

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Secretar General

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Serviciul Transparență Decizională

Nr. 227 / 23.06.2015

Proces – Verbal

al Ședinței de Dezbatere publică

din data de 15.06.2015

Doamna Gabi Florea – Șef serviciu Serviciul Transparență Decizională

Buna ziua,

Primăria Municipiului București organizează în conformitate cu Legea 52/ 2003 ședința de dezbatere publică, privind aprobarea Planului Urbanistic de Detaliu P.U.D. – intervenții urbanistice în zona centrală a capitalei detalii 4.1 și 4.2 – realizare accese auto și pietonale suplimentare în parcaj subteran intercontinental. Vă mulțumesc pentru participare și o să vă rog să vă exprimați recomandările la acest proiect de hotărâre. Mulțumesc. Poftiti domnul Bălțeanu, poftiți dumneavoastră domnul Bălțeanu. Vă expuneți dumneavoastră ce anume ... întâi să vedem ce opinie are domnul Bălțeanu și apoi dumneavoastră în calitate de proiectant o să explicați. Mulțumesc.

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Precum ați spus și dv. dezbateră se referă la PUD intervenții în centrul capitalei detaliile 4.1 și 4.2 și pe internet, pe pagina primăriei nu am găsit planșa finală, planșa avizată de arhitectul șef a P.U.D.-ului am găsit în schimb planșa avizată de Direcția de cultură în care apăreau unele lucruri, niște neconcordanțe și aș dori să știu din partea primăriei până la urmă dacă se referă sau nu, hotărârea de consiliu doar la detaliile 4.1, 4.2 sau se referă și la detaliul 2. Deoarece, de fapt o să încep cu raportul de specialitate al arhitectului șef care era și el publicat pe internet în care apare următoarea frază "reglementările cuprinse în prezentul PUD pot fi folosite pentru autorizarea lucrărilor de construire a acceselor auto și pietonale suplimentare celor din detaliile 4.1 și 4.2 care erau amintite în paragraful dinainte în parcajul subteran intercontinental identificate prin coordonate topografice menționate pe plan, iar pe plan apare menționat prin coordonate topografice și detaliul 2. Referitor la detaliul 2, planul mai spune „poziționarea accesului în parcajul subteran Edgar Quinet are caracter informativ și mai arată, mă rog, legenda planșei arată că nu necesită elaborarea de PUD, se realizează pe bază de autorizare directă de către Administrația străzilor PMB și ași fi dorit să știu dacă, care este soarta de fapt parcajului Edgar Quinet și a accesului în acesta adică dacă acest PUD o să fie suficient sau va mai fi făcut un alt PUD, adică dacă Primăria își dorește un alt PUD, caz în care ar trebui să fie mai explicită documentația în acest sens. Referitor la planul urbanistic mai aveam încă o observație generală din documentația publicată nu am înțeles care este încadrarea în strategia privind parcările a Bucureștiului. Există o declarație a primarului de la mijlocul anului trecut cum că ar exista o astfel de strategie și două observații punctuale: distanțele dintre rampele propuse în zona TNB și intersecție sunt foarte scurte, adică ar trebui verificat normativul sigur cea de pe latura de sud nu respectă și lungimea rampelor iarăși e o problemă care poate fi constatată foarte ușor prin comparație cu rampele existente, adică nu se asigură panta ducând rampele în același loc în parcaj.



As mai dori să mai citesc dintr-o adresă a "Ordinului arhitecților" filiala București, înregistrată cu nr. 1339285 la primărie, anume, amenajările propuse sunt în detrimentul calității spațiului public, amenajarea spațiului public trebuie să facă obiectul unor concursuri de arhitectură cu teme bine definite care să stabilească tema pentru propunere din subteran și nu invers, a fost deja sacrificată zona statuiilor de la Universitate pentru un parcaj subteran care este în mare parte nefolosit iar problema parcărilor de la suprafață nu a fost rezolvată. Amenajarea de noi parcări subterane nu va îmbunătăți situația și oportunitatea extinderii parcajelor ar trebui discutată doar după finalizarea planului general de mobilitate durabilă. Având în vedere acestea, filiala teritorială București a ordinului arhitecților din România, consideră inoportun acest proiect, și cu asta am terminat.

Doamna Gabi Florea – Șef serviciu Serviciul Transparentă Decizională

Mulțumim frumos. Domnul arhitect, vă rog.

Domnul Gheorghe Pătrașcu – Arhitect Șef al P.M.B.

Vreau să fac câteva comentarii. În același timp se desfășoară aici o întâlnire cu o echipă foarte importantă de la primăria Parisului, deci eu nu o să pot să particip decât simbolic. Prima observație, este următoarea: a existat dezbaterile publice a Documentației de urbanism conform Ordinului ministrului în care nu a reacționat nimeni. Ne aflăm în faza de consultare a actului administrativ, deci a proiectului de hotărâre, deci ar trebui să înțelegem că dezbaterile de detaliu se face în fazele preliminare. Nu a existat nici o observație. Asta e o chestie care se perpetuează și nu face deloc să crească calitatea dezbaterii, dacă dezbaterile se produc în ultima fază când e aceea a actului administrativ a hotărârii, deci obiecțiile în mod logic ar trebui să se facă asupra actului administrativ în sine și nu a soluției tehnice. Deci dacă vrem să înțelegem, și mă refer la dumneavoastră acum că lucrul acesta așa trebuie să se desfășoare logic ca reacțiile să fie în faza de început a proiectului, din momentul în care se face anunțul de intenție, nu vom avea rezultate, pentru că în acest moment, în această fază documentațiile au toate avizele autorităților care trebuie să avizeze un asemenea proiect. S-au spus aici niște lucruri relativ adevărate dar trebuie avut în vedere că există o strategie, există un plan de mobilitate care este în curs de elaborare și că acțiunile de tipul acesta se încadrează în această strategie. Nu sunt folosite parcajele, vor fi folosite! Studiile arată foarte clar un deficit minim în zona centrală în ce privește rezidenții, deci nu vorbim de altă categorie de utilizatori de cel puțin 5000 de locuri în acest moment. Există probleme administrative clar de gestionare a spațiului public de la suprafață; se vor lua măsuri, dar în etape succesive și probabil la o viteză care trebuie să fie mult mai mare, aceea a eliberării spațiilor publice și a eliminării parcajelor ilegale mai ales, sau inoportune de suprafață și de exemplu, o primă măsură care se ia acum, în curând, este aceea a reglementării străzii Ghica, apropo de pasajul de la Universitate. Deci eu vă propun în momentul acesta, ca inițiatorul să-și argumenteze într-un fel proiectul și decizia apropos de observațiile care s-au făcut. Pe de altă parte, celor care fac observații le fac din nou recomandarea ca aceste observații să vină în timp util în momentul când se lansează proiectul și pe parcursul elaborării lui când se pot lua măsuri eficiente în ce privește o coordonare, o negociere poate a unor aspecte care într-adevăr unele pot să apară și foarte justificate de modul de rezolvare în detaliu a unor probleme de tipul acesta. În ce privește strict acest parcaj, eu personal încerc să fiu neutru, sigur că există orice acțiune de tipul acesta există câștiguri și pierderi, problema este ca acest echilibru să fie relativ corect și să nu avem balanța înclinată într-o parte sau alta, și repet, dacă vrem să fim eficienți dezbaterile trebuie să înceapă în momentul când se lansează proiectul.

