



Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

Nr. ____ din _____

privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENTEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul Direcției Urbanism;

Luând în considerare raportul Comisiei de Urbanism și Amenajarea Teritoriului și avizul Comisiei Juridice și de Disciplină din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

Văzând avizele emise de:

- Comisia Tehnică de Amenajarea Teritoriului și Urbanism CTATU - DU a PMB: Aviz de urbanism nr. 7/ 04.02.2011;
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului: Aviz nr. 43/ 2011;
- Agenția Regională pentru Protecția Mediului București: Aviz de mediu nr. 30/ 22.11.2010;
- Comisia de Coordonare Lucrări Edilitare a PMB: Aviz nr. 889740/ 05.03.2010;
- Comisia Tehnică de Circulație: Aviz nr. 1104/ 04.02.2011;
- Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.: Aviz nr. 92/ 38881/ 19.08.2011;
- Ministerul Administrației și Internelor: Aviz nr. 735.719/ 29.05.2008;
- Serviciul Roman de Informații - U.M. 0362 București: Aviz nr. 96.065/ 24.04.2008;
- Ministerul Apărării Naționale - Statul Major General: Aviz nr. D/1349/ 04.08.2010.

Ținând seama de prevederile:

Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare;

Legii nr. 350 /2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare;

Hotărârii Guvernului nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism, modificată și completată;

PUG – Municipiul București aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 269 /21.12.2000;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. 2, lit. c, art. 36 alin. 5, lit. c și art. 45 alin. 2, lit. e din Legea administrației publice locale nr. 215 /2001, republicată;

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 Se aprobă Planul Urbanistic Zonal - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENTEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI, pentru o suprafață studiată de cca. 75 ha. zonă urbană caracterizată de existența tuturor formelor de proprietate.

Încadrare în PUG/ PUZ aprobate anterior - Conform PUG-MB și Regulamentului Local de Urbanism al Municipiului București, aprobate cu HCGMB nr. 269/2000 completată cu HCGMB nr. 324/ 2010, teritoriul studiat are reglementări de ordin general privind funcționalitatea, circulația, echiparea edilitară, a modului de utilizare a terenurilor, etc. Parțial, zona a fost studiată și prin PUZ - SECTOR 6 primind reglementări urbanistice și relaționări cu structura urbană și trama stradală a sectorului 6.

Indicatorii urbanistici caracteristici se mențin conform documentațiilor de urbanism PUZ aprobate și PUG.

Condiții de construire aprobate: TRANSPORT RUTIER - Reglementările cuprinse în prezentul PUZ detaliază rezolvarea arterelor de circulație și pot fi folosite exclusiv pentru autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor de utilitate publică și de amenajare a domeniului public.

Indicatori urbanistici aprobați: Nu se aduc modificări ale indicatorilor urbanistici prevăzuți în documentațiile de urbanism aprobate.

Art.2 Prezenta documentație reprezintă regulament de urbanism și nu dă dreptul la construire.

Art.3 Documentația de urbanism ce face obiectul prezentei hotărâri este valabilă până la aprobarea unei alte documentații de urbanism cu conținut diferit.

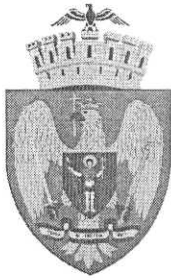
Această hotărâre a fost aprobată în ședința a Consiliului General al Municipiului București din data de

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

București, 2011

SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

TUDOR TOMA



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Primar General

EXPUNERE DE MOTIVE privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI

Legea nr. 453/2001, pentru modificarea și completarea Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și unele măsuri pentru realizarea locuințelor stipulează obligația administrației publice locale de a elibera certificate de urbanism și autorizații de construire pe baza documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, aprobate după cum urmează :

- pentru terenuri amplasate în localitatea, pe baza planurilor urbanistice (PUZ, PUD) aprobate și a regulamentelor aferente acestora.

Amplasamentul care face obiectul documentației de urbanism PUZ - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI, se află în zona de vest a municipiului București - sector 6 și cuprinde teritoriul situat în lungul traseului penetrației autostrăzii A1 București - Pitești stabilit prin PUG, de la intersecția Splaiul Independenței cu Str. G-ral Paul Popovăț (zona Semănătoarea) până la confluența cu autostrada A1.

Conform PUG-MB și Regulamentului Local de Urbanism al Municipiului București, aprobate cu HCGMB nr. 269/2000 completată cu HCGMB nr. 324/ 2010, teritoriul studiat are reglementări de ordin general privind funcționalitatea, circulația, echiparea edilitară, a modului de utilizare a terenurilor, etc. Parțial, zona a fost studiată și prin PUZ - SECTOR 6 primind reglementări urbanistice și relaționări cu structura urbană și trama stradală a sectorului 6.

Indicatorii urbanistici reglementați: conform documentațiilor de urbanism PUZ aprobate și PUG.

Funcțiunea și regimul de construire avizat: TRANSPORT RUTIER - Reglementările cuprinse în prezentul PUZ detaliază rezolvarea arterelor de circulație și pot fi folosite exclusiv pentru autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor de utilitate publică și de amenajare a domeniului public. Autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor private se va face exclusiv în baza Planurilor urbanistice zonale aprobate anterior.

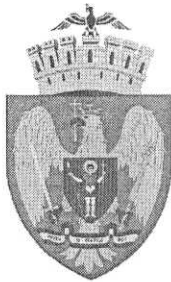
Indicatori urbanistici avizați: Nu se aduc modificări ale indicatorilor urbanistici prevăzuți în documentațiile de urbanism aprobate.

Planul Urbanistic Zonal, având avizele Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului și Urbanism (CTATU - PMB), Comisiei de Urbanism și Amenajarea Teritoriului (CUAT - CGMB), și alte avize solicitate conform prevederilor legale în vigoare, conform prevederilor art. 45 alin. 2, lit. e, și art. 36 alin. 2, lit. c și art. 36 alin. 5, lit. c din Legea administrației publice locale nr. 215/2001 republicată, cu modificările și completările ulterioare, se supune dezbaterii Consiliului General al Municipiului București.

În scopul de mai sus, prezentăm spre dezbateră alăturatul proiect de hotărâre.

PRIMAR GENERAL,

Prof. dr. Sorin Mircea OPRESCU



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Dezvoltare Urbană

Direcția Urbanism

RAPORT

privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI

Legea nr. 50/1991, republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și unele măsuri pentru realizarea locuințelor stipulează obligația administrației publice locale de a elibera certificate de urbanism și autorizații de construire pe baza documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului, aprobate după cum urmează :

- pentru terenuri amplasate în localități, pe baza planurilor urbanistice (PUZ, PUD) aprobate și a regulamentelor aferente acestora.

Amplasamentul care face obiectul documentației de urbanism PUZ - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI, se află în zona de vest a municipiului București - sector 6 și cuprinde teritoriul situat în lungul traseului penetrației autostrăzii A1 București - Pitești stabilit prin PUG, de la intersecția Splaiul Independenței cu Str. G-ral Paul Popovăț (zona Semănătoarea) până la confluența cu autostrada A1.

Conform PUG-MB și Regulamentului Local de Urbanism al Municipiului București, aprobate cu HCGMB nr. 269/2000 completată cu HCGMB nr. 324/ 2010, teritoriul studiat are reglementări de ordin general privind funcționalitatea, circulația, echiparea edilitară, a modului de utilizare a terenurilor, etc. Parțial, zona a fost studiată și prin PUZ - SECTOR 6 primind reglementări urbanistice și relaționări cu structura urbană și trama stradală a sectorului 6.

Indicatorii urbanistici reglementați: conform documentațiilor de urbanism PUZ aprobate și PUG.

Funcțiunea și regimul de construire avizat: TRANSPORT RUTIER - Reglementările cuprinse în prezentul PUZ detaliază rezolvarea arterelor de circulație și pot fi folosite exclusiv pentru autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor de utilitate publică și de amenajare a domeniului public. Autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor private se va face exclusiv în baza Planurilor urbanistice zonale aprobate anterior.

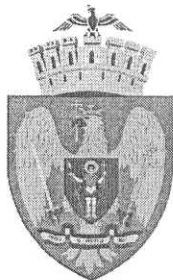
Indicatori urbanistici avizați: Nu se aduc modificări ale indicatorilor urbanistici prevăzuți în documentațiile de urbanism aprobate.

Planul Urbanistic Zonal, având avizele Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului și Urbanism (CTATU - PMB), Comisiei de Urbanism și Amenajarea Teritoriului (CUAT - CGMB), și alte avize solicitate conform prevederilor legale în vigoare, conform prevederilor art. 45 alin. 2, lit. e, și art. 36 alin. 2, lit. c și art. 36 alin. 5, lit. c din Legea administrației publice locale nr. 215/2001 republicată, cu modificările și completările ulterioare, se supune dezbaterii Consiliului General al Municipiului București.

Certificăm că documentația prezentată spre dezbateri conține toate avizele solicitate prin avizul CTATU nr. 7/ 04.02.2011.

În scopul de mai sus, prezentăm spre dezbateri alăturatul proiect de hotărâre .

**ARHITECT SEF AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,
ARH. GHEORGHE PĂTRAȘCU**



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Dezvoltare Urbană

Direcția Urbanism

Nr. 974352/ 745/ 04.02.2010

AVIZ DE URBANISM nr. 07104.02.2011

PUZ - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI

Prezentul aviz înlocuiește AVIZUL DE URBANISM nr. 32/ 1/ 16.12.2009
ca urmare a revizuirii soluției de circulație în nodul Sos. Virtuții - Splaiul Independenței
și se referă exclusiv la suprafața de teren cuprinsă pe teritoriul administrativ al

Municipiului București, pentru restul suprafeței este necesară obținerea avizului serviciilor de specialitate competente ale
administrației publice locale ale unității administrativ-teritoriale respective.

BENEFICIAR:

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

PROIECTANT:

S.C. PROIECT BUCUREȘTI S.A.

SUPRAFATA STUDIATA prin PUZ: Cca 240 Ha. - zonă urbană și periurbană, aflate pe teritoriul administrativ al
Municipiului București și pe cel al Comunei Chiajna, caracterizată de existența tuturor formelor de proprietate.

AMPLASARE, DELIMITARE STUDIU: Zona analizată și reglementată prin PUZ se află în zona de vest a municipiului
București - sector 6 și cuprinde teritoriul situat în lungul traseului penetrației autostrăzii A1 București - Pitești, stabilit prin
PUG, de la intersecția Splaiul Independenței cu Str. G-ral Paul Popovăț (zona Semănătoarea) până la confluența cu
autostrada A1 pe teritoriul administrativ al comunei Chiajna.

PREVEDERI PUG/ PUZ APROBATE ANTERIOR: Conform PUG-MB și Regulamentului Local de Urbanism al Municipiului
București, aprobate cu HCGMB nr. 269/2000, teritoriul studiat are reglementări de ordin general privind funcționalitatea,
circulația, echiparea edilitară, a modului de utilizare a terenurilor, etc. Parțial, zona a fost studiată și prin PUZ - SECTOR 6
primind reglementări urbanistice și relaționări cu structura urbană și trama stradală a sectorului 6.

Zona a mai fost studiată și reglementată printr-o serie de documentații PUZ primind reglementări urbanistice și relaționări cu
structura parcelarului existent și dinamica investițională:

Indicatorii urbanistici reglementați: conform documentațiilor de urbanism PUZ aprobate și PUG.

SE AVIZEAZA PLANUL URBANISTIC ZONAL, CONFORM PLANULUI DE REGLEMENTARI VIZAT SPRE NESCHIMBARE

**REGLEMENTĂRILE CUPRINSE ÎN PREZENTUL PUZ AU CARACTER DIRECTOR
SI POT FI FOLOSITE EXCLUSIV PENTRU AUTORIZAREA LUCRĂRILOR DE CONSTRUIRE A OBIECTIVELOR DE
UTILITATE PUBLICĂ ȘI DE AMENAJARE A DOMENIULUI PUBLIC.**

Pentru construirea în interiorul parcelelor se impune elaborarea unor planuri urbanistice zonale, a căror arie de
studiu este delimitată de străzi pe UTR-urile precizate în planșa de reglementări sau, unde este posibil,
se aplică reglementările planurilor urbanistice zonale în vigoare.

FUNCTIUNEA AVIZATA: TRANSPORT RUTIER

REGLEMENTARI CIRCULATII: Conform planului și profilurilor transversale caracteristice reprezentate.

- Soluțiile de detaliu ale lucrărilor de artă vor fi supuse avizării Comisiei de Amenajarea Teritoriului și Urbanism din cadrul
Primăriei Municipiului București.

INDICATORI URBANISTICI: Nu se aduc modificări ale indicatorilor urbanistici prevăzuți în documentațiile de
urbanism aprobate.

ACORDURI, AVIZE NECESARE PENTRU APROBARE: Avizul Ministerului Dezvoltării Regionale și Turismului, avizul
Agenției Regionale pentru Protecția Mediului București, avizul CNADNR, avizul Ministerului Apărării Naționale, avizul
Ministerului Administrației și Internelor, avizul Serviciului Roman de Informații, avizul Comisiei de Coordonare Lucrări
Edilitare - PMB, avizul Comisiei Tehnice de Circulație - PMB, alte avize conform legislației în vigoare.

* Elaboratorul și beneficiarul documentației de urbanism răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea
înscrișurilor cuprinse în documentația de urbanism ce a stat la baza emiterii avizului.

* La nivel de A.C. se vor respecta prevederile O.M.T.C.T. nr. 1730/21.09.2006.

Prezentul aviz modifică și completează prevederile documentațiilor de urbanism avizate anterior și poate fi folosit numai
după aprobarea documentației de urbanism.

