce înseamnă, o face la stânga, ca să spunem așa, o cotește brusc și care este acel unghi?

Domnul Vlad Ghiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Da, merge spre lac, nu o cotește brusc, s-a ales un traseu, astfel încât să aibă impactul minim asupraunghiul fiind definit cu 6%, o să mă documentez.

Domnul Rausse Victor- inginer

Mulțumesc mult pentru precizare, domnule Ghiotan. S-au studiat alternative cu costuri mai mici, referitor la drumul acesta?, având în vedere valoarea mare a exproprierilor.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Noi, la câți bani avem, încercăm să-facem cât mai ieftin posibil, dar dacă ne spuneți că am exagerat în numite puncte...suntem deschiși la orice..

Domnul Vlad cProiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Este un element pe care îl știți, acest drum se regăsește în planul de urbanism general al municipiului București, exact așa cum a fost trasat în cadrul PUZ-ului și în cadrul proiectului. A întreba alternative mai ieftine, mai scumpe, el a fost gândit încă din anul 1975....., el se găsește în planul de urbanism, unul din elementele care se regăsesc în raport.

Domnul Rausse Victor- inginer

Da, au fost mai multe variante inițial, Pădurea Roșu, Drumul Cerbului, vedeți că aveți și niște soluții în referatul de oponentă.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Bulevardul Timișoara va fi altă alternativă la Iuliu Maniu, noi ne străduim acum să facem și o străpungere a Bd. Timișoara, face parte din același ansamblu, a descongestionării din Militari.

Domnul Rausse Victor- inginer

Întrebarea nr. 4. Considerați că există autorizație de construcție pentru lucrările deja începute la Pasajul Virtuții? Autorizația de construcție pe care am primit-o de la Primăria Municipiului București, nu este valabilă decât după, citez: "numai în condițiile respectării prevederilor puz-ului avizat ", cum comentați acest fapt?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Dacă nu-mi arătați autorizația, nu pot să.....

Domnul Rausse Victor- inginer

Da, o arăt imediat, o avem aici.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Problema e așa, după cum spunea și domnul Ghiotan, este prevăzut în PUG, practic poate fi autorizat pe baza PUG-ului. S-a considerat că partea care era clară și fără altă variantă a PUG-ului, cum e nodul de circulație, care numai acolo se poate face, se poate autoriza și fără PUZ. Dacă citim corect ce spune aici, "numai cu condițiile respectării PUZ-ului avizat", atât, nu aprobat. S-a dat o soluție pentru zona respectivă, autorizația s-a dat în baza PUG-ului, dar respectând acest aviz, ca să nu fie probleme de sincronizare cu partea care va fi autorizată în baza PUZ-ului. Acum, din mai multe motive: 1. Declararea utilității publice, dacă vreți să o facem pe varianta din vechea lege, s-ar declanșa prin efectul legii nr. 255 și pentru că o zonă, o penetrație de tipul acesta, trebuie să reglementeze regimul construcțiilor, care nu se face decât prin PUZ. Este reglementat prin PUG, deci ca să fie în detaliu...PUG-ul ar trebui să fie Biblia... PUZ-urile, sunt până la urmă instrumente de detaliere de care nu ar trebui să abuzăm. În acest caz, mai ales că pe vechea variantă a legii era obligatoriu pentru declararea utilității publice, acum n-ar mai fi obligatoriu, dar pe de altă parte, reglementarea regimului de construire de-a lungul acestei artere, se poate

face numai prin PUZ, în condițiile date de PUG, pe anumite zone reglementează, pe altele îi obligă să se facă un PUZ.

Domnul Rausse Victor- inginer

Mulțumesc, putem trece la întrebarea nr. 5: Considerați prin a analiza proiect urbanistic, dacă da, este acela expus pe site-ul primăriei, cu alte cuvinte, ce este pe site, este proiectul real?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Da, este proiectul real, sigur că în urma dezbaterii și analizei care se face, s-ar putea, există și această variantă , să apară amendamente.

Domnul Rausse Victor- inginer

Bun, în regulă, întrebarea nr. 6: Dacă sunt informați și au avut consultări cu administratorii reprezentanței Ford și Bisericii Catolice, Protestante,?...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu știu să vă răspund la întrebarea aceasta.

Domnul Rausse Victor- inginer

Bun, întrebarea nr. 7: Dacă construcția Pasajului Virtuții va influența în mod benefic traficul pe șoseaua Virtuții și în dreptul Pieții Crîngași? Cum se rezolvă problema semaforizării la intersecțiile străzii Orșova și Uverturii cu șos. Virtuții, n-ați citit referatul de oponentă?. Menționăm că aceste efecte, efectele semaforizării respective, vor fi desegmentarea traficului pe șos. Virtuții în continuare, chiar dacă Pasajul Virtuții va fi dat în folosință.

Vreau să vă spun o mică experiență: eu am lucrat la aeroport la Otopeni și s-au făcut cele două pasaje supraterane, care e o idee foarte bună de altfel și o salutăm, mai era un primar și este, al Orașului Otopeni acum, care avea un semafor la intersecția străzii 23. Când s-au dat în folosință pasajele, deja nu mai era coadă la Băneasa, era o fluentă a traficului fiindcă și acel semafor era.....era domnul ministru Dobre, ministrul Transporturilor, și desființase acel semafor. Primarul orașului Otopeni, fiind un primar ca și cel de la Chiajna, care ține cu oamenii lui, și nu interesează de fapt restul, a repus peste o săptămână acel semafor în funcțiune. Am rămas cu o stupoare, fiindcă luni, când am început din nou să mergem spre serviciu, era exact aceeași coadă, ca și cum cele două pasaje supraterane nu mai existau. A venit dl. Ministru Dobre de pe atunci, au făcut niște presiuni la nivel de oraș Otopeni și au desființat acel semafor care de fat anula cu totul cele două pasaje supraterane. Este o experiență trăită.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Eu nu știu ce s-a întâmplat la Otopeni, atât vă pot spune că, semafoarele nu puteau fi puse decât de cei de la drumurile naționale, nu de către primar, nu știu cum s-a montat a doua oară și de asta a reușit dl. ministru să-l dea jos imediat, a fost o chestiune de o zi, două. De asta, și acolo, scrie un panou acolo, am vrut să pun și eu un semafor și așa mi s-a întâmplat, știe toată lumea. Pasajul acesta pe care o să-l facem și care o să fie transversal Virtuții, o să mai scoată puțin sau mai mult circulația de pe Virtuții, adică cei care veneau din Militari, Iuliu Maniu și Uverturii. Cei care vin în continuare de pe inelul median de circulație, adică dinspre Drumul Taberii și Tricodava, o să meargă în același ritm, poate puțin mai fluent, pentru că mai dispar cei care intră acum din Militari.

De abia după ce vom reuși cu așa zisa autostradă suspendată, să facem inelul median de circulație, care va veni pe sub acest pasaj pe care-l construim acum și care se va continua pe Virtuții, care va fi lărgit, abia atunci vom discuta de cum vom desființa semafoarele din zonă. Totul este un ansamblu, acum se face o mică parte din el.