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

As face o completare la ce a spus domnul arhitect șef, totuși trebuie să ținem cont că consultarea publicului se face pe o etapă de 45 de zile în trei etape a câte 15 zile deci nu am avut nici un punct de vedere, după aceea avem o lună de zile la obținerea avizului de mediu în care tot se face o dezbatere publică și pe mass-media și acolo văd că nu am avut nici un punct de vedere inclusiv comisia de la Ministerul Culturii, care cred că este publică, ca orice comisie, nu știu cum funcționează dar oricum avem un aviz al Ministerului Culturii deci cred că a fost o perioadă de vreo trei luni de zile în care acest proiect a stat în dezbatere și dacă erau necesare aduse modificări se puteau lua sau este o decizie tehnică dar la solicitările domnului Bălțeanu aș ruga pe domnul arhitect, că domnul Bălțeanu a ridicat niște probleme cred că de nivel de autorizație, niște detalii și ași vrea dv. să le explicați că totuși planul urbanistic de detaliu este un plan urbanistic, nu intră în niște detalii de autorizare. Referitor la respectarea normativelor, la rampe, ce a spus domnul Bălțeanu, vă rog domnule arhitect.

Doamna Gabi Florea – Șef serviciu Serviciul Transparență Decizională

Vă rugăm,

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Mă numesc Mircea Stănculescu, am fost profesor la Universitatea de Arhitectură timp de 30 de ani, în 1989 am părăsit România pentru Canada unde am lucrat timp de 12 ani pe probleme specifice urbanismului, pe probleme de volumetrie și compoziție urbană, pe probleme de circulații și pe probleme de detalii privind accesele în parcare, normele americane specifice acestui domeniu și după 12 ani de asemenea activitate am revenit în România pentru bătrânețe și am revenit la Universitatea de Arhitectură de unde am plecat și pentru că nevoile financiare m-au pus în situația să nu am nevoie de o nouă angajare am acceptat să fac voluntariat pentru Universitatea de Arhitectură. Proiectul este foarte complex, acolo am planșe și destul de mari, mi-as dori să vi le expun. Universitatea de Arhitectură a acceptat să studieze întregul nucleu central al orașului București la sugestia comisiei de urbanism și la sugestia însăși a arhitectului șef. Proiectul nu se limitează la cele două rampe de care s-a spus, proiectul este complex și vizează o întreagă serie de detalii privind circulația carosabilă și pietonală în nucleul central. Acest proiect a pornit de la dorința Universității de Arhitectură de a avea în jurul Universității spații convenabile circulației pietonale. Cine trece astăzi prin fața universității, pe strada Academiei în mod special, observă că în fața Universității de Arhitectură s-au petrecut lucruri de neașteptat, poate necunoscute de nimeni. Universitatea a reușit să scoată parcare din fața ei, era parcare cadrelor didactice, care vă închipuiți că s-au opus cu vehemență scoaterii parcării de acolo. Parcare a fost scoasă și dacă doriți vă arăt fotografiile a ceea ce a rezultat în urma acestei intervenții. În cadrul dorinței Universității noastre și a Universității București, strada Edgar Quinet de multă vreme se dorește a fi o stradă pietonală, să fie o agora a studenților celor două universități, studenți care în total numără circa 30 de mii.

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Numai un pic, domnule arhitect, vă rog, scuzați-mă, domnul Bălțeanu dacă doriți, facem o pauză de cinci minute, mă duc sus să iau ce ne trebuie, și dacă vreți afișăm planșele ca să purtăm totuși o discuție tehnică că nu are ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Le pun aici jos, că sunt așezate.....



Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Păi, nu știu, să le fie ușor....

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Se vor ridica și vor veni și se uită aici, așa am făcut și la domnul primar general când am avut discuții. Aici le pun și vă stau la dispoziție pentru că acest proiect a pornit din etape în etape. După etapa Edgar Quinet care s-a dorit a fi un pietonal noi am aflat de la primărie că sub așa zisa fântână se intenționează și destul de repede construirea unui parcaj. Acel parcaj avea intrare chiar din strada Edgar Quinet pentru care noi ne-am zbatut să avem un spațiu pietonal.

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Haideți să facem o pauză vă rog 5 minute, le lipim eu zic că e mai bine să le lipim...cum vă e mai bine?

Doamna Gabi Florea – Șef serviciu Serviciul Transparentă Decizională

Facem o pauză ca să aducem un scotch să lipim ...

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

O are și cred că are și niște detalii care sunt ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Care sunt cele 8-10 detalii la care ne referim pentru că PUD s-a limitat în cele din urmă la detaliile..... am această experiență. Vi le dau așa, aici sunt explicațiile de care vorbesc sunt și avize sunt și fotografii ...Vă rog poftiți...