Certificatul de urbanism se va elibera respectând datele tehnice solicitate prin acest aviz.

**ARHITECT SEF AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
ARH. GHEORGHE PĂTRAȘCU**

Șef serviciu,
arh. Stelian Alexandru Constantinescu





România

**MINISTERUL DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI TURISMULUI**
Direcția Generală Dezvoltare
Teritorială

Nr. 10442 / DGDT / 11.04.2011

București, bd. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1
Telefon/fax : 0372.114.515

S.C. PROIECT BUCUREȘTI S.A.
Str. Vasile Alecsandri nr. 4, sector 1, București

AVIZ nr. 43 / 2011

Denumire: „P.U.Z. - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL -
AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI” sector 6, București

Proiectant: S.C. PROIECT BUCUREȘTI S.A.
Beneficiar: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

În baza Art. 18, lit. h) din Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu
modificările și completările ulterioare,

În urma analizării documentației în Comisia Națională de Dezvoltare Teritorială
C.N.D.T. nr. 2/01.03.2011

Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului

emite următorul

AVIZ

privind documentația

**„P.U.Z. - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA
BUCUREȘTI - PITEȘTI” sector 6, București**
cu condițiile și recomandările pe verso

DIRECTOR GENERAL
Anca Ileana GINAVAR





MINISTERUL MEDIULUI ȘI PĂDURILOR
AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

A.R.P.M. - M.B.
Aleea Lacul Morii Nr. 1
Sector 6 - Bucuresti
IEȘIRE Nr. 2051/113/22.11.2010

22.11.2010

AGENȚIA REGIONALĂ PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BUCUREȘTI

Nr. 2051/113/22.11.2010

AVIZ DE MEDIU Nr. 30 din 22.11.2010

Ca urmare a notificării adresate de **Primăria Municipiului București**, cu sediul în Str. Splaiul Independenței nr.291-293, sector 6, București, înregistrată la A.R.P.M. București cu nr. 2051/113/18.05.2010 și a completărilor ulterioare înregistrate cu nr. 3587/17.09.2010, în urma analizării documentelor transmise și a verificării, în urma parcurgerii integrale a etapelor procedurale, în baza H.G.R. nr. 1635/2009 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului și Pădurilor, a Hotărârii Guvernului nr. 918/2010 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acestora, a O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului aprobată și modificată prin Legea nr. 265/2006, modificată și completată prin O.U.G. nr. 114/2007 și O.U.G. nr. 164/2008, în conformitate cu H.G.R. nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării pentru planuri și programe, se emite:

AVIZ

- pentru **PLANUL URBANISTIC ZONAL – “ Penetratie Splaiul Independenței – Ciurel – Autostrada București – Pitesti “ – București sector 6, Chiajna**
- **promovat de: Primăria Municipiului București**
- **în scopul adoptării/aprobării:** reglementarea urbanistică a terenului în suprafața de 244 ha, definirea noilor funcțiuni și trasarea unui drum expres cu stabilirea regulilor de circulație pietonală și auto.
- **încadrare în teritoriu:**
 - tronson 1 – Pasaj Splaiul Independenței – Pasaj B-dul Uverturii
 - tronson 2 - Pasaj B-dul Uverturii – Pasaj Linia de Centura
 - tronson 3 – Pasaj Linia de Centura – Pasaj Autostrada - A1 București-Pitesti



- **PLANUL URBANISTIC ZONAL – “Penetratie Splaiul Independentei – Ciurel – Autostrada Bucuresti – Pitesti “ – Bucuresti sector 6, Chiajna are ca obiective principale:**

1. Zonificare functionala

Sunt definite urmatoarele Unitati Teritoriale de Referinta:

- M2a – subzona mixta cu regim de construire recomandabil continuu si inaltime minime de P+6/P+8 si maxime de P+14;
- M2b - subzona mixta cu regim de construire recomandabil discontinuu si inaltime curente de P+3/P+4 si maxime de P+6;
- M3a – subzona mixta situata in afara limitelor zonei protejate, avand regim de construire continuu si inaltime minime de P+2/P+4 si maxime de P+6;
- M3b - subzona mixta situata in afara limitelor zonei protejate, avand regim de construire discontinuu si inaltime minime de P/P+1 si maxime de P+3;
- CB1 – subzona serviciilor publice dispersate;
- CB3 – subzona polilor urbani principali;
- A – subzona activitatilor productive si de servicii;
- T1 – subzona transporturilor rutiere;
- V3 – subzona spatiilor verzi pentru agrement;
- V4 - subzona spatiilor verzi pentru protectia cursurilor de apa;
- V5 – culoare de protectie fata de infrastructura tehnica.

2. Circulatiile

- Realizarea unui drum expres cu traseul aproximativ paralel cu B-dul Iuliu Maniu;
- Cresterea capacitatii de transport prin fluidizarea circulatiei si conditii de securitate a traficului spre si dinspre A1;
- Profilul transversal:
 - trei benzi carosabile de 10,5m pentru fiecare sens, separate printr-o zona de 3 m latime;
 - artere locale pe toata lungimea drumului expres – 7 m;
 - trotuare atat la artera locala cat si la drumul expres – 5 m.
- Realizarea a 4 pasaje rutiere
 - Splaiul independentei
 - B-dul Uverturii
 - Linia de Centura
 - Autostrada Bucuresti – Pitesti

3. Echiparea edilitara

Echipeamentele edilitare vor consta din:

- retea de alimentare cu apa si canalizare



- rețea de evacuare a apelor pluviale care provin din drumul expres și a bretelelor de legătură;
- rețea de alimentare cu energie electrică;
- rețea de alimentare cu gaze naturale

Pentru fiecare dintre utilitățile necesare ansamblului se vor realiza rețele interioare, conectate la rețelele urbane existente în zonă.

4. Protecția mediului și a sănătății populației

Se vor realiza următoarele:

- evacuarea apelor uzate de pe zona drumului expres se va face printr-o rețea de canalizare în sistem separativ;
- pentru evacuarea apelor pluviale se vor realiza 7 gospodării de canalizare (puncte de preluare, preepurare, stocare și pompă);
- lucrări prevăzute pentru protecția împotriva zgomotului prin amplasarea de perdele arboricole și/sau panouri atenuatoare de zgomot pe direcția zonelor rezidențiale aflate în vecinătatea drumului expres;
- realizarea infrastructurii necesare unei gestionări corespunzătoare a deșeurilor, inclusiv a celor periculoase, precum și pentru colectarea selectivă a deșeurilor reciclabile;

- **cu următoarele condiții:**

Se va limita impactul asupra factorilor de mediu prin respectarea următoarelor măsuri:

1. Măsuri pentru protejerea factorului de mediu „AER”

Principalele surse de emisii atmosferice rezultate ca urmare a implementării planului sunt sursele mobile (trafic rutier).

Pentru limitarea emisiilor de poluanți în aerul atmosferic se vor lua următoarele măsuri generale:

- realizarea lucrărilor de construcție cu asigurarea tuturor măsurilor specifice de diminuare a impactului asupra factorilor de mediu;
- stațiile de asfalt și de betoane vor fi echipate cu filtre din saci textili;
- elaborarea și implementarea proiectelor privind dezvoltarea anumitor activități în condiții de protecție a mediului;

2. Măsuri pentru protejerea factorului de mediu „APA”

- se vor respecta zonele de protecție sanitară cu regim sever pentru apeducte, conform H.G.930/2005 - (minim 10 m stânga-dreapta generatoarelor exterioare ale aducțiunilor de apă);
- orice construcție trebuie să respecte distanțele prevăzute în H.G. 930/2005 și SR 8591/1997, respectiv minim 3 m față de conductele publice de apă și 2 m față de canalul public;

- nu se vor amenaja depozite de materiale, materii prime, deseuri in apropierea cursurilor de apa;
- indicatorii de calitate ai apelor uzate evacuate in canalizare, se vor incadra in limitele impuse prin HG nr. 188/2002, Anexa 2 – NTPA 002/2002, modificata si completata cu HG nr. 352/2005;
- indicatorii de calitate ai apelor uzate evacuate in Lacul Morii si Canalul Arges - Rosu se vor incadra in limitele impuse prin HG nr. 188/2002, Anexa 1 – NTPA 001/2002, modificata si completata cu HG nr. 352/2005;
- se vor respecta conditiile impuse prin Avizul de gospodarire a apelor nr. 28 – B/IF din 09.11.2010 emis de Administratia Nationala „Apele Romane” Directia Apelor Arges-Vedea - Sistemul de Gospodarire a Apelor Ilfov-Bucuresti.

3. Masuri pentru protejarea factorului de mediu „SOL, SUBSOL, APE SUBTERANE”

- rezervoarele de carburanti si rezervoarele de bitum vor fi etanse, prevazute cu cuve de retentie;
- depozitele nu se vor amenaja direct pe sol, ci pe platforme betonate;
- orice activitate sau lucrare prin care se va afecta dinamica naturala a apelor subterane va fi realizata doar dupa obtinerea aprobarilor din partea organelor abilitate;
- realizarea infrastructurii necesare unei gestionari corespunzatoare a deseurilor , inclusiv a celor periculoase, precum si pentru colectarea selectiva a deseurilor reciclabile atat in perioada de constructie cat si in cea de functionare.

4. Masuri pentru protejarea factorului de mediu „ VEGETATIE SI ASEZARI UMANE”

- se vor lua masuri de compensare pentru suprafetele defrisate (pentru un copac defrisat se vor planta alti 10 copaci);
- suprafata de spatii verzi publice si private in incinte va fi de minim 30%;
- plantatii de aliniament intre sensurile de mers;
- amplasarea de perdele arboricole si/sau panouri atenuatoare de zgomot pe directia zonelor rezidentiale aflate in vecinatatea drumului expres;
- se vor utiliza utilaje si vehicule performante, cu nivel redus de zgomot si de noxe;

5. Monitorizarea efectelor semnificative ale implementarii planului

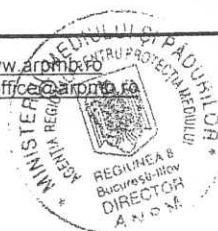
Programul de monitorizare a efectelor asupra mediului relevant pentru P.U.Z. este:



Factor/aspect de mediu	Indicatori monitorizati
Flora si fauna	1. Monitorizarea amenajarilor de vegetatie si biotopuri in concordanta cu prevederile P.U.Z. 2. Modul de protejare in timpul executiei a vegetatiei si ecosistemelor. 3. Plantarea de arbori in compensare cu arbori defrisati.
Populatia si sanatatea umana	1. Echipamentele edilitare realizate. 2. Respectarea masurilor privind diminuarea emisiilor de pulberi, zgomot si a vibratiilor.
Apa	1. Modul de asigurare a colectarii apelor uzate (retele, instalatii de preepurare, receptor, capacitate retele in raport cu necesarul); 2. Indicatori de calitate a apelor evacuate care sa permita evaluarea calitatii acestora in raport cu prevederile legale.
Solul	1. Prevederi ale programului de management al deseurilor, inclusiv al celor periculoase; 2. Elemente ale infrastructurii pentru colectarea selectiva a deseurilor realizate in cadrul ansamblului.
Aerul	1. Concentratiile de poluanti in emisiile de la sursele mai importante in raport cu valorile limita legale; 2. Concentratiile de poluanti in aerul ambiental in raport cu valorile limita pentru protectia populatiei, vegetatiei, ecosistemelor.
Zgomotul	1. Nivelurile de zgomot in raport cu valorile limita admise in perioada de constructie si in cea de operare.
Peisajul	1. Modul de respectare a prevederilor PUZ cu privire la distribuirea spatiilor plantate si a celor construite din interiorul amplasamentului .

Indeplinirea programului de monitorizare a efectelor asupra mediului este responsabilitatea titularului planului. Acesta este obligat sa depuna anual, pana la sfarsitul primului trimestru al anului ulterior realizarii monitorizarii, rezultatele programului de monitorizare la A.R.P.M. Bucuresti .

Emiterea Avizului de Mediu s-a facut avandu-se in vedere urmatoarele:
- Problemele de mediu aparute ca urmare a implementarii **PLANULUI URBANISTIC ZONAL**, au fost solutionate atat prin alegerea variantei optime



a planului (integrarea obiectivelor PUZ in cadrul natural existent) cat si prin stabilirea programului de monitorizare a efectelor semnificative ale implementarii planului;

- Stabilirea variantei optime s-a realizat in cadrul grupului de lucru cu consultarea autoritatilor publice interesate si pe baza punctelor de vedere asupra raportului de mediu;

- Nu au existat comentarii din partea publicului interesat in legatura cu obiectivele prevazute de varianta finala a planului;

- Declaratia titularului- **Primaria Municipiului Bucuresti** conform art.33 al H.G. nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluarii de mediu pentru planuri si programe.