Domnul Rausse Victor- inginer

Mulțumesc, întrebarea nr. 8: Să ni se spună dacă acest proiect este cel de investitori locuințelor colective din Militari-Shoping-Center și cei din Chiajna din zona cuprinsă între Uzina de Apă – Roșu și Drumul Osiei. Menționăm că acest aspect este trecut în memoriul general, scris de urbanista Lavinia Iovănescu, fără a se delimita precis zona, sunt doar amintite zonele comerciale. Dânsa nu amintește de investitori, punctuali, nu vreau să duc mai departe discuția.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

După cum s-a spus e prevăzut în planul de urbanism general, cred că ar fi trebuit să vină un investitor, cu o perspectivă de 15-20 de ani, ceea ce nu cred că a existat. Este prevăzut în PUG și nu cred că are nicio legătură cu investitorii din zonă, facilitează, poate l-au cerut, o exprimare puțin nelalocul ei, poate ca au cerut, asta nu înseamnă nimic...

Domnul Vlad Chioțan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația 1

Aș vrea să precizez că citatele din referat, eu le găsesc un pic tendențioase pentru că nu s-a realizat o investiție de nivelul acesta pentru a facilita investițiile în zonă. Pe de altă parte, ați menționat zona Osiei și Militari, Rezident, etc, mulți dintre locuitori au accesat site-ul și au pus întrebare și cred că este bine să se consemneze, practic sunt asigurate prin arterele colectoare, continuitatea tuturor străzilor existente și în noduri se poate face traversarea. De asemenea pentru a facilita accesul pietonilor, sunt prevăzute pasarele pietonale în cadrul proiectului, astfel încât pietonii să traverseze în siguranță această cale

de mare capacitate. Am ținut să precizez asta, pentru că am ajuns în zona asta și multe întrebări apărute pe site se refereau la acest subiect. Vă mulțumesc.

Domnul Rausse Victor-inginer

Și eu vă mulțumesc, și vreau să vă spun că acesta este un precedent pentru municipiul București, cu cartierele care au locuințele individuale, pe viitor, Vatra Luminoasă, Străulești, Cotroceni, alte cartiere așezate cum este și acesta, astfel încât în momentul când un investitor sau mai mulți investitori își vor construi niște blocuri de 7, 8 etaje, se va pune, sigur că da, întrebarea, fără să acuzăm pe nimeni în mod direct, domnule, pe unde trecem? Atunci facem o limbă de asfalt care să tracă prin respectivele cartiere care să ajungă pe inelele colectoare. Asta este o soluție care există un precedent, de fapt subliniez faptul că noi suntem victimele unor dezvoltări haotice în partea de Chiajna, drumul Osiei, etc., știți foarte bine unde blocurile sunt ca sardelele, puteți vedea, puse una lângă alta, nu am probe, dar bunul simț îmi spune că la un moment dat, se va face o așa mare aglomerație de mașini și locuințe, încât se va pune problema, pe unde o iau, numai prin bd. Iuliu Maniu, hai să o luăm și pe la alții prin curți, că așa e la noi în țară. De fapt acesta este un argument care este, nu direct, ci este implicit, datorită faptelor care se vor întâmpla și pe viitor. Deci noi cu case individuale nu mai suntem în siguranță în București, fiindcă oricând în zona de centură se vor construi cvartale de blocuri și sigur ca da vor trebui sa ajungă în centrul capitalei. Asta a fost o paranteză.

Întrebarea nr. 9:

Considerați că realizarea proiectului prin ademenirea, între ghilimele a traficului rutier din zona de centură și A1 direct în centrul capitalei și Centrul Istoric, va crea ambuteiaje suplimentare? Dacă nu, să se explice de ce.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Cred că am vorbit mai devreme, se aduc numai până la inelele de circulație, la inelul median între Virtuții și la inelul principal la Basarab.

Domnul Rausse Victor-inginer

Cine oprește pe cei care ajung la inele să nu meargă mai departe.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Stați puțin, asta se poate face numai prin măsuri administrative, și acum poate să vină.

Domnul Rausse Victor-inginer

De exemplu, dacă din Shopping Center vroia să ajungă pe Șelari..

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Oricând poate să ajungă, nu asta e problema, și acum dacă pleacă din Militari, ajunge pe Șelari

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Problema e ca tranzitul să nu treacă prin centru.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Dacă făceam un pasaj, să zicem la Municipal și îi aduceam în centru, puteați să spuneți, dar pentru că fac un pasaj tocmai la Virtuții, asta nu înseamnă că-i aduc în centru.

Domnul Rausse Victor-inginer

Punctul cel mai scurt e linia dreaptă, acest drum expres e linia dreaptă. Oamenii preferă să o ia pe ...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Înțeleg că la Paris trebuie să interzicem circulația pe Chanselise..., vă spun eu care am mai avut de-a face cu Parisul, că acolo fiecare își caută traseul optim, care este de obicei pe periferic.

Domnul Rausse Victor-inginer

Da, dar aici traseul optim e linia cea mai scurtă, este acest drum. Domnule Arhitect Șef, aici e vorba de un drum, de o secantă sau o diametrală, care oricând va fi mai ademenitoare decât un inel, care oricum nu există.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Secanta sau diametrala trebuie să treacă prin centrul cercului.

Domnul Rausse Victor-inginer

Trece prin Splaiul Independenței, Unirii, etc...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Splaiul Independenței este o stradă existentă și nu se umblă la capacitatea ei, nici de majorare, nici de diminuare, decât poate în anumite condiții, când Dâmbovița va deveni altceva decât în canal în mijlocul Bucureștiului.

Domnul Rausse Victor-inginer

Deci răspunsul dumneavoastră este că nu se vor crea ambuteiaje, viața o va demonstra. Întrebarea nr. 10: Considerați zona cartierului de locuințe individual de-a lungul tramei drumului expres, ca una suburbană, fără canalizare, apă curentă, iluminat public, electricitate domestică, etc.

Proiectul general al proiectului scris de urbanista Lavinia Iovănescu, lasă să se înțeleagă că respectiva zonă este considerată una de tip suburban, vezi referatul de oponentă scris și care ar fi trebuit să fie citit. Întrebarea: aceste zone

care vor fi traversate de acest drum expres, sunt zone suburbane, în opinia dumneavoastră?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu există categoria aceasta din punct de vedere al urbanismului, dar există la nivelul calității vieții, care nu corespunde nivelului urban. Probabil că prin acest proiect se va ajunge și la o creștere a calității vieții în ideea de a asigura niște indicatori urbanistici care sunt cei caracteristici vieții urbane, alimentare cu apă, etc.

Domnul Rausse Victor- inginer

Da, am înțeles nu avem alimentare cu apă, mulțumesc, întrebarea nr. 11: Dacă zona expropriată este cea delimitată numai de drumul expres 57 metri, sau este mai mare, dacă da, să ni se spună lățimea zonei expropriate față de axul longitudinal, de ex. în dreptul străzii Schiorilor.

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Suprafața expropriată va fi stabilită prin proiectul tehnic, momentan este prematur să se spună unde este, care sunt coordonatele suprafețelor care se vor achiziționa.