Domnul Ionescu Cezar – reprezentant Inter Parking

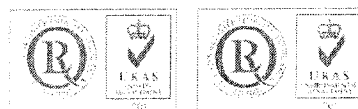
Sunt observații tehnice, s-au făcut afirmații 1- că nu se respectă normativul față de intersecție; 2- că nu se respectă rampele ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

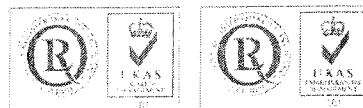
Iată ce am spus, aici este Universitatea de Arhitectură, sper că toți care sunt în sală sunt specialiști pe domeniu și înțeleg și planul de urbanism și planul de arhitectură, da? Aici este Universitatea de Arhitectură, strada Academiei, este zona din fața Universității de care v-am vorbit și care a fost transformată și pentru a arăta în ce a fost transformată, vă rog să priviți aceste fotografii. Vă rog, veniți aproape. Vă rog și pe dumneavoastră. Priviți aceste fotografii. Deci noi am reușit din 2013 până astăzi să realizăm acest spațiu în fața Universității. Acest spațiu verde – uitați-vă la acest rastel de biciclete, nu există nicăieri în oraș o asemenea amenajare și atât de atractivă și atât de frumoasă. În cadrul acestui proiect, ne-am dorit ca această stradă, Edgar Quinet, să devină spațiu pietonal, să devină o agora a studenților de la Universitatea București și Universitatea de Arhitectură. Încercând să avem legături cu primăria și căutând avizarea acestor sugestii, am aflat că acolo sub fântână va exista un parcaj. Acest parcaj, în propunerea inițială care nu ne aparține, avea intrarea și ieșirea prin strada Edgar Quinet, exact prin strada unde noi ne dorim acea agora a studenților. Drept urmare, Universitatea – vă rog să mă urmăriți – s-a implicat în a schimba rezolvarea acestui parcaj și a pune intrarea și ieșirea din strada Biserica Enei. Acest lucru se întâmplă în acest desen. Cu această ocazie – și subliniez sunt specialist pe domeniu și am o lungă și largă experiență – am considerat având în vedere situația specifică la care insist că este posibil să avem o intrare/ieșire în parcajul acesta foarte

mare, care ulterior va fi legat cu acesta și cu această intrare/ieșire pentru că intrarea existentă – o să dau planșele mai departe – e foarte departe și foarte ascunsă și insuficientă. După dezbaterile avute cu această soluție, împreună cu domnul Hreapcă de la Investiții, cu întregul personal al primăriei, inclusiv cu domnul Sorin Oprescu, am considerat că acest tunel care a existat cândva, poate fi luat în seamă și redesfăcut, ca spun așa, și refolosit. În acea situație nu am mai fi avut nevoie de acele rampe noi. S-a dovenit, cum expertiza o arată, e vorba de această rampă existentă cândva, că metroul s-a construit și a închis total acest tunel. Această planșă arată că tunelul care a fost cândva trece prin peretele mulat, atinge eventual, dacă ar fi să se deschidă această canalizare importantă a orașului. Din aproape în aproape, lucrurile au evoluat și s-au dus tot mai departe. ...

În clipa în care primăria a solicitat prin certificatul de urbanism un PUD pentru cele două rampe ne-a recomandat - și aici este recomandarea primăriei - care spune așa (recomandarea Comisiei de Urbanism): nu a fost o argumentație foarte importantă și serioasă și noi ne-am dori să avem o imagine generală a pieței, care să conțină și configurația viitoarelor lucrări pentru metrou, pentru că și viitoarea magistrală M5 care urmează să ajungă în zonă are niște ... și condiționări. Și am vrea să vedem toate zonele și toată piața abordată în ansamblul ei, și nu pe puncte, fărâmițe, cum există un interes sau un altul. Acest lucru nu poate fi contestat. Comisia de urbanism, inclusiv domnul Sorin Gabrea, care este cel care a făcut această declarație, este îndreptățit să o ceară. De altfel, eu trebuie să vă spun... Deci la cererea Comisiei de Urbanism, aș fi dorit să spun și la dorința mea personală, pentru că o asemenea zonă nu poate fi abordată aici și colea. Ca urmare, de la micile amenajări, poate și marile amenajări din jurul Universității de Arhitectură, s-a ajuns la un proiect care să cuprindă întreaga zonă centrală, întregul nucleu central. Acest proiect a evoluat în felul următor. Mai întâi s-a făcut analiza critică a întregii zone. Dacă observați vă rog aici un mic detaliu în circulația carosabilă existentă avem în fața teatrului șase benzi de circulație, iar din intersecție se iese doar pe trei, așa s-a realizat. Una dintre cerințele, de pildă, ale Comisiei de Urbanism a fost să facem în așa fel încât aici să obținem o ieșire cu patru benzi de circulație. E doar un detaliu. Dincolo. Aici avem situația existentă. La strada Câmpineanu toată lumea știe câte mașini stau aici în intersecție pentru că e largă, e deschisă, n-are razele strânse cum trebuie. De asemenea, există acolo o insulă pietonală care face ca intrarea la parcaj să fie incomodă. Aceste lucruri sunt lucruri profesionale, ale unuia care se ocupă cu așa ceva. Trebuie observate toate și semnalate cel puțin, pentru că ce vă spun eu nu are legătură cu PUD-ul, dar acel PUD poate fi justificat numai printr-o analiză de context. Analiza e largă. Și am să vă arăt mai departe, în cadrul analizei, uitați-vă la imaginea de pe strada Biserica Enei. Uitați-vă. Aceea este o stradă pe care nu se poate circula de niciun fel, nu mai este stradă. Dorința, că v-am spus-o de la început, a universității - avem dreptul ca instituție de profil ca măcar în jurul școlii noastre, este o clădire monument istoric, de referință în zona centrală, pe care nimeni nu poate s-o vadă pentru că e acoperită doar de mașini, cele de pe trotuar, de niciun fel nu se poate circula acolo. Repet, dorința noastră a fost în jurul Universității de Arhitectură, să nu mai vorbim de acea imagine care arată poziționarea tuturor mașinilor care există la ora actuală și mai demult în acea zonă. Acum am să dau repede, deci ni s-a solicitat o analiză, am făcut-o, analiza e complexă și este semnalată în scris, câte mașini sunt, câte sunt în interior, câte sunt pe stradă, aici sunt 450 de mașini care parchează, așa spune eu, cel puțin jumătate ilegal. Am pus în această planșă, din păcate nu e color, toate elementele existente: străzile, viitorul parcaj Edgar Quinet, rampele, metroul, metroul are acest traseu, stațiile de metrou, intrările existente. Aici am să fac o referire un pic, fiindcă e planșa mai complexă, și cu privire la parcajul intern. Uitați-vă. Acest parcaj are această formă, și are o singură intrare și ieșire, în strada Tudor Arghezi, care stradă are și sens unic, cu mari probleme de a ajunge aici. Adică venind dinspre nord, ca să ajungi aici trebuie să faci această mișcare și să intri numai pe aici, venind de oriunde vii trebuie să intri pe o stradă gătuțită și ea acolo, și această intrare gândită acum 50 de ani și mai bine, sigur, eu am trăit acele timpuri, și atunci se considera că mașina e un dușman al tuturor, că va crea multe probleme, cum se și dovedește, dar la vremea aceea erau