Documentatia care a stat la baza emiterii avizului de mediu contine:

- Notificare adresata de Primaria Municipiului Bucuresti conform HG 1076/2004;
- Prima versiune a planului ;
- Raport de mediu pentru PUZ - "Penetratie Splaiul Independentei – Ciurel – Autostrada Bucuresti – Pitesti " – Bucuresti sector 6, Chiajna intocmit de S.C. ECO SIMPLEX NOVA S.R.L.
- Varianta finala a planului, Plansa de incadrare a amplasamentului PUZ in teritoriul, Plansa de reglementari urbanistice-echipare edilitara, Plansa privind situatia juridica a terenurilor cuprinse in teritoriul studiat, Plansa de coordonare retele, Regulament Local de Urbanism intocmite de S.C. PROIECT BUCURESTI S.A.
- 2-anunturi in mass-media prin care se informeaza publicul interesat asupra depunerii solicitarii de emitere a avizului de mediu pentru plan;
- Anunt public prin care se informeaza publicul interesat asupra deciziei etapei de incadrare;
- Informarea publicului asupra disponibilizarii proiectului de plan si a finalizarii proiectului prin 2 anunturi repetate in mass-media;
- Informarea publicului asupra organizarii sedintei de dezbaterea publica in data de 06.07.2010;
- Informarea publicului asupra deciziei de emitere a avizului de mediu prin afisare pe pagina de internet a ARPM Bucuresti si prin anunt in mass-media.

si urmatoarele avize, adrese si puncte de vedere eliberate de alte autoritati:

- Certificat de urbanism nr. 137/R/1595/25.03.2010 emis de Primaria Municipiului Bucuresti;

- Certificat de urbanism nr. 119/148/21.04.2008 emis de Consiliul Judetean Ilfov;



- Aviz de urbanism nr. 32/1/16.12.2009 emis de Primaria Municipiului Bucuresti;
- Aviz nr. 10209/21.01.2008 emis de Primaria Comunei Chiajna;
- Avizul Comisiei de coordonare nr.889740/05.03.2010 emis de Primaria Municipiului Bucuresti – Directia Generala de Dezvoltare, Investitii si Planificare Urbana;
- Acord de principiu nr.2972/18.09.2008 emis de Primaria Municipiului Bucuresti – Directia Generala Infrastructura si Servicii Publice;
- Aviz nr. 1263/13.05.2008 emis de Primaria Municipiului Bucuresti – Directia Protectia Mediului si Educatie Eco - Civica;
- Aviz tehnic de consultanta preliminara de circulatie nr. 248/07.07.2008 emis de CPUMB;
- Aviz de traseu emis de Consiliul General al Municipiului Bucuresti – Directia de Transporturi, Drumuri si Sistemizarea Circulatiei;
- Aviz de principiu nr. 735719/29.05.2008 emis de Ministerul Internelor si Reformei Administrative;
- Aviz nr.96065/24.04.2008 emis de Serviciul Roman de Informatii;
- Aviz nr. D/2783 emis de Ministerul Apararii – Statul Major General;
- Aviz nr. 474/02.03.2010 emis de S.C. APA NOVA BUCURESTI S.A.;
- Aviz nr.60319/27.11.2009 emis de S.C. Distrigaz Sud Retele S.R.L.;
- Aviz nr. 49939/17.12.2008 emis de Regia Autonoma de Transport Bucuresti;
- Aviz nr.26359/08.12.2009 emis de Regia Autonoma de Distributie a Energiei Termice Bucuresti;
- Aviz de gospodarire a apelor nr. 28 –B/IF din 09.11.2010 – emis de Administratia Nationala „Apele Romane” – Directia Apelor Arges-Vedea-Sistemul de Gospodarire a Apelor Ilfov-Bucuresti;
- Aviz nr.BVEXO1561/28.07.2008 emis de S.C. ELECTRICA MUNTENIA SUD –S.A. privind racordarea la energia electrica;
- Aviz nr. M03.15/1028/04.12.2008 emis de S.C. Metrorex S.A.;
- Aviz nr. 61060/18.12.2008 emis de S.C. Metroul S.A.;
- Aviz nr.2521707/19.01.2010 emis de S.C. ENEL Distributie Muntenia S.A.;
- Aviz nr.100/05/02/01/97760/10.12.2008 emis de S.C. Romtelecom S.A.;
- Aviz nr. 29160/1050/11.01.2010 emis de TRANSGAZ S.A. privind eventuala racordare la alimentarea cu gaze naturale;
- Adresa Sucursala Electrocentrale Bucuresti nr.1606/23.01.2009;
- Adresa S.C. Transelectrica S.A. nr. 11998/20.11.2009;

Prezentul aviz este valabil de la data emiterii, pe toata perioada de valabilitate a planului daca nu intervin modificari ale acestuia.

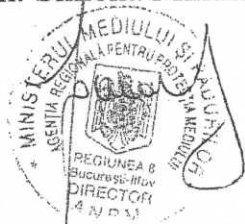


Se vor respecta toate prevederile actelor de reglementare emise de alte autoritati precum si recomandările din Raportul de Mediu.

Titularul planului are obligatia de a solicita la A.R.P.M. Bucuresti acordul de mediu pentru lucrarile prevazute in P.U.Z.

Nerespectarea conditiilor prezentului aviz constituie contraventie si se sanctioneaza conform prevederilor legale in vigoare.

DIRECTOR EXECUTIV,
Chim. Simona Mihaela Saceanu



SEF SERVICIU REGLEMENTARI
Ing. Roxana Costache

INTOCMIT,
Ing. Andrei Stroian



Primăria Municipiului București

Direcția Generală de Dezvoltare, Investiții și Planificare Urbană

B-dul Regina Elisabeta 47, sector 5, București, România
Tel.: 305 55 09; tel. centrală: 305 55 00 int. 1120; fax: 305 55 57
<http://www.bucuresti-primaria.ro>



SMC certifiat ISO 9001 2000



SMM certifiat: ISO14001 2004

COMISIA DE COORDONARE

Nr. 889740/05.03.2010

AVIZUL COMISIEI DE COORDONARE

FAZA DOCUMENTAȚII DE URBANISM

Din P.V. nr. 8/05.03.2010 al sesiunii

Comisiei de Coordonare a P.M.B.

Nr. 8. PROIECT BUCUREȘTI S.A cu sediul/domiciliul în București, str. Vasile Alecsandri nr. 4 prezintă spre avizare documentația de preordonare a P.U.Z. – ului „PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI – CIUREL – AUTOSTRADA BUCUREȘTI – PITEȘTI, SECTOR 6, BUCUREȘTI”, împreună cu avizele scrise ale întreprinderilor edilitare. În conformitate cu Dispoziția Primarului General nr. 782/03.06.2009, se avizează favorabil din punct de vedere al rețelelor edilitare planul de preordonare menționat mai sus cu condițiile:

-orice soluție propusă în zona de protecție sanitară, va avea aviz APA - NOVA, numai după obținerea derogării de la legiuitor, în privința legislației care stabilește regimul și dimensiunea zonelor de protecție sanitară;

-orice soluție tehnică propusă trebuie să permită accesul și lucrul facil la apeducte, în cazul unor avarii;

-orice soluție tehnică propusă nu va încălca cu sarcină mecanică apeductele. Se au în vedere atât sarcinile transversale verticale, date de mase suplimentare aflate peste sau în vecinătatea apeductelor cât și cele transversale, orizontale date de oscilațiile laterale ale posibilelor pile aflate în zona de protecție sanitară;

-soluția de evacuare pluvial se folosește de canalul Argeș – Roșu – Dâmbovița, care tranzitează Stația de tratare Roșu;

-soluția tehnică de tranzitare a stației de tratare Roșu cu apele pluviale se va studia numai printr-o conductă etanșă, care să nu permită ieșirea apelor uzate pluviale, în caz de punere sub presiune, în canalul deschis Argeș-Roșu-Dâmbovița unde, în incinta stației de tratare există nodul hidrotehnic de preluare a apei brute pentru potabilizare. Conducta se va executa, pe cât posibil în rambleul canalului deschis, din tuburi de fontă ductila zăvorâtă pentru canalizare sau PAFSIN și va debușa în avalul stației de tratare în canalul deschis.

În amonte de debrușare, pe canalul deschis se va studia un nod hidrotehnic de izolare a tronsonului amonte (din interiorul stației) pentru evitarea remu-ului în cazul debitelor majore evacuate pe canalul deschis;

-canalul deschis situat după debrușarea conductei de evacuare a apelor pluviale se va reamenaja până la descărcarea în râul Dâmbovița;

- se vor realiza extinderile și devierile de rețele apă-canal propuse numai cu proiecte întocmite de APA –NOVA București, proiecte ce vor fi supuse spre avizare în CTE – ANB;

-se va dezafecta conducta Dn 200 mm azbo care alimentează Stația de Tratare Roșu, branșamentul existent urmând a se prelua în conducta nouă cu subtraversarea drumului expres;

-se va asigura preluarea racordului existent de la Stația de Tratare Roșu în viitoarea rețea de canalizare;

-se va reamplasa conducta Dn 250 mm Ol pe splaiul Independenței de la nr. 319 (metrou Petrache Poenaru) până la șos.Virtuții;

-se va studia o variantă prin care se propune ca apa tehnologică sa fie introdusă într-un canal închis cu posibilități de intervenție prin cămine carosabile etanșe, în acest caz fiind necesar a se prevedea o conductă separată de preluarea apelor pluviale;

-în cazul folosirii canalului deschis, condițiile de preluarea a apelor pluviale vor fi stabilite de către S.C ELECTROCENTRALE;

- se va obtine aviz ELECTROCENTRALE;

- se va obtine avizul tehnic emis de CTATU;

- se vor respecta condițiile impuse prin avizele anexa la documentație;

- se va respecta planurile de preordonare anexate avizului.

PREȘEDINTE – COMISIE,

ALEXANDRU DUMITRU RADU

SECRETAR – COMISIE,

ing. ec. DRUMEN CONSTANTIN

ARHITECT ȘEF AL
MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
GHEORGHE PĂTRAȘCU

REPREZENTANT

DUAT-COMISIE,
ing. ANDREI ZAHARESCU

FPS-2.3.2.6-02/2



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice
Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nr. 1104 / 04.02.2011
Feb0345

Către

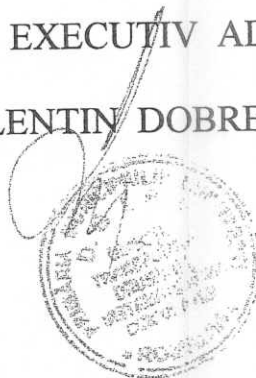
S.C. PROIECT BUCUREȘTI S.A.

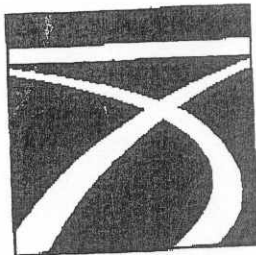
În ședința Comisiei Tehnice de Circulație din data de 03.02.2011 s-a dat acordul de principiu, din punct de vedere tehnic al circulației rutiere pentru documentația „P.U.Z. Penetrație Splaiul Independenței – Pod Ciurel – Autostrada București - Pitești”, conform certificatului de urbanism și planurilor anexate.

Pentru avizul comisiei veți reveni la următoarea fază de proiectare.

DIRECTOR EXECUTIV ADJUNCT

VALENTIN DOBRE





COMPANIA NATIONALA DE AUTOSTRAZI SI DRUMURI NATIONALE DIN ROMANIA S.A.

Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 110873
Tel.: (+4 021) 264.32.00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@andnet.ro

CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.300.000 lei
Operator de date cu caracter personal nr. 1651

DIRECTIA TEHNICA
Tel.: 021-264.32.16
Fax: 021-264.33.30

P.B. 1139/19.08.10

INDICARI

9. AUG. 2010

Nr. înreg

are 92/

38881

CATRE: PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI – beneficiar
SC PROIECT BUCURESTI SA – proiectant

Ref: PLAN URBANISTIC ZONAL – Penetratie Splaiul Independentei – Ciurel – Autostrada
Bucuresti-Pitesti

In urma prezentarii si analizei in sedinta C.T.E.-C.N.A.D.N.R. din data de 22.07.2010, a documentatiei intocmite de dvs, in baza careia solicitati aviz pentru obiectivul: Plan Urbanistic Zonal-Penetratie Splaiul Independentei-Ciurel-Autostrada Bucuresti-Pitesti se constata ca amplasamentul propus in suprafata de 250 ha face parte din intravilanul capitalei, in zona de sud a cartierului Militari si a comunei Chiajna.

Documentatia prezinta disfunctionalitatile provenite din traficul actual, identifica echiparea edilitara a zonei si gradul de ocupare a terenului.

Prezenta documentatie propune realizarea unui drum expres cu un traseu aproximativ paralel cu B-dul Iuliu Maniu, in lungul Canalului de aductiune apa Arges.

Drumul expres se desprinde din Autostrada Bucuresti-Pitesti dupa intersectia acesteia cu calea ferata Bucuresti - Videle printr-un nod de circulatie denivelat.

Realizarea relatiilor din acest nod se efectueaza dupa cum urmeaza:

- directia orazi - autostrada se racordeaza direct la podul autostrazii A1 peste calea ferata, in acest mod realizandu-se o fluenta mai mare pe directia drumului expres;
- directia A1 - B-dul Iuliu Maniu se mentine prin actualul traseu;
- directia B-dul Iuliu Maniu - A1 se realizeaza prin desfundarea actualului rampa a pasajului peste calea ferata si realizarea unei legaturi la sol pana in zona de intretaiere cu drumul expres. In continuare se propune realizarea unei rampe circulare de urcare pe pasajul supratran.

Profilul transversal al drumului expres este de doua benzi carosabile de 8,0 m pentru fiecare sens separate printr-o zona de 2,0 m latime.

Drumul expres se continua cu un traseu in lungul canalului Arges, iar pe zona complexelor comerciale profilul transversal va avea urmatoarea configurare:

- trei benzi carosabile de 10,5 m fiecare pentru fiecare sens;
- zona separatoare de sensuri - 3,0 m;
- artere de deservire locala - 7,0 m;
- trotuare atat la artera locala cat si la drumul expres de 5,0 m.

[Handwritten signature]

Intersecția drumului expres cu centura municipiului București și cu căminul ferat de centura s-a propus a se realiza denivelat printr-un pasaj supraterran, iar relația se realizează prin bretele la sol pentru toate direcțiile.

De menționat că soseaua de centura a fost prevăzută a se mari la 4 benzi de circulație pentru ambele sensuri.

Traseul drumului expres prin această intersecție trece de la partea de nord a canalului (în zona de vest de centura) pe partea de sud a canalului Argeș (în zona de est de centura), astfel încât acest drum să fie în totalitate pe teritoriul orașului București.