Domnul Rausse Victor- inginer

Mulțumesc. Întrebarea nr. 12: Considerați că drumul expres trece longitudinal cu magistralele de apă potabilă furnizată de uzina de purificare a apelor Roșu, această idee este precizată în memoriul general scris de aceeași urbanistă, vezi referatul de opoziție la memoriul general. Dacă da, să se explice cum magistrala de apă potabilă care străbate longitudinal strada Schiorilor, stradă perpendiculară pe viitorul amplasament al drumului expres, poate fi redirecționată longitudinal cu aceasta din urmă.

Precizez că magistrala de apă respectivă direcționează apa potabilă spre stația de pompare Grozăvești și de acolo la consumatorii de tip **endivezăr**, blocuri, locuințe, spitale, școli, etc. Uzina de preparare a apei potabile Roșu susține 33% din necesarul capitalei, cu 300 mii metri cubi/zi până la 500mii metri cubi, sursa de informații Apa Nova. Deci, aici sunt două lucruri care se bat cap în cap.

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Având în vedere că proiectul a respectat toate normativele, Apa Nova, în ceea ce privește siguranța, paralelismul nu este cu conducta de apă potabilă, ci cu conducta de apă industrială, care alimentează CET Grozăvești, nu este paralelism cu apeducte.

Domnul Rausse Victor- inginer

Cu alte cuvinte, drumul expres e perpendicular, ați spus că nu e paralel cu apeducta.

Domnul Vlad Ghiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Dar în viața de zi cu zi, nu există numai drepte paralele și perpendiculare, există și poziție relativă în spațiu, care nu se încadrează în aceste două categorii.

Domnul Rausse Victor- inginer

Care sunt transversale. Bun, reformulez întrebarea: există magistrale de apă potabilă sau industrială care intersectează sub un unghi oarecare, dacă poți spune că traversează profilul drumului expres?

Domnul Vlad Ghiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Ele nu le traversează, ci sunt traversate și se vor asigura lucrări de protecție , astfel încât ele să nu fie afectate.

Domnul Rausse Victor- inginer

Bun, deci există, mulțumesc. Întrebarea nr. 13: Considerați normală pentru igiena alimentară a populației trecerea drumului expres la distanța de numai câțiva zeci de metri de rezervoarele de apă potabilă deschise ale uzinei de apă Roșu, chiar dacă aveți un aviz favorabil de principiu, obținut în condițiile caracteristice zilelor, noastre? Aici am eu o completare răutăcioasă, vreau să o spun: completez în continuare cu mâhnire, suntem un stat cu reminiscențe fanariote, nu spun mai mult. Menționăm că va exista o poluare a aerului, datorită particulelor în suspensie, cu tot avizul dat de Apa Nova, fizica e fizică, praful și rezidurile ori gazele de eșapament, adică smogul, datorat traficului rutier al ambuteiajelor care se vor forma la intrarea în capitală. La numai câțiva zeci de metri de aceste rezervoare de apă potabilă, care trebuie menținute în normele internaționale.

Această experiență este trăită de fiecare dintre noi în locuințele noastre, atunci când ștergem praful sau înlăturăm smogul în zonele exterioare, de ex. balcon, terasă, etc., astfel am dat un ex. de viață. Menționăm că uzina de apă Roșu a fost construită și dată în folosință în anul 1970 de către inginerul Sola Colu în zona Chiajna, pentru a fi departe de capitală, aerul fiind considerat de pe atunci ca unul viciat, când traficul rutier era mult mai redus decât cel actual, dar acum...Vorbind așa la bunul simț, credeți că este normal ca o autostradă sau un drum expres să treacă la câțiva zeci de metri de uzina de apă Roșu, una din cele trei uzine de apă pe care le are Bucureștiul.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Aici nu ne dăm cu părerea, de asta sunt avizele prevăzute în procedura de aprobare a documentației, deci nu toată lumea e specialistă. Specialistul se pronunță, dacă există aviz, înseamnă că asta este soluția.

Domnul Vlad Ghiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Și există normative care stabilesc zonele de protecție și suntem în afara zonei de protecție.

Domnul Rausse Victor- inginer

Minunat. Întrebarea nr. 14: Dacă perimetrele expropriate din jurul drumului expres vor fi folosite pentru construcții de birouri, locuințe colective, etc. În memoriu general, subliniez că s-a trecut acest lucru, bănuiesc că este evidentă treaba.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu pe zone expropriate De aici, exproprierea se vor face strict, deși eu sunt împotriva acestui sistem, dar bănuiesc că exproprierea se va face ce numai pentru zona de circulație și terenurile reziduale. Dacă, de ex. afectezi pe cineva și respectivul nu mai vrea să păstreze proprietatea, ești obligat și prin lege și moral să-i cumperi tot terenul, dacă nu mai vrea să-l păstreze, dar în rest nu se mai face o expropriere, pentru posibilă construire, deși în mod normal, pe principiul unui proiect de tip integrat, ar trebui ca zona respectivă să intre într-un proces de restructurare, ceea ce ar însemna până la urmă, fie asocierea cu proprietarii, fiecare exproprierea dacă e cazul, ca să avem un proiect coerent din punct de vedere al construirii. Asta e o mare problemă în România, pentru că pe terenurile de dimensiuni foarte mici, permitem construirea conform principiului dreptului de folosință al terenului.

Domnul Rausse Victor- inginer

În memoriul general se specifică că se vor construi...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Se vor construi dar nu spune pe ce terenuri...

Domnul Rausse Victor- inginer

Da, spune că se vor construi, atât. Istoria bulevardului Elisabeta, dovedește că în momentul când s-a construit, s-a expropriat mult mai mult, iar terenurile care au rămas, au fost cumpărate de....

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Deci gândeau mult mai bine decât noi, asta e concluzia..

Domnul Rausse Victor- inginer

Întrebarea nr. 15: Dacă reprezentanții decizionali ai PMB sunt în posesia celor două referate de oponentă depuse în datele de 14.06.11 și 04.07.11, înainte de data de 20.07.2011, când le-am adus personal la biroul dumneavoastră, la doamna Gladiola Țicleanu și dacă le-au studiat, și dacă nu, să spună de ce. Deci, am înțeles că nu s-au studiat, de fapt nici nu am primit răspuns la primul referat, a trecut....

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Eu pot spune că nu l-am primit, dar domnul Mitu, dacă i l-ați dat, îl citește.

Domnul Rausse Victor- inginer

Da, îl citește, oricum au trecut cele 30 de zile, deci putem să acționăm. Întrebarea nr. 16: Dacă există un studiu de circulație realizat într-un mod profesional cu date concrete pe fluxul de trafic rutier distincte dedicate pe zone de cartier, străzi, bulevarde, pentru PUG-ul din 2000 și pentru proiectul respectiv în discuție. Studiul japonez realizat în 1997, 1998, nu conține un astfel de studiu, citind atent cele aproximativ 50 pagini, nu reiese că s-a efectuat, cel puțin pentru zona bulevardului Iuliu Maniu. Avem un studiu de circulație temeinic, pe segmente, fluxuri delimitate clar, datorită cărui fapt, scrie în referatul de oponentă, este aglomerat bd. Iuliu Maniu? Nu, fac o paranteză, că nu ați citit referatul, e vorba de traficul dinspre Crângași, Cotroceni, Drumul Taberei, Timișoara, Trafic Greu, evident.