legate mai ales de accidente. Și ca să vă spun drept, a fost gândit ca un garaj pentru oamenii din zonă. El funcționează astăzi ca un garaj. Eu cred, și domnul Ionescu ne poate confirma, că cel puțin o treime din mașini gareză acolo, le convine, își lasă mașina acolo, și ar putea să convină și beneficiarului. Nouă ca urbanisti, nouă ca cetățeni ai orașului, trebuie să nu ne convină pentru că un parcaj în zona centrală e un parcaj în mișcare. Parchezi pentru o ora, pentru două, cât îți rezolvi treburile, pleci și vine altul. Nu funcționează așa. Și nu funcționează așa și în bună măsură datorită intrărilor puține. În contextul de care vorbim, și am să vă arăt mai departe planul, propunerea propriu-zisă... Toate cum vedeți, în bună măsură, sunt desenate de mână, pentru că eu continui să lucrez ca acum 20 de ani, când computerul era ... și astăzi un instrument, n-am avut la îndemână până la planșa finală o echipă care să transpună totul în computer. Aici este propunerea care înglobează toate cerințele. Este greu de văzut care sunt intervențiile deoarece grafica nu o exprimă, dar am și o planșă mai către sfârșit care o să arate câte elemente au fost introduse în acest proiect în afara rampelor. Că aici nu vorbim numai de rampe, rampele sunt parte a unui proiect complex, vorbim de parcajul Edgar Quinet, cu rampele lui, am să vă spun că unul dintre detalii sau două din ele privesc acest parcaj. Sigur că ne-am fi dorit o intervenție și asupra modului în care arată la exterior. N-a fost obiectivul proiectului. Obiectivul proiectului a fost rezolvarea circulației carosabile, a celei pietonale, într-un pas către înainte pentru o optimizare a ceea ce există. Aici este planșa cu detaliile de care am vorbit. Deci avem detalii, ele sunt aici, ele sunt ca anexă la P.U.D., vă mirați, nu? Este loc de comentariu, eu ascult orice ... Planșa care se aprobă este parte a acestui studiu. Planșa care se aprobă ... Fac o paranteză să vă spun, e aia de acolo. P.U.D.-ul privește ... nu știu ce-i aia P.U.D., ca să vă spun drept... Ce-i acela un P.U.D.? Nu e de detaliu, domnul meu... Aici e o chestiune și de legislație, și de denumire și de ce vreți... Nu e de detaliu, pentru că detaliul e ce am făcut eu aici... Cândva se numea, sunteți prea tânăr, detaliu de sistematizare. Pentru cine știe ce însemna detaliu de sistematizare, un obiectiv era pus în contextul situației. Nu poți să gândești "o ceva" fără să nu te gândești la tot. Deci aceste numere pe care le vedeți, am scos câteva și am să vă arăt, au detalii la 1 la 200, toate. Am scos aici numai detaliile pentru cele două rampe și pentru asta de la Biserica Enei. La Biserica Enei trebuie să vă spun că domnul primar general a insistat foarte mult și-a dorit ca în toamna trecută acel parcaj de sub fântână să pornească șantierul. Din păcate, așa cum dumneavoastră ați subliniat, parcajul de la Universitate și cel de dincoace, de la statui, nu funcționează suficient de bine pentru a permite construirea a încă unuia. Până ce acestea nu devin pline, s-a dovedit că nu este nicio rațiune să mai construiești unul. Dar la el trebuie să te gândești, la el trebuie să îi rezervi terenul, trebuie să ai o gândire prealabilă care să devină un element de urmărit de-a lungul timpului. Deci acest proiect a avut detaliu pentru pietonalul Edgar Quinet de care v-am spus, detaliu pentru parcajul de sub fântână și rampa de intrare-ieșire, a avut detaliu pentru intersecția de la Câmpineanu cu bulevardul Bălcescu, a avut detaliu pentru rampa din Bălcescu, pentru rampa din Carol, este pus detaliu făcut de domnul architect Belea, pentru platforma Teatrului Național, este detaliul preluat de la dumnealui, și, spre surprinderea dumneavoastră aș putea să spun, ne-am permis să cerem și a fost bine îmbrățișat de toată lumea schimbarea sensurilor de circulație în parcajul de la statui. Mi se pare mie personal, care sunt inițiatorul acestei idei, că atâta vreme cât există o girajie se poate intra în girajie ... din girajie din orice direcție și în felul acesta se poate ieși în strada Academiei, acolo unde, de asemenea, poți să te duci în orice direcție. Mi se pare ...să ai intrare și pe aici, asta va rămâne în orice caz, să ai intrare aici, iar de aici să fii obligat să te duci la dreapta. Eu cred că este foarte simplu pentru toată lumea să înțeleagă că este soluția cea mai rațională și cea mai potrivită locului pentru o situație existentă. Și mai avem un detaliu pentru strada Ion Ghica care este încă în dezbatere. Acum am să vă arat câteva detalii. Toate aceste șapte sunt în acest dosar. Am să vă arăt ce există în acest dosar, dar nu toate care sunt acolo. Iată la ce scară au fost studiate. Acesta este parcajul Edgar Quinet, cel de sub fântână, cu rampa respectivă. Nu poți să discuți decât dacă ai proiectul a ceva. Discuți și întrebi câte mașini. Nu poți decât dacă le-ai pus și dacă ai desenat ceva. Acest parcaj, în condițiile în care l-am gândit, va avea circa 370 de mașini și va



avea marele avantaj că va putea fi legat de intrarea existentă prin tunelul existent, având în vedere că tunelul de care am vorbit practic nu se poate reveni, tunelul vechi de altă dată. Acest proiect pentru care s-a obținut, și dumneavoastră ați făcut remarcă bine, un certificat de urbanism cu ceva vreme în urmă, în ideea susținută de domnul primar general că se va construi repede, s-a dovedit că e abia la început și că nu este important și nu este fezabil să fie construit acum. Sigur că aici intervin o grămadă de detalii, dar nu intrăm în ele. Deocamdată este un detaliu cu amplasarea rampei, în orice caz, acesta e un lucru important. Și am să vă spun că, de exemplu, în prima mea idee stupidă a fost să pun rampa cât mai aproape de parcaj. Aici m-am lovit de Comisia de Urbanism care a zis că nu e bine, că rampa ar trebui să fie depărtată, așa încât Universitatea de Arhitectură cu fațada ei frumoasă, cu viitorul pietonal de aici, cu spațiul verde acolo și cu toată această zonă, să integreze în felul ăsta și clădirea monument istoric, lucru perfect valabil și mi l-am însușit, amplasând rampa aici. Acum, sigur că un certificat de urbanism, toate aceste discuții, în ce măsură la momentul potrivit vor fi utilizate, e o chestiune care deocamdată rămâne de văzut. Sigur, întrebarea e ce te face, domnule, să faci asta? Am făcut-o ca mi-a plăcut și cred că am făcut-o bine. Acuma, alt detaliu. Este vorba de rampa de intrare din bulevardul Bălcescu. Nu știu cum ați tras concluzia că elementele tehnice nu sunt bune. Nu știu. Stați un pic ... Aceea este o planșă incorectă ...