Pe tronșonul cuprins între soseaua de centura și stația de epurare R. 10, profilul transversal este compus din:

- 3 benzi de circulație pe sens - 10,50 m;
- separator de sensuri - zona verde - 3,0 m;
- zona canalului Argeș - 8,0 m;
- locală pe partea sudică a drumului - 7,0 m;
- locală pe partea nordică a drumului - 7,0 m (în comuna Chiajna);
- spațiu separator între drumul expres și locală - 3,0 m;
- trotuar - 5,0 m spre oras și 5,0 m spre comuna Chiajna.

Zona verde mediană are o lățime mai mare, încât să poată acoperi zona apeductelor și a protecției acestora (8,0 m).

Arterele locale se desfășoară în general, în lungul drumului expres, și în anumite zone unde a fost posibil pentru această circulație locală, au fost utilizate străzi existente (str. Eucaliptului, str. Margelelor), ceea ce a condus la reducerea exproprierilor și a demolărilor.

Intersecția drumului expres cu B-dul Uverturii - str. 1 Decembrie 1918 s-a propus a fi realizată printr-un pasaj denivelat superior pe direcția drumului expres, urmând ca celelate relații să fie rezolvate la sol, iar reglementarea circulației se va face prin semaforizare.

Pentru relaționarea comunei Chiajna cu drumul expres s-au propus artere locale la nord de canalul Argeș, folosindu-se în cea mai mare măsură arterele existente.

Arterele locale vor avea partea carosabilă de 7,0 m și trotuare de 5,0 m fiecare.

De la această extremitate a pasajului și până la sos. Virtuii, profilul transversal are următoarea componentă:

- carosabil de 10,5 m pentru fiecare sens;
- zona verde separatoare de sensuri - 3,0 m;
- două artere locale de 7,0 m;
- separatoare zona verde între partea carosabilă și drumuri locale de 3,0 m fiecare;
- trotuare de o parte și de alta de 5,0 m fiecare.

Intersecția dintre drumul expres și sos. Virtuii s-a propus a fi rezolvată prin supratraversare. sos. Virtuii, iar relațiile stanga - dreapta au fost realizate în intersecții tip "treflă", evitându-se toate punctele de conflict.

Arterele locale asigură accesul la instituțiile și firmele din zonă.

Racordarea drumului expres la cele două sensuri de circulație pe Splaiul Dambovitei s-a propus a fi cât mai fluentă; pe malul drept racordarea s-a înscris în actualul profil ce are o lățime de 19,0 m, iar pe malul stâng lungimea rampei ce se desfășoară până în zona de intersecție cu str. Popovat Petre. Pentru asigurarea legăturii Splaiului Independenței cu str. Popovat Petre s-a impus realizarea unei supralargiri în zona de rampă cu 7,0 m carosabil și un trotuar de 3,0 m.

Au fost introduse piste de bicicliști cu o lățime de 2,00 m pe trotuarul drumului expres și pe unele artere majore din județul Ilfov.

> Alimentarea cu apă

Tronșon 1 - Pasaj Splaiul Independenței - Pasaj B-dul Uverturii

Lucrări de apă potabilă

- Se reamplasează artera apă Dn 600mm din fonta ductilă și conductă de serviciu cu Ø 180 mm PEID cu toate măsurile de păstrare a continuității funcționării rețelelor de apă;

Blot

- Se reamplaseaza conducta existenta Dn 250mm pe locala dintre Sos. Virtutii si Splaiul Independentei cu Ø 280mm PEID;
 - Se realizeaza conducte de apa pe localele drumului, prin extinderea retelei orasenesti din zona, conducte care vor asigura incendiul exterior si alimentarea cu apa a consumatorilor.
- In zona pasajului Splai - Virtutii pilele acestuia se vor amplasa tinand cont de pozitia conductelor de apa existente, astfel incat sa se respecte conditiile tehnice impuse de asigurarea stabilitatii acestora in conditiile neintreruperii functionarii acestora.

Tronson 2 - Pasaj B-dul Uverturii - Pasaj Linia de Centura

Drumul a fost proiectat respectand toate criteriile tehnice si sanitare pentru coexistenta cu instalatiile si constructiile care transporta apa potabila si apa netratata pe tot traseul acestuia.

Relatia dintre drumul proiectat si canalul dublu casetat care transporta apa netratata la Statia de tratare Rosu este realizata prin pozitionarea acestuia sub zona verde centrala care are latimea de 8,0 m.

Apele de ploaie de pe cele doua benzi carosabile laterale zonei verzi centrale (cu latimea de cate 10 m) sunt dirijate catre exteriorul carosabilelor, iar canalatele menajere ale zonelor sunt amplasate in trotuare sau in localele laterale ale drumului.

Canalul deschis Arges - Lacul Morii are traseul paralel cu drumul proiectat la o distanta ax drum - ax canal de 20 m.

In zonele de intersectie la sol a drumului cu constructiile de alimentare cu apa descrise mai sus sunt prevazute lucrari de consolidare si protejare ale acestora, respectiv canalul casetat Arges - Rosu, apeductele Rosu - Bragadiru, apeductele Arcuda - Bucuresti.

La proiectarea zonelor de drum cu pasaje supraterane, pilele pasajelor se vor amplasa tinand cont de pozitia instalatiilor de apa, astfel incat sa se respecte conditiile tehnice impuse de asigurarea stabilitatii acestora in conditiile neintreruperii functionarii lor.

Se preved dotari cu hidranti pentru stingerea din exterior a incendiului si care pot asigura bransarea consumatorilor riverani.

Tronson 3 - Pasaj Linia de Centura - Pasaj Autostrada Bucuresti-Pitești

La proiectarea drumului si a pasajelor supraterane se va tine cont de pozitia instalatiilor de apa, astfel incat sa se respecte conditiile tehnice impuse de asigurarea stabilitatii acestora in conditiile neintreruperii functionarii lor.

Pe acest tronson drumul se proiecteaza la nord de canalul deschis Arges-Lacul Morii supratraversandu-l la sol in zona liniei de centura si in zona racordarii la autostrada A 1.

Canalul dublu casetat aflat la sud de canalul deschis se afla in zona amprizei drumului proiectat.

Canalizarea pluviala a localelor proiectate pe partea sudica a canalului deschis respecta distantele sanitare fata de extradrosul canalului casetat (10m).

Lucrurile descrise se vor definitiva ca solutie prin obtinerea avizului S.C. APA NOVA BUCURESTI.

↳ **Canalizare:**

Lucrari proiectate-Tronson 1

Canalizarea existenta in sistem unitar, afectata de constructia Pasajului din zona Virtutii se va devia, astfel:

- canalul existent pe Splaiul Independentei mal stang cu Dn 30-40-50cm intre str. Piatra Cariului si str. G-ral Popovici se va devia pe noua locala ce se realizeaza;
- canalul existent cu Dn 30cm pe sos. Virtutii;
- canalul existent cu Dn 50cm pe Splaiul Independentei mal drept se va devia partial, avand traseul propus pe bretea "C".

Pentru a asigura evacuarea apelor uzate de pe zona Drumului Expres, se propune o retea de canalizare in sistem separativ.

Reteaua de canalizare proiectata este cu scurgere gravitationala.

Canalizarea pluviala

Avand in vedere sectiunea transversala a Drumului Expres, pentru evacuarea apelor pluviale se propune realizarea unei retele de pluviala de o parte si alta a carosabilului.

Colectarea apelor pluviale de pe amenajarile pietonale si carosabilului se face prin guri de scurgere cu sifon si depozit. Acestea vor fi legate la canalizarea pluviala proiectata.

Pe tronsonul dintre Splaiul Independentei si Pasajul Uverturii, pentru reducerea sectiunii de scurgere ale canalizarii, precum si a adancimilor de pozare a tuburilor, se propune realizarea a 2 Gospodarii de Canalizare (puncte de preluare -preepurare si evacuare in Lacul Dambovita).

Evacuarea apelor preepurate se face in Lacul Dambovita prin intermediul a doua camere de rupere de panta cu profil practic si saltea de apa. Legatura intre camerele de rupere de panta si Lacul Dambovita (circa 35m) se va realiza prin foraj orizontal cu tuburi $\varnothing 100$ mm. In punctele de deversare ale apelor pluviale in Lacul Dambovita se va amenaja o gura de descarcare si disipare de energie.

Canalizarea menajera

Odata cu drumul proiectat vor fi realizate in paralel cu acesta si drumuri locale ce permit accesul riveranilor. Realizarea acestor drumuri locale presupune dotarea lor cu o canalizare menajera ce va asigura evacuarea apelor menajere de la riverani.

Pe tronsonul dintre Splaiul Independentei si Pasajul Uverturii, canalizarea menajera propusa are Dn 250-300-400-500mm si este cu scurgere gravitacionala spre canalul Dn 80 cm existent pe str. Dambovitei.

Lucrari proiectate-Tronson 2**Canalizarea pluviala**

Pe tronsonul dintre Pasajul Uverturii si CF Centura, pentru reducerea sectiunii de scurgere ale canalizarii, precum si a adancimilor de pozare a tuburilor, se propune realizarea a 4 Gospodarii de Canalizare (puncte de preluare, preepurare, stocare si pompare a apelor pluviale preepurate in Canalul Arges-Fosu).

Amplasarea Gospodariilor de Canalizare se face adiacent drumului proiectat (pe partea stanga-sens de iesire din oras). Pentru partea dreapta, in ampriza drumului proiectat, s-au prevazut puncte de colectare si preepurare a apelor pluviale (fara pompare) cu evacuare in canalul deschis Arges-Rosu.

Evacuarea apelor pluviale se face prin pompare in Canalul deschis Arges-Rosu de pe partea stanga a drumului si fara pompare de pe partea dreapta a drumului, dupa reabilitarea Canalului deschis, reabilitare prevazuta in cadrul acestei investitii.

Drumurile ce se vor executa paralel cu apeductele au pante transversale care conduc apele pluviale la limita zonei de protectie sanitara a apeductelor, unde sunt preluate prin reseaua de canalizare pluviala proiectata si evacuate dupa preepurare in canalul deschis Arges-Rosu.

Fata de situatia actuala (teren agricol), cand apele pluviale se infiltreaza si in zona apeductului dublu casetat, realizarea drumului nu reprezinta o sursa de imbrunzire pentru canalul dublu casetat, care transporta apa bruta la Statia Rosu.

Canalizarea menajera

Pe tronsonul dintre tronsonul Pasajul Uverturii si CF Centura, canalizarea menajera propusa are Dn 250-300-400-500mm si este cu scurgere gravitacionala spre canalizarea existenta in cartierul Militari.

Totodata, vor fi realizate canalizari pentru apa menajera care sa asigure legatura intre canalizarea menajera proiectata pe drumul propus si canalizarea existenta in cartierul Militari.

Lucrari proiectate-Tronson 3

Canalizarea pluviala

Pe tronsonul dintre CF Centura si Autostrada A1, se propune realizarea unei Gospodarii de Canalizare unde apele pluviale vor fi preluate-preepurate si evacuate prin pompare in Canalul Arges. Avand in vedere conditiile normate pentru descarcarea debitelor in canalul Arges-Rosu (considerat albic naturala), s-au prevazut statii de preepurare a apelor, constand intr-o decantare mecanica si o separare a uleiurilor si produselor petroliere, colectate de pe seara odata cu apele de ploaie.

Drumurile ce se vor executa paralel cu apeductele au pante transversale care conduc apele pluviale la limita zonei de protectie sanitara a apeductelor, unde sunt preluate prin reseaua de canalizare pluviala proiectata si evacuate dupa preepurare in canalul deschis Arges-Rosu.

Fata de situatia actuala (teren agricol), cand apele pluviale se infiltreaza si in zona apeductului dublu casetat, realizarea drumului nu reprezinta o sursa de impurificare pentru canalul dublu casetat, care transporta apa bruta la Statia Rosu.

Canalizarea menajera

Pentru canalizarea menajera propusa a se realiza intre CF Centura si Autostrada A1 se va realiza un bazin de retentie cu statie de pompare. Evacuarea apelor menajere se face printr-o conducta de refulare, in canalizarea menajera cu scurgere gravitacionala propusa a se realiza pana la CF Centura.

Apele pluviale preepurate, evacuate gravitacional in Lacul Dambovita si prin pompare in Canalul deschis Arges-Rosu, vor respecta conditiile de calitate a apelor evacuate prevazute in NTPA-001/2004.

Reteaua de canalizare proiectata este cu scurgere gravitacionala si va subtraversa zona apeductelor in dreptul Gospodariilor de canalizare ape pluviale proiectate in zona punctelor de minim.

Conform STAS 3051/91, pentru a asigura o buna functionare, se recomanda ca dimensiunea minima a sectiunii transversale a canalului pluvial sa fie de minim 300mm.

Canalizarea proiectata a fost dimensionata conform STAS 1846/90 si STAS 9470/73, astfel incat sa asigure evacuarea apelor pluviale de pe toata suprafata amenajata.

Amplasarea instalatiilor de preepurare, a camerelor de rupere de panta, a bazinelor de retentie, a statiilor de pompare si a conductelor de refulare se face in afara si prizei partii carosabile pe terenuri ce trebuie sa apartina domeniului public.

Amplasamentele Gospodariilor de canalizare ape pluviale vor tine cont de prevederile PUZ. Reteaua de canalizare pluviala proiectata are diametre curpinse intre Dn 30-80cm.

Pentru preepurare s-au prevazut separatoare de hidrocarburi si nisip.

Stocarea apelor preepurate se va face in bazine de retentie din beton armat, unde vor fi evacuate prin pompare. Fiecare bazin de retentie va avea o statie de pompare si o conducta de refulare.