E vorba că, tot traficul acesta se varsă prin Valea Cascadelor, care gătuie, de fapt acolo este toată bubă. Noi considerăm că ar fi trebuit să se facă niște lucrări de mai mică anvergură, cum scrie în referatul de oponentă, străpungerea Timișoara, care este aprobată de mult ca PUZ, dar nu e făcută. De asemenea, str. Liniei, unde sunt gunoai în spatele pasajului Lujerului și în spatele Cora. De asemenea străpungerea Preciziei, tot așa, sunt proiecte mult mai mici ca anvergură și care au un efect benefic. Noi nu putem desconggestionarea partea de sud-vest, făcând un drum pe partea de nord-vest, asta este clar și vedeți că aveți schemele satelit care..

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

O să se facă mai multe variante la Iuliu Maniu, o să se facă încet, încet, toate sunt prevăzute la investiții, când o să avem bani,...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

O să fac o remarcă, toate aceste lucrări sunt prevăzute în PUG, care a avut un studiu de fundamentare, când s-a întocmit PUG-ul, s-a avut în vedere totalitatea operațiilor și care este efectul lor final. Acum se aplică secvențial pe câte un proiect, sigur că prioritizarea este o chestie care poate fi discutată, dar, în orice caz nu o stabilim noi.

Domnul Pop Romeo - consilier general din cadrul C.G.M.B.

Asta ar fi fost și o investiție mult mai mică și mult mai ușor de executat, se pare că s-a ales o variantă spectaculoasă să mai facem un pod, în loc să facem un drum ca să lege rapid o parte a Bucureștiului de viitoarea centură, asta pot spune eu în clipa asta și mă bucur că sunteți de acord cu ceea ce am gândit și noi.

Domnul Rausse Victor- inginer

Să trecem mai departe, întrebarea nr. 18: De ce nu se valorifică str. Liniei prin amenajări edilitare ale acesteia și conectarea la șos. de centură?.

Menționez, pentru auditoriul din sală, că acest fapt poate descongiona traficul rutier din cartierele Cotroceni, cartierul Drumul Taberei, Intersecția Răzoare și șos. de centură. Există intenția în acest sens din partea edililor din PMB, pentru realizarea unui PUZ, și dacă da, când?. Menționez că str. Liniei se află în paragină și reprezintă un teren viran, o potențială groapă de gunoi, în devenire, vezi zona pasajului Lujerului, în spatele complexului Cora.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Răspunsul este da, există, cu ocuparea asta nu pot să vă dau un termen.

Domnul Rausse Victor- inginer

Bun, întrebarea nr. 19: De ce nu se valorifică străpungerea bd. Preciziei în șos. de centură, aceasta putând descongiona traficul rutier din zonele str. Valea Cascadelor, unde este ambuteiajul principal, bd. Preciziei și șos. de centură?

Menționez pentru auditoriul din sală că descărcarea traficului rutier prin bd. Preciziei, o zonă puternic industrializată în șos de centură se realizează tot prin bd. Iuliu Maniu, actual, congestionându-l încă o dată pe acesta din urmă. Deci, atenție, e vorba de o distanță mare între cauză și efect în cazul proiectului străpungere Ciurel.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Aveți dreptate, dar, există această intenție, deocamdată e ținută pe loc, există o prioritizare și aici, categoric că Preciziei trebuie adus, aici s-a discutat la un moment dat un punct intermodal și cu o parcare de **park&ride**, proiectul acesta a căzut, exact situația nu o știu, dar există această preocupare de străpungere a Preciziei până la centură, categoric, dar e vorba și acolo de niște exproprieri și exproprierea pe un teren cu probleme juridice.

Domnul Rausse Victor- inginer

Vă mulțumim pentru sinceritate. Întrebarea nr. 20: Considerați continuarea modernizării șos. de centură în zona de nord-vest și sud-vest, o condiție prioritară pentru fluentizarea traficului rutier în București? și dacă da, să ni se spună de ce?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Șos. de Centură, în primul rând e de competența Companiei Naționale de Autostrăzi, este necesară, de aceea este și reabilitată pe partea nord, dar pe partea de vest, chiar acum discutăm, avem în avizare PUZ-ul respectiv care are diverse probleme de conținut cadru, metodologie, a fost întârziat, eu cred că din cauza proiectantului. El va intra, este absolut necesar și cred că este necesară și autostrada de centură, în viitorul nu știm care, dar... mai ales pe partea de nord, cu legătură, A1, A3, A2, printr-o autostradă de centură, ceea ce înseamnă în exteriorul centurii actuale.

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Dar oricum sunt licitate, sunt scoase la licitație sectoarele de lărgire a centurii A1, DN7 și DN2.

Domnul Rausse Victor- inginer

Mulțumim pentru precizare. Considerați finalizarea liniei de metrou Drumul Taberei, o soluție care să descongeseze traficul rutier în zona respectivă, inclusiv pe bulevardele, străzile adiacente și Iuliu Maniu?

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Nu știu dacă neapărat Iuliu Maniu, pentru că acolo este metrou, dar sigur Drumul Taberei se v-a descongeseza cu metroul.

Domnul Rausse Victor- inginer

Atunci, completez eu, din zona Cascadelor, în zona respectivă, trăiesc acolo și știu ce înseamnă.

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Magistrala 7 este începută, Magistrala 5 este începută, constructorii..

Domnul Rausse Victor- inginer

Da, noi începem greu și ne lăsăm repede, e foarte adevărat, să sperăm că va fi și finalizată. Întrebarea nr. 22: De ce evită să răspundă, asta nu trebuie să fie o întrebare tendențioasă, dar mi-am pus-o ca inițiator al celor două referate de oponentă și vreau să scot din discuție proiectantul, care consider că nu este de datorie lui să dea răspuns la aceste referate de oponentă, el fiind un subcontractor al PMB și nu e corect să punem în spatele proiectantului, răspunsul la cele două referate, pentru că nu el a inițiat acel proiect, astfel, de ce evită să răspundă în scris reprezentanții PMB, departamentul transporturi, că acolo a fost referatul, semnatarilor referatului de oponentă la proiectul străpungere Splaiul Independenței A1 , document înscris la Biroul Unic, cu nr. de înregistrare 1008087. Menționăm că termenul legal de 30 de zile pentru finalizarea răspunsului este depășit. Reprezentanții PMB, mă înștiințează în schimb, prin adresa 7364/29.06.11, că se așteaptă un punct de vedere de la firma de proiectare Proiect București. În memoriul general al proiectului este explicat faptul că soluția urbanistică pe care firma Proiect București a urmat-o este furnizată de specialiștii din Primăria Capitalei-Departamentul Transporturi, asta este o întrebare pe care, efectiv..

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Să aduc la cunoștință directorului meu, nu știu dacă știe...

Domnul Rausse Victor- inginer

Directorul dumneavoastră a pus o rezoluție la referatul de oponentă pe care l-au studiat dl. Mitu și dl Chiotan, și am avut acea consiliere, directorul dumneavoastră cunoaște această problemă..

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Înseamnă că o să răspundă.