Domnul Bălțeanu – "Observatorul Urban"

Aceea este cea care se aprobă.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Nu vă supărați, aceea este cea care se aprobă ... Acolo este rampa din punct de vedere al datelor, acolo este rampa, dar acolo nu se arată tot ce se aprobă ca principiu, urmează proiectul, urmează proiectul tehnic... are coordonate, acolo e rampa. Dar vreau eu să vă întreb, de exemplu. Dacă vorbim de asta, nu este luat în seamă exact cu ce-am început, pentru că la faza aia nu eram cu toate studiate, nu sunt aici cele patru benzi de care am spus chiar de la început. Uitați-le. Și am să vă arăt proiectul mai departe.

Domnul Florin Bălțeanu – Observatorul Urban al Uniunii Arhitecților din România:

Înseamnă că trebuie corectată planșa...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Nu trebuie corectată, pentru ca un PUD e o invenție pe care n-o înțeleg... Ce-i ăla PUD? Adică niște coordonate, pentru că nu cuprinde toată asta și nu-i obligația PUD-ului să cuprindă toată asta. Asta știți dumneavoastră mai bine ca mine. Nu e obligația PUD-ului să aibă un plan ca ăsta. Dar rampa este acolo unde este pusă. Nu știu care este problema pe care v-o puneți, pentru că doresc să subliniez și am spus-o din capul locului aici unde este situația existentă... Să dau înapoi... Aici. Vreți să veniți mai aproape? Aici sunt trei benzi, da? Aici sunt șase. Deci sunt două suplimentare. Am făcut în așa fel încât să avem patru benzi, patru benzi sunt acolo, patru benzi, și în fața teatrului sunt două benzi suplimentare, una pe care stau taxiurile, și o a doua care se constituie în relație de dreapta cu strada Batiștei. Dacă această rampă stă pe una din benzile suplimentare, care se transformă în trotuar, acest trotuar de aici va veni așa și așa și așa, pentru că altfel nu se poate să stea direct în circulație, acum este drept aici, șoferul vine și intră direct în parcaj dacă el nu simte ca trebuie să ocolească ceva și să intre în parcaj. Acestea sunt lucruri pe care numai meseriașii le stăpânesc. Bun. Deci avem banda de margine care e numai pe zona asta pe care sunt taxiurile și această rampă. Avem o bandă de dreapta și avem cele patru benzi. Ce înseamnă aproape de intersecție? Ce înțelegeți prin expresia asta?

Domnul Bălteanu – "Observatorul Urban"

Vreți să discutăm pe plașele care se aprobă? Cele două și încă o planșă generală.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu:

Rampa este aici, acolo, dar repet, aici este o chestiune pe care eu nu o stăpânesc. Cât trebuie să fie un PUD de mare? Pentru că ce vă spun eu, este în afara acelor drepturi.

Domnul Ionescu Cezar – reprezentant Inter Parking

Mă numesc Ionescu Cezar, de la Inter Parking. Aș vrea să fac niște precizări, ca acest P.U.D., ceea ce aveți acolo, este o reprezentare grafică. Aceasta este forma care se poate da pentru a explicita exact despre ce este vorba. Nu este un plan de execuție, nu este un plan de detaliu. Referitor la ceea ce ați spus dumneavoastră, trebuie să știți că toate distanțele și soluțiile care sunt prezentate pe planuri, au fost discutate în comisiile de specialitate, respectiv Comisia de circulație, cu Poliția Rutieră. Deci niciuna din aceste soluții nu este inventată, să zic, de un profesorarhitect, nici de parcare, nici de nimeni. Este discutată cu poliția, în concordanță cu poliția și cu Comisia tehnică de circulație. 2: Ceea ce trebuie să spunem este că scopul acestor noi accese... în primul rând aș face o paranteză: suntem prezenți în 344 de orașe din Europa și cred că putem să vorbim de o oarecare experiență. Marea problemă, astăzi, în toate orașele și în special în București, este mobilitatea, transportul în comun, mediul și, bineînțeles, aspectul de civilizație, dacă vreți. În medie, trebuie să știți că un conducător auto pierde 30%-35% din timpul său, căutând un loc de parcare. În București, procentul ajunge la 60%. De ce? Pentru că nu găsește, nu vede, nu are accesibilitate la parcarile care sunt și lăsând la o parte faptul că străzile sunt așa cum le-ați văzut, dar să sperăm că într-o bună zi se va pune și ordine acolo, dar în momentul în care intrați într-o parcare prin niște șicane, prin spate, când ieșiți de acolo, intrați într-o stradă care și aia este plină, vă va face și pe dumneavoastră și pe oricine să nu mai doriți să utilizați acea parcare. Deci una din problemele că aceste parcări nu sunt utilizate este dificultatea accesibilității și vizibilității lor. Având în total, iar ceea ce mă miră foarte mult la ceea ce se spune, că nu există, adică ce rost mai are, problema este că nu am venit să facem o parcare, am venit să soluționăm o problemă: problema parcarilor în centru. Cu un pachet de 1400 existent plus aproape 400, un pachet de 1800 de locuri de parcare în subteran, cred că este o soluție pentru centrul Bucureștiului, pentru locuitorii lui care vor permite, unu, ameliorarea mobilității în toată zona, transportul în comun, să nu mai fie blocate intersecțiile datorită acestor probleme. Astăzi, în strada Câmpineanu- Nicolae Bălcescu, tot timpul este blocat, pentru că tot timpul se fac ambuteiaje. În sensul giratoriu de la Piața Universității, tot timpul este centrul ... este, dacă vreți, intersecția N-S-E-V cea mai importantă a Bucureștiului și de aici vin toate problemele. Deci, această configurație, această arhitectură nouă va permite accesibilitatea, mărirea gradului de mobilitate și, bineînțeles, ameliorarea transportului în comun. Acesta a fost scopul.