Diametrele, panta si adancimile de pozare ale canalizarii menajere propuse a se realiza odata cu drumul proiectat vor asigura evacuarea apelor menajere de la rivera din zona drumului proiectat si vor asigura conditii de extindere in alta etapa a canalizarii menajere intre noua artera de circulatie si Lacul Dambovita.

Canalizarea publica proiectata se va executa cu tuburi prefabricate, iar caminele de vizitare vor fi conform STAS 2448-82, avand fundatie din beton simplu si elemente tuburi prefabricate din beton simplu cu Dn 80 cm si Dn 100 cm (STAS 816-80).

Gurile de scurgere proiectate se vor realiza conform STAS 6701/82

Pe traseul canalizarii proiectate au fost prevazute, conform STAS 3051/91, camine de vizitare la distante de maxim 60m. Caminele permit accesul in canale in scopul supravegherii si intretinerii acestora, pentru curatirea si evacuarea depunerilor, avand dimensiuni care sa permita introducerea uneltelor si utilajelor specifice.

Handwritten signature

➤ **Rețele de gaze naturale**

Pentru realizarea drumului și a pasajelor denivelate sunt necesare următoarele lucrări de gaze naturale:

- Conducta de gaze naturale presiune redusă Ø 6" din oțel existentă este afectată de rampa viitorului Pasaj Splaiul Independenței, propunându-se reamplasarea ei pe locala ce se realizează între strada C-ral Petre Popovat și strada Piatra Craiului. Conducta nou proiectată se va realiza din polietilenă PE 80, SDR 11, Dn 180mm;
- După soseaua Virtutii pe localele ce se realizează la stânga și la dreapta drumului principal se vor proiecta noi conducte de gaze naturale din polietilenă PE 80, SDR 11, având diametre Dn 125mm și Dn 180mm, presiune redusă.

Conducta Dn 125mm nou proiectată se va racorda la rețeaua existentă de gaze naturale de pe strada Dambovitei, prevăzându-se cu o traversare înainte de buclă Pasajului Splaiul Independenței.

Conducta Dn 180mm nou proiectată se va racorda la rețeaua de gaze naturale existentă de pe strada Dambovitei, strada Dezrobirii și strada Boja. Se vor prevedea traversări ale drumului principal în dreptul străzilor Dezrobirii și Boja cu conducte de gaze naturale având Dn 180mm, PE 80, SDR 11.

- După Pasajul Splaiul Independenței pe localele ce se realizează la stânga și la dreapta drumului principal de la strada Boja la Bd. Uverturii se vor proiecta noi conducte de gaze naturale din polietilenă PE 80, SDR 11, având diametru Dn 180mm, presiune redusă.

Conducta Dn 180mm nou proiectată se va racorda la rețeaua de gaze naturale existentă de pe Bd. Uverturii. Se va prevedea înlocuirea traversării existente a drumului principal în dreptul Bvd. Uverturii - Bd. Republicii cu conducta de gaze naturale având Dn 180mm, PE 80, SDR 11.

- Între Bvd. Uverturii și capatul Pasajului Uverturii, respectiv capatul tronsonului I se vor realiza următoarele lucrări de gaze naturale.

Conducta de gaze naturale existentă presiune redusă din polietilenă PE 125mm, PE 80, SDR 11 de pe strada Drenajului este afectată de rampa Pasajului Uverturii, propunându-se reamplasarea ei pe locala nou creată.

- După Bd. Uverturii pe drumurile locale ce se realizează la stânga și la dreapta drumului principal se vor proiecta noi conducte de gaze naturale din polietilenă PE 80, SDR 11, având diametrele Dn 125mm și Dn 180mm, presiune redusă.

Conducta Dn 125mm nou proiectată se va racorda la rețeaua existentă de gaze naturale de pe Bd. Uverturii și strada Drenajului ce se continuă cu strada Margelelor.

Conducta Dn 180mm nou proiectată se va racorda la rețeaua de gaze naturale existentă de pe Bd. Uverturii proiectându-se în cadrul acestei lucrări până în dreptul străzii Șchiul Boului.

➤ **Alimentarea cu energie și telefonie**

Vor consta în asigurarea unei rețele care să asigure posibilitatea amplasării de cabine telefonice în lungul drumului expres pentru a avea acces la serviciile publice conform normelor europene și de asemenea se vor devia în anumite zone rețelele existente în cazul în care vor fi afectate.

Lucrările necesare pentru realizarea iluminatului public, constau în Stații de Transformare și asigurarea cablurilor, amplasate în trotuar, necesare alimentării stălpilor de iluminat.

➤ **Protecția mediului**

Se va respecta legislația în vigoare privind protecția mediului. În acest sens a fost realizat un studiu de impact de mediu și au fost reglementate spațiile verzi optime.

Zonele de protecție sanitară se delimitează de către autoritățile administrației publice locale, pe baza avizului organelor de specialitate ale administrației publice. A fost propusă zona de protecție V5 (cu o lățime medie de 10,0m) pentru drumul expres, zona de protecție V4 (pentru protejarea lacului Morii).

Colectarea deseurilor se va face la nivel de zona, prin activitati de salubritate care vor fi de natura sa nu creeze probleme legate de sanatate, poluarea mediului sau sa degradeze cadrul ambiental si imaginea generala.

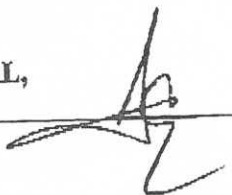
Concluzii:

- Drumul expres propus va asigura legatura autostrazii Bucuresti-Pitesti cu Splaiul Independentei la Podul Ciurel si va reprezenta o artera de mare viteza de trecere de la regimul de autostrada la regimul instituit pentru arterele orasenesti;
- Din punct de vedere functional aceasta artera este o componenta a tramei stradale a orasului Bucuresti ce se suprapune peste Splaiul Independentei - Splaiul Unirii;
- Fata de reseaua stradala majora a orasului Bucuresti, drumul expres reprezinta o dublare a B-dului Iuliu Maniu intre soseaua de centura si Pasajul Lujerului, conducand la descongestionarea traficului pe arterele dinspre vestul orasului si totodata la cresterea sigurantei si fluentei traficului;
- Viteza de circulatie pe drumul expres va fi de aproximativ 80 km/h;
- Prin realizarea drumului expres Autostrada A1 - Splaiul Independentei se obtine o intregire a tramei stradale principale, facilitand preluarea traficului de pe arterele locale si redistribuirea lor catre autostrada Bucuresti-Pitesti si autostrada Bucuresti - Constanta.

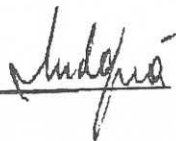
In acest context, va comunicam **acordul de principiu al C.N.A.D.N.R. pentru „Plan Urbanistic Zonal-Penetratie Splaiul Independentei - Ciurel - Autostrada Bucuresti-Pitesti”**, cu urmatoarele concluzii:

- amenajarea sensului, de la km 13 pe autostrada Bucuresti-Pitesti, printr-o structura denivelata pentru sensul Pitesti-drumul expres-lacul Dambovitza, pentru a nu afecta sectiunea actuala pe autostrada A1, respectiv directia Bucuresti-Pitesti;
- orice extensie/dezvoltare necesara fata de prezenta, cu influenta asupra drumurilor nationale se va realiza cu respectarea prevederilor O.U.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- proiectele promovate de catre autoritatile locale ce interfereaza cu drumurile nationale respectiv autostrazile existente sau cu culoarele promovate de catre CNADNR vor fi prezentate spre analiza si avizare la CNADNR;
- promovarea obiectivului descris se va realiza de catre autoritatile administrative locale fara implicarea financiara a CNADNR, respectiv Ministerul Transporturilor si Infrastructurii.

DIRECTOR GENERAL,
Ing. Dorina TURON

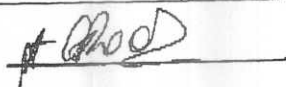



DIRECTIA TEHNICA,
DIRECTOR,
Dr. Ing. Mariouza Capra



Va rugam sa transmiteti documentele oficiale doar la numarul de fax in scris in antet.

Serviciul C.T.E. Ing. Florina GHIZOLU



ROMÂNIA
MINISTERUL INTERNELOR SI REFORMEI ADMINISTRATIVE



NESECRET

Ex. 1

Nr. 735.719

29.05.2008

Direcția Generală Management Logistic și Administrativ

PROIECT BUCUREȘTI		
INTRARE Nr.	2256	
Ziua	Luna	200
05	06	8

Către

S.C. PROIECT BUCUREȘTI S.A.
București, str. Vasile Alecsandri nr. 4, sector 1

La adresa dumneavoastră nr. 1643/2008 referitoare la proiectul de realizare a obiectivului de investiții "Penetrație Splaiul Independenței – Ciurel – Autostrada București - Pitești", sectorul 6, municipiul București, în conformitate cu prevederile art.10, lit. "e" din Legea nr. 50/1991 republicată și precizările aprobate prin Ordinul comun al Ministerului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului, Ministerului Apărării Naționale, Serviciului Român de Informații și Ministerului de Interne nr.3422/1995, vă comunicăm **avizul de principiu** cu respectarea următoarei condiții:

- executarea lucrărilor să nu afecteze imobilele aflate în administrarea instituției noastre, situate în zona traseului studiat, precum și desfășurarea activităților specifice unităților care au sediul în incintele respective.

Prezentul aviz a fost eliberat în baza Certificatului de Urbanism nr. 34/R/195 din 05.02.2008 emis de Primăria Municipiului București.

Prezenta adresă nu se substituie celorlalte avize impuse, după caz, de legislația privind regimul zonei de frontieră: regimul armelor, munițiilor, substanțelor toxice periculoase; prevenirea și stingerea incendiilor sau alte prevederi legale în vigoare.

Nerespectarea documentației conduce la anularea avizului dat de unitatea noastră.

DIRECTOR GENERAL

NESECRET

Telefon/Fax: 3151248; 311 08.07 Fax: 313.13.76; 312.44 21.
e-mail: dgmla_secretariat@mira.gov.ro
RO-București, str. Elorie nr. 3 sector 5

ROMÂNIA
SERVICIUL ROMÂN DE INFORMAȚII
U.M. 0362 BUCUREȘTI
Nr. 96.065 din 24.04.2008

Ex. nr. 1

26

PROIECT BUCUREȘTI	
INTRĂRĂRE Nr.	1794
Zilă	08
Luna	05
	200 8

Către

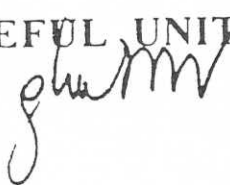
S.C. "PROIECT BUCUREȘTI" S.A.
- București, str. Vasile Alecsandri nr. 4, sector -

La solicitarea dumneavoastră numărul 1504/14.04.2008, înregistrată la Serviciul Român de Informații cu nr. 96.065 din 14.04.2008, referitoare la realizarea obiectivului "Penetrație Splaiul Independenței – Ciurel – Atostrada București – Pitești", în amplasamentul din municipiul București, Splaiul Independenței, carourile topografice 2953 (Y12), 3253 (V12), 3553 (S12), 3053 (X12), 3353 (U12), 3653 (R12), 3153 (W12), 3453 (T12), sector 6, beneficiar PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI – DIRECȚIA DE TRANSPORTURI, DRUMURI ȘI SISTEMATIZAREA CIRCULAȚIEI, potrivit datelor și duratei de valabilitate prevăzute în Certificatul de Urbanism nr. 34R/195 din 05.02.2008, eliberat de Primăria Municipiului București, vă comunicăm că, în conformitate cu prevederile art. 10, lit. "e" din Legea nr. 50/1991 *privind autorizarea executării lucrărilor de construcții*, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Ordinului comun al ministrului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului, ministrului Apărării Naționale, ministrului Administrației și Internelor și directorului Serviciului Român de Informații nr. 4221/1995, s-a avizat favorabil documentația depusă de dumneavoastră.

Nerespectarea documentației conduce la anularea avizului dat de instituția noastră.

Vă restituim alăturat documentația.

ȘEFUL UNITĂȚII,



ROMANIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
-- Statul Major General --
Nr. D/1349
din 04.08.2010
București

NESECRET
Exemplar nr. 1

PROIECT BUCUREȘTI		
INTRARE	Nr.	2657
IESIRE		
Ziua 10	Luna 08	Anul 2010

Către,
S.C. "PROIECT BUCUREȘTI" S.A.
BUCUREȘTI
AVIZ NR. D/1349

În baza prevederilor art. 56, alin. 1, din Legea nr. 350/2001, privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările și completările ulterioare și a Ordinului Comun al M.L.P.A.T., M.I., S.R.I. și M.Ap.N. nr. M.30/1995, **Statul Major General RECONFIRMĂ avizul favorabil nr. D/2783 din 12.05.2008**, privind **PLANUL URBANISTIC ZONAL** pentru terenul situat pe teritoriul administrativ al municipiului **București** și comunei **Chiajna**, județul **Ilfov**, în vederea realizării obiectivului de investiții „**Penetrație Splaiul Independenței – Ciurel – Autostrada București-Pitești**”. Beneficiar: **Primăria Municipiului București**.

Avizul este condiționat de:

-- respectarea cu strictețe a **traseului comunicației rutiere și limitelor amplasamentelor lucrărilor de artă**, propuse și precizate în Planșa cu reglementări urbanistice, scara 1:4.000 din documentație, precum și a **zonelor funcționale**;

-- neafectarea, **sub nicio formă**, a **activităților militare**, a **terenurilor, construcțiilor sau instalațiilor, de orice fel**, aflate în administrarea **Ministerului Apărării Naționale**.

Nu poate fi folosit pentru eliberarea autorizației de construire.