Domnul Plopeanu Bănel - proprietar str. Schiorilor

Sunt afectat, aş dori, referitor la ambuteiajul care se creează la intersecția dintre Iuliu Maniu și Valea Cascadelor, în afară de ce s-a spus cu cei care vin de pe Drumul Taberei, Timișoara, un alt factor este indisciplina și lipsa unei autogări pentru navetiștii din jurul Bucureștiului. Bolintin, Ciorogârla, Roata și toate satele acelea și-n permanență acea intersecție e blocată, deși e oprirea este interzisă, e blocată de microbuze, asta fiind o realitate. Eu știu că în Japonia când se fac aleile într-un parc, se lasă o perioadă să se vadă pe unde circulă lumea, după care se proiectează aleile, acesta fiind un fapt, nu pui un polițist să-i gonească de acolo, nu așa se rezolvă problema . S-a făcut un parc foarte frumos....

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Sunt două autogări în zonă. Eu știu că toată lumea vrea să stea la semafor să plece cu autobuzul de acolo, dar e indisciplina curată . Sunt două autogări și nu vor să intre în autogări.

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Acolo s-ar putea face pe tronsonul de parc care nu este utilizat dincolo de la ieșirea de la metrou, cea de-a doua ieșire, este neutilizabilă, e un parc foarte frumos, s-a cheltuit, partea dinspre oraș de la metrou e foarte utilizat parcul, frecventat de oameni, dincolo nu e.....

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Este o autogară care există deja, nu am cum s-o desființez, și mai e una făcută, le-am dat voie să parcheze, să-și ia călători din parcarea nou făcută, ori ei nu vor decât din semafor. E foarte greu să vrei să pleci...

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Trebuie să puneți niște camere să-i supravegheați, dați amenzi și într-o lună, două, se poate face și acolo, degeaba sunt patru benzi în zona aceea, pentru că numai pe două sau pe una, că oprește autobuzul unde poate, paralel cu.....

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Sunt două autogări, recunosc, sunt indisciplinați, bănuiesc că poliția nu face față

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Trebuie luate măsuri, vă spun eu și din birou se pot face, fără să stea în ploaie și frig, filmându-i...

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Îmi pare rău că nu este și un reprezentant al poliției rutiere aici

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Da, dar primăria se poate sesiza, există o legătură de subordonare...

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Da, cu poliția locală

Doamna Catrinel Ivănuț – Hotel News

Am câteva întrebări referitoare la traseul drumului, să ne spuneți exact pe unde va trece, ce suprafață va fi expropriată, de unde va începe lucrarea, ce veți face mai întâi și cât costă.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Eu vă pot spune un singur lucru, cu ce vom începe și s-a început deja. Cu pasajul care va uni malul stâng al Dâmboviței cu partea dreaptă a viitorului drum expres, ceea ce trece peste Virtuții, atât, deocamdată nu avem bani de altceva, și cu tot acel nod de bretele, nu știu...iar cealaltă întrebare, pe unde va trece, nu știu, trece, dacă ne uităm la Lacul Morii, în stânga de la Lacul Morii și va merge pe diagonală până va trece prin spatele la Practiker și ansamblului de la Metro din Militari. Iar prin partea cealaltă, prin partea dreaptă la Carrefour, de peste linia de centură..

Doamna Catrinel Ivănuț –Hotel News

Cât se va expropria, pe ce suprafață?

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Așa după cum v-am spus, suprafața exactă de expropriere se va stabili după elaborarea proiectului tehnic.

Doamna Catrinel Ivănuț –Hotel News

Ca să declarați de utilitate publică, printr-un PUZ, nu va trebui să știți exact, cam cât....

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Cam cât, da, o să vă comunicăm, nu știu pe dinafară cât se expropriează, o să verificăm și vă comunicăm care este suprafața necesară...

Doamna Gladiola Țicleanu–Consilier Juridic Serviciul Transparență Decizională

Cred că aceste informații le-ați putea obține și din partea colegilor noștri de la presă, pe care i-am invitat.

Domnul Nicușor Dan

N-am înțeles dacă există un studiu de trafic sau nu, și dacă există, când e cel mai vechi.

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Întrebarea se referea am văzut întâi dacă la public există studiu de trafic și în continuare spune așa: întrebare la nu s-a răspuns, deci nu se face nimic fără studiu de circulație.

Domnul Nicușor Dan

Când este ultimul studiu de circulație?

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Cel care se face referire la PUG, s-a făcut sigur înainte de anul 2000 și acum PUZ-ul care se supune dezbaterii, are în spate studiul de circulație.

Domnul Nicușor Dan

Eu simt că domnii de aici l-au cerut și nu ați fost....

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Așa spune legea, are studiul de circulație în spate, nu știu de ce nu li s-a pus la dispoziție.

Domnul Nicușor Dan

După întrebarea asta, o observație. PUG-ul e din 2000, una era circulația în 1998, alta e în 2011. Aveți o planșă cu exproprierile, puteți să estimați dacă sunt 70 de clădiri, 130, 250 de terenuri expropriate?

Domnul Sorin Luchian-inspector Serviciul Sistemizarea Circulației

Planșa există sigur, momentan nu vă pot spune pe dinafară, colegul meu de la Proiect București a dus deja o planșă și bănuiesc că are tot proiectul în continuare, dar planșa e sigur, acesta e și rolul puz-ului, ca să avem în continuare o bază cu care să expropriem.

Domnul Nicușor Dan

Dar numai dacă planșa asta există, nu este în dezbaterea publică de pe site-u primăriei, asta e problema.

Domnul Galiță Silviu - avocat

Eu am studiat această autorizație de construire nr. 209/21.06.2010, o primă întrebare: mai există o altă autorizație de construire până în momentul de față, sau aceasta este singura? Studiind obiectul acestei autorizații am văzut clar

că se lucrează lucrări pregătitoare pod.....etc. În ce condiții este valabilă această autorizație de construire, dacă în conținutul ei se face referire la săpături, escavări, ori Legea nr. 50/1991, prevede foarte clar că eventualele lucrări de construcție sunt și acelea subterane incluzând escavări și săpături, ori în anexa la această lege, se prevede clar ce înseamnă lucrări pregătitoare: organizarea șantierului, delimitarea acestuia. Repet întrebarea: În ce măsuri este valabilă această autorizație de construire?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Sincer, nu înțeleg întrebarea... Bănuiesc că este valabilă...

Domnul Galiță Silviu – avocat

Obiectul reprezintă lucrări pregătitoare, lucrările pregătitoare în esență reprezintă organizarea șantierului, delimitarea, organizarea executării lucrărilor. În anexa la Legea nr. 50/1991, așa cum este ea actualizată, asta menționează, ori, în conținutul acesteia sunt, săpături, escavări, lucrări subterane în esență, ori lucrările subterane în esență, reprezintă lucrări de construire, care nu pot fi încadrate în aceste lucrări pregătitoare.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Acea referire este un fer de referire de detaliu, o autorizație, pentru toată acea.. acolo sunt enumerate în legea nr. 50, categoria de lucrări pentru care trebuie autorizații. Dacă cineva a numit-o pregătitoare și nu s-a referit numai la organizare de șantier, nu are nici o relevanță.....