Ați spus, la un moment dat, că rampele sunt prea abrupte față de rampele existente. În primul rând că rampa existentă duce la -2, aici vorbim de rampe la -1. Deci, nu știu cine a făcut sau... există și planuri, avem și secțiunea dacă vreți, toate există, sunt rampe mai mici, adică înclinarea mai mică decât norma o prevede.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Știți care este norma?

Domnul Bălteanu - "Observatorul Urban"

Nu știu.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Vă spun eu: 18% maxim.

Domnul Bălteanu - "Observatorul Urban"

Cât au ele?

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

16,5.

Domnul Bălteanu - "Observatorul Urban"

Foarte bine. Voi verifica și ...

Domnul Ionescu Cezar – reprezentant Inter Parking

Vă rog să verificați! Ce mi-aș dori este să verificați înainte de a face niște afirmații ...e puțin frustrant când se fac afirmații ...

Domnul Bălteanu - "Observatorul Urban"

Nu mi-au fost puse la dispoziție de către primărie ... eu le-am verificat acasă și nu mi-a dat ...

Domnul Ionescu Cezar – reprezentant Inter Parking

Bun. Le verificăm împreună!

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Știți cât este nivelul la Pasajul de la Universitate? Înălțimea unui nivel?

Domnul Bălteanu - "Observatorul Urban"

Nu mi-a fost pus la dispoziție această informație, dar am putut compara asta cu ce de la ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Dece nu ați măsurat, domnul meu? Eu am fost și am măsurat!

Domnul Ionescu Cezar – reprezentant Inter Parking

Nu, ne întrebă pe noi, că îi stăm la dispoziție.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

... să cobori la 3m e una, aici se coboară la 2,.... ...

Domnul Ionescu Cezar – reprezentant Inter Parking

Da ... domnule profesor, și dânsul este bucureștean și cred că, ca toți bucureștenii, își dorește un centru ... greșesc cu ceva, domnul ... ?!

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

... este neelegant ca un neprofesionist să vorbească ca un profesionist ...

Doamna Gabi Florea – Șef serviciu Serviciul Transparență Decizională

Să știți că nu se înregistrează.

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Domn profesor, cu tot respectul pentru dumneavoastră, intrăm în niște detalii ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Bun. Să vă spun mai departe: aici știți de ce este mai scurtă decât aceea? Aici este mai scurt terenul pentru că aici terenul, după cum cunoașteți aceste trepte toată lumea, este mai sus ... nivelul -1 este la nivelul ultimei trepte. Sunt 45cm cu care parcajul este ridicat mai sus. Când parcajul este ridicat mai sus cu 45cm înseamnă că înălțimea lui care este doar 2,10 coboară la 1,60-1,70. Eu atât am nevoie să coboare.

Domnul Bălteanu - "Observatorul Urban"

Eu am făcut comparația ... neavând informațiile dumneavoastră referitoare la înălțimea de subsol. Între rampele propuse de dumneavoastră și cele existente la Intercontinental și Universitate ... și atât față de cele de la Intercontinental, cât și față de cele de la Universitate, sunt mult mai scurte și de aceea v-am întrebat care este panta lor.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Bun. Din punctul dumneavoastră de vedere, este corectă rațiunea, dar din punct de vedere al unuia care face și care se ocupă de această ... sigur că da, aici consumăm timp și ...

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Este foarte binevenită dezbateră publică, pentru că aici se lămuresc ... domnule profesor, știți ce se întâmplă? La nivel de documentații de urbanism, întotdeauna nu apar detaliile acestea care sunt niște detalii de autorizații de construire, înțelegeți? Și de aceea domnul Bălteanu ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Acele rampe puse acolo sunt exact în această poziție. Din păcate, sunt puse pe niște situații existente care nu au în vedere ... lucrurile au decurs în paralel, vorbim de un an de zile în urmă, iar tot ce vedeți aici a fost o evoluție a lucrurilor. Vreau să insist aici pentru ca lucrurile să fie mai limpezi: am spus că sunt 2 benzi de circulație. Am să trec la propunere. Vreau și aici să observați că din situația existentă, de la trei benzi se ajunge la patru. Se ajunge la patru începând chiar de aici. deci și aici avem o bandă suplimentară. Banda suplimentară pe care o avem și într-un caz și în altul este cel mai bun lucru care ni se putea întâmpla pentru că din ea se iese din parcaj fără să stânjenești pe nimeni ... în ea se iese din parcaj, pardon, în ea se iese din parcaj!

Acum, așa cum am subliniat, dacă se vede în detaliul acesta, se va vedea mai bine mai încolo, s-au obținut patru benzi de circulație care au această continuitate. Trotuarul, care în mod practic are această linie, fiindcă trotuarul de aici se va întoarce cu 30cm, practic, este o închidere a vederii acestei rampe către cel care vine de acolo. Cel care vine de acolo, dacă lucrurile rămân drepte, dacă existentul este aici pe linia aceasta, dacă această bordură, acest trotuar nu se modifică și este un mare avantaj și pentru Teatrul Național, cel care vine de acolo intră direct din parcaj. Deci, ~~aceasta este o necesitate. Aceasta face ca de la patru benzi să aibă continuitate toate cele patru: din~~

cea de margine sunt taxi-urile și intrarea în parcaj, din cea următoare, care nu are continuitate, rămâne doar intrarea către strada Batiștei și intrarea către hotelul Intercontinental. Acum, aici, pentru că discutăm tot timpul despre ...sunt parapetei, sunt lucruri urâte, s-au făcut tot felul de ... lumea e nemulțumită, eu subscriu la faptul că oamenii sunt nemulțumiți, pentru parapeteii de beton care sunt la parcajul de la Universitate, de acolo de la statui: parapeteii sunt mult prea înalți, dincolo de nevoile legale și sunt pur și simplu de beton. Evident că asta nu face bine esteticii locului. Tocmai datorită acestui lucru am insistat în a pune și această planșă, care prezintă cum va arăta această rampă într-un context existent. Este o fotografie pe care este desenată rampa. De fapt, balustrada ei, că nu vorbim de parapetei, vorbim de o balustradă. Această balustradă preia din arhitectura existentului de altfel agreabil, așa spune eu. Este făcută din travertim, va fi făcută tot din travertim, cu un gol la o anumită înălțime, ca să îi dea transparență și să îi reducă din masivitate și acest punct de vedere cred că nu are cum să fie criticat. Aici avem rampa de la Carol, rampă de ieșire numai. Și se vede mult mai clar în detaliu: aici este stația de autobuz, acolo rămâne în continuare intrarea către Teatrul Național, rampa este pusă pe domeniul public, se vor elimina treptele de acolo, va fi un spațiu verde pe partea cealaltă și se vor face trepte noi pe partea aceasta pentru ca pietonii, când vin încoace, să nu traverseze această intrare. Și este suficient de mult, insist pe acest lucru, băgată în parcaj, lucru pe care nu îl vrea nimeni. Nu-l vrea investitorul, pentru că e scump să îl bagi în parcaj. E mai bine să îl tragi mai la față pentru că e mai ușor de făcut și greutatea, dificultatea de a-l racorda la interior evident că e mai ușoară. E poziționat astfel încât, la ieșire, înaintea trecerii pietonale, să existe 12m. Eu cred că satisface pe toată lumea. Sunteți de acord?