Încălcarea oricărei condiții de mai sus atrage de la sine anularea avizului și răspunderea juridică a beneficiarului.

Pentru eliberarea avizului specific al Statului Major General, în vederea obținerii autorizației de construire, este necesar să trimiteți documentația tehnică (D.T.A.C.) pentru obiectivul de investiții, ce urmează a se realiza în zona studiată, în conformitate cu prevederile H.G. nr. 62 din 07.02.1996.



SEFUL UNITĂȚII MILITARE 02515"D" BUCUREȘTI



Secretar General

Directia Asistență Tehnică și Juridică

NR. 2569/22.06.11

Serviciul Transparență decizională

ANUNȚ

În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare se aduce la cunoștință publică următoarele proiecte de acte normative:

1. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Str. CLUCERULUI NR. 40, SECTOR 1”;
2. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ – CALEA CĂLĂRAȘI NR. 147, SECTOR 3 „;”;
3. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – PUZ – STRADA ROTAȘULUI NR. 14, SECTOR 1”;
4. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ – STR. VERONICA MICLE NR. 29, SECTOR 1”;
5. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ – STR. GÂRLEI NR. 24, SECTOR 1”;
6. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ – PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI – CIUREL – AUTOSTRADA BUCUREȘTI – PITEȘTI”;
7. „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ -. STRADA JUSTIȚIEI NR. fost 56 și 56A, 56A, 58, 60, SECTOR 4”.

Proiectele de acte normative, mai sus amintite, cu documentația de bază pot fi consultate:

- pe site-ul P.M.B. – www.pmb.ro;
- la sediul PMB, str. Splaiul Independenței nr. 291-293, sector 6.

Proiectele de acte normative se pot obține, în copie, pe bază de cerere depusă la Centrul de Informare din Bdul. Regina Elisabeta nr. 42, sector 5, București.

În conformitate cu prevederile art. 6, alin. 4 din Legea 52/2003 până la data de **07.07.2011** se pot trimite în scris, propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectele de acte normative supuse dezbaterii publice.

Propunerile, sugestiile, opiniile privind proiectul de act normativ se vor transmite:

- prin site-ul www.pmb.ro;
- prin poștă pe adresa P.M.B. – str. Splaiul Independenței nr. 291-293, sector 6 – Directia Asistență Tehnică și Juridică;
- Centrul de Informare din Bdul.Regina Elisabeta nr. 42, sector 5;

Materialele transmise vor purta mențiunea:

„Recomandare la proiect de act normativ”

DIRECTOR EXECUTIV,
GEORGIANA ZAMFIR

Șef serviciu,
Gabi Florea

Splaiul Independenței nr. 291-293, cod poștal 060042, sector 6, București, România
Tel: 021.305 55.00 int. 1403;
<http://www.pmb.ro>



1 copie din procedura Conf. C.
52/2003 pe 22.07.2011.

lv ph.

Nr _____ /data: _____

PMB Registratura
04.07.2011

Nr_Înreg: 1012923

NSVD:

Cetățean: Rausse Victor

Adr_Cetățean: Strada Schiorilor
Nr. 17 Bl. Sc. 1 Et.
Ap. Bucuresti

Tel: 0724515597

Depus pe: 04.07.2011

12:31:43

Term: 03.08.2011

Ghiseu: 17

Cond.PMB Secretar General

Direcție Cabinet Secretar
General

Comp:

Probl: CS - Probleme
diverse

Desc Probl: REF -
PREZENTA
REFERATELOR
DE OPONENTA
LA PROIECTUL
STRAPUNGERE
CIUREL A1

Adresa

Doc: Cerere Original

Inf Supl:

Nr. _____ /data: _____

Semnatarii Referatului de Oponenta la proiectul "Penetrare Splaiul Independentei - Ciurel - A1" reprezentati prin persoana domnului Rausse Victor.
E-mail: victor_rausse@yahoo.com/ Telefon: 0724.515.597

Catre: Directia Asistenta Tehnica si Juridica a Consiliului General al Municipiului Bucuresti

In atentia: Domnului Tudor Toma, Secretarul General al Municipiului Bucuresti

Obiectul: Prezentarea Referatelor de Oponenta la proiectul "Starpungere Ciurel - A1"



Pozitia Semnatarilor Referatului de Oponenta
la proiectul "Starpungere Ciurel - A1" nr.26.062
reprezentati prin persoana domnului Rausse Victor

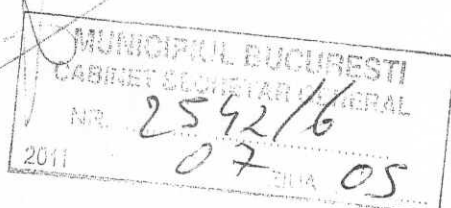
Luand act de anunțul Proiectului "Starpungere Ciurel - A1", in conformitate cu prevederile legale, Semnatarii Referatului de Oponenta cer SA NU APROBE Planul Urbanistic Zonal – PUZ pentru proiectul amintit mai sus, **din urmatoarele motive stipulate in documentele:**

- REFERAT DE OPONENTA PENTRU PROIECTUL "PENETRARE SPAIUL INDEPENDENTEI – CIUREL – A1";
- REFERAT DE OPONENTA A DOCUMENTULUI "MEMORIULUI GENERAL P.U.Z. PENETRARE SPALIUL INDEPENDENTEI – CIUREL – A1".

In conformitate cu articolul 6, alin. (7) din Legea 52/2003 privind transparenta decizionala in administratia publica, va solicitam organizarea unei sedinte de dezbatere publica inainte de supunerea spre aprobare a PUZ-ului Consiliului General al Municipiului Bucuresti.

Reprezentantul
Semnatarilor Referatelor de Oponenta cu nr.1008087 si nr.1012932

Rausse Victor



Data: 04.07.2011

Signature: Sna buco + Sna Ticleanu 6.
Text: rep procedur 52/2003
Date: 04.07.2011

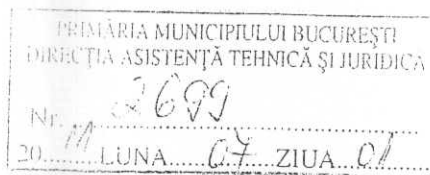
Gladiola Ticleanu

De la: Raluca Munteanu [raluca_mn@yahoo.com]

Trimis: 28 iunie 2011 12:11

Către: Gladiola Ticleanu

Subiect: comentarii privind PUZ penetratie splaiul independentiei



Buna ziua,

Deoarece pe site nu se pot posta comentarii mai lungi de 10 caractere (nu stiu din ce cauza) va trimit dvs opinia mea referitoare la acest proiect:

Proiectul este contrar politicilor mondiale si nationale de dezvoltare durabila, prin care elementele si cadrul natural trebuie incluse in oras si valorificate constructiv (in acest caz riul Dimbovita) si nu sufocate si trasfortate in culaore de tranzit auto. Tranzitul auto trebuie deviat din oras pe centuri si sosele ocolitoare, astfel incit orasul sa respire si sa beneficieze de calitatile si valoarea riului a vegetatiei! Lucrarea de infrastructura este foarte costisitoare si nu justifica folosirea banilor publici pentru investitii care scad calitatea locurii, care aduc poluare, zgomot, inconfort!
Sint impotriva acestui proiect care nu respecta cetatenii si dreptul lor de a folosi orasul ca pietoni, care distruge peisajul, separa cartiere si aduce rupturi ptuernice la nivel social!
Rog sa fie reanalizat si sa fie elaborate propuneri sustenabile!

Mulumesc,

arh. Raluca Munteanu

Sus. Florea Gabi
Rog procedură conf. L. 52/2003
1.07.2011
/ Florea Gabi

01.07.2011

Gladiola Ticleanu

De la: Gladiola Ticleanu

Trimis: 1 iulie 2011 15:14

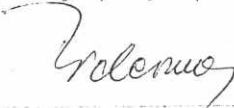
Către: 'Raluca Munteanu'

Subiect: RE: comentarii privind PUZ penetratie splaiul independentiei

Stimată Doamnă Raluca Munteanu,

Urmarea e-mail-ului dumneavoastră înregistrat la Direcția Asistență Tehnică și Juridică cu nr. 2699/01.07.2011 privind recomandarea pentru proiectul de hotărâre PUZ – Penetrație Splaiul Independenței – Ciurel – Autostrada București – Pitești vă comunicăm că termenul până la care se pot transmite recomandări privind proiectul de hotărâre CGMB, supus dezbaterii publice, este până la data de 07.07.2011. De asemenea, vă precizăm că toate aceste recomandări se vor centraliza și vor fi comunicate direcției inițiatoare, respectiv Direcția Urbanism și spre știință Comisie de Urbanism și Amenajarea Teritoriului CGMB. Cu stimă.

Gladiola Ticleanu – Cons. juridic



From: Raluca Munteanu [mailto:raluca_mn@yahoo.com]

Sent: Tuesday, June 28, 2011 12:11 PM

To: Gladiola Ticleanu

Subject: comentarii privind PUZ penetratie splaiul independentiei

Buna ziua,

Deoarece pe site nu se pot posta comentarii mai lungi de 10 caractere (nu stiu din ce cauza) va trimit dvs opinia mea referitoare la acest proiect:

Proiectul este contrar politicilor mondiale si nationale de dezvoltare durabila, prin care elementele si cadrul natural trebuie incluse in oras si valorificate constructiv (in acest caz riul Dimbovita) si nu sufocate si trasfortate in culaore de tranzit auto. Tranzitul auto trebuie deviat din oras pe centuri si sosele ocolitoare, astfel incit orasul sa respire si sa beneficieze de calitatile si valoarea riului a vegetatiei! Lucrarea de infrastructura este foarte costisitoare si nu justifica folosirea banilor publici pentru investitii care scad calitatea locurii, care aduc poluare, zgomot, inconfort! Sint impotriva acestui proiect care nu respecta cetatenii si dreptul lor de a folosi orasul ca pietoni, care distruge peisajul, separa cartiere si aduce rupturi ptuernice la nivel social! Rog sa fie reanalizat si sa fie elaborate propuneri sustenabile!

Multumesc,

arh. Raluca Munteanu

01.07.2011

CONSULTAREA CETĂȚENILOR ȘI A ASOCIAȚIILOR LEGAL CONSTITUITE
conform prevederilor Legii 52/2003 privind transparența decizională in administrația publică.

Pe această pagină sunt prezentate problemele de interes public care urmează să fie dezbătute de autoritățile publice ale municipiului București, precum și proiectele de acte normative, asupra cărora sunteți invitați să vă exprimați opiniile.

in plus:

Dacă doriți să exprimați o opinie in public sau să adresați o întrebare Primăriei Capitalei, utilizați pagina **FORUM/ Informații**

Dacă doriți să ridicați o problemă de interes mai restrâns, particular, la care să primiți un răspuns direct prin poștă electronică, trimiteți un mesaj către **Primarul Capitalei** sau către compartimentele PMB - consultați paginile **Adrese email sau Probleme pe care le rezolvă primăria (in ce compartimente și ce acte sunt necesare)**

Pentru solicitări de informații de interes public, in sensul Legii 544/2001, utilizați pagina **Legea 544**

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
 DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

Nr. 232
 20. 11 LUNA 07 ZIUA 08

Numar proiect	Denumire	Termen
873	Proiect de hotarare privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PUZ - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI	07-iul-2011

De la: Iusitn: *Ana Anca + Ana Ticleanu* 2011-07-03 21:43:44
 NU!!! *copie avizata si primita cf. l. 52/2003* *no glorie* *os. os. nu* *Spice*

De la: Nicu-Locatar Militari Residence: 2011-07-01 14:28:16

Includeti in proiect si o modalitate de a ajunge spre Iuliu Maniu sa putem avea acces la Ratb, Metrorex si binteles Militari Shopping Center. Nu vrem sa ne izolati complet de Bucuresti, suntem cel putin 1500 de familii in acest complex cu 20 si ceva de blocuri.

De la: Nicu-Locatar Militari Residence: 2011-07-01 14:28:12

Includeti in proiect si o modalitate de a ajunge spre Iuliu Maniu sa putem avea acces la Ratb, Metrorex si binteles Militari Shopping Center. Nu vrem sa ne izolati complet de Bucuresti, suntem cel putin 1500 de familii in acest complex cu 20 si ceva de blocuri.

De la: Nicu-Locatar Militari Residence: 2011-07-01 14:26:52

Includeti in proiect si o modalitate de a ajunge spre Iuliu Maniu sa putem avea acces la Ratb, Metrorex si binteles Militari Shopping Center. Nu vrem sa ne izolati complet de Bucuresti, suntem cel putin 1500 de familii in acest complex cu 20 si ceva de blocuri.

De la: Mihai: 2011-07-01 14:21:04

DA. un proiect util. Rezolvati str. Osiei, puneti panouri si tot ce mai trebuie. Faceti si strapungerea Timisoara - CB.

De la: Nicu - Locatar Militari Residence: 2011-07-01 14:17:09

Pasaj Osiei-Rezervel

De la: Nicu - Locatar Militari Residence:

2011-07-01
14:16:12

Pasaj Osiei-Rezervel

2011-07-01
10:41:20

De la: Mircea:

Cautati alternative mai ieftine ale acestui proiect. In forma actuala necesita foarte multe exproprieri. In plus introduce un volum mare de trafic intr-o zona cat de cat protejata. NU PROIECTULUI! Cei care nu cunosteti zona, abtineti-va de la comentarii!!!!

De la: Nicolae:

2011-07-01
10:38:49

NU acestui proiect!