Domnul Galiță Silviu – avocat

O a doua întrebare, strict legat la un proprietar care este afectat, din punctul meu de vedere, având în vedere că s-au început lucrările de construcție, niște piloni de construcție de 20 m adâncime, cu diametru de 2m, se află la 6 m de poarta sau gardul efectiv al unui imobil proprietate privată, de ce nu s-au respectat condițiile prevăzute de acest Ordin 2701/2010, în sensul că la art. 37, lit.a, pct. 2, se specifică clar, se identifică și se notifică proprietarii a căror proprietăți vor fi direct afectate de propunerile de PUZ, în condițiile în care există propunerile de PUZ. De ce nu a fost notificat acest proprietar, având în vedere că a fost direct afectat ?

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Prima problemă, este un PUZ care este inițiat înainte de apariția Ordinului respectiv, deci Ordinul spune că procedura se aplică începând cu 1 ianuarie pentru.. continuă cele care sunt în derulare până la 01 februarie, a doua problemă, această problemă cu notificarea, am sesizat-o, este împotriva principiilor consultării populației și va fi probabil modificată. Este o prevedere abuzivă , pe care a constatat-o și justiția și va fi anulată.

Domnul Galiță Silviu – avocat

Până să fie anulată, trebuia să vă....

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Cum e anterioară, e anterioară prevederii legale...

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Totuși prezența persoanei afectate în această sală cred că, există...

Domnul Galiță Silviu – avocat

Nu acoperă...din punct de vedere formal, trebuia să existe o notificare în sensul acesta

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Dar legea a intrat în vigoare, după ce a fost inițiat....

Domnul Galiță Silviu – avocat

O ultimă întrebare, e sau nu e, drum expres?, pentru că a-ți susținut că nu e drum expres, să știm și noi.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Să spună specialistul de trafic, aici s-ar putea să existe inadvertențe de noțiuni așa cum le privim pe urbanism și de cei care au reglementările de infrastructură rutieră. În orice caz, ...la cât a fost proiectat...

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Probabil 80Km/oră sau mai puțin, 70...un drum totuși.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

După câte știu eu, acești 80Km care este invocat acolo, nu este conform legii românești privind circulația publică, deci 70 poate să fie maxim, asta știu eu și în orice caz, nu în viziunea mea, dacă luăm definiția din Legea nr. 350 sau din reglementările care țin de amenajarea teritoriului, drumul expres are cu totul altă definiție decât...drumul expres înseamnă de fapt autostradă fără bandă de delimitare centrală, ci numai cu separator, asta înseamnă drum expres în viziunea legii urbanismului. Eu consider că nu este drum expres. Oricum, la drumul expres, viteza e cu totul alta decât 80, este vorba de 110 Km sau de chiar 130. Există drum expres cu viteza chiar de 80 Km. Eu am o problemă foarte importantă la Agenția de Mediu, dacă se poate...

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Cunosc foarte bine proiectul de la nașterea lui, din datele pe care le-am acumulat și noi în această perioadă, se pare că e vorba de o expropriere de 40 ha în totalitate cu clădirile aferente pe toată această lungime. El a venit într-adevăr cu titulatura de străpungere A1, A2 și pe mine mă îngrijorează că dacă ies din A1, să am indicatori prin oraș, spre A2, e greu să înțeleg lucrul acesta.

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Eu consider că a considera Virtuții un inel, nu e corect, în primul rând, la Crângași, eu rămân pe o singură bandă, pentru că cineva a aprobat piața aproape în bulevard și nu este corect, iar dacă dumneavoastră vreți să descărcăm o asemenea circulație perimetrală a Bucureștiului, plus o străpungere care vine de acolo, mie mi se pare că este imposibil de realizat acest lucru. Ar fi o catastrofă în trafic și probabil am vedea și noi că banii chiar s-au dus pe apa Dâmboviței, că tot mergem paralel cu ea. V-am rugat și acum vreo doi trei ani, când a venit proiectul, să studiem foarte bine cum descărcăm noi pe Virtuții și ce capacitate de preluare are Virtuții. Nimeni nu a venit cu un răspuns, și eu vă solicit acum dacă acest proiect, ținând cont de descărcarea care trebuie să o faceți, își mai are rostul, dacă considerați că este oportun în aceste condiții.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

După cum spunea și domnul Chiotan, în momentul în care va fi realizat segmentul de inel median, acesta este rolul lui, se va dispersa traficul pe sud-vest...

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Domnule Arhitect Șef, el nu face față până la acest trafic, eu l-am probat aseară special.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

E vorba de o reconsiderare, nu vorbim de situația actuală.

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Mie mi se pare chiar o greșeală că n-am pornit cu pasaj subteran, undeva în zona Pieții Crângași. Noi nu putem rezolva circulația acolo, decât printr-un pasaj subteran sau poate ocoli și prin constructor într-un fel, trebuie găsit o altfel de soluție. Ca să mai prezint un proiect cu descărcare în Virtuții din Autostrada 1, mie mi se pare o poezie, de fapt cheltuim banii cetățenilor degeaba.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Vi se pare o poezie care este un act public în acest moment, prevederea PUG-ului, este relativă afirmația dumneavoastră.

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Asta nu este o scuză. Dumneavoastră sunteți specialist, vă rog să-mi spuneți dacă permite șos. Virtuții în acel punct să mai descărcăm ceva.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Nu e vorba de șos. Virtuții în ampriza actuală și dacă șos. Virtuții va face parte din inelul median, poate explica dl. inginer mai bine

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Evident au fost niște neglijențe din partea primăria...care au promovat proiectul, în sensul că au apărut niște expresii din astea ambigui sau care nu mai sunt actuale... că și acesta a fost un proiect lansat cu ani buni în urmă.

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Are legătură, am lăsat pe cineva în Crângași și am făcut stânga din Virtuții spre Splai și să urc pe lângă noul pasaj la APACA. Podul Grand era pâna jumătatea lui trafic, am stat vreo 20 min. să trec, după aceea am intrat, nu am crezut că aici trebuie să stau 10 min. să fac viraj la dreapta sau să trec pe sub pod în continuare pe Splai și a început să mă îngrijoreze ce nivel de trafic se strânge seara, era ora 18,00. Eu zic așa, haideti toate părțile să ne gândim foarte bine și să facem această străpungere Timișoara și Preciziei, care sunt foarte importante și abia după aceea să vedem dacă o investiție care va avea niște cifre impresionante, va mai avea această formă sau va mai trebui executată.

Eu cred că, o să facem pasajul de aici de la Virtuții și o să rămânem cu el în câmp acolo, că nu o să se ducă nicăieri deocamdată și nu știu de ce dezbateră publică și consultarea publicului nu se face și cu Consiliul General al Municipiului București, înainte, că vedeți bine că ideea Consiliului General, dumnealor nu sunt de acord cu această investiție și poate ar trebui ca la dezbateră și punctul de vedere al Consiliului General și abia atunci să începem să dăm bani pentru studii de fezabilitate, pe tot felul de PUZ-uri, că sunt bani publici și trebuie să avem grijă de acest lucru. Eu zic că sunt foarte importante străpungerile Preciziei și Timișoara, care sunt într-adevăr cu un cost foarte mic, le-am studiat, am fost personal pe teren și am văzut ce înseamnă și chiar Bd. Timișoara are nevoie urgentă de această străpungere.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

În principiu, suntem de acord, și lucrările acestea trebuie executate, dar sunt niște amendamente. Preciziei, nu va rezolva semnificativ problema pentru că venim pe A1, trebuie să intri pe centură, să intri pe Preciziei, pe urmă să revii pe Valea Cascadelor, nu e o soluție, să zicem excepțională din punct de vedere al fluenței și mai este o problemă juridică acolo, iar, dacă vorbim de Timișoara, acolo, într-adevăr Timișoara ar fi de natură să aducă traficul spre zona centrală și-l aduce într-o zonă la Răzoare care deja are probleme....