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Aș dori să știu, dacă îmi puteți spune, care este distanța dintre ea și rond? Pe trotuar. Deci, ca distanță față de intersecție ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Vă întreb și eu retoric: arătați-mi un punct față de care vreți să măsoar distanța în rond. Față de acesta?

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Păi, nu, să îmi spuneți dvs.!

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Eu vă întreb și eu retoric, pentru că, dacă îmi spuneți că distanța dintre o curbă și un punct fix poate fi determinată, aici ...

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Eu v-am pus întrebarea deoarece există o normă care prevede anumite distanțe între intersecții în cazul arterelor principale. Mă rog, în cazul tuturor tipurilor de artere, aici fiind ...

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Și tot retoric vă întreb, așa, că îmi place mie discuția: care este distanța aici? Vă întreb: care este distanța aici? Se pune ...? E perfect acolo! Cu privire la acest lucru, sigur că vorbim de intersecții ... nu vorbim de București, nu vorbim de Paris. Vă voi arăta poze de la Paris, pentru ca lucrurile să fie foarte clare. Pentru că eu sunt un om care se documentează și un om care știe să răspundă oricărei probleme pentru că stăpânesc acest domeniu. Și insist în a vă răspunde că poziția rampei, ca elemente geometrice sau ca și coordonate, este identică! Ce nu este pe desenul acela este că e pus

pe o situație existentă! Eh, acum, din nou ne întoarcem: până unde, cât e un P.U.D.? Pentru că eu nu am ... v-am spus că am venit în România și nu am experiență în România. Am experiență, dar nu știu, pentru că aici au apărut după Revoluție denumiri ... când spuneți "Plan Urbanistic de Detaliu", eu înțeleg ceva măcar ca acolo. Acolo, sigur, e poziționată rampa cu elementele ei, adică cu coordonatele ei, cum ați spus. Dar, în rest, nu interesează pe nimeni, în sensul că: ce se întâmplă dincolo de pătratul acesta, ce se întâmplă dincolo de pătratul acesta, ce se întâmplă ... ? Păi, eu cred că domnul Machedon, care este specialist în P.U.D.-uri și îl cunoașteți cu toții și a făcut această planșă, știe cât e acest dreptunghi, cât e acest pătrat. Adică, eu aici ... Nu pot să cred că vorbim despre o rampă și pastrând acest pătrat trebuie să iau în considerație ce se întâmplă în colțul acela. De asemenea, aici: făcând acest pătrat, cred sau, cel puțin, așa mă gândesc, că dacă în pătratul acesta intră și acest colț, trebuie să mă preocupe și acel colț.

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Limita planurilor urbanistice este stabilită de urbanistul elaborator împreună cu Comisia de Urbanism. Dacă ați făcut acolo limita, aceea este limita, dar putea să fie foarte bine oricare alta. Iar ceea ce stabilește un P.U.D. sau un P.U.Z. este dat de legea urbanismului. Deci, e clar cadrul!

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Bun, bun! Sunt totalmente de acord! Aceste planșe, tot ce vedeți ...

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Da, nu, eu nu sunt total de acord, pentru că experiența îmi spune altceva. Și legea, de fapt, îmi spune altceva, că avem și o confirmare de la Ministerul Dezvoltării, care gestionează dezvoltarea urbanistică în teritoriul în România și promovează acte normative. Prin documentații de urbanism se reglementează niște indicatori maximali și la nivel de autorizare se intră în detaliu. Este același caz și la P.U.Z. și la P.U.D. Deci, noi, aici ... aici sunt de acord cu domnul profesor, e clar că este poziționată o rampă ca o reglementare maximală. Poate să fie din execuție, să iasă un pic mai în față sau un pic mai în spate, depinde de mult mai mulți factori. Și atunci, planul urbanistic care, în cazul acesta, este impus de lege. Aceasta este legea! A făcut-o ministerul, eu știu?! Și aici sunt niște accese poziționate orientativ, cât de cât ... deci, nu putem lucra la scară acolo ... clar, este ... deci, la ...

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Dar nici nu am cerut să lucrați la scară! Mă gândeam la noțiunea de "edificabil", adică ...

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Da, dar ați ... să facem totuși o diferență, pentru că aici discutăm despre un parcaj, despre niște accese, nu discutăm despre un edificabil, adică o clădire.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Acum ... cât este ... ?

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Aș dori să revenim, totuși, la planșele care se discută pentru aprobarea în Consiliu. Cele două. Plus, mai era încă una afișată, cu planul de situații cu toate detaliile, cum ar veni. Și aceea se aprobă de Consiliu. Sau doar cele două se aprobă?

Domnul Arhitect Șef al P.M.B. – Gheorghe Pătrașcu

Doar cele două!

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Pentru că Raportul Arhitectului Șef făcea referire și la cealaltă.

Domnul Victor Manea – Direcția Urbanism

Nu! Planul mai complex a fost solicitat de Comisie, pentru că fără el nu se poate discuta impactul acestor parcaje și al acceselor în cadrul construit existent. Până la urmă, planul urbanistic este și de detaliu. Dar de detaliu erau și cele două planșe. Era obligatoriu să se prezinte o analiză mai complexă a zonei, a zonei centrale, să vedem impactul celor două parcaje, accesese în cadrul construit existent. Atât doar. Dar nu este o planșă care e anexă la avizul arhitectului șef.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Voi merge mai departe. Pentru că am intrat în istoricul acestui lucru și ne-am oprit, pentru că voi încheia cu planșe ... poftiți, da, vă rog!