De la: Cilau:

2011-06-30
14:48:27

Problema majora pe Iuliu Maniu, inspre A1, este in zona autogarii Militari si dupa. Intersectia de la autogara preia atat traficul de pe IM si cel de pe Valea Cascadelor. Daca s-ar realiza penetratia bd. Timisoara-CB, o buna parte din traficul spre A1 de pe Valea Cascadelor s-ar muta pe acest segment. In felul acesta IM s-ar mai decongestiona pentru cei care vin dinspre Cotroceni, Crangasi, centru. O solutie complementara ar fi sa se realizeze o penetratie din Giulesti in CB (care bineinteles ar trebui modernizata), care ar prelua traficul din Crangasi, Ion Mihalache, etc. Sunt convins ca daca s-ar realiza aceste lucrari IM va fi mult mai liber. In acest mod s-ar evita cheltuieli exorbitante cu exproprieri, poduri S.F, s-ar evita distrugerea unei zone intens locuita si s-ar distribui poluarea in mai multe zone, nu s-ar concentra doar pe o zona.

De la: Marius:

2011-06-30
10:25:33

Aceasta lucrare este absolut necesara! Sustin proiectul cu toata convingerea. Ar rezolva mare parte din problemele de trafic ale cartierului militari, aparute din modul in care acesta a fost construit. Lucrarea de fata ar aduce foarte multe beneficii! Cel mai important proiect de dupa revolutie.

De la: Nicu:

2011-06-30
09:32:43

Sunt de acord cu acest proiect

De la: PITESTEAN:

2011-06-30
00:18:18

Sunt unii locuitori din zona respectiva care tin sa nu li se demoleze casele pentru care au platit sume mari de bani. Imi pare rau de ei, dar conceptul de utilitate publica inseamna ca se sacrifica putini pentru folosul celor multi. Au construit in nestire in zona aia (probabil ca au obtinut aprobari pe spagi) si acum vad ca nu au construit unde trebuia, caci nu au lasat loc pentru strazi largi. Si vin cu idei de bagat bulevardul in subteran, ceea ce va face mai greu accesul la bulevard din strazile limitrofe. In alta ordine de idei: - intr-adevar va creste poluarea in zona respectiva, dar se va reduce poluarea pe Iuliu Maniu. Daca traficul devine mai fluent pe Maniu, scade si suma poluarilor Ciurel + Maniu pentru ca masinile vor sta mai putin la semafor si vor arde mai putina benzina.

De la: Raul :

2011-06-29
23:46:31

Un proiect inutil , foarte costisitor ,care va avea un termen de executie de 15 ani si va costa de 5 ori mai mult. Nu aprobat !

De la: Florin M:

2011-06-29
22:53:47

Dezaproba acest proiect! NU!!!

- De la:* Iulian: 2011-06-29 22:52:44
NU vreau sa imi fie cheltuiti banii in felul acesta!!! Construiti parcare, scapati de cainii comunitari, termoizolati blocurile, reabilitati strazile existente! NU distrugeti zone intregi pentru a face loc masinilor !!!
- De la:* Teo: 2011-06-29 22:24:16
Proiectul va fi util dar cu mici modificari, printre care stabilirea de la bun inceput a unei solutii pt iesirea din Militari Rezidence in Bd. Iuliu Maniu (supra sau subteran) si folosirea panourilor fonoabsorbante
- De la:* Elena: 2011-06-29 20:04:51
NU PROIECTULUI in aceasta forma! Cautati alternative sau mutati in subteran zona lacul Morii si canalul Arges! Este un proiect inutil care va polua foarte mult zona!!!
- De:* silviu: 2011-06-29 19:56:03
Este un proiect absolut necesar pentru oras, dar care trebuie coroborat cu intregirea centurii, precum si cu strapungerile Centura-Bd. Timisoara si Centura-Giulesti.
- De la:* carmen: 2011-06-29 18:23:46
Trebuie gasita o solutie pentru accesul locatarilor din complexul Militari Residence catre bd. Iuliu Maniu, eventual prin construirea unui pasaj subteran sau suprateran la intersectia str. Osiei cu noul drum rapid, sau realizarea racordului cu strada Osiei si Rezervelor in vederea accesului auto la autostrada . In caz contrar, acest cartier va deveni izolat de oras.
- De la:* Razvan: 2011-06-29 17:45:06
NU!
- De la:* ionut: 2011-06-29 17:41:40
de unde bani? trebuiesc darmate zeci de vile deabia facute. mai bun era un proiect subteran. Intersectia cu str osiei este aberanta. legatura a 25 de bl (momentat) cu orasul este rupta complet.
- De la:* gabriels: 2011-06-29 17:33:40
Da.Sa continue luca
- De la:* Razvan: 2011-06-29 17:16:05
NU!
- De la:* Razvan: 2011-06-29 17:05:27
NU!

- De la:* Dragos Parvu: 2011-06-29 16:27:53
Da, sustin proiectul
- De la:* Victor: 2011-06-29 15:57:12
Nu cred ca se va face nici o izolare fonica! La cate proiecte facute in tara asta ati vazut izolare fonica, pentru locuintele din apropiere? Facem drumuri pentru masini si nu pentru oameni si bolile lor(astm& diverse) pacat.
- De la:* Victor: 2011-06-29 15:56:58
Nu cred ca se va face nici o izolare fonica! La cate proiecte facute in tara asta ati vazut izolare fonica, pentru locuintele din apropiere? Facem drumuri pentru masini si nu pentru oameni si bolile lor(astm& diverse) pacat.
- De la:* Elena: 2011-06-29 15:40:01
Sunt de accord cu proiectul
- De la:* Emil: 2011-06-29 15:22:24
Este cea mai buna varianta sa se poata circula mai usor in cartierul Militari, si in acelasi timp, impreuna cu pasajul Basarab face mai usor tranzitul spre A1 a locuitorilor din partea de centru-nord a orasului. Va rugam aprobati!
- De la:* Radu: 2011-06-29 15:14:44
DA pentru acest proiect.
- De la:* Florin: 2011-06-29 15:09:47
J acestui proiect!
- De la:* Alex - bucureștean înrăit: 2011-06-29 14:14:21
Sus în proiectul!
- De la:* Cristi: 2011-06-29 12:41:48
Sustin proiectul!
- De la:* radu: 2011-06-29 12:20:40
Aprobati si construiti , acest proiect este necesar modernizarii orasului nostru!
- De la:* Cornel: 2011-06-29 12:16:42

Proiectul este foarte util, va elibera foarte mult Iuliu Maniu si va asigura accesul mult mai rapid dinspre autostrada A1 spre centrul orasului, cu conditia sa nu blocheze strada Osiei, care iese in Iuliu Maniu. Intersectia aceea trebuie amenajata astfel incat sa permita in continuare trecerea masinilor si a pietonilor spre Iuliu Maniu. De asemenea, trecand foarte aproape de cartierul de blocuri, trebuie puse panouri antifonice, altfel zgomotul din zona va deveni infernal.

De la: Maricel:

2011-06-29
12:07:20

Sunt PENTRU acest proiect. Cat mai multe strapungeri legate cu centura, iar centura trebuie neaparat largita si imbunatatita.

De la: Musat :

2011-06-29
11:10:48

Proiectul o sa opreasca intrarea in militari rezidence prin Drumul Osiei? Daca se va opri drumul Osiei tot militari rezidence style rezidence si toata zona va iesi pe bd uverturii care este si asa foarte aglomerat 1 se izoleaza un cartier in dezvoltare si 2 se aglomereaza uverturii . Sper sa existe solutia simpla de a face o strapungere ceva ca sa ramana deschisa circulatia pe drumul Osiei.

De la: Musat :

2011-06-29
10:14:29

Locuiesc in Style rezidence langa militari rezidence accesul acum se face prin strada osiei dupa cate vad in proiect strada osiei o sa fie blokata, atunci accesul militari rezidence va fi blokat si vom ramane un cartier izolat , proiectul e foarte bun dar trebuie neaparat sa existe strapungeri unde exista drumuri principale . Vor fi foarte multi oameni ce nu vor putea ajunge in iuliu maniu in militari rezidence locuiesc in prezent cateva mii de oameni si inca este un cartier in constructi . Sper ca totusi sa nu se opreasca accesul prin drumul osiei.

De la: Mitza:

2011-06-29
10:01:50

In Internet Explorer merg introduse 2000 de caractere, in Google Chrome am vazut ca nu incap decit 20. Deci folositi IE pt a posta mesaje aici.

De la: Stefan:

2011-06-28
23:29:14

Consider proiectul strapungerii unul foarte util, chiar indispensabil pentru zona de vest. Sustin alocarea fondurilor necesare (acum lucrarea a intrat in conservare din lipsa alocarilor bugetare) astfel incat sa nu ne intindem nu-stiu-cati ani ca la Basarab...

De la: adina:

2011-06-28
22:09:47

Pareti baieti umblati: ce capitala europeana este tranzitata de un drum expres ?! aceasta este solutia pt decongestionarea capitalei? nici gand: este doar solutia pentru a oferi clienti investitorilor in imobiliarele din vest! Pe cand vor gandi proiectantii "nostri" circulare periferice pentru decongestionarea centrului capitalei ?! Asteapta ca investitorii in imobiliare sa "sara dincolo de centura. Periferice circulare functionale ar atrage investitiile si dincolo de centura, in zona metropolitana, dar nu va intereseaza....

De la: Alex:

2011-06-28
20:22:59

In orice tara civilizata, legatura intre autostrazi se face pe soseaua de centura NU PRIN MIJLOCUL ORASULUI. Este un proiect stupid si inutil. Cautati variante alternative pentru decongestionarea cartierului Militari. un mare NU acestui proiect utopic !!!

De la: Marean:

2011-06-28
19:37:22

DA pentru proiect

De la: Mitza:

2011-06-28

19:07:18

Militari Residence e la 800m de Iuliu Maniu. La intersectia cu Osiei, adica drumul nostru de acces, nu e prevazut pod. Nu inteleg de ce o comunitate atit de mare, de mii de locatari, e lasata pe dinafara si tre sa ajungem pina la Centura ca sa intram pe autostrada, cind o avem direct in fata blocului. Am vazut ca e cu linie punctata un pod la noi, adica se va construi la proiectul viitor, cu alte cuvinte momentan nu reprezentam o prioritate. Decongestionati un bulevard dar ne izolati pe noi.

2011-06-28
19:03:16

De la: Sorin:

Trebuie gasita o solutie pentru accesul locatarilor din complexul Militari Residence catre bd. Iuliu Maniu, eventual prin construirea unui pasaj subteran sau suprateran la intersectia str. Osiei cu noul drum rapid. In caz contrar, acest cartier va deveni izolat de oras.

2011-06-28
19:02:58

De la: Sorin:

Trebuie gasita o solutie pentru accesul locatarilor din complexul Militari Residence catre bd. Iuliu Maniu, eventual prin construirea unui pasaj subteran sau suprateran la intersectia str. Osiei cu noul drum rapid. In caz contrar, acest cartier va deveni izolat de oras.

2011-06-28
16:04:42

De la: Radu:

NU PROIECTULUI in forma actuala!!! TREBUIE mutat in subteran.

2011-06-28
15:15:01

De la: Petre:

Proiectul este util dar trebuie bagat in subteran. Daca o sa se faca la suprafata o sa fie mult prea scumpe exproprierea si barierele fonice (necesare, tinand cont de apropierea de case, blocuri a traseului actual)

2011-06-28
13:57:13

De la: Marius:

Abia astept ca dupa o eventuala schimbare a majoritatii politice sa se revoteze in CGMB reluarea lucrarilor la acest proiect extrem de UTIL. Un aspect pozitiv pe langa cele mentionate in celelalte mesaje ar fi punerea in valoare a unei mari portiuni din malul Lacului Ciurel prin realizarea portiunii din strapungere situata intre Bd Virtutii si Bd Uverturii . Se va putea ulterior creea o mare zona de agrement pe malul lacului Ciurel-Morii cu avantajele economice ulterioare. De aceea sunt COMPLET impotriva modificarii proiectului prin aducerea lui in subteran cel putin in zona intre Bd Virtutii si Uverturii. Consider acest proiect similar in termeni medicali cum ar fi aducerea unei artere de viata intr-o zona moarta din Sectorul 6 si anume portiunea adiacenta lacului Morii.

2011-06-28
12:33:20

De la: Marius:

Pro!

2011-06-28
12:13:37

De la: Narcis:

Sunt de acord cu proiectul, dar sa nu afecteze negativ blocurile din Militari Residence. Adica sa nu treaca prea aproape de ele.

2011-06-28
11:56:24

De la: vasile:

Inutil! Prost gindit

2011-06-28
11:55:38

De la: Mircea:

NU! Riul e al orasulu

- De la:* Enache: 2011-06-28 11:54:29
NU!vremdezv.durabila
- De la:* Rodica: 2011-06-28 11:53:16
Proiectul e absurd!
- De la:* Raluca Munteanu: 2011-06-28 11:50:53
Nu proiectului!!!!
- De la:* Victor: 2011-06-28 11:38:14
Eu nu sunt de acord cu proiectul. Este foarte costisitor si oricat de mult ai largi drumul tot aglomerat va fi. Si doi la mana, poluarea puternica a celor care stau in preajma drumului express. Apoi, strapungerea va ajunge pe splai si va bloca si mai mult orasul. Multumesc.
- De la:* Marian Dința: 2011-06-28 08:53:54
Acest proiect este de o foarte mare importanta pentru Bucuresti! Trebuie continuat.
- De la:* Lucian Popescu: 2011-06-27 23:37:03
Foarte util !!!
- De la:* Mihai C: 2011-06-27 22:24:51
Un proiect foarte util. Ar trebui aprobat in unanimitate.
- De la:* vali: 2011-06-27 21:34:02
Foarte buna ideea.Total de acord cu ea.Dar cu grigorescu splai dudescu ce se mai face?Si aceea este foarte buna.La cat mai multe lucrari.
- De la:* adina: 2011-06-27 21:21:59
Cred ca abia in 26 iunie s-a dat liber la comentarii !!! Nu de alta dar de acum 2 saptamani am postat un mesaj care nu a vazut lumina"net"-ului, desi, ma jur, nimic licentios in el nu ati fi gasit! Ce-i drept nu erau preslaviti nici primarul si nici proiectantul: seful acestora zice ca e doctor inginer! cred ca de-aia a castigat "licitatia" !
- De la:* Florin: 2011-06-27 20:41:48
In forma actuala proiectul este complet inutil. De ce se doreste introducerea unui flux mare auto in centru orasului, pe la suprafata si nu subteran ? Anumite zone, in zona lacului si de-a lungul canalului Arges sunt zone preponderent cu constructii, noi, unifamiliale. Tot in aceste zone exista foarte multa verdeata. De ce distrugeti inutil aceste zone ? De ce trebuie sa ne lasam prada traficului auto ? Incercati sa mutati totul subteran, daca nu stiti cum invatati de la cei din Madrid, Paris... In loc sa umplem orasul de poduri cu sarma mai bine incercati sa rezolvati problema parcarilor pe marile bulevarde, problema semafoarelor prost sincronizate si traficul se va decongestiona.