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Abia după aceea.....Acesta e un colos de investiții, numai prin natura ...valoarea expropriilor ...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Eu nu pot să mă pronunț asupra oportunității din punct de vedere al investițiilor, dar mai fac un comentariu. Poziția Consiliului General a existat, s-a votat un buget, este vorba de nuanțele politice, pentru că votul, până la urmă este politic, o parte a nuanței politice, nu este opinia Consiliului General.

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Ați prezentat în urmă cu o săptămână, două inelul median.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Ați văzut că acolo există niște variante pentru că nu este luată o decizie a traseului inelului median care toate sunt legate de această intersecție...

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Eu îmi mențin părerea și nu numai eu, sunt mulți specialiști care spun că este imposibil să descarci ceva în șos. Virtuții, și acum și în viitor.

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

DI. Luchian v-a spus că are în vedere lărgirea șoselei Virtuții și știu că pasajul peste Virtuții, într-adevăr trebuie să ofere deschiderile, astfel încât să se poată face această șosea....

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Eu v-am dat exemplul zonei comerciale de la Crângași, nu pot face nimic acolo, e construit până-n stradă, trotuarul este de fapt....

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

O dovada a modului cum s-a făcut urbanismul..competențele s-au împărțit între sectoare.....capitală...

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Cred că ar trebui explicat tuturor și chiar dumneavoastră care sunteți specialiști să spuneți, am o problemă acolo, s-o rezolv, nu să descarc și să creez o congestie și un nivel al emisiilor mult mai mare în zonă. Haideți să rezolvăm aceste probleme, apoi vedem cum mai facem și bulevardul acesta.

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetrația

Ați văzut că la prezentarea inelului median, din variantele care s-au avut în vedere a fost legarea inelului median cu această penetrație, astfel încât să se descarce mult mai bine traficul pe relația nord.

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Aceași problemă o avem și spre Uverturi cu legătura spre Lujerului, nu permite.. este imposibil să mai intervenim, atunci cum descărcăm, acolo chiar nu mai avem cum să ... acolo poate mai dărâmăm piața, trecem prin ea...

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Aici ne spuneți dumneavoastră exact Preciziei și Timișoara, vor juca acest rol, adică nu mai este nevoie să vii ca să faci dreapta pe Virtuții. În momentul când vii de pe A1, ca să fie pe lului Maniu.....

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Pe Virtuții, în principiu rămâne același, suplimentar va veni descărcarea, eu nu pot să scad traficul pe Virtuții.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Când va funcționa sistemul.....

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

Eu trebuie să știu cum va funcționa sistemul acum, traficul care-l am acum pe Virtuții, el va veni tot până aici ca se distribuie acum și spre A2, pe Iuliu Maniu, Timișoara, asta e altceva, dar traficul, aici la Crângași, este același la care adaug acest trafic.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Discutăm fără fundamentare...

Domnul Dan Trifu - Eco-Civica

N-am mizat nici la noul pasaj și ați văzut că stăm să intrăm acum pe el acum la Victoriei și sus la Leul stau la stop de.... eu zic să dați exemplele acestea pe care le avem, să începem să facem niște studii adevărate, căci dacă cer studiul de circulație, sunt convins că nu știe nimeni unde este. Da, dar nu pot să descarc într-o bandă, sunt pe aproape un inel central al capitalei, haideti să ne coordonăm toți, să facem o lucrare bună și să vedem atunci cât va avea bulevardul acesta, până unde va trebui să meargă..

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Pot să vă răspund aici, cât este de public și de nepublic, nu e problema Direcției de Urbanism.

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Vroiam să zic de străpungerea Timișoara și Preciziei, nu trebuie să ne cramponăm de șos. de Centură actuală, putem să mergem până la bretea Ciorogîrla , care este făcută..... cu A1. Nu aveți decât să subtraversăm...dl. Chiotan spunea că-s mari probleme, că e o cale ferată acolo, dacă tot luați utilajul să subtraversați Casa Poporului, faceți pe sub șos. de centură și nu-i faceți.... Acolo, lăsați-o să meargă mai încolo, mai este 1 km și iese într-o bretea gata făcută pe ambele sensuri cu autostrada, deci se poate face cu un efort financiar foarte mic și cu un efect fantastic de mare, se va echilibra circulația și se va desconggestionă Iuliu Maniu.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Da, dar din păcate acum discutăm pentru propuneri care nu sunt cuprinse în documente oficiale, acestea sunt deocamdată documentele oficiale.

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Acum nu putem, dacă sunt soluții.....

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Mai e un aspect, suntem pe alt teritoriu administrativ deja...

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Și asta trebuie să fie o piedică?

Domnul Arhitect șef Gheorghe Pătrașcu

De către cei care vor lua decizia.....Asta este o problemă națională.....

Doamna Daneș - proprietar imobil afectat

Bună ziua mă numesc Daneș, prima victimă a acestui minunat proiect și în această postură am contactat Primăria Municipiului care așa cum au menționat diferiți antevorbitori, m-a direcționat tot către cel care a întocmit proiectul. Este o probă de derobare de răspundere, din punctul meu de vedere proiectantul m-a informat, mi-a pus la dispoziție, probabil ceea ce avea dreptul să o facă și mai mult de atât nu depinde de el. El este cel care a executat o comandă, dvs primăria sunteți cei care ați dat-o și este de presupus că v-ați asumat toate consecințele. Ce este mai surprinzător pentru mine este că în această, în final realizată dezbateră publică, cu scuze pentru competențele dvs. personale ca indivizi, profesionale, probează pe de o parte lipsă de profesionalism, pe de altă parte desconsiderare față de ce înseamnă această dezbateră publică. Cum este posibil ca dvs. să acceptați să organizați o dezbateră publică și recunoașteți că ați acceptat să organizați datorită diferitelor presiuni în condițiile în care acum ne spuneți, vă rog să mă lăsați după care închei, că memoriul acesta "este" dar, are multe greșeli, ce ne invitați să discutăm, un memoriu cu greșeli, cu inadvertențe, în condițiile în care ne spuneți că obiectul memoriului nu este de fapt un drum expres, este un altceva.