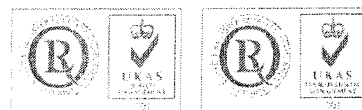
Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Am spus asta pentru că în Raportul de Specialitate al Arhitectului Șef se spunea că reglementările cuprinse în prezentul P.U.D. pot fi folosite pentru autorizarea lucrărilor de construire a acceselor auto și pietonale suplimentare celor două, 4.1 și 4.2, identificate prin coordonate topografice menționate în plan. Și în acea planșă apăreau coordonate și pentru accesul de la Edgar Quinet și de aceea vroiam eu să fie clar dacă se aprobă acum și accesul de la Edgar Quinet cu parcare de la Edgar Quinet sau doar acestea două.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Am să sar peste ce am aici și mă voi opri pentru că poate mă întorc și vă arăt și am la Paris, pe Champs Elysees. Asta ca să închei

.....Am să sar peste asta și am să ajung la ultima. Această ultimă planșă care cuprinde tot ceea ce am vorbit, este avizată de comisia tehnică de circulație a orașului București, în vederea unor eventuale acțiuni. O secundă, zic așa din partea mea cu surprindere, că nu mai demult de 2 ani, poate trei, s-au pus dale de granit pe acel trotuar și trotuarul a fost făcut bine, cu lumini, cu stâlpi de lumină noi. Dacă ar fi existat vreun proiect coordonator de ghidare, nu neapărat un proiect făcut special pentru aceia, s-ar fi constatat de către Administrația Străzilor că aici este bine să ciupim un pic din trotuar, să ciupim un pic din insula asta și să realizăm patru benzi, absolut necesare în mișcarea aceasta. Deci nu mai târziu de doi ani de zile, s-a făcut o intervenție neexistând un suport de ghidare. Scopul final al acestui proiect, datorită marotei mele ... În final, nu are legătură cu P.U.D.-ul acela. El doar dă coordonatele necesare speciale și-l respectăm. Acest plan cu cele șapte detalii și cu tot ce scrie aici este făcut cu intenția de a fi dat Administrației Străzilor, de a fi dat comisiei de urbanism, de a fi dat tuturor celor interesați, ca un element de orientare...dacă el poartă ștampila Comisiei de Circulație, este că este aprobat, este că din punct de vedere al circulației, răspunde tuturor nevoilor. Acesta asigură pentru cel care-l consultă elementele de siguranță, că proiectul este făcut de un arhitect și nu de un specialist în circulație, de poliție, că e avizat de comisia tehnică de circulație, în care, cum bine știți, există și reprezentantul poliției.



Acum, în desenul acesta ștampilat, nu se vede ceea ce de fapt vreau să vedeți aici. Uitați-vă la aceste hașurări. Acestea cu roșu reprezintă modificarea bordurii către interior. Ce este cu albastru reprezintă adăugiri la bordură. Și toate aceste ajustări. Se intră în două benzi și apoi se trece în trei. Pentru simplul motiv că la vremea aia nu au fost făcute măsurători, dar eu am încredere că și aici s-a pus deja piatra, s-au pus dejaNu vi se pare util ca acest proiect să fi fost făcut acum cinci ani și lucrurile să evolueze într-o direcție mai bună? Eu vorbesc cu dumneavoastră, pentru că dumneavoastră m-ați încercat...

Domnul Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Revenind totuși la dezbateri, la subiectul dezbaterii, înțelegând că planșa a treia nu se aprobă, în concordanță cu ce a sugerat domnul arhitect șef, dezbateri pe hotărâre, așa sugera, sau mă rog, o idee ar fi ca în textul hotărârii să fie explicit faptul că se aprobă doar cele două planșe, pentru că în planșa a treia, repet, apare....

Domnul Victor Manea - Direcția Urbanism

Domnul Bălțeanu, haideți să ne oprim totuși un pic, pentru că dacă citeați la articolul 1: "Se aprobă PUD Intervenții Urbanistice, etc., ... era în conformitate cu avizul arhitectului șef nr. 5/23.04.15, prezentat în anexa nr. 1 din planșa de reglementări vizată spre schimbare, prezentată în anexa nr. 2. Deci nu există anexa nr. 3 la care faceți dumneavoastră referire. Deci este un articol în hotărâre. Astea două sunt anexe.

Domnul Adrian Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Nu am știut dacă ați pus toată documentația pe internet.

Domnul Victor Manea - Direcția Urbanism

Nu, decât astea două.

Doamna Gabi Florea - șef serviciu Serviciul Transparență Decizională

Tot ce a existat la dosar s-a pus pe internet.

Domnul Adrian Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Deci există planșa aceea pe care am punctat accesulse rezolvă de Administrația Străzilor, fără un alt PUD. E incorect, după părerea mea.

Domnul Victor Manea - Direcția Urbanism

Asta e problema Administrației Străzilor.

Domnul Adrian Bălțeanu - "Observatorul Urban"

Deci se poate face accesul din Edgar Quinet fără un alt P.U.D.?

Domnul Victor Manea - Direcția Urbanism

Nu știu ce face Administrația Străzilor.

Domnul Arhitect Mircea Stănculescu

Aruncați o privire și pe Champs Elysees ... la un metru jumătate față de marea circulație carosabilă de acolo ... și unde este necesar, toată lumea înțelege și se face. Aici, din păcate, în România mea dragă, că de asta am venit din Canada, dacă se pot pune strâmb, e minunat. Asta faceți dvs. Vă mulțumesc.

Doamna Gabi Florea - șef serviciu Serviciul Transparență Decizională

Mulțumim și noi pentru cele precizate. Mai aveți întrebări? Nu. Mai sunt de făcut recomandări? Nu. Mulțumesc frumos pentru participare! La revedere!

DIRECTOR EXECUTIV,
GEORGIANA ZĂMFIR



Șef serviciu,
Gabi Florea

Întocmit,
Consilier L. Mihalache
Consilier A. Ghiță



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

SECRETAR GENERAL

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Serviciul Transparență Decizională
NR. 3232 / 04.09.2015.

Erată la procesul verbal al ședinței de dezbatere publică din data de 15.06.2015

Având în vedere cererea domnului Bălțeanu Florin, înregistrată la Primăria Municipiului București cu nr. 1351943/07.08.2015 și la Direcția Asistență Tehnică și Juridică cu nr. 2919/10.08.2015, precizăm că acesta a participat la ședința de dezbatere publică din data de 15.06.2015, în calitate de cetățean.

DIRECTOR EXECUTIV
GEORGIANA ZAMFIR



Șef serviciu
Gabi Florea

Întocmit,
Cons. Jur. E. Miu
Consilier L. Mihalache