Priviti ce efect are pasajul Basarab, creeaza aglomeratie foarte mare pe Titulescu (dimineata), Vasile Milea si Sos Grozavesti (seara). Mutati soseaua in subteran in zonele mai sus mentionata, este mai ieftin, sanatos si estetic.

De la: Cristian:

2011-06-27
19:49:39

Proiectul este ultra-necesar pentru descongestionarea traficului in zona Militari.

De la: Razvan:

2011-06-27
19:04:47

Sustin proiectul!

De la: Marcel:

2011-06-27
16:55:34

Proiectul este unul foarte util.

De la: Catalin Barbulescu:

2011-06-27
14:33:21

Acest proiect este foarte necesar pt. conexiunea cu A1 si descongestionarea Bd. Iuliu Maniu si Uverturii, in paralel cu largirea la 4 benzi a soselei de centura.

De la: Daniel Moldovan:

2011-06-27
14:10:13

CAT MAI REPEDE!!!!!!

De la: Daniel Moldovan:

2011-06-27
14:05:25

CAT MAI REPEDE!!!!!!

De la: shoppy:

2011-06-27
14:02:06

Pentru cine pietonal Splaiul? Daca ne uitam dupa pietoni trotuarele Splaiului sunt pustii, obiectivele de pe Splai sunt toate situate langa statiile de autobuz sau metrou cu spatii lungi si nefolosite intre ele. Pistele de bicicleta exista si ele pe Splai, tot ce trebuie facut este ridicarea masinilor care blocheaza trotuarul / pistele si gata, o sa fie multumiti si pietonii si biciclistii. Proiectul este foarte bun, este foarte greu de iesit din capitala pe A1, ai doar 2 posibilitati : bd Militari si Soseaua de Centura, mai ales vinerea stai o ora in blocaj doar ca sa ajungi la centura, ultima oara am preferat sa merg 70km de DN7 si sa intru in autostrada de la Bragadiru decat sa iau blocajul de pe Turda sau de la Chitila.

De la: shoppy:

2011-06-27
14:01:33

Pentru cine pietonal Splaiul? Daca ne uitam dupa pietoni trotuarele Splaiului sunt pustii, obiectivele de pe Splai sunt toate situate langa statiile de autobuz sau metrou cu spatii lungi si nefolosite intre ele. Pistele de bicicleta exista si ele pe Splai, tot ce trebuie facut este ridicarea masinilor care blocheaza trotuarul / pistele si gata, o sa fie multumiti si pietonii si biciclistii. Proiectul este foarte bun, este foarte greu de iesit din capitala pe A1, ai doar 2 posibilitati : bd Militari si Soseaua de Centura, mai ales vinerea stai o ora in blocaj doar ca sa ajungi la centura, ultima oara am preferat sa merg 70km de DN7 si sa intru in autostrada de la Bragadiru decat sa iau blocajul de pe Turda sau de la Chitila.

De la: Marian Andrei:

2011-06-27
13:48:12

Eu cred ca este nevoie urgent de acesta lucrare. Nu trebuia amanata.

- De la:* Marian Andrei: 2011-06-27 13:48:02
Eu cred ca este nevoie urgent de acesta lucrare. Nu trebuia amanata.
- De la:* Elena: 2011-06-27 13:46:18
Ar fi minunat ca aceasta strapungere sa fie executata. Locuiesti in Giulesti si stiu ce inseamna sa iei tot Iuliu Maniu in piept ca sa ies pe A1.
- De la:* george: 2011-06-27 13:27:32
Este un proiect absolut necesar pentru zona de vest. Trebuie alocate fonduri urgent, si continuate lucrarile, daca vrem o capitala prin care sa putem circula usor. Oricine e impotriva acestui proiect e pur si simplu retardat mintal.
- De la:* george: 2011-06-27 13:26:42
Este un proiect absolut necesar pentru zona de vest. Trebuie alocate fonduri urgent, si continuate lucrarile, daca vrem o capitala prin care sa putem circula usor. Oricine e impotriva acestui proiect e pur si simplu retardat mintal.
- De la:* Andrei: 2011-06-27 13:26:35
O idee buna, aveti insa grija la pret ...
- De la:* Dorin: 2011-06-27 13:15:52
Strapungerea trebuie executata. E nevoie de ea. Nu trebuie vazuta neaparat ca o mutare a traficului pe Splaiul Independentei ci mai degraba o preluare a ceea ce este pe Virtutii.
- De la:* Andrei: 2011-06-27 11:25:23
De ce se directioneaza traficul pe Splaiul Independentei, si asa aglomerat? In perspectiva, Splaiul Independentei trebuie sa fie facut mai prietenos cu pietonii si biciclistii, trotuarele largite si eventual facut pietonal in weekend, nu directionat traficul intre A1 si A2 pe aceasta ruta.
- De la:* Cristian HALICHI-nu merg scrise decat 20 de caract: 2011-06-27 11:14:10
Suntdeacordcuproiect
- De la:* Vrinceanu Mihai: 2011-06-26 23:09:40
O alta idee ar fi crearea unor sensuri unice pe Iuliu Maniu si Timisoarei, intre Pacii si Cotroceni. Iuliu Maniu va fi de intrare in Bucuresti (5 benzi de intrare si una invers pentru taxiuri si RATB) iar Timisoarei va fi de iesire din Bucuresti(3 benzi de iesire si una invers pentru taxiuri si RATB).
- De la:* Ionut: 2011-06-26 23:08:21

Eu consider ca este un proiect vital pentru Bucuresti. Sunt foarte multe penetratii ce trebuie facute astfel incat sa folosim cat mai mult centura bucurestiului si sa evitam tranzitarea zonelor locuite.

De la: George Visan:

2011-06-26
22:40:48

Proiectul este foarte util pentru dezvoltarea orasului. Vedeti ca spre deosebire de alte capitale si orase mari, care au autostrazile usor accesibile, la noi este foarte greu sa iesi spre A1 sau chiar A2.

De la: Vlad:

2011-06-26
19:03:14

Aprobatii!!

Adăugați un comentariu: (toate campurile sunt obligatorii)

Nume:

Adresa de e-mail:



Mesaj:

Trimite

Maxim 3000 caractere

Revenire la pagina principala

Pagină realizată de
Centrul de Calcul - C.G.M.B.

SECRETAR GENERAL

Secretar General

Direcția Asistență Tehnică și Juridică a CGMB

Serviciul Transparență Decizional

Nr. 2903 Data: 28.07.2011

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI	
D.G.D.U.	
DIRECȚIA URBANISM	
Nr. <u>6630</u>	
11 LUNA <u>07</u> ZIUA <u>28</u>	

Către,

DIRECȚIA GENERALĂ DEZVOLTARE URBANĂ
Domnului Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Urmare ședinței de dezbatere publică organizată în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică din data de 20.07.2011, vă returnăm, alăturat, în vederea reanalizării proiectele de hotărâri „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” aflate pe ordinea de zi a ședinței.

De asemenea, vă transmitem și observațiile comunicate de către domnul Rausse Victor, cu privire la proiectul „privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENȚEI – CIUREL – AUTOSTRADA BUCUREȘTI – PITEȘTI”.

Menționăm că aceste proiecte se află pe ordinea de zi a ședinței ordinare a Consiliului General al Municipiului București din data de 27.07.2011.

Cu stimă.

DIRECTOR EXECUTIV,

GEORGIANA ZAMFIR



Șef Serviciu

Gabi Florea

Întocmit,
Gladiola Țicleanu

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 Oponentă

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 preliminară, 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 parcuri 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, prevedera 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 spraterană, oricum săpăturile arheologice, ar trebui să se facă pentru că, pentru pasaj suprateran, 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 Dezbateri 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 Iuliu 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 Rause 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 Rause Victor- inginer

În memoriul general, este trecut.

Domnul Arhitect Șef Gheorghe Pătrașcu

Este o greșeală în memoriu.

Domnul Rause 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 centru, 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 direcți 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 Șef 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 ademini 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 Transparență 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, raza 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 stupeoare, 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 Chiotan Proiect București-șef proiect Complex Penetratia 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, Rezydent, 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 asphalt 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 opoziție 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 gâtuie, de fapt acolo este toată buba. 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 gunoaie 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 scheme 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 desconggestiona 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 desconggestiona 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 știi 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 indisciplină 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 dezbateră 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 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, haideți 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 fluentei 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 exproprierilor ...

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

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 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 congestionare și un nivel al emisiilor mult mai mare în zonă. Haideti 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 dărmăm 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 lulu 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, haideți 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 descongiona 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 bănuie 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 într-un tot 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 descongestionează 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

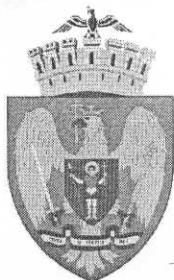
Vă mulțumim pentru participare și declarăm ședința închisă.

**DIRECTOR EXECUTIV
GEORGIANA ZAMFIR**



Șef serviciu,
Gabi Florea

Intocmit,
Consilier F. Dinu
25.07.2011



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Dezvoltare Urbană

Direcția Urbanism

SERVICIUL URBANISM
Nr. 6630/ 27.07.2011

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

Nr. 2974
20.11.11 A. 07. ZIUA 27

CĂTRE:
DIRECȚIA ASISTENȚA TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

Ref. adresa DATJ nr. 2903/ 25.07.2011

Vă restituim alăturat Proiectul de Hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENTEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI și Proiectul de Hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal STR. N. TONITZA NR. 7 - 9, STR. FRANCEZĂ NR. 26, SPLAIUL INDEPENDENTEI, SECTOR 3, în vederea supunerii acestora dezbaterii GGMB conform ordinii de zi a ședinței ordinare din 27.07.2011.

Menționăm că în conformitate cu Art. II al Ordonanței de Urgență nr. 7/ 2011 pentru modificarea și completarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, publicată în Monitorul Oficial nr. 111 din 11 februarie 2011, care stabilește că „Avizarea și aprobarea documentațiilor de urbanism elaborate în baza unui certificat de urbanism sau a unui aviz de oportunitate emis înainte de 1 februarie 2011 se vor face în condițiile prevederilor legale aplicabile înainte de intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, dar nu mai târziu de 1 februarie 2012” coroborat cu prevederile Art. 3. al Ordinul MDRT nr. 2701 din 30 decembrie 2010, publicat în Monitorul Oficial nr. 47 din 19 ianuarie 2011, prin care se precizează că “Pentru documentațiile aflate în curs de elaborare sau avizare, autoritățile administrației publice locale competente vor asigura informarea și consultarea publicului afectat de propunerile planurilor înainte de supunerea spre dezbateră consiliului județean/local/Consiliului General al Municipiului București, în funcție de etapa în care se află, fără a relua integral întreaga procedură”, având în vedere faptul că planurile de urbanism PUZ - PENETRAȚIE SPLAIUL INDEPENDENTEI - CIUREL - AUTOSTRADA BUCUREȘTI - PITEȘTI și PUZ - STR. N. TONITZA NR. 7 - 9, STR. FRANCEZĂ NR. 26, SPLAIUL INDEPENDENTEI, SECTOR 3, sunt întocmite în baza unor certificate de urbanism emise înainte de 1 februarie 2011 și erau în curs de elaborare și avizare la data intrării în vigoare a Ordinului MDRT nr. 2701 au fost supuse dezbaterii publice în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare, conform procedurii standard prin intermediul site-ului www.pmb.ro. unde au fost înregistrate cu nr. proiect 873 cu termen 07.07.2011 și respectiv 878 cu termen 14.07.2011.

Facem precizarea că la solicitarea unor cetățeni interesați și organizații neguvernamentale, proiectele de hotărâre respective au fost supuse dezbaterii publice în cadrul unei ședințe organizate în acest scop în data de 20.07.2011.

Din analiza comentariilor constatăm cu regret că oponentii proiectului, în mod declarativ și fără o argumentație tehnică sau științifică corespunzătoare, necunoscând sau interpretând texte ale unor acte normative, ale unor documentații tehnice sau ale unor documente internaționale, abuzează de dreptul de opinie în cadrul dezbaterilor publice organizate pe tema unor proiecte importante ale Primăriei Municipiului București având ca consecință întârzierea lucrărilor și, implicit, creșterea costurilor de implementare a obiectivelor de utilitate publică prevăzute prin Planul Urbanistic General aprobat cu HCGMB nr. 269/2000 și HCGMB nr. 324/2010.

Mulțumim pentru colaborare,

ARHITECT SEF AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
ARH. GHEORGHE PĂTRAȘCU



p. Șef serviciu,
arh. Stelian Alexandru Constantinescu