Am parcurs și eu atât cât m-am priceput sunt profană în ale construcțiilor, acest memoriu. Concluziile mele de profan sunt că premisele cantitative așa zis pseudo cantitative ale memoriului sunt absolut eronate. În pagina în care sunt estimate suprafețele ce urmează a fi demolate se menționează o suprafață de cca 6000 mp cu construcții, iar în partea introductivă chiar se induce în mod persuasiv sugestia că aceste construcții sunt pe teritoriul comunei Chiajna. Din schița proiectului, la fel, privită de un profan este evidentă absența documentației în teren, care de altfel este invocată ca și criteriu la întocmirea proiectului, iar elementele invocate în situația existentă pentru a demara un asemenea proiect sunt departe de a putea constitui o motivație care să justifice suma estimată a proiectului. Știți care este situația existentă pentru care se propune proiectul: capacitate redusă pentru toate localele existente, existența unor drumuri fără ieșire, îmbrăcămintea asfaltică neadecvată. Domnilor este penibilă o astfel de motivație. Dar știți care este scopul proiectului? Nu știu dacă ați citit cu atenție, la pagina 2, obiectul Puz-ului în alin. 2, 3 și 4 este cât se poate de clar.....bun și tot prezenta documentație are drept scop definirea noilor funcțiuni, deci asta

este scopul: reglementarea urbanistică a teritoriului și trasarea unor noi căi de comunicație, iar la valorificarea proiectului, la cele estimate a le aduce acest proiect se menționează 2,1 evoluția zonei că acest proiect va avea drept finalitate creșterea valorii terenurilor în zona ce va fi deservită. Acesta este de fapt scopul proiectului și nu unul de utilitate publică.

Domnul Arhitect șef Gheorghe Pătrașcu

Foarte bine o să analizăm. Deci ultima afirmație mi se pare excesivă, dar asta este părerea mea. Orice preocupare a unei zone de reglementare urbanistică are în vedere acest obiectiv: creșterea valorii, nu neapărat a valorii de piață, ci a valorii de utilizare a unui teren, acesta este scopul urbanismului. În principiu, în general este unul din obiectivele urbanismului. Este un obiectiv general și nu este legat de acest proiect. Restul o să analizăm ..o să vedem care va fi hotărârea celor care vor decide, vom informa corect vă asigur și eu personal o să propun amânarea.....

Domnul Vlad Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetratia

Dar ceea ce ați citit dvs. practicscopurile generale ale unui puz, cea de a da reglementări urbanistice pentru zonă. Asta se cere pentru un puz, și domnul arhitect șef poate să confirme. Beneficiile care s-au enumerat aici, nu neapărat asta reprezintă scopul, ci rezultatul realizării acestui drum, rezultă niște beneficii pentru comunitatea care se află în zona acestei căi de comunicație.

A bănuiesc că încă din anul 2000 Primăria Municipiului București urmărea să ajute angrosiștii din cine știe ce zonă s-au să crească valoarea de piață a terenului și v-a explicat aici domnul arhitect șef că este vorba de valoarea urbanistică, nu valoarea de piață, cred că este o interpretare tendențioasă, explicabilă dar tendențioasă.

Doamna Daneș - proprietar imobil afectat

Mulțumesc pentru înțelegere domnule Chiotan, dar nu cred că cineva dintre dumneavoastră dorește să facă schimb de locuință cu mine în acest moment. Am acuzat de interpretări abuzive când ultima frază cu care se încheie evoluția zonei, cu afirmația că relația cu centura Bucureștiului cu autostrada conferă o și mai mare valoare terenului ce îi oferă posibilitatea investitorului să împartă teritoriul în mari subzone.

Îmi pare rău, dar aceasta este limita mea de înțelegere. Dacă îmi spuneți că ceea ce se scrie în acest memoriu este literatură, simplificat pentru înțelesul vulgului, al unuia ca mine care nu are pregătire de specialitate, revin din nou este absolută desconsiderare.

Dacă vă uitați la încadrarea în localitate pe toate cele trei puncte cardinale, acest proiect este învecinat numai cu terenuri proprietate privată. Vă spun că sunt întru totul cu realizarea acestui proiect, dar haideți toți privații care vor fi traversați de acest drum să îi suporte costurile și atunci vă asigur că mă voi retrage ca parte oponentă dumneavoastră din acest proiect.

Domnul Plopeanu Bănel-proprietar str. Schiorilor

Aș vrea să ne fie mai clar pentru că în discuția cu domnul Mitu am pus întrebarea: de ce primăria de sector emite în continuare urbanism și autorizație de construire pe teritoriul prevăzut încă din anul 2000 în PUG că va fi o șosea.

Dumnealui spune că atunci când a lucrat la sectorul 1 în toate certificatele am scris, că am transferat beneficiarului riscul că există un proiect care prevede că pe acolo va trece un drum.

Dacă mergeți azi la Primăria Sectorului 6 să cereți autorizație pentru acel traseu, vă dă, fără a se menționa absolut nimic.

Este legal? Cât de moral credeți că este? Dacă este legal, mie mi se pare ceva total imoral.

Domnul arhitect șef Pătrașcu Gheorghe

Am să verific această afirmație, nu vă pot răspunde în acest moment.

Domnul Galită Silviu

Există o adresă oficială din partea Primăriei Sectorului 6 în care se susține foarte clar că PUZ-ul coordonator sector 6 aprobat prin HCGMB nr. 213/2005 nu are interdicție de construire a unor locuințe în acea zonă. De exemplu Splaiul Independenței nr. 332 unde ne interesează efectiv pe noi.

Domnul arhitect șef Pătrașcu Gheorghe

Trebuie să verific.

Domnul Nicușor Dan

Legat de întrebarea aceasta vă întreb și eu de ce nu este PUZ sector 6 pe site-ul Primăriei Municipiului București, cum sunt multe alte PUZ-uri? Am înțeles că nu se știe costul, dar o estimare de cost avem?

Domnul arhitect șef Pătrașcu Gheorghe

O estimare de cost nu pot să vă dau personal, PUZ-ul sectorului 6 este o inițiativă a acestui sector și își fac procedura conform regulamentului propriu. Este expirată în acest moment. Vom verifica. S-ar putea să aveți dreptate, verific ca să vă pot spune cu certitudine că așa este.

Domnul Rausse Victor

Totuși așteptăm un studiu de circulație, realizat profesional care să demonstreze că drumul expres descongesează Bulevardul Iuliu Maniu.

Am cerut acest studiu de circulație domnului Mitu, dar nu cred că este dumnealui cel mai adecvat să dea acest studiu de circulație, pentru că de fapt acest studiu este de fapt un referat de necesitate, sau un studiu de fezabilitate pentru realizarea acestui proiect. Inexistența lui dovedește rea intenție.

Domnul arhitect șef Pătrașcu Gheorghe

Această reintenție este de fapt o intenție care datează de câțiva ani.

Domnul Nicușor Dan

Aceasta este principala problemă, proiectului, să venim în 2011 cu un proiect din 1996.

Domnul arhitect șef Pătrașcu Gheorghe

Politice publice se execută așa cum sunt prevăzute și eventual se remediază pe parcurs, Aceasta este o mare problemă pe care nu cred că ați înțeles-o, pentru că odată o procedură începută, creează multe probleme în momentul când este amendată în mod semnificativ.

Nu este vorba despre aceasta .Vorbesc de studiul general pe București și studiul aplicat proiectului este anexa la proiect.

Poate da, dar în anumite condiții.

Prima condiție este să solicitați.

Doamna Țicleanu Gladiola

Vă mulțumim pentru participare și declarăm ședința închisă.

DIRECTOR EXECUTIV,
GEORGIANA ZAMFIR



Șef serviciu,
Gabi Florea

Intocmit,
Consilier F. Dinu
25.07.2011